

- Adressées par courrier à la Présidente de la commission d'enquête,
- Déposées sur les registres en mairie
- Transmises au moyen de l'adresse électronique : [ddt-seef-enquetepublique@loiret.gouv.fr](mailto:ddt-seef-enquetepublique@loiret.gouv.fr)

## 4. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 4.1. Bilan de la participation du public

On note peu de consultation du dossier, en dehors des permanences en mairie. On ne connaît pas les consultations sur le site de la préfecture, car elles ne sont pas enregistrées.

Les avis d'enquête ont fait l'objet de 6 publications presse au total dans les délais requis. Si les affichages en mairie ont été réalisés régulièrement, il ne semble pas que les affichages sur site, assurés par VNF aient été fait avec la même rigueur.

Les canaux, les écluses et les ports sont en général des espaces prisés par les promeneurs, piétons, cyclistes, touristes. Autour de ces lieux l'affichage avait toutes les chances d'attirer l'attention du public.

On ne peut pas lier indiscutablement le peu d'intérêt du public à un manquement sur la publicité de l'enquête. Mais la question reste posée devant une faible participation.

On peut penser que la réalisation des travaux fera davantage réagir le public, directement concerné ou non.

Les observations recueillies se répartissent comme suit :

Mode	Nombre	Numéro d'observation
Sur le site de la Préfecture	3	1 / 2 / 6
Registre de Briare	3	3 / 4 / 5
Registre Montargis	1	7
Registre Montbouy	1	8
Registre Rogny-Les-Sept-Ecluses	1	9

### 4.2. Les observations du public

#### 4.2.1. Le 23 janvier 2023 – Monsieur Ourseau. Président de l'entente des canaux du Centre France :

*Monsieur Ourseau écrit :*

« En tant que président d'un collectif visant la défense, la valorisation et la promotion du patrimoine fluvial et accessoirement habitant au bord du canal de Briare, je voulais attirer votre attention sur la nécessité de ces opérations de dragage.

La conservation du patrimoine ne vaut que si, il est maintenu en état. Un canal sans bateau, dû à l'impossibilité de naviguer perd très vite son attrait, qu'il soit patrimonial, touristique ou économique. Les exemples du canal de Berry et du canal d'Orléans en sont des exemples frappant. Une simple visite au début de de la connexion du canal de Briare et du canal d'Orléans à Montargis, vous permettrait de voir les conséquences d'un canal non entretenu. L'attractivité d'un canal navigué n'est plus à démontrer. La fréquentation est plus large qu'un canal laissé à lui-même, délaissé par les cyclotouristes, les randonneurs et même les pêcheurs.

Dans une conjoncture d'évolution climatique et de sa prise de conscience, réduire l'impact de la pollution est indispensable pour notre avenir. Alors conserver un canal en état pour se préparer au retour du fret fluvial me semble incontournable. Merci à vous pour avoir pris de lire ces arguments qui soutiennent la nécessité de dragages périodiques de nos canaux. »

### Commentaires :

Monsieur Ourseau attire l'attention de VNF sur 2 points importants :

Sans possibilité de naviguer, le canal n'est plus attractif. Ça peut paraître une évidence, mais pour M. Ourseau c'est fondamental et il évoque les conséquences du non entretien d'un tel ouvrage.

Pour M. Ourseau il faut aussi se préparer au retour du fret fluvial.

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage**

La nécessité de réaliser les opérations de dragages a été présentée dans le paragraphe 5.2 du DAE. Le canal de Briare constitue en effet un itinéraire touristique reconnu et à haut potentiel de développement. A l'échelle des régions Centre-Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté, les retombées économiques du trafic de tourisme, c'est-à-dire les ressources liées à la présence des activités perçues par les territoires, sont estimées à 74 M€ HT et 780 emplois (source études filières VNF 2020). Les opérations de dragage permettent de maintenir l'attractivité touristique du canal de Briare.

Les opérations de dragage prévues pour les 5 ans à venir ont été dimensionnées afin de rétablir le mouillage défini dans le Contrat d'Objectifs Performance de VNF 2020-2029. Concernant le canal de Briare, il est fixé à 1,60 m pour le canal de Briare « Tourisme » (52,5 km) entre Briare et Montargis et à 2,20 m pour le canal de Briare « Fret » (4,5 km) entre Montargis et le canal du Loing. Le but de la démarche de VNF est une adéquation entre le mouillage proposé et les besoins en fonction des trafics sur les itinéraires.

Toutefois, VNF a bien pris en compte le potentiel de croissance en termes de fréquentation que pourrait représenter le trafic de péniches hôtels sur le canal de Briare « Tourisme », qui nécessite un mouillage équivalent à celui des péniches de fret. Ce scénario a été envisagé dans le dossier (page 149 de l'étude d'impact). La possibilité est ouverte en cas de co-financement de partenaires. De même, le rétablissement d'un mouillage « fret » pourra être examiné au cas par cas, suivant la soutenabilité d'un éventuel projet et avec des cofinancements.

#### **Avis de la commission d'enquête :**

VNF rappelle les raisons du projet, dont elle confirme les objectifs. Concernant le « fret », des études et des partenariats sont à réaliser au cas par cas. La réponse n'est pas ferme sur ce scénario.

#### **4.2.2. Le 24 janvier 2023 – Monsieur Ourseau, Président de l'entente des canaux du Centre France :**

*M. Ourseau complète sa précédente intervention sur registre dématérialisé*

Un Complément suite à mon mail d'hier et à la réunion à la mairie de ce jour. Nous sommes évidemment très favorables à ce projet qui favorise la navigation sur ces canaux. Le dragage du port de Briare est très attendu.

Nous ne voyons aucune remarque concernant les techniques et méthodologies décrites par la DTCB de VNF. Un regret, le fait que le canal de Briare soit classé "plaisance" en grande partie, interdisant un retour rentable du fret, puisque limitant l'enfoncement des péniches de transport.

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage**

Cf réponse précédente sur les aspects fret.

Le port de Briare est bien inclus dans le présent dossier avec une fiche d'incidence spécifique (cf la réponse à l'observation ci-après)

### ***Avis de la commission d'enquête :***

Réponse satisfaisante qui confirme bien les éléments du dossier de demande d'autorisation environnementale.

#### **4.2.3. Le 24 janvier 2023 – Monsieur Ourseau, Président de l'entente des canaux du Centre France :**

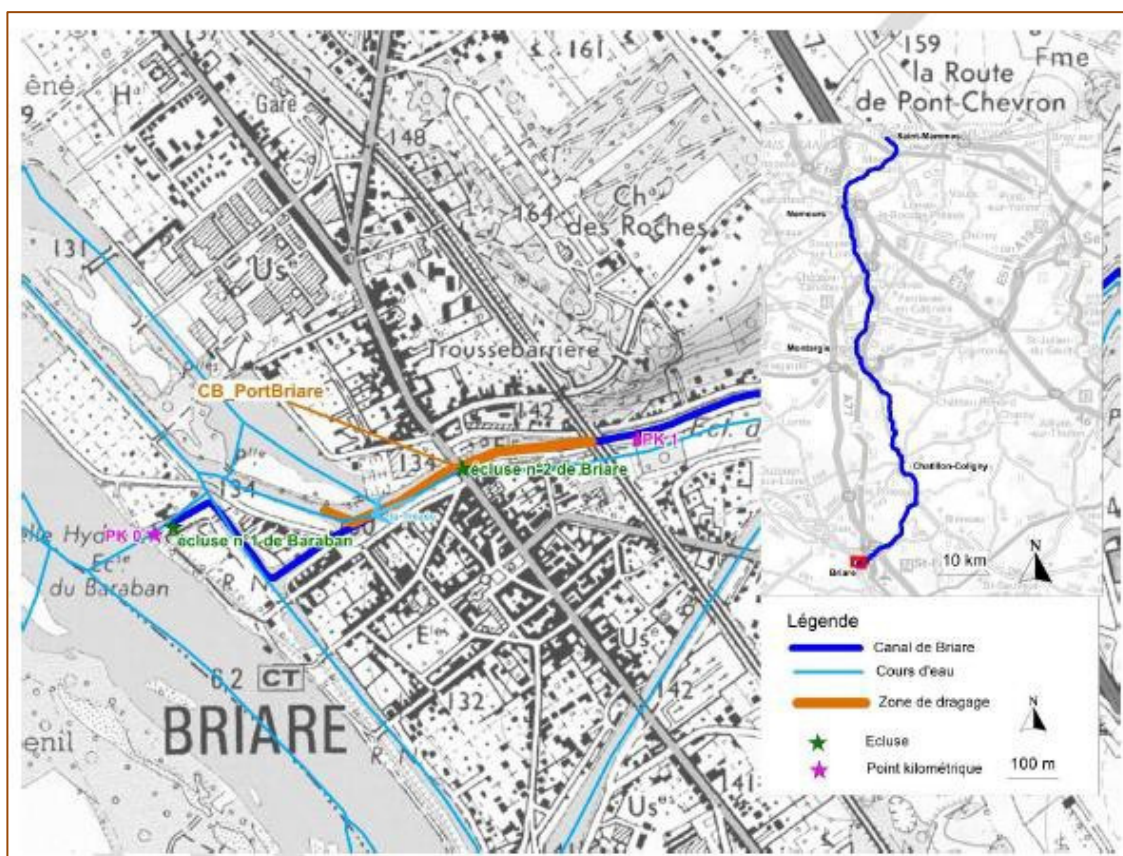
*Sur registre en mairie de Briare*

M. Ourseau tient à confirmer l'intérêt des travaux envisagés par VNF, en faveur de la navigation, du patrimoine et de l'économie.

Il souligne que le port de Briare ne paraît pas concerné par le dragage, alors qu'il en a grand besoin.

### **Réponse du maître d'ouvrage**

Le dossier prévoit une opération de dragage du Port de Briare. Il s'agit de la zone de travaux intitulée « CB\_PortBriare ». Cette zone est cartographiée sur la figure ci-après.



Il est prévu de réaliser une opération de dragage ponctuel de 6000 m3 (cf page 41 du DAE).

Une fiche d'incidence spécifique pour cette zone de dragage a été jointe au dossier.

#### **4.2.4. Le 31 janvier 2023 – Monsieur Philippe Lecot, Président du Fluvial Club de Briare :**

« J'ai trouvé très intéressant cette enquête. Je vous adresse un mail afin de vous faire part de mes questions et ceux de mes membres. »

#### 4.2.5. Madame et Monsieur Bisch – Bateau « Carmige » (membre de l'ANPEI Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures).

*Mme et M. Bische écrivent :*

« L'enquête publique nous intéresse beaucoup, étant régulièrement confrontés aux problèmes de tirant d'eau. Nous hivernons dans le port de Briare qui est aussi concerné par ces problèmes de tirant d'eau.

Nous sommes donc très favorables à ces dragages. »

#### 4.2.6. Le 31 janvier 2023 – Monsieur Philippe Lecot, Président du Fluvial Club de Briare :

*M. Philippe Lecot écrit*

« Je vous remercie de votre venue et de vos explications. N'ayant pas consulté le contenu du dossier avant de venir à votre invitation, je me suis trouvé dépourvu quant aux questions qui pouvaient me venir à l'esprit. J'ai donc pris le temps au sortir de notre réunion de lire le résumé des opérations à venir et j'ai deux questions.

Si j'ai bien compris le tableau, le dragage du port de Briare fait bien partie des opérations à venir. Si j'ai bien compris le dragage devrait être fait pour 2023.

Ma question est: Faudra-t-il retirer les bateaux amarrés dans le port compris entre le bief 1 et le bief 2. Est-ce que le dragage comprend bien l'emplacement de stationnements des bateaux?

Si cela est le cas une information rapide devra nous être communiquée car certains propriétaires résident loin du port et ne venant pas fréquemment, devront s'organiser pour stationner dans d'autres endroits pour lesquels il devra être fait des demandes d'autorisations.

Si cela n'était pas le cas est-il envisageable que cette opération de dragage de cette partie du stationnement des bateaux, primordiale pour assurer la pérennité du port de Briare, soit mis à l'étude également?

Autre interrogation: Les boues retirées qui doivent par principe être restituées dans les cours d'eau en aval et que l'on retrouvera dans le canal quelques temps plus tard ici ou là, ne pourraient pas être mis à la disposition des agriculteurs de la région?

Voici les points sur lesquels j'ai des interrogations. Sinon je suis tout à fait favorable à propos des travaux et analyses qui ont été faites pour ce dossier. »

*Commentaires :*

M. Lecot pose des questions très pratiques sur le déroulement des travaux et interroge sur leur emprise réelle, en particulier au regard du stationnement des bateaux.

Il pose la question de la pérennité du port de Briare. Il s'agit sans doute du port de plaisance, celui dit de commerce n'étant pas concerné. Il convient de préciser l'étendue des travaux. Les cartes ne permettent pas une visualisation correcte, en raison de leur échelle.

Il interroge également sur la destination des boues, et suggère une mise à disposition vers l'agriculture.

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage**

Une concertation avec l'ensemble des parties prenantes (gestionnaire du port, collectivités, usagers...) sera organisée pour réaliser les travaux de dragage du port de Briare. Dans ce cadre une information au préalable dans des conditions de délai adéquats pour le déplacement des bateaux sera naturellement recherchée. En particulier VNF s'engage à informer le Fluvial Club de Briare de la date prévue des travaux pour permettre aux propriétaires des bateaux de s'organiser.



Les filières de gestion des sédiments sont à la charge de l'entreprise de dragage. Toutes les filières de valorisation des sédiments seront envisagées, dont la valorisation en filière agricole. Des analyses de sédiments sont systématiquement réalisées avant chaque opération de dragage, ce qui permet, en fonction également des opportunités, de retenir la filière la plus appropriée.

***Avis de la commission d'enquête :***

La réponse aux questions posées est complète.

**4.2.7. Le 27 janvier 2023 – Monsieur Michel Bourguin**

Sur le registre de Montargis M. Bourguin exprime un avis favorable au projet.

**4.2.8. Le 23 janvier 2023 – Monsieur Gille Priault – Président de l'APPMA « Le Brochet de Montbouy »**

Sur le registre de Montbouy

M. Priault souhaite être averti des travaux un an avant leur mise en œuvre afin d'accorder le plan d'alevinage annuel avec l'avancement des travaux.

**Réponse du Maître d'Ouvrage**

Les travaux de dragage étant réalisés en eau, aucune pêche de sauvegarde n'est nécessaire. Toutefois VNF s'engage à informer chaque année l'APPMA de l'état d'avancement des travaux et le planning prévisionnel des opérations à venir

***Avis de la commission d'enquête :***

L'engagement à informer de l'état d'avancement des travaux répond bien à la question posée.

**4.2.9. Le 25 janvier 2023 – Monsieur Gérard Foucher – Maire de Rogny-Les-Sept-Ecluses**

Sur le registre de la commune :

M Foucher indique que le Quai Sully a été entièrement réaménagé en halte nautique, planté d'arbres et de haies. Pour lui, cet espace ne pourra être utilisé pour recevoir les camions évacuant les résidus de drainage.

**Réponse du Maître d'Ouvrage**

Comme lors des travaux de dragage réalisés suite à la crue de 2016, il est prévu d'aménager un site à l'extrémité aval rive droite du quai Sully. Les aménagements de ce port de plaisance ne seront pas impactés.

***Avis de la commission d'enquête :***

La commune n'a pas d'inquiétude à avoir concernant les aménagements réalisés. Le site prévu par VNF en est éloigné.



### 4.3. Les remarques de la commission d'enquête.

#### ► Sur le dossier

- Certaines pièces du dossier sont numérotées en fonction du cerfa de la demande. De ce fait, il n'y a pas une numérotation suivie.

Il aurait été pertinent de joindre au dossier d'enquête un bordereau des pièces sans pour autant contrarier la numérotation réglementaire.

Réponse :

VNF prend note de ces observations et en tiendra compte dans ses futurs dossiers.

- Concernant la cartographie, nous sommes conscients qu'il ne s'agit pas ici d'un dossier de projet. Toutefois, certains secteurs auraient mérité d'être plus précisément représentés. On comprend les interrogations concernant le port de Briare.

Réponse :

Chaque zone de dragage a fait l'objet d'une fiche d'incidence. Une carte de localisation des travaux est systématiquement présentée sur fond IGN 25. Des photographies aériennes sont également présentes.

#### Avis de la commission

On comprend bien que ce qui est présenté constitue le maximum exigé.

- Le coût des travaux est estimé de façon très globale.

Comment ce coût est-il réparti entre les différents types d'intervention, qu'il s'agisse du transport, des mesures prises pour la protection de l'environnement ? Pourquoi pas également une répartition entre les différents sites ?

Réponse :

Le coût de 65 €/m<sup>3</sup> présenté est une moyenne nationale de VNF pour des opérations de dragage mécanique sur ponton pelle.

Il peut être considéré le sous-détail suivant :

- Dragage : 23 €/m<sup>3</sup>
- Transport : 5 €/m<sup>3</sup>
- Gestion : 32 €/m<sup>3</sup>
- Autres frais (Bathymétrie, mesures environnementale...) : 5 €/m<sup>3</sup>

#### Avis de la commission

La décomposition présentée est intéressante. On note le poids de la gestion dans une opération sur 5 ans comme celle-ci.

#### ► Sur la publicité :

La publicité sur site doit faire l'objet d'un constat prouvant la date d'affichage.

Des photos seules, sans localisation et mention de date, ne sont pas suffisantes pour prouver la régularité de l'affichage, qui au demeurant, doit respecter certaines formes de dimension et de couleur.

Réponse :

Sans objet ; l'ensemble des éléments (carte de situation des affichages, certificats d'affichages pour chaque site avec photos) ont été transmis le 28 février 2023.

### **Avis de la commission d'enquête**

La réponse administre la preuve que la question posée le 14/02 dans le PV de synthèse, était bien d'actualité.

Le « sans objet » lapidaire ne tient pas compte des démarches qu'il a fallu pour obtenir lesdits certificats....

#### **► Sur les observations du public**

Indépendamment des questions d'ordre pratique liées à la réalisation des travaux, les intervenants se déclarent favorables au projet. Ils ont, à n'en pas douter, fait le constat de la nécessité de ces travaux.

C'est pourquoi nous vous posons la question :

Une fois ce programme réalisé, quelles dispositions entendez-vous prendre pour ne pas perdre le bénéfice de ce qui va être accompli ?

### **Réponse du maître d'ouvrage**

Un paragraphe intitulé « les réflexions pour limiter les opérations de dragage ultérieures » est présenté en page 149 et 150 du DAE.

Il y est rappelé notamment que certaines zones de dragage sont liées à des atterrissements récurrents; comme par exemple dans les zones de confluence de rivière, ou au droit des prises d'eau. Ces secteurs feront nécessairement l'objet d'autres dragages après les 5 ans de l'autorisation afin de maintenir le mouillage garanti pour la navigation (sur la base de nouveaux dossiers réglementaires).

Dans le cadre des missions d'exploitation qui lui sont confiées, VNF assure la surveillance de son réseau. La stratégie des opérations de dragage s'articule avec les capacités financières de l'établissement et les partenariats territoriaux pour répondre à l'offre de service attendue. L'approbation du présent DAE permet d'enclencher une démarche vertueuse pour une continuité des opérations de dragages nécessaires. Bien entendu, l'objectif est le maintien de la sécurité des ouvrages et donc de l'infrastructure composante du bassin hydrographique, au regard des obligations réglementaires et environnementales.

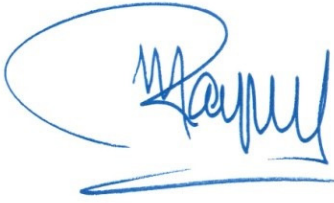

### **Avis de la commission d'enquête**

VNF rappelle son engagement pour maintenir la sécurité de l'ouvrage, et accomplir les missions fixées. On comprend bien que de telles politiques, à l'échelle du territoire au moins, ne se conduisent pas sans moyens et partenariats. Il est clair aussi que « promouvoir la voie d'eau », eu égard aux changements climatiques et surtout à la sécheresse, deviendra un enjeu de plus en plus important pour VNF.

#### 4.4. Clôture de l'enquête

L'enquête a été clôturée le 3 février 2023

Fait le 10 mars 2023

Mme Martine RAGEY Présidente	
M. Michel BADAIRE membre	
M. Michel CARQUIS membre	