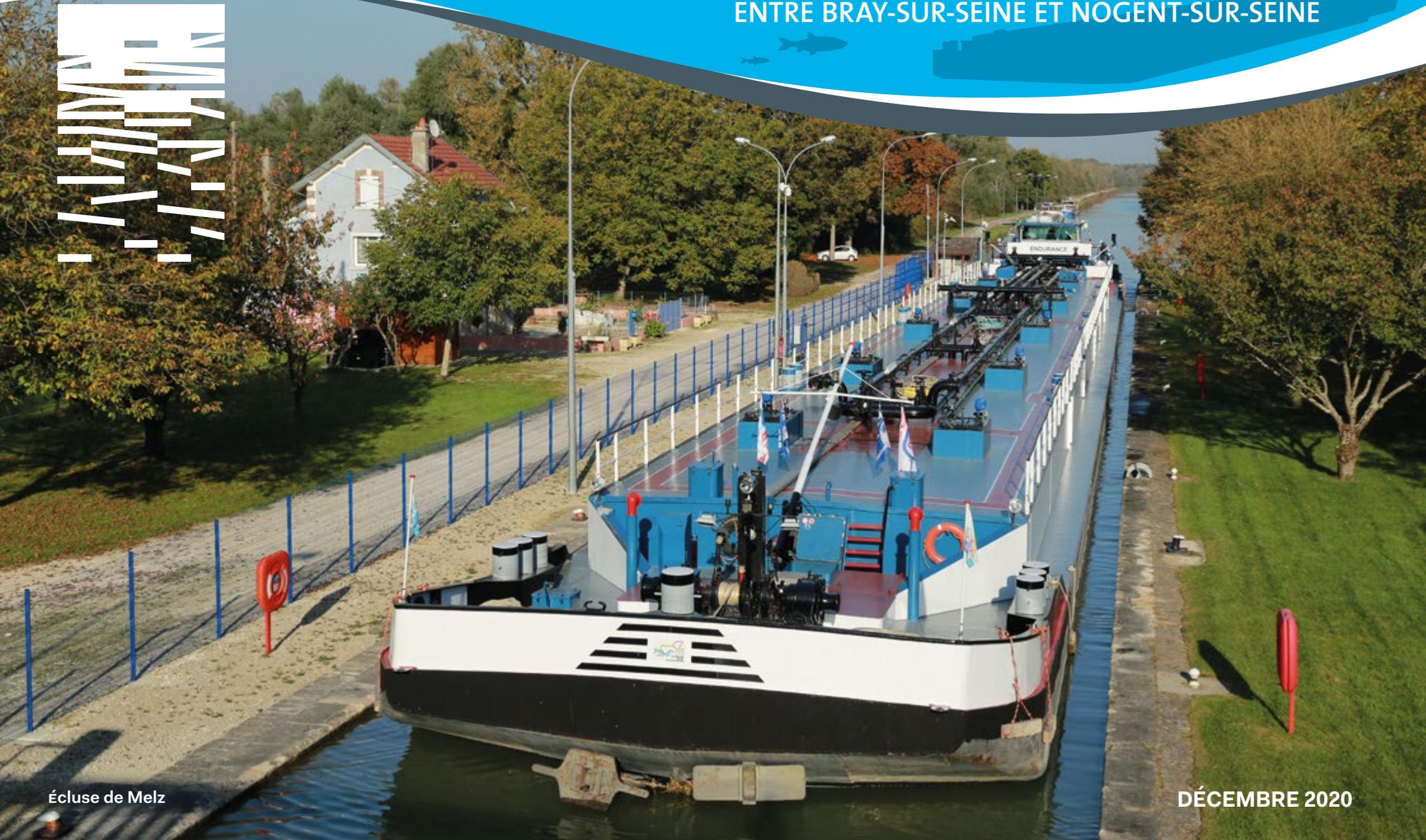




Projet Bray-Nogent

MISE À GRAND GABARIT DE LA LIAISON FLUVIALE
ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE



Les objectifs du projet

Alors que le trafic fluvial sur la Seine à grand gabarit connaît une forte croissance depuis une dizaine d'années, le développement des échanges fluviaux est freiné sur une partie de la Seine en amont de Paris. En effet, sur cette portion entre l'écluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine, la capacité des infrastructures limite le tonnage des bateaux.

En augmentant le gabarit de navigation sur 28,5 kilomètres, le projet Bray-Nogent permettra d'assurer une continuité de l'axe de navigation pour les bateaux de 2500 tonnes, depuis les ports du Havre et de Rouen jusqu'à Nogent-sur-Seine. Le projet répondra à aux trois grands objectifs :

- **Accroître les échanges de marchandises par voie fluviale** avec le bassin parisien, les ports du Havre, de Rouen et le nord de l'Europe avec la réalisation du canal Seine-Nord-Europe ;
- **Contribuer au développement économique local** en améliorant la compétitivité des entreprises existantes et en suscitant l'implantation de nouvelles activités industrielles ;
- **Permettre la réduction des nuisances** (bruit, pollution, encombrement routier...) ainsi que des émissions de gaz à effet de serre grâce au report modal vers un mode de transport de marchandises alternatif à la route, avec 600 camions/ jour en moins en 2060 sur le territoire de la Bassée.

CHIFFRES CLÉS

28,5 km de voie fluviale redimensionnée

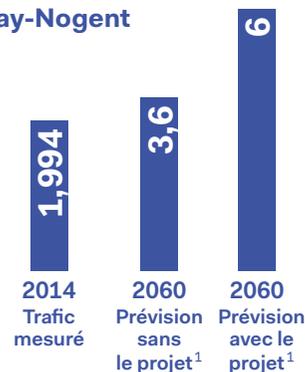
dont **10 km** de canal créé

Bateau projet 

Capacité : **2 500 tonnes**

Trafic attendu sur la liaison Bray-Nogent
(en millions de tonnes)

1/ Étude socio-économique 2018



Le coût du projet actualisé en valeur 2018 est de :

343 millions d'euros TTC²

2/ Études, travaux et acquisitions foncières (valeur 2018)

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

S'étendant du département de la Seine-et-Marne au département de l'Aube, en traversant 15 communes, le projet Bray-Nogent consiste à :

- **Aménager ponctuellement la Seine navigable ;**
- **Créer un canal à grand gabarit (2500 t),** entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ;
- **Préserver les enjeux environnementaux de la Bassée.**

La vallée de la Bassée est une vaste plaine alluviale inondable de la Seine qui s'étend entre la confluence Aube-Seine en amont et la confluence Seine-Yonne à l'aval et qui figure parmi les plus importantes zones humides d'Île-de-France. Classée en partie en réserve naturelle, elle abrite de nombreuses espèces animales et végétales remarquables.

Le projet Bray-Nogent ne modifiera pas le régime hydraulique de la Seine et ses échanges avec la zone humide de la Bassée. La plaine de la Bassée conservera son caractère inondable. Ainsi, les milieux et les espèces seront préservés.

Mesures environnementales : Eviter, Réduire, Compenser

La neutralité hydraulique du projet est assurée à son débouché aval, au niveau du barrage de la Grande Bosse. De même le projet n'aggraver pas le risque inondation des habitations de la vallée de la Bassée.

Par ailleurs, VNF met tout en œuvre pour éviter les impacts du projet sur la biodiversité (préservation du casier de la Soline « cathédrale de biodiversité ») ou à défaut réduire puis compenser les impacts au plus proche du tracé (restauration de milieux humides, création de frayères, gestion conservatoire du marais de la Grande Noue).



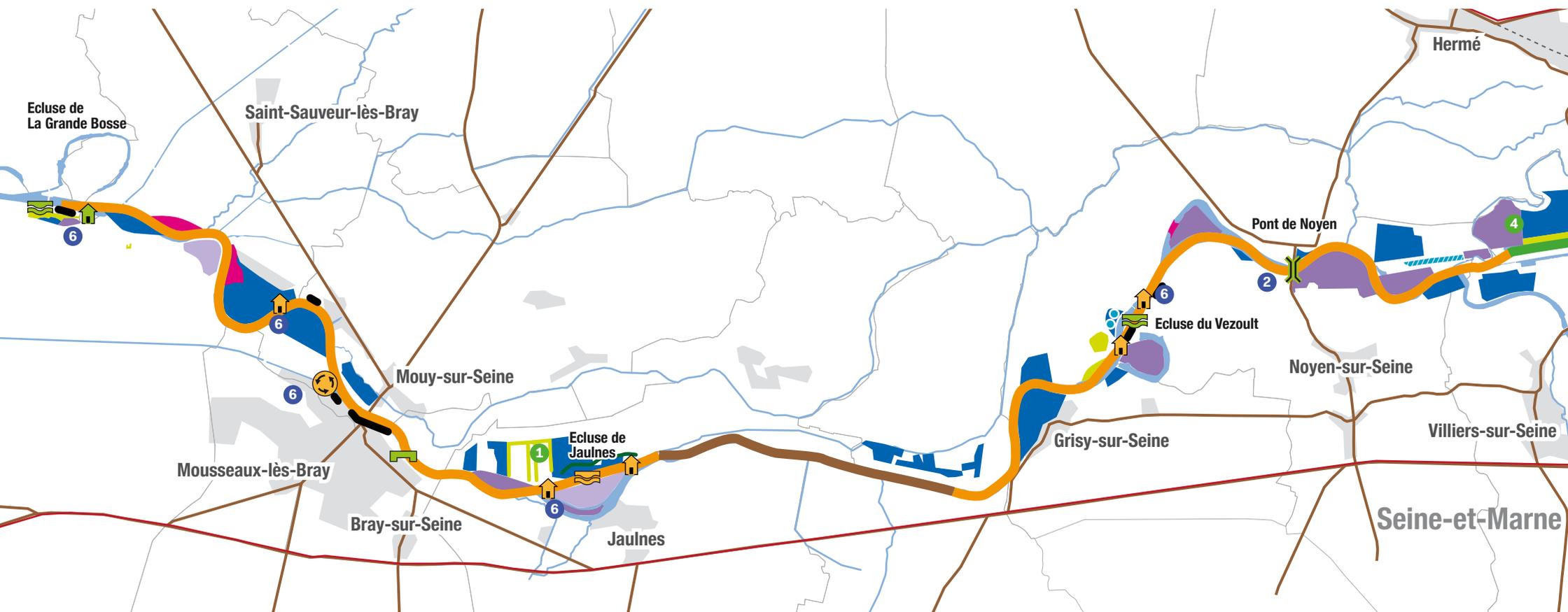
DRIEA

2 Le pont de Port Montain

Situé au niveau de la commune de Noyen, le pont de Port Montain comprend une pile en lit mineur de la Seine rendant impossible la navigation à grand gabarit. Cet ouvrage sera donc reconstruit dans le cadre du projet de mise à grand gabarit.



DRIEA



1 La création de trois ouvrages de navigation : deux écluses à Jaulnes et Courceroy, une porte de garde à Beaulieu

Le projet Bray-Nogent prévoit la création de deux nouvelles écluses à Jaulnes et Courceroy, adaptées aux dimensions de la flotte actuelle et à venir. Une porte de garde sera également réalisée au niveau de Beaulieu pour sécuriser le canal à grand gabarit.



3 La reconversion du canal de Beaulieu

Durant les travaux, la navigation sera maintenue sur le canal de Beaulieu. À ce stade, VNF propose de remblayer en partie le canal. La concertation reste ouverte avec le territoire concernant son devenir.



4 La réalisation d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

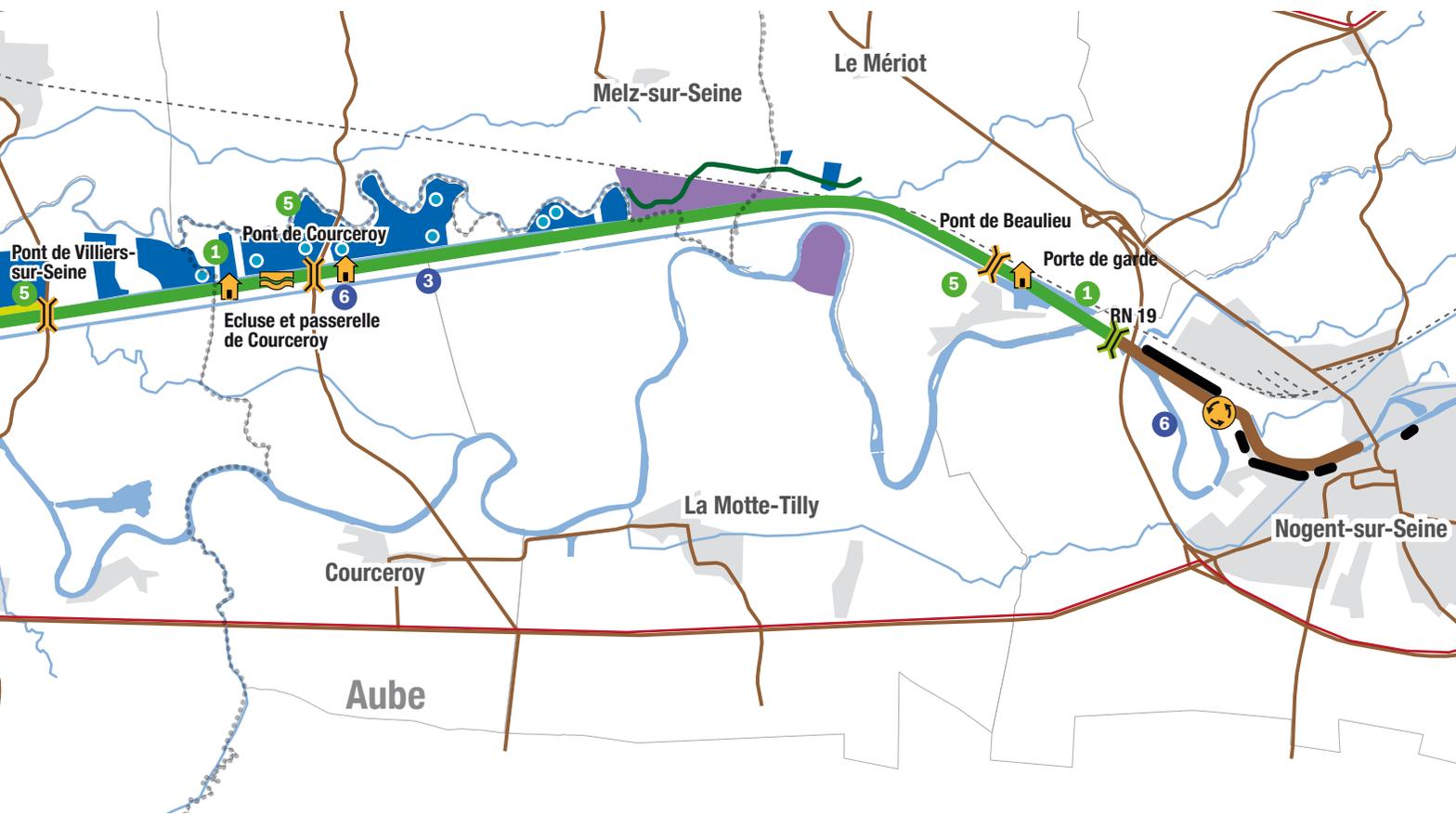
Un nouveau canal sera réalisé entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. D'une dizaine de km de long et de 4,30 mètres de profondeur, il raccordera 6 des 7 casiers creusés dans les années 80 pour le chantier de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine.



DRIEA

6 La création d'équipements nécessaires à la navigation

Des postes d'attente pour gérer les zones de navigation en alternat seront créés. Deux aires de retournement sont également prévues pour réaliser des manœuvres en toute sécurité.



- Routes principales
- - - - Voie ferrée
- Limite départementale

Equipements de navigation existants

- Ecluse
- Pont
- Ponton
- Poste d'attente (ducs d'albe)
- Quai

Conditions de navigation et cours d'eau

- Alternat
- Double sens vitesse réduite
- Double sens vitesse normale
- Réseau hydrographique

Equipements de navigation proposés

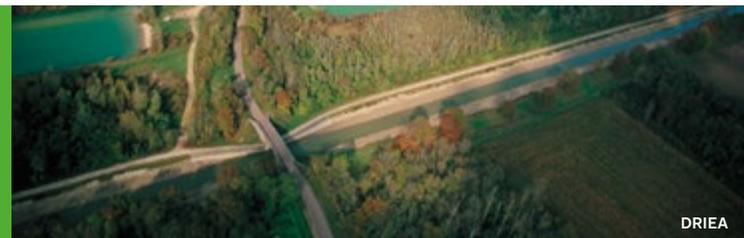
- Zone de manœuvre
- Ecluse
- Pont
- Poste d'attente (ducs d'albe)

Mesures compensatoires environnementales proposées

- Restauration de milieux naturels
- Création/restauration de frayères en berges de Seine
- Création de milieux humides et aquatiques profonds par remblaiement du «casier de la Soline»
- Création de mares
- Aménagement écologique des berges sur le tronçon modifié du Resson, de la Vieille Seine et de la noue d'Hermé
- Réhabilitation de milieux humide
- Création d'îlots de sénescence (vieillessement de boisement)
- Mise en place d'une gestion conservatoire de la mosaïque de milieux humides

5 Le rétablissement des liaisons routières sur le canal à grand gabarit

Des ponts routiers seront construits, avant le creusement du canal à grand gabarit, afin d'assurer la continuité des itinéraires routiers et des chemins piétonniers. Leur construction se fera sans interruption de la circulation, afin de limiter les impacts de la phase travaux sur le territoire.



DRIEA

Les temps forts du projet

L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 2021

L'enquête d'utilité publique se tiendra en 2021.

Depuis 2016, VNF a poursuivi les études et les reconnaissances sur site, données d'entrée nécessaires à la conception du projet et à l'étude d'impact. Ainsi, les inventaires faune flore, les études hydrauliques, la topographie et la géotechnique ont été réalisés, permettant de finaliser en 2019 les études d'avant-projet et le dossier d'enquête publique.

UNE CONCERTATION MENÉE TOUT AU LONG DE LA VIE DU PROJET

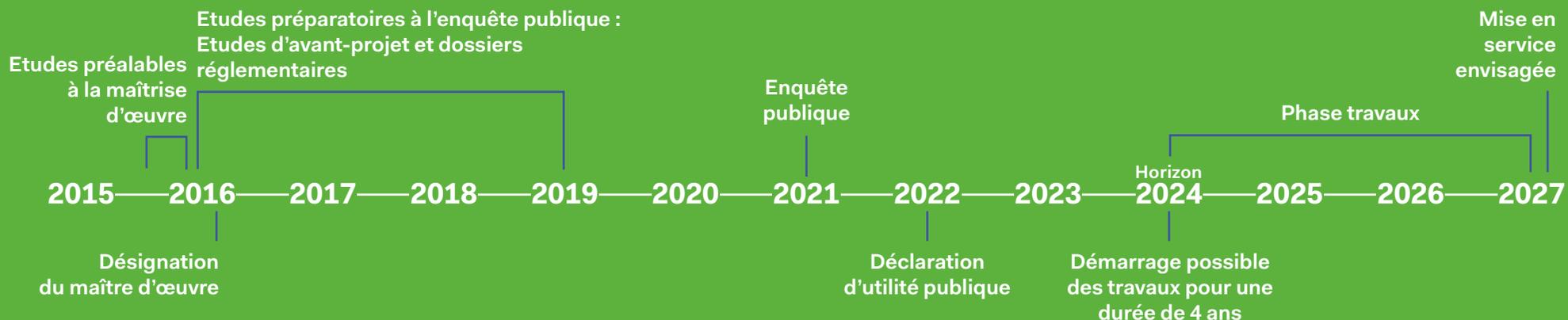
Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine a fait l'objet d'un **débat public (CNDP)** entre novembre 2011 et février 2012.

Une étape préliminaire à l'enquête publique a été conduite de 2013 à 2014. Elle a permis de répondre aux questions majeures du débat public, de préciser les études et d'affiner les connaissances sur les enjeux du secteur (déblais/remblais, inventaires faune flore, anciens méandres de la Seine, tourisme et paysage, réseau hydraulique secondaire, neutralité hydraulique) en associant régulièrement les acteurs du territoire (élus, acteurs économiques, associations environnementales...).

Des réunions avec les parties prenantes et des réunions d'information se sont poursuivies de 2016 jusqu'à ce jour, associant l'ensemble des acteurs concernés (collectivités locales, associations, services de l'État).

Depuis 2014, Isabelle Jarry, garante de la concertation désignée par la Commission Nationale du Débat Public, veille à la bonne information du public et assure la coordination de la concertation entre VNF et les acteurs du territoire tout au long de cette phase. Réalisée en coordination avec le projet de Seine Grands Lacs, la concertation se poursuit jusqu'à l'enquête publique.

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

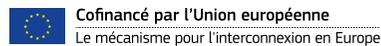


Le financement des études

Voies navigables de France, les Régions Champagne-Ardenne (aujourd'hui Région Grand Est) et Île-de-France ainsi que le Département de l'Aube, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de l'Aube et la commune de Nogent-sur-Seine ont financé les études d'opportunité du projet (près de 4 M€).

Par ailleurs l'étape préliminaire du projet Bray-Nogent (plus de 4 M€) a bénéficié de cofinancements européens, de la Région Île-de-France, de l'État et VNF.

Aujourd'hui, les études de réglementaire et de conception, sont financées dans le cadre du contrat de plan Etat Région 2015-2020 par les Régions Île-de-France et Grand Est, les Départements de Seine-et-Marne et de l'Aube ainsi que l'Etat et VNF pour un montant de près de 11 M€. L'Union Européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe finance le projet depuis 2019.



Voies navigables de France, au service du fluvial

Voies navigables de France (VNF) est le maître d'ouvrage pour le projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Établissement public administratif (EPA) placé sous la tutelle du Ministère de la Transition écologique et solidaire, il est un opérateur national en charge de 3 grandes missions au service du public : promouvoir la logistique fluviale, concourir à l'aménagement du territoire et assurer la gestion globale de l'eau

Voies navigables de France entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisées, 4 000 ouvrages d'art (écluses, barrages, ponts-canaux...) et 40 000 hectares de domaine public fluvial.



RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR LE SITE INTERNET

www.vnf.fr
<https://projetbraynogent.vnf.fr>

CONTACTEZ L'ÉQUIPE PROJET À L'ADRESSE SUIVANTE : braynogent.dtbs@vnf.fr

Voies navigables de France
Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrage
Unité opérationnelle de Paris
18 quai d'Austerlitz 75013 Paris

Tél. : 01 44 06 18 00- Fax : 01 44 06 19 76
www.vnf.fr