

Réunion PUBLIQUE Nogent-sur-Seine « Réunion de clôture » Le 16 février 2012

Date : le 16 février 2012

Lieu : Agora, Nogent-sur-Seine

Durée : 2 heures et 53 minutes

Participants : 153 personnes

Pour la CPDP :

- ✓ Patrick LEGRAND - Président de la CPDP
- ✓ Daniel COLLARD - Membre de la CPDP

Pour VNF :

- ✓ Marc PAPINUTTI – Directeur général
- ✓ Jean Baptiste MAILLARD – Directeur interrégional du Bassin de la Seine
- ✓ Benjamin AIRAUD - Chef de Projet

Patrick LEGRAND

Monsieur le Maire s'il vous plaît, pour le régime...

Gérard ANCELIN

Bonsoir à toutes et à tous ! Bienvenue à toutes et à tous pour cette réunion de clôture du débat public. Vous êtes nombreux, on peut en conclure que le projet intéresse, interpelle, ne laisse pas indifférent. De réunion en réunion, vous avez été des centaines, peut-être des milliers à vous exprimer, le Président nous le dira tout à l'heure, à donner votre avis. VNF, le maître d'ouvrage, vous a certainement entendu, c'était le but recherché, il est atteint. Deux, trois réflexions et souhaits personnels, ce que nos anciens ont fait en réalisant le canal Freycinet, refaisons-le aujourd'hui. Ils ont osé, décidé, faisons de même.

Préoccupation première des Français, leur pouvoir d'achat. Qui dit pouvoir d'achat dit emploi, la mise à grand gabarit consolidera nos entreprises locales et permettra de consolider indirectement des emplois et certainement d'en créer de nouveaux. Nous répondons ainsi à l'attente de nos concitoyens. Deux souhaits très courts qui peuvent paraître marginaux même en décalage par rapport à l'enjeu, quoique ce n'est pas certain. L'usage de la boucle de l'Ormelat, qui n'avait pas été fait lors du rescindement de la boucle, je pense que c'est à prendre en compte. Et puis, passage piétons et vélos sur le barrage de Beaulieu qui va être reconstruit, cela serait très apprécié par les nombreux habitants du secteur qui apprécient aussi leur vallée. Voilà Monsieur le Président.

Patrick LEGRAND

Merci ! Merci, merci Monsieur le Maire d'avoir entamé la soirée pareillement parce que, au fond, cette soirée, c'est deux choses. La première, ce sont les dernières questions, les remords, les interrogations parce que le débat public est clos demain, et donc, les questions entrantes ne seront plus prises, y compris sur le site. Et puis, merci de nous accueillir pour cette boucle de débat public qui nous a assez souvent conduit à Nogent.

Ce soir, c'est donc une réunion un peu particulière. D'ailleurs, Monsieur le Directeur général de Voies navigables de France nous honore de sa présence. Et elle est doublement particulière, au fond, ce soir, c'est que, d'une part, nous bouclons le débat public sur la partie des réunions sur la Petite Seine grand gabarit, c'est-à-dire l'éventuel élargissement de la Seine entre Bray et Nogent. Et puis, c'est vraiment la dernière des réunions, de la série de débats publics puisqu'on a mené deux en parallèle, après celle que nous avons tenue et qui était la dernière du débat public sur l'éventuelle création de casiers endigués pour retenir et gérer les crues de la Seine sur La Bassée aval.

Je finis de boucler mes petites affaires, de retrouver ce que j'ai à vous dire. D'abord, contrairement à ce que vous pensiez tous, je suis horriblement timide, (Rires) Si, si, c'est vrai. Et deuxièmement, j'ai l'air d'avoir tout dans la tête mais non, ce n'est pas vrai, il faut que je réfléchisse. C'est d'ailleurs pour cela que je dois être un expert qui n'est pas trop mauvais en la matière. Et ce soir, compte tenu des enjeux, j'ai donc préparé quelque chose.

Je vais vous rappeler dans un premier temps le débat public parce que même si où vous en êtes tous maintenant à la fois des habitués, des praticiens, voire même des défenseurs, et merci, pas une seule question pour dire « qu'est-ce que c'est que ce truc ? Cela coûte de l'argent, on ne sait pas comment en faire, cela ne sert à rien », comme il y a 5 ou 6 ans. Cela veut dire que cette pratique, au fond, et

cette innovation procédurale comme disent les chercheurs prend corps et s'installe bien dans les habitudes de notre république, ce qui est plutôt une bonne nouvelle. Et je voulais vous préciser ce qu'est un débat public. Rappeler plus exactement quelques rappels, pourquoi ? Mais c'est pour associer le public à travers un débat avec le public et en public. C'est la différence des débats bipartites ou autres, pour associer le public à la décision publique, c'est-à-dire à une décision qui touche toute la collectivité et qui est prise ou autorisée par l'Etat d'une façon ou d'une autre. Que cela repose sur le dialogue, le dialogue, c'est à la fois le fait de parler mais c'est aussi de s'écouter, et merci pendant tous ces débats publics d'avoir parlé et de vous être écoutés. Je crois qu'il n'y a pas eu une invective, ce qui est tout de même formidable, et il y a eu des arguments échangés, en tout cas dans l'essentiel des réunions. Il y a quelques réunions, une au moins dont je me souviens, où l'essentiel des arguments était réduit à pas grand-chose mais ce n'est pas très grave, il y a eu des positions qui ont été déclarées. Donc, c'est vraiment le dialogue et c'est l'argumentation, donc vous y avez tous contribué.

Vous savez aussi que c'est une chose un peu particulière ce débat public, c'est qu'il y a ici, à la table, comme parmi vous, ce qu'on appelle la Commission particulière du débat public qui a une très difficile mission, c'est d'écouter pour être prêt à rendre compte sans avoir à donner son propre avis, c'est-à-dire apporter votre avis. Vous n'avez jamais entendu et je vous autorise de pendre haut et court, si vous m'entendez un jour le faire en débat public, donner un avis sur l'un ou l'autre des projets. C'est à la fois les conditions de notre efficacité et de notre neutralité, et donc, les conditions de la confiance que vous pouvez nous faire sur la restitution de ce que nous avons entendu et sur le fait que nous n'avons pas manipulé, comme on pourrait de temps en temps l'imaginer, à l'initiative du maître d'ouvrage par exemple, ou d'autres, tout ce que nous avons entendu.

Le dernier point, c'est un rappel qui est toujours utile, c'est que le débat public ce soir n'est pas terminé, et il n'est même pas terminé demain quand on clôt officiellement le débat. Il sera terminé à une date précise, à préciser, mais qui doit tourner autour des cinq mois qui viennent. Cinq mois, cela fait grosso modo fin du premier semestre 2012, donc aux alentours du 30 juin. Après, un premier exercice dont vous serez tenus au courant et auquel vous accéderez pendant la, ce qu'on appelle la période de réserve, vous savez le moment où on est tous muets comme des carpes parce qu'on ne doit pas interférer dans les campagnes électorales, et dieu sait qu'il y en a un paquet qui se présente, de campagnes. Et puis, mais vous serez tenus au courant de ce que nous allons nous concocter comme compte-rendu de ce que nous avons entendu. On en a discuté avec mon équipe, et nous vous informerons d'ici deux mois, avant la fin des deux mois. Vous aurez accès sur le site ou sur d'autres sites. Vous aurez en mairie et vous aurez dans toutes les adresses que nous avons eues, le compte-rendu de ce que nous avons entendu, et ce compte-rendu sera diffusé en public au-delà des cercles traditionnels. Cela, c'est deux mois qui, au fond, amènent la Commission à rendre compte de ce qu'elle a entendu. Puis, trois mois plus tard, et c'est là que se clôturera notre exercice. Ces messieurs... puisque c'est vrai qu'à VNF, vous avez... on pourra travailler la parité Monsieur le Directeur, non ? Cela, c'est un peu, bon, mais je fais avec ce que j'ai. Vous avez messieurs trois mois, ensuite, pour produire une décision validée par votre Conseil d'administration qui vous dira à vous :

- un, si Voies navigables de France poursuit le projet,
- deux ce que Voies Navigables de France mettra en œuvre de ce qu'elle a entendu, autrement dit, le comment le projet aura été transformé, à la fois sur le plan du détail technique mais

aussi sur les plans de la concertation puisque nous l'avons vu ensemble, tout n'est pas encore fixé. Et c'est normal puisque c'est la question de l'opportunité et nous sommes très en amont de la décision.

- Et trois, vous saurez aussi pourquoi telle proposition n'a pas été retenue, parce qu'elle ne peut pas être mise en œuvre ou qu'ils ne veulent pas la mettre en œuvre.

Et c'est là que le débat public sera terminée, qu'on passera vraiment officiellement dans la seconde partie qui s'appelle la concertation post-débat public qui aboutira quelques années plus tard à une autre forme de concertation qui s'appelle l'enquête publique à laquelle nous sommes tous beaucoup plus habitués. Voilà !

Donc, n'oubliez pas qu'ils finissent leur travail de débat public à la fin juin et, à la rentrée, vous disposerez d'un engagement et que ce sera notamment à vous, par vos élus, par vos associations à en contrôler l'application. Et c'est une forme de contrainte sociale, dont certains m'ont entendu dire que cela soulageait, enfin, cela empêcherait la Commission nationale du débat public, l'autorité administrative indépendante qui est constituée de 21 membres dont 18 temporaires, enfin, partiels, à temps partiel, et de 9 permanents. Cela lui permet ainsi de faire appel à vous pour contrôler que ce qui sort des débats publics est mis en œuvre sous une forme de contrôle social qui nous évite de devenir une bureaucratie.

Deuxième point, en l'occurrence, nous avons eu deux débats simultanés. Vous avez eu deux débats simultanés, je sais que certains d'entre vous, je les reconnais, ont suivi les deux. Deux débats simultanés qui ont été concertés, articulés l'un à l'autre, qui n'ont jamais été confondus. Et c'est la Commission nationale qui avait décidé que ces deux débats seraient simultanés et coordonnés par une seule Commission, un seul Président et une Commission biface.

Pourquoi ? Je vous le rappelle, parce que, au fond, ces deux projets touchaient aux questions d'eau, d'hydraulique, d'hydrologie, et cetera, sur un milieu qui est assez sensible, La Bassée, cela touchait sur le même territoire, il y a une espèce de territoire unifié avec une histoire et des enjeux. Et puis aussi que ces deux projets pouvaient avoir, l'un par rapport à l'autre, des interactions positives ou négatives et qu'il convenait de vous permettre de vous assurer qu'elles étaient maîtrisées et qu'en tout cas, elles étaient neutres sur l'un ou l'autre des projets. Hier soir, nous avons eu cette réunion à Bray-sur-Seine, qui a bouclé le débat public sur Crue Seine-Bassée. Ce soir, nous sommes maintenant sur l'élargissement de la Seine entre Nogent et Bray, donc, c'est le débat public que nous avons appelé Petite Seine grand gabarit.

Vous savez aussi que dans ces cas-là, ces deux projets ont des amonts et des avals, c'est-à-dire que les choses ne se résument pas à ce qui se passe sur le territoire, des amonts et des avals naturels, hydrauliques, humains, économiques, et que c'était aussi pour cela que nous les avons coordonnés. Ce soir, vous aurez l'occasion des dernières questions. Il y en a eu quatre, hier, mais il peut y en avoir beaucoup plus aujourd'hui. C'est la phase remords, ce n'est pas bon de vivre avec des remords.

Et puis, vous allez avoir, et c'est cela aussi la spécificité de notre soirée, c'est de ma part, et de la part du maître d'ouvrage, un premier aperçu de ce qu'il a entendu et de la façon dont il va réagir à tout ce que nous nous sommes dit ou ce que nous avons entendu. C'est au fond l'esquisse des choses, ce n'est sûrement pas le résultat final, parce qu'au fond, les débats publics sont suffisamment riches pour qu'on ne puisse pas, en huit jours, faire le tour de ce qui s'est dit. Nous, nous avons pris le temps, on a deux mois et on les prendra pour reprendre les verbatims, pour se remémorer ce qui

s'est dit dans les cahiers d'acteurs et dans les questionnements pour rendre compte de ce que vous nous avez dit et que nous devons porter.

Et le maître d'ouvrage, lui a, grosso modo, cinq mois pour continuer à intégrer au fond ce qu'il a entendu. Et c'est dans les cinq mois que les choses seront vraiment arrêtées, ce soir, ce ne sont que des esquisses. Vous y percevrez peut-être déjà la façon dont on prendra les choses ou la façon dont on les synthétisera. Mais, tout n'y sera pas.

Avant de revenir sur la partie de ce que nous avons entendu, tout au moins sur les faits saillants, ou les premiers exemples de ce que nous avons entendu, nous, Commission particulière des débats publics, de rappeler quelques chiffres. Ces débats publics ont été très suivis d'ailleurs. Je ne sais pas combien il y a de chaises, mais, la salle est bien pleine. On a eu 11 réunions publiques, dont 4 communes avec le débat public Crue Seine Bassée et un rendez-vous local, c'est-à-dire une réunion préalable aux réunions publiques. Cela représente 1 300 participants, 1 300 participations, les doubles comptes étant autorisés. Si je multiplie 1 300 participations par trois heures, trois heures qui est, au fond, le calibre normal d'une de nos réunions, cela commence à faire 5 à 6 000 heures, et 5 à 6 000 heures de travail intellectuel collectif, cela représente un bénévolat que, Monsieur le Directeur, il conviendrait un jour de valoriser dans vos budgets. Comme cela, on dirait « bénévolat valorisé », le citoyen, même s'il ne coûte rien quand il vient discuter, parce que, même si cela lui coûte le déplacement et cetera, il rapporte. Et cela, c'est assez important. Et ce n'est pas parce que c'est bénévole que cela ne coûte rien et que cela ne rapporte pas. Donc voilà, 5 à 6 000 heures de bénévolat, et donc, en y pensant qu'on ne compte pas là-dedans les 250 questions, le temps qu'il a fallu à rédiger les 250 questions. Vous savez qu'il en faut pour y répondre. Le temps que vous avez passé, vous tous ensemble et en réseau dépassant souvent largement les 1 300 personnes qui sont venues ici ou dans nos réunions pour faire les 30 cahiers d'acteurs, 30 cahiers d'acteurs, c'est une sacrée masse d'intelligence qui est passée sur le papier et le temps que vous avez tous passé à rédiger 121 questions et 57 avis posés sur le site Internet, pas plus que le temps que vous avez passé, 8 500 internautes et 43 000 pages d'Internet visitées. Cela représente du temps et du monde et il ne faut pas le passer à la trappe parce que c'est une façon aussi d'évaluer l'efficacité de l'exercice démocratique que nous avons pratiqué. 160 sujets parvenus des médias et 50 contributions.

Vous voyez qu'au fond, derrière, à côté, devant nos réunions, il y a l'importance de nos rassemblements, il y a eu tout un effet important d'éléments complémentaires. Vous savez que..., ce sera mon dernier point, au fond, je pense vous avoir dit tout au début du débat public que moi, ne serait-ce que pour vous préparer à le partager, j'ai évalué l'utilité et l'efficacité des débats publics sur trois plans. Il n'y a pas de fonction, de formalisation mathématique ou autre, mais bon, on peut le faire :

- Le premier plan, c'est le projet, il rentre, vous savez, rond comme une bille définie par une fonction mathématique relativement simple et il sort un peu plus compliqué. Il rentre comme un objet technique, manipulé et conçu par les techniciens et il sort comme un objet sociotechnique où des gens ont dit : « mais attendez, ce ne sont pas seulement des tonnes-kilomètres, ce sont aussi des tonnes-kilomètres de Monsieur Untel, de telle et telle péniche, ou c'est... » Ce n'est pas la même chose parce que, derrière, il y a de l'humain. Autrement dit, cela c'est fondamental. Au fond, on transforme un objet technique en objet sociotechnique, et donc, éventuellement, un objet technique en objet politique.

- Le deuxième point, c'est que tout objet de cette nature, vous le savez bien, sinon vous ne seriez pas tous là, c'est un objet qui touche la société et ses différentes composantes. Et donc, à force de discuter autour de cet objet, la société change aussi un peu. Alors, vous êtes là mais vous auriez pu être au cinéma ou une soirée d'une autre nature comme on en fait pas mal ces temps-ci. Donc, vous êtes là, et vous constituez un groupe associé, où vous vous voyez, vous discutez, vous vous retrouvez peut-être à discuter au bistrot ou chez le boulanger. Cela, c'est important. Et on sait bien, et on le sait bien que, au fond, nous, quand on examine les résultats du débat public, on sent bien qu'il y a des groupes qui ont changé de forme, qui se sont intégrés. Monsieur Malbrunot qui est là l'as du cougar et du jaguar, non ? Jaguar, pardon, je mélange tout, cougar, jaguar, c'est-à-dire que pour un écolo urbain, c'est à peu près la même chose. Je ne suis pas sûr qu'au début, et quand on a annoncé le débat public, il était sûr de venir à une réunion publique, il est venu, et puis, il s'est mis à discuter avec des gens qui étaient de l'autre côté du bord d'eau, et cela, c'est assez important. La société, au fond, s'est un peu reconstituée autour du projet.
- Et puis, le dernier point, mais celui-là, je le laisserai à votre intime exploration, c'est qu'en général, n'est-ce pas, mais cela peut-être que monsieur vous le dirait, puisque vous, vous avez le droit d'être confessé publiquement ce soir. On voit que les individus aussi changent, on ne sort pas indemne d'un débat public, on a d'autres amitiés, d'autres sensibilités, où on dit : « Tiens, que certaines personnes qu'on pensait insupportables ont peut-être des choses à dire ».

Le premier point, la question de l'opportunité : faut-il oui ou non le faire, et pourquoi ? Ce qui est central dans les débats publics se présente de façon un peu particulière sur cette question de l'élargissement de la Seine. Elle ne fait pas question, il n'y a pas de question, c'est-à-dire pas grand nombre ne nous a dit : « On n'en veut pas, terminus, et cetera ». Elle ne fait pas question en général. Alors, je vais attirer votre attention sur un risque parce que parfois, la décision, le consensus massif se fait sans réels argumentaires, sans argumentation. Cela, c'est le propre des projets qu'on a attendu depuis très longtemps, et parfois on a tellement oublié pourquoi on le voulait que... et les raisons, elles existent peut-être encore mais on n'arrive plus à les exprimer. J'ai rencontré le cas il n'y a pas très longtemps sur l'extension de la piste longue de l'aéroport de Mayotte, c'était aussi à peu près la même chose, 30 ans qu'on l'attend, il faut le faire. Mais, on ne sait plus très bien, entre-temps les choses ont changé, et cetera. Mais donc, c'est un consensus qui manque parfois d'argumentaire, cela a été conforté par ce que j'appelle « Grenelle quand tu nous tiens ». Il faut le faire, le Grenelle a déclenché un renouveau de la politique fluviale. Faire 2 500 tonnes, là aussi, il y a une espèce de consensus général. Les argumentaires, nous n'avons pas beaucoup, beaucoup entendu, sauf évidemment de votre part. Donc, au fond, la question de l'opportunité est tranchée sans que le grand débat ait été fait, ce qui est totalement différent d'ailleurs par rapport à ce que nous avons vu hier soir où la question de l'opportunité sur les grands équipements de la Bassée, elle fait question et a été beaucoup plus explorée et beaucoup plus travaillée. Alors, ce n'est pas toujours utile de savoir, d'aller un peu plus loin pour explorer ou autopsier les questions d'opportunité. Et là, compte tenu du fait que, au fond, ce sont deux équipements qui ont des potentialités et qui sont structurants, et qui amènent des conséquences, je crois qu'il faudra revisiter et faire un partage raisonné des

opportunités sur le pourquoi. Pourquoi on veut faire cela ? Si vous voulez le faire réellement, ne serait-ce que pour mieux, pour bien en tirer parti.

Puisqu'on n'a pas vraiment parlé de la question de l'opportunité, on a beaucoup parlé du « comment faire ». Et là, cela occupait bien des réunions, on a parlé du « comment faire » pour viser la neutralité hydraulique. Cela a d'ailleurs peut-être servi à faire disparaître la question de l'opportunité et des utilités générales. Et vous savez que là, on a fait, on va dire, une réponse qui est la mise en expertise collective indépendante et publique des modèles hydrauliques. On a eu une réponse bien particulière, je pense que c'est une nouveauté. On sait aussi qu'il faut faire mais pas comme le canal des années 80, qu'il y a des questions de génie écologique, qu'il y a des questions de tracés compatibles avec la Seine, ses méandres et son fonctionnement. On sait aussi, et on l'a bien entendu même à Provins alors que c'était une des réunions qui commençaient à montrer qu'on avait épuisé le débat public, qu'il faut faire mais aussi il y a un truc multifonctionnel qui serve autant aux bateliers qu'aux petits bateliers, je parle de la taille, des bateaux qu'aux plaisanciers, et cetera, donc une espèce de multifonctionnalité.

Et puis, derrière cette question de la multifonctionnalité batelière, on y a vu s'ajouter, la plaisance qui est venue se glisser, on a vu se pointer quelque chose qui est assez satisfaisant pour nous, au fond, c'est que la question de la politique fluviale encensée par le Grenelle mériterait probablement d'être un peu plus explorée et exploitée.

Et puis, on a vu aussi apparaître la question de la politique de la batellerie, c'est-à-dire des hommes qui arment ces navires et qui méritent aussi qu'on s'intéresse à eux. Donc, voilà ! Cela, de ce point de vue-là, le « comment faire », on a à peu près tourné, et puis, il y a eu d'autres raisons.

On a aussi vu comment on pouvait développer toutes les questions de concertation autour des fonctions et des utilités jusqu'au détail fonctionnel : passer sous un pont sans se faire râper la marquise.

Et on a aussi vu tout ce qui tournait autour des compensations ou bien du traitement récupérateur des méandres abandonnés et recoupés un peu sauvagement ou de la récupération au fond d'une faune piscicole vivante.

On a vu aussi dans le « comment faire », les questions de financement qui sont d'ailleurs toujours ouvertes dans tous les débats, à la fois sur l'investissement mais aussi sur les péages, sur la répartition des coûts et les associations, l'association des acteurs qui peuvent profiter de l'existence de cette installation.

Donc, voilà, on a sur le « comment faire » et le « comment payer » tout de même toute une série de questionnements qui sont encore ouverts avec des pistes et des innovations qui portent beaucoup sur la coopération même avec les acteurs, qu'ils soient des acteurs opérationnels navigants, on va dire, et/ou bien des acteurs du territoire, des terrestres.

La société a changé aussi, cela, c'est le deuxième plan. Moi, j'ai été frappé par le fait que, de temps en temps, premier point, la Seine est tout de même une sacrée frontière entre la Région Ile-de-France et la région Champagne-Ardenne. Moi qui suis un immigré de l'intérieur, les frontières je le sens de temps en temps, et là, j'ai bien senti. Mais alors, le bord d'eaux, c'est aussi une sacrée frontière. Les terrestres et les navigants et les marins, là aussi, il y a une frontière. Et je pense que là, on a bien vu, de temps en temps, il y avait nécessité de reconstruire une société, au fond, autour du bord d'eau.

On a vu aussi se reconstruire et en tout cas qui pouvait s'amorcer, je veux dire, des relations diverses entre les catégories de la batellerie et Voies navigables de France. Il n'y a pas que le 4 000 tonnes qui a un droit à accès à la parole, accès à la concertation, et cetera. On a vu quelque chose d'assez étonnant, même d'assez innovant, c'est... Et si Voies navigables de France et Seine Grands Lacs coopéraient sur la gestion des flux aquatiques ou autres à la fois, bien sûr, sur l'expertise collective mais aussi dans les gestions quotidiennes de l'eau. Autrement dit, une espèce de gouvernance qui toucherait les deux organismes, une espèce de conception élargie de leur compétence. Ce n'est pas rien parce que cela ouvre à une forme un peu élargie de la responsabilité sociale de l'entreprise, ce n'est pas seulement sur ce qu'elle est destinée à faire, c'est aussi dans le territoire dans lequel elle s'installe et dans la coopération avec les autres acteurs. C'est quelque chose que révèle le débat public à tous les coups. Parce que, quand on fait un débat public, par exemple, sur un terminal méthanier dans le Port de Marseille, et que cinq ans avant, le Port de Marseille avait annoncé à tout le monde qu'il allait, je ne sais pas, réorganiser, mais discuter au fond, discuter de ses procédures d'aménagement du territoire ou de ses interactions avec les transports, et cetera, et que pendant cinq ans, il n'a rien fait, en se disant « Cause toujours, tu m'intéresses ! » et cetera. Les maîtres d'ouvrage des terminaux méthaniers qui viennent cinq ans après en débat public se font punir, parce que le Port de Marseille, il n'a pas fait son boulot correctement. Il y a une espèce de solidarité entre maîtres d'ouvrage qui rendent d'ailleurs les choses un peu plus piquantes de temps en temps.

Donc, ce sont des questions de responsabilité sociale de l'entreprise élargie et qui valent dans le temps, c'est d'ailleurs pour cela que vous avez une importance fondamentale dans le contrôle des engagements de ces messieurs et dames pour ce qui concerne en tout cas Seine Grands Lacs et Voies navigables de France.

Les deux dernières questions sur lesquelles je voudrais passer, même pas la dernière question sur laquelle je voudrais revenir, et qui, moi, me laissent, nous laissent un peu pantois, c'est quand nous avons fait tous nos tours pour aller voir les gens avant, histoire de savoir, de leur dire d'ailleurs à quoi servait le débat public, comment cela fonctionne, et cetera, on s'est bien rendu compte qu'au fond, tout le monde y avait le besoin d'une réflexion assez approfondie sur le devenir du territoire de la Bassée. Au-delà de ces équipements, nous ne sommes pas parvenus dans le débat public, on a fait deux réunions communes, l'une à Montereau, l'autre à Provins, on a vu qu'il y avait un certain nombre d'éléments, il y avait de temps en temps la voie ferrée, il y avait les options sur le tourisme, et cetera, on a vu qu'il y a un certain nombre d'éléments, mais on n'a pas réussi à faire prendre la mayonnaise pour qu'un projet pour le territoire de la Bassée commence à être examiné collectivement. Voilà ! C'est peut-être un regret, peut-être qu'en relisant d'ailleurs les verbatims, on trouvera un peu plus de matière, mais c'est sans doute quelque chose sur lequel il faudra que vous reveniez tous ensemble plus tard. La seule chose que je pense être à peu près certain, c'est qu'au fond, le triangle Provins-Montereau-Troyes, qui est la Bassée et son écrin à cheval sur la frontière entre deux départements, la frontière entre deux régions, constitue une unité sur laquelle vous avez tous ensemble envie de raisonner et d'en raisonner l'avenir.

Ce ne sont jamais que des traits un peu marquants, c'est une première diagonale du fou dans ce que vous nous avez dit, on y reviendra sûrement ultérieurement quand nous aurons, nous, rempli notre contrat, qui est celui de rendre compte le plus simplement possible dans un compte-rendu qui comportera quatre parties : une introduction un peu politique, une conclusion, c'est un peu

politique, une partie où vous saurez tout sur les tripes du débat public : combien cela a coûté et cetera, ne me dites pas que cela coûte cher, ce n'est pas vrai ; et puis, la partie fondamentale qui est tout ce que nous avons entendu. Monsieur le Directeur, je sais que j'ai été long, j'espère que vous m'avez pardonné, mais cela vous donne la mesure de la façon dont j'ai dû me retenir pendant toutes les autres réunions. Et je vous laisse la parole, et ensuite nous ouvrirons la discussion. Merci.

Marc PAPINUTTI

Monsieur le Président, merci de toute la richesse déjà de vos propos introductifs, en tant que maître d'ouvrage, on se dit : « J'ai encore beaucoup de travail à faire », mais il y a déjà des synthèses qui ressortent au moins du débat et de la manière dont il s'est pratiqué. Mesdames, messieurs les membres de la CPDP, Monsieur le Maire, mesdames et messieurs. Alors déjà, moi, je tenais à revenir à Nogent-sur-Seine, puisque j'ai été venu à l'introduction de ce débat, à l'ouverture, et je tenais à revenir au dernier pour d'abord témoigner... C'est le premier débat de VNF, on a fait d'autres choses avec un grand projet qui s'appelle Seine-Nord Europe, mais c'était dans une autre période et un petit peu de transitions qui ont changé.

Mais, moi, d'abord, ce que je voulais vous dire, c'est qu'on est rentré avec un objet, un objet technique, une préparation forte sur le dossier, et toute la richesse des échanges, toute la richesse des contributions, j'ai moi-même lu l'ensemble des questions-réponses et 80 % des cahiers d'acteurs me montrent combien on va transformer, mais il nous faudra un peu de temps pour digérer, on n'aura pas tous les retours et tous les rendus immédiats, je crois que tout à l'heure, Jean-Baptiste pourra vous en donner quelques premiers éléments, mais il nous faut aussi digérer et surtout gérer la suite, gérer la suite, y compris en interne et dans nos échanges, mais j'y reviendrai. Alors, quelques éléments de contexte.

Tout d'abord, ce qu'est VNF, c'est quelque chose d'assez classique. Voies navigables de France, aujourd'hui, c'est plus de 6 000 kilomètres de réseau qui lui est confié par l'Etat. C'est un établissement public industriel et commercial aujourd'hui. Il y a un effet Grenelle, Monsieur le Président, car il y a eu des objectifs ambitieux sur le développement du transport fluvial, il y a eu aussi dans la loi les indications fortes sur les débats publics et Voies navigables de France prépare un deuxième débat public encore plus grand en termes de territoire sur le modèle Saône-Rhin et une problématique de nature différente. Je dis cela, parce que si vous preniez Voies navigables de France dans les années 2000, on parlait, et je crois que nous aussi, il faut qu'on change de logiciel comme on dit dans l'informatique, on parlait encore de la fermeture des réseaux, la mauvaise qualité et cetera, et on a tout ce travail, nous aussi, à réintégrer avec nos usagers et nos clients, avec les riverains, c'est, on change de braquet, voilà ! Et je dirais, je voudrais alors vous remercier les uns et les autres d'avoir été présents, de nous avoir piqué, poussé un petit peu dans les questionnements, parce que c'est bien ce changement de braquet qu'on révèle aujourd'hui.

Dans le même temps, si vous vous souveniez, j'avais des fois des petites interruptions téléphoniques au mois de novembre, puisque c'était... le débat a été en cours au Sénat sur une loi qui s'appelait l'ANPEI, l'Agence des Voies navigables, le Sénat a modifié la loi du gouvernement, elle s'est transformée en... on est revenu au nom Voies navigables de France, et donc, son acronyme VNF, c'est un établissement public administratif au 1^{er} janvier 2013. La particularité, c'est que, en fait, on prend les agents du Ministère du développement durable mis à disposition de VNF dans des

services ; on prend le VNF qui existait actuellement et on en fait un établissement public administratif de 4 900 personnes. Ce projet est passé ensuite à l'Assemblée nationale et a été adopté à la fin janvier, alors au mois de janvier, à l'unanimité au Sénat identique à ce qui a été déjà adopté à l'Assemblée nationale. Donc, sur le plan de l'organisation du système sur la partie, je dirais, établissement public, il y a une très, très grosse transformation qui est en cours et cette transformation, elle va booster quelque part, puisqu'il y a aussi des ressources supplémentaires, elle va booster notre développement et elle va certainement aussi booster les attentes, notamment, de nos usagers, je reconnais certains au premier rang, Andy et Pascal. Mais, sachez aussi que ce sont des mêmes types de transformation qui se passent en parallèle.

Alors, ces objectifs en plus du développement, ils ont été confirmés par une signature avec la Ministre Nathalie Kosciusko-Morizet tout début janvier d'un contrat d'objectif et de performance, il y avait aussi, elle n'était pas présente mais le Ministère du budget par Madame Péresse, donc on a aussi, je dirais, une ligne qui nous est tracée, et donc une obligation ardente de résultat, puisqu'il correspond à une attente, et une attente sociétale.

Mais j'ai entendu aussi ce que vous aviez dit sur la politique fluviale, c'est vrai que, le problème, c'est qu'on a plusieurs sujets qui sont en parallèle dans des lieux et que nous-mêmes, nous n'avons peut-être pas encore la qualité de notre rendu pour vous faire la synthèse de tout ce qui se faisait en même temps que le débat se déroulait. Quand on modifie finalement le rôle de VNF en temps réel, dans le temps où on est au débat, peut-être qu'il est difficile aussi de vous expliquer l'attente complète de ce qui a été modifié. C'est notamment, moi, j'y tiens, puisque dans les statuts même de VNF, le débat politique et syndical préalable, ces deux débats ont amené à modifier profondément des choses sur la nature de l'intervention de VNF, sur l'hydraulique, sur ce qu'on appelle la gestion hydraulique. Je le dis parce que ce n'est pas innocent que, dans le même temps, on ait eu le débat et qu'on ait autant travaillé avec nos collègues sur un domaine qui n'était pas habituel pour VNF. Alors, nous, nous étions entrés avec une volonté de pédagogie, une volonté d'écoute. Je pense que nous avons aussi choisi de présenter des scénarios en précisant leurs caractéristiques, leurs impacts, j'allais dire, l'aspect technique.

On a bien vu dans le cours de ce débat et vous l'avez, je pense, tous partagé, ce territoire a de nombreux enjeux, des enjeux hydrauliques, économiques, écologiques, le développement territorial. Peut-être qu'on a aussi un travail de fond à faire, nous, établissement public, c'est la manière à l'image de ce qui ont été les efficacités de ces réunions, de retisser les débats, alors, j'allais dire, d'abord avec des territoires avec leur ouvrage, je ne parle pas d'ouvrage de nos écluses et nos barrages, mais de, finalement, la réalité d'une rivière et ce tissage est compliqué. Et puis, le deuxième tissage que j'ai vu ou métissage presque, je dirais, c'est celui qui peut se faire entre le monde de la batellerie, l'expression de leurs besoins et de leurs demandes, et puis aussi, le territoire. Je pense que nous commençons, nous entamons ces débats, ils sont plus qu'intéressants et ils nous montrent tous aussi que c'est là aussi qu'on découvrira des politiques fluviales ou des actions fluviales pour les gens d'à-terre de manière un petit peu différente de ce qui pouvait être observé.

Je voudrais dire dans d'autres points, c'est, sur les onze réunions qui se sont déroulées, les échanges ont été extrêmement utiles, ils ont été constructifs.

D'un côté, rappeler les enjeux et la place de la voie fluviale, bien sûr débattre et expliquer, mieux expliquer, j'espère, le projet tel qu'il a été conçu, entendre, comprendre, répondre aux attentes et à

vos préoccupations et je dirais, là-dessus, il y a beaucoup de choses à digérer. Le temps de digestion sera probablement le plus difficile. Je remercie tout particulièrement Benjamin pour avoir su répondre en temps réel ou presque à des tas de sollicitations. Mais il faut que maintenant, lui-même prenne ce temps de synthèse avec toutes les équipes, parce que c'est cela le débat, c'est... Le débat est très fort, puis, j'ai bien vu, y compris dans les questions d'Andy, la réponse amène une autre question et ainsi de suite, c'est le vrai débat. Dans ce débat aussi, on a été poussé, je dirais, un petit peu et dans le bon côté des choses, à rechercher des solutions, à les défendre, à les améliorer et on devra donc en tenir compte, évidemment, à la construction nouvelle que l'on fera.

Alors, ensuite, je voudrais donner la petite période des remerciements. D'abord, vous remercier tout particulièrement, Monsieur le Président ainsi que les membres de votre Commission. D'abord, parce que je pense que, vous l'aviez cité tout à l'heure, mais le nombre de questions, le nombre de consultations d'Internet, la présence que vous avez encore ce soir sur le territoire, montrent l'importance que vous avez su donner à ce débat via sa publicité, via son animation, via vos interrogations, et cela, je voudrais vraiment tout particulièrement vous en remercier. Les réunions sont riches avec une grande place pour le public. Je pense qu'il y a un grand respect des uns et des autres, des personnes, des préoccupations, il n'y a pas d'esquive des sujets. Et cela, c'est une image pour un débat que je trouve formidable, qui nous encourage, notamment à continuer. La coordination, là aussi, la fusion des choses avec Seine Grands Lacs, c'était quelque chose d'important. Dès l'origine, je craignais, moi, en tant que Directeur Général, la complexité qu'on aurait pu avoir. Et au contraire, au contraire, c'est la découverte, mais qui était dans votre tête, à mon avis, assez claire de la découverte qu'on pouvait très bien travailler ensemble, se coordonner, avoir des réflexions et s'enrichir et trouver ainsi une clarté et une cohérence. Je crois qu'on vous le doit, à vous public, à vous grands élus, à vous usagers ou clients, on vous devez aussi savoir se rendre sur ce dossier qui, au premier abord, vu de loin, peut paraître complexe, mais on a su trouver, je trouve cette coordination. Je voudrais aussi remercier tous, vous les avez cités, ceux qui ont travaillé bénévolement, mais il y a aussi les acteurs, les... Je sais ce que c'est que de faire un cahier d'acteurs, de voir ce nombre de cahiers d'acteurs m'a très fortement impressionné, je le dis très franchement, et la qualité de ce qui est écrit, les associations, l'expression des associations, les protections d'environnement, les services de l'Etat.

Je dois remercier aussi, bien sûr, les acteurs économiques, les personnes intéressées par le projet, tous ceux qui ont pris ce temps. C'est important pour un projet d'avoir le temps, et notamment, d'une part, le temps qui est pris sur le territoire, d'autre part, vous avez eu le talent d'organiser une réunion à Paris, où le monde de bateliers s'est exprimé. Il y a une réalité de ce besoin d'expression sur un grand projet dont je voulais vous remercier. Alors, parfois, on a été jusqu'à... les mots, je crois, qui ont été cités, et c'est notamment, je crois, la batellerie, mais cela ne me surprend pas, au contraire, je trouve cela extrêmement riche. On a été poussé dans nos retranchements. Et il faudra continuer ces retranchements, il faudra continuer d'échanger, il faudra continuer de se comprendre et d'apprécier nos points de vue respectifs. Cela amènera beaucoup de pistes encore à explorer. Et je l'ai cité tout à l'heure, avant d'entrer dans le débat, nous avons demandé un avis préalable, enfin, un cadrage préalable de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, cela, c'était important pour moi d'avoir cette étape préalable, parce que

c'est comme cela que, dans le long terme, on réalisera mieux toutes les étapes, les procédures, j'allais dire, classiques environnementales. Cela nous a donné des pistes.

La participation même à des réunions du débat public vous a permis de connaître, pour ceux qui étaient là, le cadrage comme on a pu le faire. Bien sûr, encore un remerciement de ma part pour votre participation de ce soir, de toutes les réunions, remerciements aussi sur l'atelier sur les modèles hydrauliques, cela a permis de faire vivre le débat public, et puis, surtout, moi, cela m'a permis de confirmer qu'un tel projet, cela rattache finalement aussi le territoire... Il y a un intérêt si on le prépare bien, si on en débat bien et si les conditions sont propres.

Je voudrais remercier aussi Monsieur Popelin, Président de SGL, ainsi que l'ensemble de ses équipes, alors, j'espère que je prononcerai bien les noms, Régis Thépot et Amélie Astruc, pour avoir permis cette coordination avec VNF qui, j'en suis certain, se continuera tout au long du débat public. C'est important parce qu'on est même par nature des maîtres d'ouvrage très, très différents nous, on est des établissements publics de l'Etat, il y a une autre organisation pour les Grands Lacs, et finalement, on est capable de travailler de concert, alors que ce n'est pas nos conseils d'administration qui sont communs, nos directeurs généraux, enfin, voilà, on a réussi à faire quelque chose qui est assez important. Benjamin Airaud maintenant va vous rappeler de manière brève le projet pour ceux qui n'auraient pas eu la chance de venir, et puis, Jean-Baptiste fera des premiers éléments de synthèse du ressenti. Merci.

Benjamin AIRAUD

Bonsoir ! Donc Benjamin Airaud, Chef du projet. Je vais vous présenter pour l'ultime fois le projet et on va faire une présentation plutôt brève par la suite, vous parler d'une première synthèse des échanges qu'on a pu avoir tout au long du débat public.

Donc, tout d'abord, quelques éléments sur le contexte du projet. Tout d'abord, le projet se situe sur la Petite Seine, donc cette partie de la Seine en amont de Paris qui se situe au-delà de Montereau. On est sur un secteur qui permet la navigation à 4 000 tonnes jusqu'à l'écluse de la Grande Bosse, puis des gabarits qui vont diminuer jusqu'à Nogent-sur-Seine pour être autorisés jusqu'à 650 tonnes avec quelques autorisations spécifiques allant jusqu'à 1 000, 1 100 tonnes. Sur ce secteur, donc entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, on a un trafic fluvial qui a triplé en 10 ans. On est passé d'à peu près une centaine de millions de tonnes-kilomètres, c'est-à-dire une tonne transportée sur un kilomètre en 2001 à plus de 300 millions de tonnes en 2010.

Donc, ce trafic est porté notamment par trois grandes filières, trois filières principales : les produits agricoles, c'est à peu près 80 % du trafic sur ce secteur, également les granulats, les matériaux de construction, et puis, également les conteneurs, le transport de conteneurs. Alors, malgré cet engouement, on va dire pour le trafic fluvial sur ce secteur, on est quand même sur des gabarits, comme on l'a vu, qui sont inférieurs au reste de la Seine amont, et puis des conditions de navigation dégradées. Pour les plus grands bâtiments, la navigation sur le canal de Beaulieu, donc, entre Villiers-sur-Seine et Beaulieu ne peut pas se faire à plus de 2 kilomètres/heure par exemple.

Autre élément de contexte, c'est l'endroit, le lieu, où se situe ce projet. Donc, ce projet se situe dans la vallée de la Bassée, et cette vallée a de nombreux enjeux, des enjeux forts, des enjeux exceptionnels à des niveaux différents.

Tout d'abord, c'est un patrimoine naturel très riche, des nombreuses espèces végétales, animales protégées, c'est également une zone naturelle pour l'expansion des crues de la Seine, une réserve d'eau potable abondante, notamment pour la Région Ile-de-France, et puis, également un lieu qui est favorable au développement de tourisme, de plaisance, mais également écotourisme.

Donc, VNF a travaillé sur un projet, vous a présenté un projet au cours du débat qui consistait à mettre à grand gabarit la Seine entre l'écluse de la Grande Bosse, donc en aval immédiat de Bray-sur-Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine, c'est à peu près 27 kilomètres de voie fluviale.

Dès le démarrage des études qui ont commencé en début 2010, on est parti sur la recherche d'un tracé qui soit optimal, qui soit un compromis à la fois entre des meilleures conditions de navigation, une emprise limitée sur les activités déjà existantes sur le territoire, c'est-à-dire surtout l'agriculture, les carrières, et puis, enfin des impacts qui soient le plus faible possible sur les milieux naturels et sur le régime hydraulique de la Seine. On a donc travaillé sur différents scénarios, cinq en tout, qui vont différer en fonction des gabarits de bateaux qui peuvent circuler.

Sur ce schéma, vous avez les différents gabarits envisagés, donc les scénarios 1 et 2 des gabarits de 2 500 tonnes et de 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine, le scénario 3, 2 500 tonnes sur l'ensemble de la section, le scénario 4, 3 000 tonnes et le scénario 5, 4 000 tonnes. Pour les scénarios 3 à 5, le Canal de Beaulieu ne serait plus utilisé, un nouveau canal serait réalisé en parallèle de ce canal. Le scénario 4, quant à lui, n'a pas fait l'objet d'études plus approfondies. En effet, ce type de bateaux qui sont un 3 000 tonnes, ce sont des bateaux de type Grand Rhéna, donc, des bateaux de 135 mètres d'un seul tenant, ont des difficultés de passage à Paris, on est sur un passage possible, une centaine de jours par an. On a considéré que l'objectif du projet étant notamment de relier Nogent à Paris, et puis également, au port du Havre, de Rouen, et puis également le Nord de l'Europe que ce scénario n'était pas viable économiquement, on l'a donc abandonné.

Les retombées des différents scénarios envisagés. Tout d'abord, ce sont des retombées positives sur l'économie locale. En effet, en massifiant le transport, en permettant de transporter plus avec un bateau, de passer de 650 tonnes à Nogent jusqu'à 4 000 tonnes, les coûts de transport vont devenir inférieurs, vont baisser. On le voit, par exemple, sur ce graphique, si vous prenez le transport d'une tonne de céréale entre Nogent et Rouen par la route, on est autour de 16 euros la tonne. En passant par la voie fluviale avec le type de bateaux qui peuvent naviguer actuellement, on est autour de 12 euros. Le projet, si on se place dans le cadre du scénario 3, voire du scénario 5, permettrait de diminuer par deux, voire par trois le coût de transport. C'est également un projet qui permettrait de conforter, et de créer des emplois, à la fois pendant la phase de chantier qui durerait à peu près 4 ans, et puis, également pendant la phase de son exploitation, une fois que les bateaux pourraient naviguer.

Et tout cela, en participant à la lutte contre le changement climatique, selon les scénarios, on aurait une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 3 à 4 700 tonnes de CO₂ chaque année, et puis, également une diminution du nombre de camions sur la route entre 20 et 27 000 par an. Cependant, malgré cette recherche et cette optimisation des tracés, il existe des impacts résiduels, des impacts qui restent en fonction des différents scénarios.

Les impacts environnementaux, donc, des emprises résiduelles au niveau des zones à enjeux environnementaux exceptionnels existant sur le secteur, et si le projet devait se poursuivre, des mesures de compensation seraient à envisager pour contrebalancer ces impacts résiduels.

Au niveau hydraulique, c'est un des sujets qui a été beaucoup étudié et questionné au cours de ce débat, les études menées en amont de ce débat montrent qu'en période de basses et moyennes eaux, les abaissements de niveau d'eau sur le secteur seraient très faibles. En période de crue, on parviendrait à maintenir les conditions d'inondation du lit majeur telles qu'elles sont actuellement, à la fois en fréquence, en surface, en durée. Enfin, un point qui a été étudié également en amont, c'était la neutralité hydraulique de notre projet vis-à-vis de celui de Seine Grands Lacs, et puis également, vis-à-vis de l'ensemble de l'aval du bassin jusqu'à Paris sur l'écoulement des crues. Cette neutralité hydraulique a été démontrée par nos études, et au cours du débat, une expertise hydraulique indépendante a été envisagée pour vérifier si ces modélisations étaient arrivées à des résultats conformes à ce qui pouvait être envisagé.

Au niveau des comparaisons des scénarios, on a donc étudié quatre scénarios et on a mis en place différents indicateurs de comparaisons, des indicateurs, notamment en termes de trafic, trafic vrac, trafic conteneur à l'horizon 2020-2050, également le nombre de bateaux par jour que permettraient et qu'envisageraient les différents scénarios en fonction du gabarit de la voie d'eau, les camions évités par ces scénarios, les tonnes de CO₂, le coût ; les différents scénarios s'échelonnent entre 76 millions d'euros et 305 millions d'euros. Et puis, également les indicateurs socio-économiques pour traduire le bénéfice pour la collectivité que traduiraient ces aménagements. Ainsi pour le scénario 3, un euro investi reviendra à deux euros de bénéfice pour l'ensemble de la collectivité. En prenant en compte l'ensemble de ces indicateurs, VNF considère que le scénario préférentiel est le scénario 3. Je vais donc passer maintenant la parole à Jean-Baptiste Maillard.

Jean-Baptiste MAILLARD

Bien, merci. Je vais essayer de vous présenter un peu une synthèse de ce que VNF a tiré du débat public. Ensuite, je rappellerai les engagements qui ont été pris par VNF, et puis je décrirai ce que pourrait être le dispositif de concertation dans l'hypothèse où le projet, il était décidé de le réaliser.

Alors, sur ce qu'a apporté le débat public à VNF.

Ces trois mois et demi de débat ont été riches d'enseignements et c'est une satisfaction. Donc, je vais essayer de vous présenter une synthèse des échanges qu'il y a eu à la fois dans les réunions publiques, mais également sur le site Internet. C'est évidemment une première synthèse forcément un peu subjective et comme il a déjà été dit, un temps un peu plus long sera nécessaire pour affiner et digérer tout ce qui a été échangé.

Alors, le débat public a été tout d'abord l'occasion pour VNF d'informer le public sur la problématique fluviale, tous les enjeux liés à la voie d'eau, transport fluvial et aux divers usages de la voie d'eau. Donc, information sur la problématique générale fluviale, mais également, bien sûr, sur le projet de mise à grand gabarit Bray-Nogent. Donc, ces réunions publiques et ces échanges auront permis de mettre en avant les enjeux de la politique fluviale et de ce mode de transport.

Pour VNF, pour nous, c'était aussi important de présenter ce qu'était le projet actuel, et notamment, ses différences par rapport au projet qui avait été envisagé il y a quelques dizaines d'années.

Le débat a aussi permis à VNF d'écouter, on vous a beaucoup écouté, entendu, et d'essayer de répondre aux préoccupations et aux demandes qui ont été exprimées pour améliorer le projet.

Au cours du débat, des éléments d'étude complémentaire ont été réalisés et diffusés sur le site Internet pour répondre aux questionnements exprimés, notamment, dans les réunions publiques.

Le débat a aussi confirmé, je pense, de façon publique, l'intérêt des acteurs économiques pour le projet.

Et puis, toujours dans l'hypothèse où le projet se réalise, je devrais mettre des conditionnels partout, puisque c'est bien un débat d'opportunité, le débat a permis d'amorcer très en amont des premières réflexions sur la manière d'étudier et de travailler la question des impacts environnementaux, qui est, bien sûr, un sujet majeur et les mesures compensatoires qui seront nécessaires.

Les principales préoccupations et demandes exprimées, cela a été dit, il y a eu de très nombreuses, en fait, demandes, questions, préoccupations, questions par oral, par écrit, un champ de préoccupation concerne tous les enjeux hydrauliques en termes de biodiversité, de ressources en eau, de nappe phréatique, de prévention des inondations. Donc, on a bien compris que les attentes sont très fortes en ce domaine et qu'elles sont partagées, très largement partagées par les élus, par les associations de protection de l'environnement, par les particuliers, enfin, par un grand nombre d'acteurs.

En relation avec ce sujet hydraulique, une demande de vérifier la fiabilité des modélisations hydrauliques a été exprimée à de nombreuses reprises.

La question du financement est également revenue de façon répétée dans les réunions, parce que le projet à ce stade n'est pas financé et dans l'hypothèse où le projet serait réalisé, la question de la répartition des bénéfices tirés du projet entre les différents acteurs économiques a également été posée.

Des préoccupations liées aux multiples usages de la voie d'eau ont été portées au débat, cela a été déjà dit à plusieurs reprises.

Il y a eu beaucoup de questions sur les conditions de navigation exprimées par les bateliers et les différentes catégories de bateliers, et notamment la plaisance. Donc, des besoins forts ont été exprimés par les usagers de la voie d'eau au sujet des hauteurs sous les ponts, du mouillage, c'est-à-dire de la hauteur d'eau, de la limitation des alternats, de l'ensemble des équipements nécessaires pour assurer un certain confort d'utilisation de la voie d'eau.

Et puis, les préoccupations relatives à la navigation de plaisance ont été... il y a eu beaucoup de questions sur ce sujet au cours du débat.

Un autre thème de questionnements et de demandes a concerné le devenir des berges et leur entretien.

Et puis, un sujet, qui est un peu connexe, c'est le sujet des emprises du projet, et notamment, les façons de limiter, dans la mesure du possible, l'impact sur les terres agricoles et sur les propriétés privées.

Alors, toujours dans les principales demandes et interrogations, sur la question du financement, on a évoqué à plusieurs reprises la possibilité, l'éventualité de mettre en place un péage avec, évidemment, la condition que ce péage n'affecte pas la compétitivité du mode de transport fluvial, puisque c'est le premier objectif du projet. Le projet est un projet de développement du transport fluvial de marchandises. C'est son objectif premier, mais on a vu qu'il y a, au cours du débat, de nombreux autres objectifs qui se sont ajoutés. La finalité du projet, du projet de transport, c'est de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Il y a d'autres préoccupations qui sont apparues, notamment dans ce registre, la concurrence éventuelle entre les modes massifiés ; les modes massifiés sont ceux qui, précisément, permettent

des économies d'émission de gaz à effet de serre. Donc, il y a eu la question de la concurrence ou de la complémentarité entre le projet et le mode ferroviaire. Alors, il y a eu des questions après, plus ponctuelles, sur le devenir du canal de Beaulieu, dans l'hypothèse où il n'était plus utilisé pour la navigation, donc dans les scénarios 3 et 5. Et là, il y a eu des suggestions exprimées à ce sujet.

Alors, j'en reviens justement à ce thème des suggestions du public. Donc, ces suggestions, elles ont été exprimées soit en réunion, soit dans les cahiers d'acteurs, notamment.

Les premières suggestions, évidemment, c'est plus qu'une suggestion, c'est une demande : c'est que l'analyse des impacts, à tout point de vue, environnementaux, hydrauliques, hydrogéologiques, soit étudiée beaucoup plus en détail. Mais c'est normal qu'il y ait cette demande réitérée à plusieurs reprises puisqu'on est en stade encore préliminaire d'étude du projet.

Une autre des suggestions importantes du débat était la demande, cela a déjà été dit, de mener une expertise indépendante des modélisations hydrauliques, aussi bien pour le projet de VNF que pour celui de Seine Grands Lacs. Et donc, cette expertise indépendante a débuté, comme vous le savez.

Alors, il a également été demandé de prendre en compte les effets induits du projet, c'est-à-dire d'analyser globalement les impacts du projet ; du projet lui-même, mais également des aménagements qui lui sont liés directement ou indirectement, avec notamment, la question des ports, et particulièrement, la question du Port de Bray avec la question de sa délocalisation éventuelle un peu plus en amont de son implantation présente.

Il y a également eu des demandes au-delà des études qui sont menées actuellement sur la boucle de la Grande Bosse, donc des demandes d'envisager les possibilités de réaménager les délaissés de la Seine en aval de la zone du projet, entre Montereau et la Grande Bosse.

Toujours dans les suggestions du public, il y a eu la demande, la suggestion de mettre en place un observatoire de La Bassée, notamment sur les sujets hydrauliques.

Il y a une demande forte de la part des usagers de la voie d'eau, on l'a déjà dit, de mettre à 7 mètres de hauteur libre les nouveaux ponts qui seraient reconstruits dans le cadre du projet.

Et enfin, au sujet du Canal de Beaulieu, il y a eu des premières suggestions de pistes de réaménagement et d'utilisation possible pour la pêche, par exemple, ou encore pour des aménagements en zones humides.

Alors, au cours des débats, VNF a déjà commencé à fournir des informations complémentaires en réponse à ces interrogations et suggestions.

Il y a notamment eu des résultats d'analyses de sédiments prélevés sur la Petite Seine en 2011, qui ont été mis sur le site internet. Il y a eu des compléments d'informations donnés sur le modèle hydraulique, des explications sur la méthodologie de calcul des émissions de CO₂, et également, des tonnes-kilomètres par poids lourds qui seraient évitées grâce au projet. Il y a également une note mise en ligne sur le calcul du nombre d'emplois directs et indirects que générerait le projet. Ces informations restent disponibles sur le site du débat public.

Alors, j'en reviens maintenant aux engagements de VNF pendant le débat, aux premiers engagements. Ce sont les engagements qui ont été pris au cours des réunions du débat public.

Alors, le premier engagement, on l'a déjà mentionné, c'est de mettre en place avec Seine Grands Lacs, et sous l'égide de la Commission particulière du débat public, une expertise indépendante des modèles hydrauliques. Donc, cet engagement est déjà concret puisqu'il y a eu un atelier spécifique sur le sujet, dont la première réunion s'est tenue le 1^{er} février dernier.

autres engagements sont liés à la concertation, donc à la nécessité de concerter sur les divers sujets que j'ai évoqués précédemment : concerter avec les usagers, sur toutes les mesures liées avec la navigation ; concerter sur le sujet des mesures compensatoires, c'est le sujet très important, à la fois sur leur définition, leur mise en œuvre et leur suivi, le suivi de leur efficacité effective ; et puis, concertation sur tous les acteurs pour les mesures relatives aux loisirs et au tourisme notamment.

Il y a un autre engagement qui a été pris de réaliser un bilan carbone complet du projet. On a donné une estimation des tonnes de CO₂ économisées par le projet, mais il faut également prendre en compte le coût du projet lui-même, et notamment, le coût en CO₂ de la phase travaux.

VNF s'est également engagé, et c'est un engagement qui est pris en commun avec Seine Grands Lacs, de lancer une étude sur la reconnexion des anciens délaissés de la Seine, en aval de la zone du projet VNF. Là, la demande, je l'ai dit, c'est une demande forte, et donc, on va lancer cette étude rapidement.

J'en viens maintenant au dispositif de concertation qui est envisagé après le débat public, toujours dans l'hypothèse où il serait décidé de donner suite au projet. L'objectif du dispositif de concertation, c'est de poursuivre les échanges qui ont été initiés au cours du débat public. Le premier élément de concertation, bien sûr, c'est le sujet de l'expertise hydraulique. L'étude qui est en cours devrait s'achever d'ici juin 2012, donc l'étude sera menée de façon qu'il soit décidé de donner suite, à l'un ou l'autre des projets, et il y aura une présentation publique des résultats de cette étude hydraulique.

Toujours dans l'hypothèse où le projet, où il est décidé de donner suite au projet, différents ateliers seraient mis en place. Un atelier sur la navigation, il faudra articuler cet atelier avec les commissions des usagers. Cela, cela peut être soit une sous-commission, soit dans un autre cadre, mais donc il y a tout un sujet autour des conditions de navigation. Deux ateliers seraient également mis en place pour définir les mesures compensatoires et sur la question assez générale de l'insertion du projet dans le territoire, cela a déjà été évoqué, et on voit que c'est un des sujets un peu compliqués, c'est la mise en cohérence de toutes les demandes émanant des différents acteurs intéressés au projet.

Maintenant, toujours dans le dispositif de concertation, en termes de moyens et d'outils d'échange, ce qui est envisagé, c'est de dédier un espace sur Internet, dédié au projet. Il y aurait des communiqués de presse et des dossiers de presse qui seraient produits au moment des étapes clés du projet, évidemment au moment de la décision de poursuivre ou non, et puis, au moment de l'annonce de l'enquête publique, par exemple.

On envisage de faire des réunions publiques en préparation pour préparer l'enquête publique, cela c'est à l'horizon 2015 à peu près.

Et puis, on envisage également de demander à ce que le comité de pilotage de La Bassée, qui était présidé par le Préfet coordonnateur de bassin, puisse être réactivé. Ce comité de pilotage pourrait notamment permettre de rendre compte de l'avancement des travaux des différents ateliers que j'ai mentionnés. Voilà ! Je vais repasser maintenant la parole à Marc Papinutti, qui va préciser un peu les prochaines étapes.

Marc PAPINUTTI

Je vais essayer d'être rapide. Quelques points aussi complémentaires. J'ai réinterrogé le Président de la Commission particulière pour vérifier, vous avez eu des premiers éléments d'échange de la

synthèse qu'on peut avoir. Je vais dire un point important parce que, pour moi, il compte, c'est que pendant cinq ans, au moins, tout ce qu'on aura dit, tout ce qui a... tout le matériau restera disponible sur Internet. Je sais que quelques personnes ici qui sauront nous dire, nous rappeler ce que nous avons pris comme engagement ce jour-là, ceux qui maîtrisent bien. Et, c'est important aussi pour vous parce que je l'ai vécu dans d'autres débats, en tant que technicien proposant des choses, c'est important de retrouver ce qu'on avait dit ce jour-là, et on voit d'ailleurs comment les projets évoluent avec le temps, et lorsque la concertation, selon la suite que nous ferons, la concertation pourrait évoluer. Donc, vous aurez toute cette richesse du débat.

Comme nous l'a rappelé aussi le Président Legrand, nous, nous allons publier, après le compte-rendu et le bilan établi par la Commission particulière et la Commission nationale, nous allons publier notre décision. Alors, le choix du scénario n'est pas encore tranché, il sera, bien sûr, suite à tous les échanges. Je vous répète ce que j'ai dit tout à l'heure, il faut que nous digérons tous les éléments de tout ce qui a été dit, écrit, lu, et il y a encore beaucoup de choses à faire pour absorber.

Je dirais, si je retiens en tant que maître d'ouvrage, ce que j'ai entendu ou ce que j'ai pu lire, je dirais que le scénario que nous avons proposé, le numéro 3, a reçu un relatif large soutien des acteurs qui sont favorables au projet, c'est celui que nous avons présenté comme préférentiel. Mais, je dis simplement, cela ne se passera pas comme cela. La décision, ce n'est pas simplement : tac tac, scénario 3, comme quoi c'est fini et tout, on ferme, on replie les gaules, comme pour la pêche. Non, on est bien sur une vision de justifier par rapport à tous les éléments que nous avons eus, les éléments de choix.

Je voudrais dire aussi que, de toute manière, nous partagerons ensuite tous les éléments qu'ils soient de la dimension économique ou de la dimension environnementale, qui seront évidemment partagés publiquement. Tout à l'heure, Jean-Baptiste a cité les bateliers. C'est vrai qu'il faudra que nous trouvions l'articulation, j'ai eu le même discours hier sur le projet MAGEO, l'approfondissement de l'Oise, entre ce qui est de la Commission des usagers locaux de l'Oise, ici de la Seine amont, et la suite du projet à la concertation. Cette décision sera pour nous, bien sûr, formellement approuvée, enfin, prise par le Conseil d'administration de Voies navigables de France. Elle sera évidemment publiée à la fois sur la Commission nationale du débat public, sur notre site Internet, au Journal Officiel, et il y aura, bien sûr, comme l'a dit Jean-Baptiste, un communiqué de presse, si la période le permet. Mais, bien entendu, tout cela, cela sera totalement transparent.

Alors, je voudrais maintenant revenir sur les remerciements. D'abord, encore une fois, à tout le public. Le premier remerciement que doit faire le maître d'ouvrage, c'est la richesse des débats, et donc, encore une fois, tout le public. Bien entendu aussi tous ceux qui ont travaillé, le Secrétariat général de la Commission particulière, qui a très largement contribué au bon déroulement, donc, merci à Annie Augier, Camille Gagneux, Marion Sivy, Aurélie Loisel, ainsi qu'aux deux sociétés, aux sociétés Campardou et CDV Evénements qui nous ont accompagné pour l'efficacité du travail qui a été réalisé. Un remerciement personnel et collectif de VNF à tous ceux qui ont travaillé sur ce projet dans le Service navigation de la Seine, Direction interrégionale du bassin de la Seine. Alors, tout particulièrement, bien sûr, Jean-Baptiste Maillard son directeur ; son chef d'arrondissement, qui se cache... voilà, que vous avez vu parfois parler avec nous à la place, qui a participé, lui, à toutes les réunions plus toutes celles de MAGEO, donc qui vient de passer 3 mois d'hyperactivité et de concertation. Et je tenais à remercier, bien sûr, Benjamin Airaud, tout particulièrement puisque je l'ai

vu prendre ce projet en main de A à Z et préparer le dossier avec vous, Monsieur le Président, aussi, la subdivision locale, son subdivisionnaire, son adjoint et qui continueront derrière à tisser. Ce sont eux, pour lesquels cela va être une interface un peu curieuse, c'est que d'un côté, exploiter, entretenir un réseau, et en même temps, toutes les attentes que nous avons fait ouvrir et auxquelles il faudra répondre sur la place, peut-être, du bollard qu'il faudra modifier, mais aussi sur comment on fera demain les aires de stationnement. Je voudrais remercier aussi ceux qui nous ont accompagné dans l'élaboration pour le maître d'ouvrage, c'est-à-dire C&S Conseil ainsi que l'Agence Parimage. Et puis, dire pour moi et très, très sincèrement, puisqu'on prépare un très gros débat public aussi pour 2013, aussi un bébé de la loi Grenelle puisque c'est dans la loi qu'on nous a... grâce à la volonté des parlementaires que nous avons exprimé, mais volonté parlementaire qui reprenait une volonté économique, pour un certain nombre de cas, une utilité générale. Nous, nous faisons un projet qui s'appelle le Canal sur la Saône-Moselle-Saône-Rhin, et donc, énormément des expériences que nous avons apprises ici seront réutilisées, à la différence que c'est un projet tout neuf de A à Z. Là, nous étions sur un projet existant. Et merci à vous tous.

Patrick LEGRAND

Merci ! Pardonnez-nous de vous avoir infligé une série de quatre long discours. Ce n'était pas dans notre habitude ! Enfin, bon, de temps en temps, cela aura été un petit peu grossier de vous restituer tout ce que vous nous avez dit en onze réunions en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire. Donc, il fallait tout de même prendre un peu de temps. Mais cette fois-ci, cela y est. Les micros se répartissent. N'oubliez pas, les remords, c'est très mauvais. Il y a sûrement encore quelques questions, quelques précisions. Hop ! J'en ai déjà une là-bas, une autre ici. Donc, Monsieur là-bas, vous êtes le premier. Vous, Monsieur, vous êtes le second. J'essaie de m'en souvenir en marquant sur une petite carte, c'est un peu compliqué de temps en temps. S'il vous plaît !

Pierre MATHIEU

Oui, alors, Pierre Mathieu, je suis Vice-président du Conseil régional de Champagne-Ardenne. Je vais dire quelques idées pour cette réunion de conclusion. Aussi en vous remerciant Monsieur le Président de la Commission du débat public de bien avoir voulu demander aux maîtres d'ouvrage de venir exposer aussi leurs projets devant notre institution et devant ces commissions spécialisées qui nous a permis, effectivement, c'était mis en ligne tout à l'heure sur le site, d'avoir une contribution institutionnelle du Conseil régional de Champagne-Ardenne.

Donc, je ne la reprendrai pas puisqu'elle est sur le site, mais simplement je souhaiterais insister sur quelques points qui me paraissent importants sur ce projet ; ce projet, cela a été dit, qui figure aussi au schéma national des infrastructures et des transports et qui est présenté dans ce schéma national comme une optimisation du réseau à grand gabarit. Je rappelle aussi qu'elle est inscrite dans le Schéma régional des infrastructures et des transports qui a été élaboré avec l'ensemble des partenaires, l'ensemble des collectivités de Champagne-Ardenne, mais également les gestionnaires de réseaux dont VNF, en 2007, et que ces décisions étaient approuvées en cette année.

Tout cela pour dire, mais vous l'avez abordé, sur la question de l'opportunité. Je veux dire, c'est une question qui est quand même un peu... enfin, qui n'est pas tout à fait nouvelle sur le territoire. Mais par contre, y compris dans ce que j'ai entendu encore ce soir, moi, il me semble qu'il est quand

même nécessaire aussi de bien voir la dimension d'intérêt général et d'intérêt national de ce projet parce que, quand on parle du territoire, bien sûr le territoire ici est concerné, est impacté. Mais ce projet, dans tous les cas, a une tout autre, à mon avis, portée, y compris dans les bénéfices qu'on peut en attendre, puisque les bénéfices, ils sont aussi, pour la Région Ile-de-France, au-delà. Tout ce qui peut être évité comme transport routier, comme réduction de gaz à effet de serre, et cetera, ce n'est pas simplement dans la petite zone géographique de notre secteur. A mon avis, cela a des effets jusqu'au Havre et, peut-être, demain bien plus loin avec le projet Seine-Nord. Et je dirais pourquoi c'est important aussi cette approche tout à l'heure. Donc, voilà ! Cela, c'est le premier point.

L'intérêt économique, un mot sur cet aspect, il nous semble également, important. Cela a été dit sur les trafics, céréales et cetera : 86 % aujourd'hui des tonnages transportés ; la croissance estimée multipliée par trois, tous ces éléments ont été dits. Peut-être, je me faisais la réflexion qu'il y a peut-être des éléments qui n'ont pas forcément, alors sauf si je n'ai pas bien lu, complètement été pris en compte. C'est ce qui pouvait aussi, puisqu'on est une région fortement exportatrice, céréales et cetera, peut-être la réalisation de ce canal offrira aussi d'autres opportunités pour le trafic conteneur venant du Havre ; peut-être, enfin, verra-t-on des retours de conteneurs vides venant du Sud non seulement de la région, mais d'une zone géographique plus grande. Donc, voilà !

On voit qu'il y a, au-delà du constat qu'on peut faire aujourd'hui, des opportunités, certainement, qui pourront prendre demain, la voie d'eau, et c'est tant mieux, parce que c'est quand même ce qu'on recherche, ce sont les reports modaux.

Par contre, une petite observation sur les granulats et sur les carrières de notre part, on pense que de toute manière, enfin, ces hypothèses d'évolution fondées sur l'ouverture de nouveaux gisements appuyés sur de nouvelles conditions économiques, notamment, liées au coût du transport, notamment en amont de Villiers-sur-Seine ne peut constituer, en tous les cas, c'est ce que nous pensons, c'est ce que j'exprime, un argument en faveur du projet, car en fait, on est quand même dans une « relativisation de court terme », je mets des guillemets, puisqu'on est sur des choses à 20, 30 ans, mais quand on fait un canal à grand gabarit, c'est quand même pour des choses de long et de très long terme, et en plus, il y a un risque à notre avis d'augmenter l'artificialisation, de cette zone qui pourront entraîner une nouvelle conséquence en matière d'inondation du Bassin parisien.

Un regret aussi sur lequel, à mon avis, il faudrait être vigilant pour la suite, c'est, je dirais, la faiblesse. En fait, il a été fait état du ferroviaire, des modes alternatifs qui, à mon avis, ne sont pas à mettre en concurrence, mais en complémentarité. Moi, j'ai été quand même surpris de la pauvreté de la contribution de Réseau Ferré de France, et surtout de la contradiction que je relève entre, d'une part, l'accroissement prévu et appuyé quand même sur un certain nombre de faits et des trafics, du volume, et d'un autre côté des documents, alors, soit sur le dossier dont on parle ce soir, soit sur un autre dossier, mais c'est toujours le même établissement public RFF qui est lié à l'électrification de la ligne entre Gretz et Troyes et qui concerne, ô combien le secteur du Nogentais où il est quand même assez difficile de voir sur cette même entreprise publique, dire qu'il n'y a pas de, à moyen et à long terme, il n'est pas envisagé y compris dans les études socio-économiques qui sont menées sur les documents qui sont publics, qu'il n'y a pas de progression attendue des trafics. Voilà !

Et compte tenu de ce que l'on dit, alors que l'essentiel, bien évidemment, passe, compte tenu de la nature des transports effectués, par la voie fluviale, mais on a quand même du mal à penser qu'il n'y a aucune part modale complémentaire qui peut être captée par le réseau ferré.

Et donc, une observation plus générale. Il serait quand même bien de veiller, je pense, à l'avenir, à la cohérence pour les établissements publics de l'Etat, à la cohérence de leur démarche, de leurs analyses, je le dis, d'autant plus que nous sommes en train de cofinancer, de réaliser l'embranchement ferroviaire du Port de Nogent-sur-Seine. Sur le scénario, je ne développe pas, mais la position du Conseil régional de Champagne-Ardenne, et ce qu'il nous semble, c'est que le scénario 3 est le mieux à même de répondre aux attentes qui sont les nôtres, tout simplement, parce qu'il permet les liaisons en bateau de classe 5A avec l'ensemble des ports de l'axe Seine sans rupture de charge et on connaît évidemment l'impact des ruptures de charge dans le transport des marchandises, mais aussi des voyageurs. Alors, sur les... encore, deux, trois idées qui... une attention, cela a été dit, mais on se permet de dire... oui, j'ai presque fini, je dirais insister, je vous ai écouté longuement et sagement sur...

Patrick LEGRAND

Oh, oh... ! Non, non, mais, cela c'est méchant, vous n'avez pas beaucoup entendu pendant tout le débat, mais j'observe que votre remords est beau, long, et qui est accompagné de regret, c'est toujours bien. Tout va bien, allez-y !

Pierre MATHIEU

Voilà ! Allez... Sur les questions de neutralité hydraulique, mais cela a été dit, c'est, j'entends moi ce soir que c'est bien pris en compte, y compris, je crois que c'est une bonne idée, effectivement, de pouvoir s'appuyer y compris sur les analyses, indépendantes, complémentaires. En tous les cas, je crois que c'est, le débat a permis effectivement d'avancer.

Mon dernier mot, c'est sur la question du financement. Et je reviens à mon point de départ, projet d'intérêt national, je crois qu'à partir de là, il doit aussi trouver, pour la part essentielle, son financement à ce niveau. Je l'ai dit dans les rencontres que nous avons eues, puisqu'on nous questionnait parfois en termes de question : Combien vous êtes susceptibles de contribuer ? Quelle est votre approche ? De retourner la question aussi à VNF de ce point de vue, y compris avec ses nouvelles missions, sa nouvelle organisation, et espérons-le, les nouveaux moyens qui doivent être mis à sa disposition.

Par contre, sur les questions à travailler qui doivent être approfondies à notre avis, c'est tous les bénéficiaires, du projet. Alors, il y a des choses qui sont assez évidentes, je crois, il y a eu de nombreuses interventions dans le débat public là-dessus. On a parlé des entreprises, du secteur économique, j'ai parlé des carrières tout à l'heure, avec tous les enjeux qu'il y a autour. Donc, je crois qu'effectivement, là, la contribution, elle me semble assez évidente. Moi, je pense que la question des ports, et pas simplement celui de Nogent, celui de Bray, ou celui de la proximité, et il y a aussi Paris, Gennevilliers, le Havre, et cetera. Il me semble que ce projet, il est aussi... voilà !

Et un... vraiment, ce sera mon dernier mot pour conclure, concernant le niveau régional, on tient à rappeler, à le dire d'un point de vue dans le débat public qu'aujourd'hui, nous sommes, en tant que collectivités, sans plus aucune marge de manœuvre, sans fiscalité avec des dotations qui sont gelées.

Donc, au moment et en amont des prises des décisions, même si ce n'est pas en ce moment que ces questions se règlent, cela doit être mis dans le débat et qu'a priori, on aurait plutôt tendance dans ces conditions-là à concentrer nos efforts sur ce qui n'est pas pris en compte par le réseau magistral, qui doit être à notre avis de responsabilité d'Etat et plutôt sur les maillages plus fins de notre territoire. C'est une remarque de portée générale, où l'on souhaitait que ce soit mis dans le débat. En vous remerciant de m'avoir accordé tout ce temps.

Patrick LEGRAND

Merci. Merci, merci, bien que vous ayez été un mauvais camarade avec moi là, vous avez essayé de me tacler, ce n'est pas gentil. Vous avez sûrement des choses à dire, vous me les faites courtes, parce que sinon, je vais avoir une assemblée qui va commencer à s'énerver. A vous monsieur, et puis, ensuite une... je ne sais plus une demande de parole là-bas, mais je ne me souviens plus, mais je vais... cela va revenir.

Marc PAPINUTTI :

Je vais répondre sur quelques points.

Patrick LEGRAND

Le Directeur général.

Marc PAPINUTTI

Tout premier point. Je ne mets pas en concurrence les établissements publics et je sais que la tutelle, j'ai la même tutelle que RFF, donc je pense qu'on aura des explications avec notre commissaire du gouvernement, qui est le même d'ailleurs, sur ce sujet-là. Moi, je compléterai cela par un autre point, puisque demain après-midi, je signe un accord de partenariat avec SNCF Geodis, justement, parce que je cherche à bien ôter cette idée de la concurrence, mais il y a la complémentarité, notamment, sur les plates-formes et les synergies qu'on peut trouver. Voilà !

A côté de la gestion des infrastructures qui doit mettre en état le réseau et cetera, je pense qu'à un moment, il faut qu'on aille voir les opérateurs, comme nous débattons avec les opérateurs, mais ce n'est pas pour faire des accords de non-concurrence, c'est juste au contraire pour se dire : « Voilà ! Ces modes alternatifs à la route, quelle synergie on peut trouver concrètement, concrètement via les plates-formes, via l'accessibilité ? »

Dernier point pour ma part, sur le... On n'est pas en train de parler aujourd'hui de la convention du financement, donc nous aurons ces échanges. Mais je voulais tout particulièrement vous remercier, puisque vous avez aussi pris les responsabilités dans notre Commission territoriale, et cela, c'est aussi la construction physique à court terme de nos lieux d'échange et de nos lieux de tissage avec les territoires.

Patrick LEGRAND

Merci. Ah, c'est une très bonne question la cohérence entre les établissements publics de l'Etat, mais vous avez vu qu'entre, au fond, Seine Grands Lacs et puis VNF, on a commencé à l'amorcer de façon assez concrète ; si on peut rajouter RFF, cela serait encore mieux. J'ai une question, monsieur une

très belle barbe, ensuite, j'ai Monsieur Mahot devant, puis ensuite, Monsieur le Maire là-bas. Merci. Allez-y, s'il vous plaît !

François GALOYER

François Galoyer, j'habite au Vezoult depuis 45 ans. Je pense que je dois apporter une petite note un peu différente des discours que nous avons eus jusqu'à présent. Bien. J'apporte un témoignage. Un témoignage. Je ne suis pas scientifique, je ne suis pas technicien, je suis un simple riverain habitant en bordure de Seine depuis très longtemps et étant originaire de la commune, il n'y a pas tellement de riverains anciens habitant la commune. Donc, une constatation. J'ai connu les années 1950, la Seine dans les années 1950. Malgré tous les travaux qui avaient été faits au XIX^e siècle, cette Seine n'avait pas connu de gros impacts sur le milieu ambiant. La navigation, à l'époque, était à échelle humaine. La plage du Port-Montain était excessivement réputée, tout le monde y venait, toute la région venait se baigner au Port-Montain. La pêche était très importante, il y avait les gens qui venaient de Paris, par le chemin de fer, pour venir pêcher le week-end au Port-Montain, il y avait le concours de pêche. J'ai connu tout cela. Bien sûr, je suis peut-être un passéiste, un réactionnaire. Enfin, bref, je regrette un peu toute cette période. Donc, il y avait une faune et une flore, à l'époque, dans la Seine, qui étaient très importantes. Il y avait des joncs. Je ne sais pas si par ici, il y a encore beaucoup de gens qui savent ce que c'est qu'un jonc. Je ne sais pas.

Patrick LEGRAND

Ce n'est pas le moment des référendums.

François GALOYER

Non. Bref, d'accord ! Il y avait des joncs et des roseaux. Le jonc a totalement... Etant gamin, j'ai appris à nager avec des bottes de joncs parce que cela flottait. On faisait des radeaux, cela flottait sur la Seine. Bien ! Donc, la Seine était très riche de cette plante, le jonc, et des roseaux, bien sûr ; il en reste quelques-uns des roseaux, très peu. Bien. Cela a bien changé maintenant. Actuellement, à Vezoult, il y a les convois de 1 000 tonnes. Oui, j'en vois passer des convois de 1 000 tonnes assez régulièrement. Bien, cela fait des très forts remous. La Seine n'est déjà plus du tout ce qu'elle était puisqu'elle est canalisée, ce n'est déjà plus la vraie Seine. Il y a un certain nombre d'années, je ne sais plus exactement combien, on a donc creusé des casiers entre le Port-Montain et Beaulieu pour la construction de la bombe à retardement de la centrale nucléaire. Bien. Pour ne pas dépasser au-delà du sujet, mais enfin, bref !

Patrick LEGRAND

Mais on attend à la Commission nationale, avec impatience un débat public sur les questions d'énergie, voire même sur le démantèlement aussi.

François GALOYER

Bref ! D'ailleurs que ces casiers ont déjà fait une grosse perturbation dans ce milieu très riche qui était La Bassée, très, très riche. Petit à petit, la nature a repris ses droits, les arbres ont repoussé. Et actuellement, la nature a repris. Si on recommence à creuser ces casiers pour faire ce grand canal, on

remet tout en cause. On va faire une autoroute fluviale, c'est le terme qu'il faut employer ; une autoroute fluviale où la Seine ne sera plus du tout ce qu'elle était, plus du tout. Et c'est bien malheureux parce que c'est tout de même région... cette Bassée est une même région très riche sur le plan faune et flore, excessivement riche, et là, on modifie tout. Bien sûr, c'est du côté passiste, peut-être, mais c'est bien triste. D'une façon définitive, la Seine ne sera plus qu'un grand canal, une grande autoroute. Elle ne sera plus ce qu'elle était. Voilà ! C'est une constatation, c'est tout.

Patrick LEGRAND

OK ! Merci. Je crois que cela va évoquer quelques... C'est une question récurrente qu'on a depuis le début qui... sous des formes différentes, mais le débat public est quelque chose qui est assez extraordinaire, c'est que la redondance n'est pas négative. Voilà ! Au contraire, le fait que cela se répète...

Mais, attendez, attendez ! On va demander à ces messieurs au moins de vous répondre et de vous caler quelques éléments pour, non pas essayer de vous rassurer, mais pour vous dire qu'ils peuvent éventuellement, si j'ai bien compris, du moins ce qu'on a dit pendant les onze réunions, éventuellement faire autrement et tenter de faire autrement.

Et n'oubliez pas que vous serez responsables de leur mise en œuvre... de la surveillance de leur mise en œuvre. Vous êtes tous transformés en chef de chantier. Messieurs, à vous.

Jean-Baptiste MAILLARD

Alors, je vais essayer d'apporter quelques éléments de réponse. Vous dites qu'effectivement la Seine n'est plus ce qu'elle était. On peut dire aussi que le projet qui est présenté au débat public n'est plus le projet qui était présenté dans les années 1980.

Dans plusieurs réunions, on a montré la différence de tracés, qui étaient envisagés actuellement, et notamment le scénario 3. Donc, sur l'image, vous avez en rouge le tracé qui était envisagé dans les années 1980, et en orange, le tracé du scénario 3. On voit que le tracé du scénario 3 est beaucoup plus sinueux que le tracé envisagé dans les années 1980. Alors, tracé sinueux, cela veut dire effectivement des contraintes de navigation. Donc, ce qui est recherché, c'est un équilibre entre les différentes demandes qui émanent d'usages différents voire antagonistes de la rivière.

Tous les sujets que vous avez mentionnés, la plage, la pêche, la végétation, tout cela, effectivement, c'est ce qui concerne l'insertion du projet dans son territoire. C'est-à-dire à la fois le respect de la biodiversité, la minimisation des impacts sur les milieux naturels ; et si on n'arrive pas à annuler complètement ces impacts, la recherche de mesures compensatoires. Donc, tout ce que vous exposez, c'est effectivement des pans qu'il faut traiter dans la minimisation des impacts et la recherche de mesures compensatoires. Donc, cela renvoie à ce qu'on a dit à plusieurs reprises, c'est-à-dire qu'on a bien conscience que la Bassée est une zone à enjeux très importants. Et il faut tenir compte de ces enjeux, on a essayé d'en tenir compte d'emblée par les tracés qui ont été dessinés, qui ont déjà été en partie optimisés, mais il faut poursuivre la démarche sur les phases ultérieures du projet s'il se réalise.

Il y a aussi une autre expression que vous avez utilisée, « autoroute », donc encore une fois, le tracé est sinueux, ce n'est ni une autoroute ni un canal. Actuellement, la jonction est en canal en amont et en rivière en aval. Par exemple, pour le scénario 3, effectivement, on créerait un nouveau canal

parallèle au Canal de Beaulieu, mais la partie aval resterait en rivière. Donc, ce n'est pas une autoroute rectiligne qu'on trace de Bray à Nogent, cela reste une voie navigable qui essaie encore une fois de trouver un juste équilibre entre des contraintes de navigation et des contraintes sur le milieu et les autres usages de la voie.

Patrick LEGRAND

Ça va ? Vous avez... Alors, Monsieur, cela... Attendez, alors, si vous ne le sucez pas, on ne vous entend pas, mais si vous ne l'avez pas, c'est encore pire. Oui, oui.

François GALOYER

Alors, vous dites une autoroute sinueuse en quelque sorte, mais enfin, au Vezoult, vous savez, c'est bien calibré tout de même, ce n'est plus malheureusement le beau paysage arbusté que j'ai connu. Voilà !

Patrick LEGRAND

Merci ! Oui. Merci, merci ! Par-devant. Allez-y, s'il vous plaît !

Gérard MAHOT

Merci ! Gérard Mahot, représentant de la Chambre d'agriculture. Tout d'abord une constatation, et puis après, une dernière contribution. Une constatation, vous savez Monsieur Legrand, on a travaillé ensemble sur deux débats publics, puisqu'il y a déjà deux ans ou deux ans et demi, on avait été ensemble sur l'Arc de Dierrey qui était le débat public de GRTgaz. Je vous avais un peu dit à la fin du débat public que je n'y voyais pas un grand intérêt, qu'il y avait eu peu de monde aux réunions. Et aujourd'hui, je vais vous dire le contraire, parce que j'ai été assez impressionné par ce débat public sur le futur canal, et je reconnais que cela a drainé beaucoup de personnes, que cela a permis à la démocratie de, comme vous le dites, aux indigents comme vous l'avez dit à la première réunion, de venir s'exprimer. Et je voulais vous le dire, je voulais le dire en aparté tout à l'heure, mais je vais vous le dire aujourd'hui.

Patrick LEGRAND

Je vous remercie !

Gérard MAHOT

Après, une dernière contribution. Pendant l'hiver, les agriculteurs du Département de l'Aube ont, en général, beaucoup de réunions qui sont des réunions de groupements ou réunions syndicales. On savait bien que tous les agriculteurs de l'Aube ne pourraient pas venir dans le Nogentais suivre ce débat public. Donc, on a décidé à chaque réunion de leur présenter le futur projet du canal à grand gabarit, et on leur a laissé un document qu'un certain nombre auront signé. Et aujourd'hui, je veux vous remettre ces signatures de 450 agriculteurs du Département de l'Aube qui sont de Brienne, Bar-sur-Aube, Bar-sur-Seine ou tout le Département et qui se sont engagés sur le scénario 3 tel qu'on l'avait défini à la Chambre d'agriculture et dans les représentants Fédération ou Chambre d'agriculteurs. Donc, je vais vous remettre ce document-là. Il y a aussi un petit historique de ce qu'a

fait l'agriculture depuis 30 ans pour le canal à grand gabarit, et puis, je vais vous le faire remettre par mon voisin qui est le Président des jeunes agriculteurs, et qui, lui, aura des matières, je l'espère, qui passeront par ce futur canal. Ce n'est pas moi qui vais produire demain, c'est lui qui va produire demain, donc c'est lui qui va vous le remettre. Merci !

Patrick LEGRAND

Merci ! Merci pour ce que vous avez dit au préalable. Et puis, merci. Merci, et bon courage. Une fois que j'aurai vu, une fois que nous aurons vu ce que vous avez fait signer, parce que c'est quand même, actuellement, 450, cela ne va pas me suffire, on en manque encore. On le mettra sur le site parce que c'est... Evidemment, n'oubliez pas que dans un débat public, ce n'est pas le nombre qui compte, de temps en temps, et moi, j'ai connu le débat public où une personne disait quelque chose de particulièrement intelligent. Mais savoir que... c'est pour cela d'ailleurs que le vote, c'est aussi la répétition ; et la redondance, c'est toujours utile, donc, nous portons cela au débat public. Et on doit remettre l'original officiellement à Voies navigables de France, et puis, bonne chance à vous monsieur qui prenez les rennes d'un mouvement de producteurs qui est attendu, il y a pas mal de tournants et d'évolution, mais qui, sans aucun doute, y parviendra. Monsieur le Maire là-bas. Ah là là, alors là, il faut toujours le rang, c'est un truc collectif conçu cela.

Dominique SATIAT

Monsieur le Président, Monsieur le Directeur que je ne l'ai pas le plaisir de connaître, mais d'office, je vous invite à Bray, cœur de la Bassée, quand vous vous voudrez, votre prédécesseur y est venu. Ce n'est pas le but de la manœuvre. Monsieur Ancelin, je le félicite pour tout le travail fait. Je remercie tous les collaborateurs, qui se sont, vous compris Monsieur le Président, pour le travail accompli parce que tout ce qui concerne le grand gabarit, c'est évidemment éminemment complexe, très complexe, encore plus que je le pensais. Je souhaite, parce que l'heure s'avance, tout simplement, faire une petite mise au point et une demande ; après, je vais dormir. Excusez-moi ! Vous savez qu'hier soir, on avait une réunion rebelote, et cetera. Simplement, la mise au point.

Soyez gentil, parlez plus souvent de la Grande Bosse, parce qu'il y a trois kilomètres perdus dans la nature qui servent à demi-capacité. Alors, Bray OK, mais la Grande Bosse, c'est à trois kilomètres, vu d'oiseau, on le voit de Bray, cela ne sert pas ce pourquoi c'était fait. C'est un souhait, parce que l'investissement a été fait et qu'il ne sert pas. J'ajoute que la prolongation, le rescindement sur deux kilomètres et demi, trois kilomètres, une étude écologique très fine, je dis bien très fine, a été payée par la sucrerie qui quittait les lieux, il n'y a, a priori, selon le bureau d'études, rien d'intéressant, faune et flore dans cette boucle qui nous ennuie beaucoup et qui ennuie encore plus les bateaux, premier souhait.

Deuxième souhait. Incident mais j'aurai l'occasion d'en reparler concernant le Port de Bray. En ce qui concerne la proposition dont Monsieur le Directeur a parlé, et je ne me surprendrai pas en disant que nous respectons bien évidemment Nogent, l'Aube et nous ne sommes que des petits, mais le Port de Bray, nous avons reçu une collaboratrice, dont j'ai perdu le nom, qui nous a félicité pour la gestion de ce port que nous avons en concession, je précise en concession et c'est sur Internet, nous demandons le renouvellement. Et je vais plus loin. Nous avons une possibilité d'extension, point, je place le débat, c'est incident à VNF, j'ai appris beaucoup de choses, ceci, ce soir, je suis d'abord

depuis que... je fréquente... Donc, merci pour le travail fait, mais il y a là encore beaucoup de chemins à faire.

Patrick LEGRAND

Merci. Tout cela appelle quelques remarques de votre part.

Marc PAPINUTTI

Deux petites remarques. La toute première, en mettant bien, en suçant le micro. Je vous confirme, je viendrai aussi, je n'ai pas d'inquiétude, j'y suis passé en bateau plusieurs fois. Tout ce que vous indiquez... voilà ! Alors, deuxième point, effectivement, sur le Port de Bray, je crois que je l'avais dit dès la première réunion, le concédant aujourd'hui dans l'organisation que nous avons choisie, est aujourd'hui maintenant le Port Autonome de Paris. Mais j'en ai déjà, je suis membre du Conseil d'administration du Port Autonome de Paris, j'ai cité le Port de Bray, son évolution, et il y a eu des travaux de faits, me semble-t-il déjà avec le Port de Paris sur le sujet. Et le troisième point sur ce que vous appelez la Grande Bosse, je crois que Benjamin a donc peut-être des éléments complémentaires à dire, mais on a bien intégré tout cela, mais je vous confirme, je reviendrai. Je n'ai pas l'état d'âme puisqu'on va continuer ce travail, j'espère, y compris en concertation, il n'y a pas de souci.

Benjamin AIRAUD

Concernant la boucle de la Grande Bosse, effectivement, on a un projet actuellement qu'on mène en commun avec Seine Grands Lacs, c'est de remettre en connexion hydraulique ce bras qui a été rescindé lors de la réalisation du barrage et de l'Ecluse de la Grande Bosse dans la fin des années 70. Et donc, l'objectif, c'est à la fois de permettre de remettre, finalement, de la circulation d'eau dans ce bras qui actuellement, est un bras mort qui, au fur et à mesure, perd de la richesse, et puis, également, d'assurer... c'est également une de nos missions, c'est de remettre une continuité piscicole, donc, de permettre aux poissons de revenir sur ce secteur, puisque actuellement le barrage de la Grande Bosse créait une barrière pour la remontée des poissons. Donc, le projet est actuellement en cours d'études, on en est à ce qu'on appelle les études d'avant-projet, ce sont des études en cours de maîtrise d'œuvre. Et donc, on serait sur un planning pour une enquête publique à l'horizon de 2013 et logiquement des premiers travaux pour 2014.

Patrick LEGRAND

Merci. J'ai une question, là, premier rang.

Pascal MALBRUNOT

Bonsoir à tous ! Donc, Malbrunot Pascal, usager du domaine public fluvial. Je conduis, moi, un convoi poussé jusqu'à 1 200 tonnes, on peut aller Monsieur à Nogent. Je suis descendu aujourd'hui avec 1 150 tonnes, de Nogent à Montereau. Vous dites : le réseau VNF, 6 100 kilomètres, il n'y a pas si longtemps, c'était 8 700. Donc, il y en a eu beaucoup de perdu. Et là, on est là ici ce soir et depuis plusieurs fois, cela fait plusieurs réunions du débat public auxquelles je participe, pour 27 kilomètres qui ouvriraient, si tout allait bien, en 2019. Il y a un instant, vous dites : 2013 et 2014, les travaux pour autre chose, enfin, un truc qui ne nous intéresse pas.

2019 à Nogent, en quelle année à Marcilly ? On n'est pas arrivé. Cela ne va pas assez vite. Le grand gabarit, enfin là, on arrive à 7 mètres, je crois que vous avez bien entendu toutes nos questions, parce qu'on passait de 5,20 mètres à 5,25 mètres. Pour gagner 5 centimètres, c'est vraiment dommage et on ne passait pas les conteneurs high cube. Le tirant d'eau, c'est un problème aussi. Effectivement, vous avez dit deux kilomètres à l'heure. J'ai fait des pointes aujourd'hui à 3 et demi, exceptionnel. Je n'ai mis qu'une heure vingt pour faire le bief de Melz à Villiers, incroyable, jamais été aussi vite.

Donc, le tirant d'eau, on aimerait bien qu'il y ait 4 ou 5 mètres de tirant d'eau dans ce canal. Plus il y a d'eau, plus on va vite, moins on en consomme et moins on détruit. Monsieur de Port-Montain qui s'inquiétait, j'ai envie de dire : « il n'y a pas qu'à Port-Montain qu'on ne se baigne plus ». Toutes les piscines publiques du bord de Seine ont disparu sans exception. Je suis passé ce matin à Port-Montain, je n'ai pas fait attention s'il y avait des pêcheurs, mais des pêcheurs, il y en a partout. La plage y est toujours puisqu'elle est même balisée par quatre nouvelles bouées, merci Monsieur VNF, parce qu'il n'y en avait plus qu'une. Et là, j'ai constaté, cette fois-ci qu'il y avait quatre nouvelles bouées et c'est nettement mieux fait. Il y a même de l'éclairage à l'écluse de Melz. On a pu accéder en voiture. Extraordinaire !

Veuzolt, c'est moins bien aujourd'hui qu'hier. Ma conversation d'aujourd'hui avec l'éclusier du Veuzolt, ce sont les nouvelles centrales et les nouvelles installations électroniques, cela marche moins bien qu'avant, cela tombe tout le temps en panne. L'écluse du Veuzolt, quand elle était neuve, effectivement, dans les années 1980, puisque pour mémoire, nous avons été le premier bateau à passer dans l'Ecluse du Veuzolt, donc on s'en souvient. Ce canal des années 1980, je dirais, tout s'écroule. Port-Montain, il y a encore des... dans ce bief-là, il est superbe ce bief Villiers-Veuzolt, il y a encore des défenses de berges qui datent du siècle dernier sur... vers Jaulnes et aussi partout, alors que celles des années 1980 s'écroulent. Le raccourci, cela ne change rien. Si on a un rectangle d'écoulement du fleuve plus important, le robinet, c'est le barrage. Cela permettrait juste, si on le souhaitait, d'ouvrir plus, dans le gros tuyau, il passe plus d'eau que dans le petit et le débit du fleuve ne change pas. Donc, cela ne change rien du tout d'un point de vue écologique, d'un point de vue inondation. Cela permettrait juste de faire passer plus d'eau si on le souhaitait, et puis, cela nous permet à nous de beaucoup mieux naviguer.

Voilà ! Vous dites 100 jours par an pour les bateaux de 135 mètres. Moi, je dis 330 jours par an, environ. Vous savez que je passe un convoi de 120 mètres dans Paris très régulièrement, même sur la limite de la côte puisqu'on m'interdit au-delà de 1,50 mètres, ce qui est complètement ridicule, puisque personne ne sait de quoi on parle. Moi, je dis qu'on passe un bateau de 135 mètres dans Paris. C'est combien ? C'est 30 jours par an au-delà de 1,50 mètres à la Tournelle. Vous avez d'autres chiffres ? Non ? C'est 30 jours par an, environ. Donc, les 335 autres jours, on peut passer un bateau de 135 mètres dans Paris, ce n'est pas un problème. Laissez à 125, moi, je fais à 120, c'est bon. Au Port de l'Aube, on entend bien passer le train, j'ai noté cela aussi. Pour les défenseurs du train, j'y étais... J'y suis passé lundi, mardi, mercredi au Port de l'Aube. On entend beaucoup le train avec les grosses locomotives diesel qui consomment beaucoup plus que nous. Voilà ! Cela sera tout pour l'instant.

Patrick LEGRAND

Ah oui. Non, mais comme vous avez..., à chaque réunion, vous êtes là, et je vous en remercie. Vous avez toujours beaucoup de choses à dire, cela fait un... Je me demande si cela ne fait pas un bout de temps que vous ne causiez pas. Non, non, mais merci ! En tout cas, je suis content de vous avoir fait passer la frontière du bord d'eau à l'occasion du débat, et merci. Non, c'est sincère. Alors, parce que là, dites donc...

Marc PAPINUTTI

Ah, non, non, mais je connais la liste, j'ai même fait un forum sur Internet spécialement sur cela en complément du forum qui existe aussi dans le Syndicat « La Glissoire » et en complément de ce que nous échangeons sur Facebook parce que, effectivement, nous avons aussi changé notre mode... nous avons modifié notre mode d'échange. Bon. J

e vais juste réagir sur les 6 100, 6 700 kilomètres. Il y avait une expérimentation en Bourgogne qui fait sauter un cap. Une expérimentation bourguignonne fait qu'on ne compte pas ces canaux-là dans le réseau confié à VNF, et ensuite, il y a des estimations, notamment sur l'intégration ou pas dans notre réseau, dans l'affichage des kilomètres. Pour cela, j'ai pris moi plutôt la mesure la plus petite, les 6 100, tout ce qui est autour du Rhin et autour du Rhône, puisqu'il y a une partie concessive même si j'aperçois des péages. Maintenant, moi, je voulais juste revenir sur la piscine parce que je parais jeune, mais je n'espère pas trop vieux en apparence, mais moi-même, j'ai appris à nager dans une rivière, je voudrais dire deux choses.

Puisqu'on travaille beaucoup avec les agences de l'eau, la première chose, c'est que c'est moins pollué aujourd'hui cette eau qui court notamment sur la totalité de notre réseau existant à VNF que c'était il y a 30 ans, mais on ne s'y baigne plus pour autant. J'éjecte un petit peu cette contradiction, je pense que l'eau que je gère, l'eau de surface, que diraient les écologistes, cette eau de surface, s'est très nettement améliorée. Je pense que c'est un travail collectif qui se fait, ce n'est pas pour autant qu'on s'y rebaaigne pour d'autre raison, je ne juge pas, mais je dis juste, quand vous entendez, et effectivement, quand Pascal Malbrunot le citait, je voulais redire cela : « il y a quelque chose qui a quand même changé, fondamentalement, je pense que cette eau de surface est de meilleure qualité ».

Maintenant, les petits détails, d'abord, ce que j'apprécie chez Pascal, quand il s'exprime comme cela, c'est qu'il y a quand même des bons côtés et il y a des mauvais côtés. Donc, on a encore beaucoup de travail à faire. Ce travail, je dirais, il vient de deux choses. Un, nous avons passé des années à avoir des montants financiers insuffisants pour entretenir. Donc, il y a une culture, et je le dis devant le subdi, sans aucun état d'âme, il y a une culture à tous les niveaux de la maison VNF de « il n'y a pas d'argent », c'est d'abord comme cela. Donc, on va se débrouiller et je dois rendre hommage à tous les agents qui ont travaillé en se débrouillant pendant des années. Et quand je dis « se débrouiller », c'est qu'il y a le miracle de l'année où on fait un investissement lourd, et puis, après, il y a dix ans, quinze ans, sans un rond, pour reprendre l'habitude.

Aujourd'hui, nous, on change le paradigme en disant : « il y a de l'argent, programmons des travaux », et je parle bien de travaux sur des délais affichés ; tenons nos engagements sur les dates de travaux. On va engager des vraies améliorations sur les écluses qui sont en remontant vers Paris. Cela va faire des chômages qui sont longues durées, qui vont être de 5 semaines, mais il faut que

tout le monde rentre dans ce principe, et notamment, à VNF et avec tous les agents de l'éclusier qui entretient, du chef d'équipe, du contrôleur, du subdi, de son adjoint, qu'il y a de l'argent si on a un projet et si on le programme bien. Et simplement après, trouvons le système, c'est cela le plus dur, pour que...

Puisqu'il y a trois mondes, il y a les gens hors du fluvial classique qui sont à terre, il y a les gens du Ministère qui travaillent sur l'exploitation, ils sont sur leurs ouvrages très souvent, et puis, il y a les bateliers qui, eux, sont sur la voie. Et le mode d'expression ne se trouve pas facilement, c'est-à-dire que dès fois, cela ne remonte pas ; s'il y a une panne, oui, bien sûr qu'on le dit à l'éclusier, mais ce n'est pas pour autant que la décision vient du subdi, de l'ingénieur de l'arrondissement, qu'on met de l'argent, et cetera. Donc, on a toute une culture à partager ensemble avec les usagers d'un côté, avec ce qu'ils nous font remonter. Et puis, avec ceux qui vont utiliser notre canal, pas simplement quand il paraît bétonné. Donc, sur la liste de commandes, je pense que Pascal pourra... on vérifiera avec le subdivisionnaire ce que vous avez dit.

Et puis, construisons pour les années à venir, ce n'est pas la réalisation en 2018, 2019 ou 2020, ce sont les trois prochaines années, ce sont les six prochains mois. C'est comme cela qu'on améliore les choses, et il y a des programmes. Simplement, notre culture générale est une culture de « on se débrouille » parce qu'on n'a pas encore cette culture de la logistique industrielle, on serait étonné de la manière dont nous, on travaille par rapport à une usine ou les usines installées au Port de Nogent. Nous, nous sommes encore en train d'industrialiser notre processus avec des gens qui le font avec leurs meilleurs efforts, mais dans une culture où il n'y a pas les moyens de le faire, donc il faut qu'on trouve ce nouvel équilibre. Donc, on a encore beaucoup à écouter, à entendre et à répondre et à corriger.

Patrick LEGRAND

Monsieur Malbrunot, cela vient, il le faut. Vous ne naviguez pas sans gouvernail.

Pascal MALBRUNOT

Pour faire Nogent-Montereau, il m'a fallu 8 heures aujourd'hui. Pour monter dans l'autre sens, il en faut un peu moins, parce que je suis monté à vide, mais donc, j'espère avoir... et je descends vider à Rouen là, et j'y retourne. J'espère avoir votre visite ainsi que les gens de la subdi, forcément, j'aimerais messieurs VNF que vous me fassiez l'honneur de votre visite à bord pour faire cette navigation, puisque les rares fois où c'est arrivé, j'ai eu affaire à des gens qui découvraient leur bief. Donc, et vraiment, cela vaut la navigation.

Marc PAPINUTTI

Alors, réponse très courte. Je n'ai aucun état d'âme sur le sujet. Sur la partie du siège, j'ai déjà demandé avec les agents du siège qui, eux, sont encore plus éloignés de la voie et des ouvrages, fassent tous une navigation ou deux, et nous avons fait ce... nous montons cela sur le réseau du nord. J'ai proposé la même chose sur le service et sur la Seine amont, j'en ai fait moi-même avec le président de la Glissoire, je rappelle, j'ai remonté la Seine amont, j'ai fait ma liste des courses, moi-même, et malheureusement, aussi, dès fois, je le fais moi-même avec mon bateau et je fais

la liste des courses. Donc, je pense que c'est la meilleure solution que, effectivement, les uns et les autres franchissent l'agent, son ouvrage et son réseau avec son propre bateau de service et qui est... Ecoutez, moi, je n'ai aucun état d'âme là-dessus, alors je ne peux pas vous dire si moi, je ferai dimanche ou samedi mais...

Pascal MALBRUNOT

Cela, ce n'est peut-être pas du débat public tout cela.

Patrick LEGRAND

On ne veut pas tout savoir, mais... Je disais que de temps en temps, cela modifie les relations entre les braves gens. Même si c'est l'amour vache, cela marche là, il y a des choses qui changent, mais on peut aussi nous tous. Attendez, attendez, il faut prendre son rang, et il y a un monsieur, Monsieur le Maire Ancelin, alors, attendez, vous l'aurez après. Allez-y ! Et puis, alors, attendez, je vais demander à mon équipe d'essayer de m'aider à suivre le nombre de gens, là-bas, j'en ai au moins deux qui sont perdus. Monsieur Ancelin.

Gérard ANCELIN

Merci Monsieur le Président. Je voudrais insister sur deux points, et pour rebondir sur les propos pertinents, d'ailleurs, de Pierre Mathieu en charge des transports de la région. A Nogent, il s'agit d'un port qui bénéficie de la trimodalité. Il n'y a pas que la route et la voie d'eau, ce port sera embranché fer. Donc, pourront venir à Nogent des matériaux, par exemple, des roches calcaires. Les carriers peuvent être tranquilles, ils ont encore 30, 40 ans devant eux, de carrières à exploiter, mais des roches calcaires peuvent venir aussi à Nogent. Et au lieu de venir par le camion, ils peuvent venir par la voie ferrée. Donc, et en plus, autres spécificités de ce port, aujourd'hui, Monsieur, vous avez parlé de Marcilly-sur-Seine, je pense, aujourd'hui, c'est un terminal, c'est un terminus. Donc, les produits vont converger sur Nogent par la route et par la voie ferrée. Et puis, pour rebondir un deuxième point sur les propos du Monsieur de Port-Montain, il est né au Port-Montain, il y vit depuis longtemps, moi, je suis né à Nogent-sur-Seine. Je peux vous dire que la Seine a changé au niveau faune, flore lorsque les Grands Lacs ont été construits. Et à l'époque, malheureusement, on ne parlait pas de mesures compensatoires hydrauliques, environnementales. Et j'étais Président de la Fédération de pêche à l'époque, il y a eu des mesures compensatoires, mais sur les Grands Lacs eux-mêmes. Les queues d'étangs étaient aménagées pour la reproduction piscicole. Pendant ce temps-là, qu'est-ce qui s'est passé chez nous à Nogent-sur-Seine ou au Port-Montain ? Le même volume d'eau passait sur l'année, mais autrement. Et par exemple, la reproduction du brochet qui se faisait dans le lit majeur ne se faisait plus, parce qu'il y avait des noues qui n'étaient plus en communication avec le lit mineur au bon moment. Donc, c'est peut-être aujourd'hui, avec 20 ans, 30 ans, 40 ans de décalage, de pallier par des mesures environnementales à cet impact qui a été très important au niveau de la faune et de la flore. Et c'est à ce moment-là qu'ont commencé à disparaître les joncs. C'est à ce moment-là qu'il y a eu un phénomène de sédimentation. Mais, on ne parlait pas de mesures compensatoires à l'époque. Voilà donc, c'est un port qui bénéficie de la trimodalité. C'est un terminal, donc, c'est un atout, et puis, n'oublions pas les mesures, disons, négatives du régime hydraulique au niveau des Grands Lacs.

Patrick LEGRAND

Merci. Cela appelle quelques remarques, de votre part ? Non, mais si, cela n'appelle pas de remarque, c'est...

Marc PAPINUTTI

Si. Moi, je voulais vous remercier de faire ce rappel de l'absence de mesures compensatoires quand on fait un premier acte et du rattrapage qu'on doit faire derrière. C'est intellectuellement pour... C'est l'étape extrêmement difficile parce que, effectivement, on n'a même pas fait le suivi de ce qui s'est modifié. Moi, j'insiste quand même en complément et je pense ici comme ailleurs à la qualité aussi des eaux qui est en train de remonter. C'est ce que nous, nous observons plus en aval, notamment dès qu'on traverse l'agglomération parisienne.

Patrick LEGRAND

Merci. J'ai l'impression d'avoir perdu... Oh la la, cela a fleuri. Alors, s'il vous plaît. Moi, j'ai une base de cartes totalement foireuse, donc je suis en terra incognita. Alors, si c'est en plus vous qui me donnez le numéro d'ordre, je suis cuit. Voilà ! 1, 2, 3... 2, là-bas au fond, puis ensuite Amélie. Mais Amélie, vous vouliez intervenir pour compléter ? Ah, voilà ! Alors, Amélie, s'il vous plaît. Attendez ! On va passer cela... Amélie, s'il vous plaît. Et après, Monsieur, je vous repasse la parole.

Amélie ASTRUC

Bonsoir ! Amélie Astruc, EPTB Seine Grands Lacs. Pour répondre à la question de Monsieur le Maire sur les effets des lacs-réservoirs à l'aval. Donc, je voulais rappeler le double objectif de nos lacs-réservoirs existants et notamment des lacs-réservoirs Seine et Aube qui sont situés en amont de la ville de Nogent-sur-Seine et du territoire de La Bassée. Ces ouvrages ont été construits pour assurer un double objectif de soutien des étiages en période estivale et en période automnale, d'une part, et de protection contre les crues d'autre part. Ce sont des ouvrages qui sont gérés par ce qu'on appelle des règlements d'eau, c'est-à-dire des consignes d'exploitation qui sont approuvées par arrêté préfectoral et qui avaient été à l'époque, puisque, effectivement, ils sont assez anciens, notamment pour le lac-réservoir Seine qui était mis en service en 66, plus récemment pour le lac-réservoir Aube qui a été mis en service en 1990. De la concertation avait été entreprise avec... pour satisfaire au mieux ces différents usages, mais également, la lutte contre les inondations de printemps pour les agriculteurs, et puis, la protection des milieux naturels. Il faut savoir donc que nous avons engagé une procédure de révision de l'ensemble des règlements d'eau. Donc, on est en cours de révision sur le lac-réservoir de Pannecière qui est situé sur le Morvan, et puis, maintenant, démarre la révision des règlements d'eau sur les lacs-réservoirs Marne, Seine et Aube. De nombreuses phases de concertation auront lieu pour l'ensemble de ces quatre ouvrages et ce sera l'occasion pour reparler de ces objectifs, de ces différents usages et de pouvoir concilier au mieux nos deux missions principales, soutien des étiages, lutte contre les inondations, et puis, le respect du milieu aquatique, le respect également des usages en aval tels que l'agriculture. Merci.

Patrick LEGRAND

Merci. Cela a complété les réponses. On revient à Monsieur là-bas, s'il vous plaît. Puis ensuite, j'ai un monsieur là-bas au fond. Je reviens à vous.

Jean-Claude JEGOUDEZ

Oui, bonsoir ! Monsieur Jean-Claude Jegoudez, Maire de Grisy-sur-Seine, membre du collectif des maires qui a rédigé le cahier d'acteurs numéro 21. Je voulais vous parler du secteur qui va du Vezoult à Toussacq, qui est un merveilleux secteur et qui, je rejoins un petit peu la discussion qui a été dite tout à l'heure dans le cadre du Port-Montain. La plage du Port-Montain n'existe plus à l'heure actuelle, mais nous, à Grisy, nous avons encore la chance d'avoir une plage de Seine qui est très fréquentée, j'ai déjà eu l'occasion, disons, d'en parler. Donc, au passage, je demande seulement quel en sera son devenir. D'autre part, où je suis, disons, très inquiet, c'est que dans cette zone-là, c'est une zone très sensible et très fragile qui traverse la réserve naturelle sur laquelle nous avons déjà eu des déboires lors d'un étiage. Il est question d'abaisser le niveau moyen de la Seine, alors j'ai noté, c'était 5, 15 ou 25, c'est là que je voudrais quand même avoir des précisions. Et d'autre part, on mentionne que la route qui va du Vezoult à Neuvry, elle sera abaissée de 30 à 50 centimètres. Or, il faut savoir qu'à l'heure actuelle, tous les ans, actuellement, avec les crues normales, ces routes-là sont déjà coupées, quasiment tous les ans. Elle l'a été encore cette année, l'année dernière, plus longtemps. Donc, cette partie de route et de Seine est excessivement sensible, et l'analyse, disons, hydraulique devra être très poussée parce que le système va être très fragile. Je ne vois pas la route abaissée de 50 centimètres par rapport à tout l'environnement. Donc, je voudrais avoir un petit peu des réponses dans ce sens. Concernant la qualité de l'eau, je vous rassure également qu'elle est bien meilleure qu'elle ne l'était, puisque nous avons l'occasion de la faire analyser trois fois par an, justement au niveau de la plage, et elle a toutes les qualités requises justement pour se baigner. On y voit de nouveau des écrevisses et l'eau est relativement, disons, transparente. Là, je vous confirme, effectivement, disons, cette amélioration.

Patrick LEGRAND

Merci. Allez-y. Je suppose que là, il y a un petit menu, une belle collection de colle bienvenue. Allez-y, Monsieur.

Benjamin AIRAUD

Donc, tout d'abord, par rapport à la plage de Grisy-sur-Seine, c'est vrai que c'est un point que vous nous avez déjà abordé, je pense, au moins à trois reprises au cours du débat. C'est vrai que dans la synthèse qu'on a faite ce soir, on n'a pas été complètement... on n'a pas été exhaustif, c'est ce qu'on a dit, on est resté sur des grands principes et par rapport à ce qu'on avait pu entendre. Actuellement donc, comme on l'a précisé depuis le début du débat, on a plusieurs tracés, on a plusieurs scénarios, effectivement, on n'a pas, si le projet devait se poursuivre, on ne sera plus que sur un scénario qu'on retiendrait. Et dans ce cas-là, on note bien votre préoccupation de cette plage, on l'identifiera et on fera en sorte de pouvoir la conserver. Par rapport à la problématique des inondations sur le secteur, notamment sur le secteur sensible de la réserve naturelle, il est vrai que... et vous avez bien lu notre dossier, il est vrai qu'une des mesures d'accompagnement du projet envisagé serait d'abaisser le

niveau d'une des routes, la route dont vous avez cité, de 30 à 50 centimètres. Alors, pourquoi cela ? Comme on l'a dit, l'objectif au niveau hydraulique, l'objectif du projet est double. Sur la zone du projet, c'est de parvenir à maintenir les conditions d'inondation telles qu'elles sont actuellement, c'est-à-dire sans le projet. Et puis, la deuxième condition, le deuxième enjeu, c'est de ne pas avoir d'impact négatif sur l'écoulement des crues en aval du secteur, notamment vis-à-vis du projet de Seine Grands Lacs et vis-à-vis de la Région Ile-de-France. Cet abaissement de la route nous semble finalement nécessaire, puisque dans les aménagements qu'on prévoit au niveau de la Seine, il y a des aménagements, il y a du travail au niveau des berges, des aménagements au niveau des berges, il y a du creusement du lit de la rivière au niveau des berges. Et par conséquent, une fois ces aménagements réalisés, s'il n'y a pas de mesure d'accompagnement, l'inondation du secteur ne sera plus la même, on va se retrouver avec des conséquences certainement... on se retrouvait avec des conséquences certainement moins fortes que ce qui a pu être le cas sur le secteur aval, mais néanmoins, il faut quand même amener des mesures d'accompagnement. Et donc, l'abaissement de cette route permettrait du coup de venir à maintenir les fréquences d'inondation du secteur au-delà de cette route, puisque si on conservait le niveau actuel de la route, cela ferait une barrière, et l'eau ne pourrait pas s'écouler dans le lit majeur. Donc, le projet tel qu'il est défini actuellement contient cet abaissement de la route. Et comme vous le précisiez, on a déjà dans notre modélisation fait des zooms sur certains secteurs, notamment le secteur de la réserve naturelle et ce secteur en particulier, mais effectivement, si le projet devait se poursuivre, c'est certainement un des secteurs à vraiment avoir un niveau de détail très important pour vraiment analyser quelle est la conséquence réelle de l'aménagement au niveau du chenal de la navigation.

Patrick LEGRAND

Cela fait un peu avancer votre interrogation ? Et c'est ce soir, là, c'est la dernière fois que vous pourrez la rééditer. Maintenant, il faudra surveiller la réponse. Non, non, mais...

Jean-Claude JEGOUDEZ

Effectivement, les réponses me satisfont. Je pense que d'une manière générale, dans toute cette zone-là, il serait intéressant d'avoir des ouvrages qui permettent de réguler justement les niveaux d'eau entre les zones humides et la Seine, et que toutes les noues soient bien respectées pour qu'elles continuent à se jeter, disons, dans la Seine. Je crois que c'est une des conditions, disons, sine qua none de bon fonctionnement de l'équilibre naturel, disons, de la Région.

Patrick LEGRAND

Merci. Nous, on est en train de fixer les cahiers des charges d'ingénierie écologique et d'aménagement ensemble comme cela alors qu'on n'est absolument pas technicien, je trouve que la technique est accessible à peu près à tout le monde. Je crois que j'avais à monsieur derrière, puis après, je reviens devant. Non ? Je n'ai plus personne là-bas, derrière, au fond ? Attendez, parce que si, vous aussi, c'est derrière que je cherche et que vous vous êtes devant, alors, je n'ai plus personne derrière. Bon, alors, revenons ici, s'il vous plaît, à monsieur. A vous. Mais, je ne sais pas... Il faut un micro, et puis, je vous signale tout de même pendant que j'ai le temps, c'est que ce n'est pas le

dernier qui a raison dans un débat public, donc ce n'est pas utile d'en remettre des couches, d'en remettre des couches.

Andy FOUQUIER

Bonjour ! Andy Fouquier, je suis aussi transporteur fluvial, je navigue sur un convoi de 105 mètres et je fais, je peux transporter 1 650 tonnes en temps normal. En premier lieu, j'aimerais bien féliciter la subdivision cette année de Nogent car toute la France fluviale a été arrêtée à cause des glaces. Et cette année, à Nogent, on a pu encore atteindre le port, il n'y a pas eu des glaces dans le canal.

Patrick LEGRAND

C'est un peu loin de notre sujet tout de même, pour le moment.

Andy FOUQUIER

Oui. Mais c'est vrai.

Patrick LEGRAND

Mais envoyez des félicitations, cela fait toujours du bien.

Andy FOUQUIER

On va y venir dans ce sujet.

Avec des ouvrages qui datent d'assez loin, on n'a pas de glace, on peut naviguer par tout temps, c'est prouvé encore cette année. J'aimerais, moi, écouter le maître d'ouvrage qui nous garantit dans le cadre du scénario 3, si on fait une nouvelle écluse à Courceroy, qui n'ait pas de glace à l'avenir non plus, qu'on puisse y naviguer. Ce qui a été possible cette année par grand froid, période de moins 10 degrés, moins 15, moins 20, on n'a pas été bloqué, on a pu naviguer. Donc, quelque chose de nouveau, cela doit pouvoir aussi se faire. Est-ce que vous avez étudié cette solution ? Maintenant, j'ai une autre question.

Patrick LEGRAND

Oui, le sujet, oui. Allez-y alors !

Andy FOUQUIER

Je continue ?

Patrick LEGRAND

Si, bien sûr, oui, oui. Faites-moi le train.

Andy FOUQUIER

Le passage... Toujours dans le cadre de ce scénario 3, le passage du pont de Port-Montain. Faire passer des bateaux de 110 mètres en gardant une pile, en ayant seulement un alignement de 200 mètres en amont du pont, c'est pratiquement impossible. Il faut reconstruire un pont à Port-Montain sans pile. Si vous ne tenez pas compte de cette remarque, les bateaux ne passeront pas en

temps de crue. Vous avez fait faire une étude par le CETMEF. Ces gens-là, ils n'ont même pas leur permis de conduire un bateau. Il faut que vous vous adressiez à des professionnels vraiment.

Patrick LEGRAND

Merci. Il n'a pas de permis de conduire voiture, sa voiture, c'est super. Il en prend plein la tronche. Il y a sûrement quelques interrogations.

Marc PAPINUTTI

Une première réponse sur la dernière allusion. Je ne voudrais pas qu'on mélange les choses de nos techniciens, des règles qui sont aussi malheureusement ou heureusement des circulaires ministérielles sur les projets. Je le dis, d'autant plus que comme je l'ai indiqué tout à l'heure, là, depuis une quinzaine d'années ou une vingtaine d'années, il n'y a pas eu beaucoup de nouveaux projets et de réaménagement. Donc, souvent, une partie de nos règles, et si on est scrupuleux dans le respect de ce qui est... ce sont des bateaux d'un ancien style. Après, les techniciens, ils vérifient par rapport à leur règle, et c'est cela qui arrive et qui peut être critiqué, bien entendu, la nécessité qu'il peut y avoir parfois à bien écouter les exploitants.

Deuxièmement, toujours sur ce sujet, on est en vraie réflexion sur un certain nombre de ces circulaires ou de ces règles, puisque il faut un jour les moderniser, les passer au XXI^{ème} siècle, et puis, il faut voir aussi comment VNF, demain, maître d'ouvrage en plein exercice, va aussi autovérifier ces études. Et c'est un vrai sujet technique, comme je l'ai dit, comme on n'a pas fait beaucoup de grands projets nouveaux et ce projet-ci est probablement un des projets exemplaires.

Maintenant, je viens à un deuxième point sur la glace. Tout cela rentrait dans la technique, je laisserai Benjamin s'il veut en rajouter ou le subdi dire ce qu'il ne peut faire. La première solution, c'est qu'il y a du travail qui soit fait régulier et qu'il y a des bateaux qui passent. C'est le couple des deux, c'est pareil sur la route, c'est pareil sur le fait qu'on mette du sel et que le sel entraîne le fait que la neige ne tient pas, mais encore faut-il que la neige soit tombée. Nous, dans le cas précis, il y a autant la glace, j'ai pu observer pendant cette période qu'il y a dans les endroits où on avait passé beaucoup de brise-glaces, la glace s'est mise en morceau et j'ai eu des photos, des films, j'ai fait faire une documentation, puisque ce n'est pas tous les ans qu'on a autant de glace quand même. Et ce qu'on voit bien dans les endroits où il y avait d'abord de l'eau, non pas en libre accès mais en canal, les petits canaux où on a passé des brise-glaces régulièrement, où il y avait un trafic, juste ce qu'il fallait, cela s'est passé plutôt bien. Par contre, le canal était très large, enfin, très large, relativisons, était plus large, qu'on avait pas mal de phénomènes. Et j'ai vraiment des photos impressionnantes où la glace se superpose, donc, vous cassez une première fois, le lendemain, vous recassez, et finalement, vous trouvez 40 centimètres de glace où il y en avait 10 le premier jour. Donc, on ne l'a pas, et je n'ai pas des études de théorisation, pour l'instant, de faites dessus.

Bon, le deuxième point, c'est qu'effectivement, il devait y avoir un travail fait avec les agents, avec les engins des agents, peut-être même le manouche, non, j'imagine, ou non, non, non, des engins plus basiques un petit... Bon. Moi, je ne suis pas capable de prendre un engagement aujourd'hui, ferme et définitif sur un tel point pour une raison bien simple.

(Intervention inaudible, hors micro)

Marc PAPINUTTI

Non, mais, attendez, vous avez tous une bonne solution, je crois, quand il y a de la glace. Moi, j'ai malheureusement une mauvaise solution, c'est que, il y a un moment, je suis confronté à un phénomène. Je voudrais quand même que cela, c'est un problème profond, que je pense que c'est un petit peu la rénovation de ces infrastructures, c'est-à-dire je ne suis pas capable de vous mettre tout le temps les choses à disposition. Il y a des intempéries, il y a des températures froides, il y a des phénomènes de vent ... Bon, on peut débattre après le « comment on aurait pu faire mieux », mais j'allais dire la chose, ce n'est pas la bonne phrase, à froid, on a quelques difficultés. Il y a un moment, il faut qu'on admette et qu'on partage le fait qu'on ne sera pas brisé. Je dis : « le phénomène le plus dur, c'est d'avoir vu les endroits où on a brisé régulièrement, et maintenant, on a 40 à 50 centimètres de glace ». Alors, on peut avoir des engins extraordinaires qu'on va mettre en service pour une journée ou deux journées tous les 4 ans. On m'accusera de dilapider l'argent public parce que j'achète le plus gros des machins pour une fois. Je dis simplement : « il faut qu'on trouve notre réglage », mais ce que je peux vous proposer, et c'est beaucoup plus simple, on a des Commissions nationales des usagers, on a des Commissions locales, débriefons, comment cela s'est passé à tel endroit et tel endroit et quels sont les phénomènes qui se sont passés ? Mais, je ne peux pas avoir d'engagement quand la météo passe à -15 ou -16 ou... il n'y a pas une obligation à ce point quand on est avec des phénomènes météo qui ne sont quand même pas des phénomènes totalement réguliers, heureusement.

Patrick LEGRAND

C'est vrai. Il faut supprimer les piles quand il y a une centrale. Et là..., enfin, mais on est bien, merci. Vous avez envie de dire quelque chose mais bon... Ceci dit, il faut sûrement lancer quelques travaux pour savoir comment... où elle s'accumule, comment elle se crée pour éviter de faire ce que vous disiez, c'est-à-dire rompre, puis accentuer les couches, mais bon... Alors, le Port-Montain.

Benjamin AIRAUD

Déjà, je suis très content de vous voir ce soir parce qu'on a eu de nombreux échanges sur Internet. Je pense que vous êtes la personne qui a posé le plus de questions, à mon avis, il y a, au moins, bien cinq ou six.

Patrick LEGRAND

Cela veut dire que vous êtes venu trop tard au débat public.

Benjamin AIRAUD

Non, non, non, parce qu'il a quand même participé amplement au débat public. Je vais vous répéter ce qu'on a pu écrire dans nos différentes réponses. On est arrivé avec un projet au débat, on a mené des études préparatoires. Je pense que déjà, on avait décelé cette problématique du passage du Port-Montain. C'est vrai qu'on aurait pu très bien... on n'a pas eu de zoom sur les passages de bateaux, sur tous les secteurs. Mais c'est vrai que sur le Port-Montain, on a mené une étude complémentaire et c'est vrai, comme vous l'avez dit, cette étude a été menée par le Centre d'Etude

Technique Maritime et Fluviale du Ministère de l'Écologie. Et c'est vrai qu'on a plusieurs solutions qui sont possibles. Donc, la plus extrême, c'est bien sûr de reconstruire le pont sans pile. La solution qui, pour l'instant, n'a pas été retenue était de retravailler le chenal de navigation en amont et en aval de ce pont, sauf qu'on se retrouve sur un secteur où il y a quand même des habitations, où il y a des zones aussi avec des enjeux environnementaux. Et du coup, on a considéré que la solution au stade actuel des études qu'on a menées, la solution préférentielle était de mettre en place des dispositifs de protection et de guidage au niveau du pont. Maintenant, on a bien entendu votre position qui dit que ce n'est pas réalisable et, effectivement, si le projet doit se poursuivre, il faudra qu'on travaille avec vous sur quelle solution est réellement envisageable pour ce pont de Port-Montain.

Patrick LEGRAND

Merci. Il y a une piste ouverte là ? J'ai un monsieur... Oui, s'il vous plaît.

Michel GRIMART

Oui, Michel Grimart de Villiers-sur-Seine. VNF est actuellement propriétaire des casiers SEDA. Les casiers SEDA ont une emprise de 44 hectares sur la commune de Villiers-sur-Seine. Or, depuis 30 ans, la commune ne touche strictement aucune redevance et a perdu les impôts fonciers sur ces territoires. Qu'en sera-t-il une fois que les travaux seront engagés ? Parce que si c'était des propriétaires autres que VNF, la commune touchait les impôts fonciers. Or, la commune ne touche rien et n'est pas indemnisée du tout. Je ne trouve pas cela très normal.

Patrick LEGRAND

Merci. Voici donc un remords en or.

Marc PAPINUTTI

Deux choses, de manière générale, qu'on ne se trompe pas, la loi telle qu'elle est, et qui a créé VNF, VNF n'est pas le propriétaire, VNF est le gestionnaire d'un domaine que lui confie l'Etat. C'est déjà la première règle qui modifie les choses. Les grands ports maritimes, Port de Paris, sont propriétaires des domaines. Nous, nous sommes des gestionnaires pour le compte de l'Etat. Et cela est vrai pour les ouvrages, cela est vrai pour les terrains, cela est vrai pour les immeubles, sauf quelques bâtiments en pleine propriété. Alors, dans le cas précis des terrains, mais je... cela va être confirmé, je ne crois que cela soit VNF en plus qui soit propriétaire des casiers.

Jean-Baptiste MAILLARD

Ces terrains ont été rétrocédés à l'Etat, effectivement, et VNF est le gestionnaire de ce domaine public. Et...Ce qui veut dire que c'est le domaine public de l'Etat qu'on gère. L'Etat ne paie pas de taxe, d'impôts fonciers sur son domaine.

Patrick LEGRAND

Ah non, non ! C'est moi qui décide que vous aurez le micro. Donc, pour l'instant, c'est mon seul instrument de pouvoir. Mais allez-y parce que c'est vrai que la question est intéressante.

Michel GRIMART

Vous n'êtes peut-être pas propriétaires, vous êtes gestionnaires du territoire. Alors, je vous signale tout simplement que tous les casiers entre Villiers-sur-Seine et Nogent, ce sont une véritable poubelle à ciel ouvert, parce qu'il n'y a aucun entretien, c'est une honte.

Patrick LEGRAND

Messieurs, allez-y là, parce que là, vous êtes en train de charger la barque.

Benjamin AIRAUD

On va passer la parole au subdivisionnaire de Nogent qui s'occupe de ce territoire. La question a déjà été posée dans les réunions précédentes, effectivement.

Benjamin AIRAUD

Pascal Favier répondra. On a la réponse mais Pascal Favier saura mieux le faire.

Patrick LEGRAND

Il faut un micro aussi, quel que soit... Non, non.

Pascal FAVIER

Oui, alors, j'en profite pour... J'essaie d'en profiter pour répondre à trois questions. Donc, d'abord sur les... Oui, effectivement, il y a beaucoup de déchets, en particulier l'été, qui s'amoncellent sur ces casiers. Quand même, une réponse, je pense, favorable qui va aller dans votre sens. On a installé tout récemment une collecte d'ordures ménagères justement à Villiers, qui a débuté tout récemment il y a quelques semaines et on a mis cela en route. Et j'espère que cet été, on aura beaucoup moins de poubelles qui, habituellement traînaient tout le long des casiers. Voilà, c'est une première réponse que je peux faire puisque...

Patrick LEGRAND

Sans micro, vous êtes muet, Monsieur, je suis désolé.

Pascal FAVIER

Oui, oui, c'est un début. Effectivement, il faudrait peut-être qu'on poursuive ce projet. Mais en tout cas, le SMETOM de Nangis va tourner régulièrement pour enlever, comme habituellement dans toutes les communes, les déchets déposés et même les verres puisque tout récemment, je crois, une collecte de verres a été aussi mise à cet endroit. Voilà ! Je crois que cela n'a pas été fait, cela n'existait pas depuis 40 ans, depuis que les casiers ont été faits. Et c'est en place depuis quelques mois à Villiers, justement. Rapidement pour les glaces, oui, alors effectivement là, il faut remercier les éclusiers. Ce sont eux qui ont fait tout le travail, donc, tout simplement, par écoulement, en laissant les vannes ouvertes. Alors, comme le disait Monsieur Papinutti, c'est... les choses sont très complexes et là on a réussi cette année, peut-être que l'année prochaine, on ne réussira pas. Donc, voilà ! Enfin, c'est un petit...

Patrick LEGRAND

Est-ce vous avez encore une réponse... ? Une question... ?

Pascal FAVIER

Oui, et puis, on a été épinglé tout à l'heure au sujet des centrales. On s'éloigne un peu du sujet mais enfin, sur les centrales hydrauliques de l'écluse du Vezoult, sachez qu'elles sont toutes neuves, alors, c'est peut-être un défaut de jeunesse, un défaut de réglage. On les a changées tout récemment, de nuit d'ailleurs, sans arrêt de navigation et nous sommes réintervenues tout récemment pour faire ces derniers réglages. Et je pense que là, cela va fonctionner puisqu'elles sont toutes neuves. Voilà !

Patrick LEGRAND

Merci. Monsieur là-bas, s'il vous plaît.

Alfred ALBERTUS

Je ne voulais pas intervenir ce soir. C'est Monsieur Albertus de Gouaix, aucun rapport. Je suis secrétaire des Amis de la Voulzie et je ne peux pas laisser dire Monsieur Favier que je ne connais pas. Cela fait 30 ans que des Amis de la Voulzie nettoient à Villiers-sur-Seine des barrages de Vezoult jusqu'à hauteur du Département de l'Aube, les casiers SEDA, Monsieur Besnard, il est là. Tous les ans, on faisait une opération de nettoyage. Personne ne nous a soutenu, même le SMETOM, ces dernières années, ne nous ont pas donné la benne pour faire le tri. On faisait le tri, on avait une convention avec le SMETOM. Et je ne peux pas laisser dire cela parce que...

Patrick LEGRAND

Non, mais vous n'avez pas laissé dire, c'est très loin de notre sujet, mais...

Alfred ALBERTUS

Voilà ! C'est très loin.

Patrick LEGRAND

Oui, cela veut dire qu'il y a intérêt à débattre de ces questions-là aussi, mais... Allez-y !

Alfred ALBERTUS

Et à l'intervention de Gouaix, je vous en avais parlé. Je vous avais dit que dans ce secteur-là, il y a... c'est une sorte de..., comment je pourrais vous dire cela, une sorte d'endroit où les gens vont pour se baigner tous les ans mais c'est une soupape de sécurité au point de vue pour les jeunes, quelque part quand ils vont là-bas, ils n'emmerdent pas le monde ailleurs. Et la merde, on l'a retrouvé, et c'est nous qui la ramassons, on l'a ramassé pendant une trentaine d'années. Et depuis que le SMETOM nous a dit qu'on ne respectait pas le tri, parce qu'il nous demandait de trier et de l'amener chez nous pour le ramener aux déchèteries le lendemain, il faut dire « stop », et on a tout abandonné. Monsieur Favier, s'il demande à Madame Jeandel qui travaille dans son service, elle peut lui en parler, et son prédécesseur aussi, ainsi que Monsieur Fenoul. Feu vert militaire.

Patrick LEGRAND

Merci. Là, il y a probablement à clarifier un certain nombre de circuits et de conditions d'intervention puisque c'est vrai que, en général, les associations peuvent fournir aussi un certain nombre de travaux bénévoles et gérer ces choses-là. C'est un peu loin de chez vous, non ? Ou bien, vous avez quelque chose à dire Monsieur Maillard, bien sûr ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, mais effectivement, ce qui a été dit, c'est que le SMETOM est visiblement... alors, c'est lui qui va effectuer le tri sélectif, donc apparemment, ce que vous dites, c'est que les actions bénévoles que vous meniez et qui sont tout à fait louables et très utiles avaient été interrompues lors de la mise en place du tri sélectif. C'est ce que vous avez dit. Et donc, la nouvelle organisation, c'est que c'est le SMETOM qui s'en charge directement si j'ai bien compris.

Patrick LEGRAND

Alors, allons-y !

Alfred ALBERTUS

Pas du tout, pas du tout.

Jean-Baptiste MAILLARD

Ah, donc, j'ai mal compris.

Alfred ALBERTUS

Nous, on a demandé tous les ans à ce que le SMETOM nous mette gratuitement une benne à notre disposition pour assurer le tri sur place.

Jean-Baptiste MAILLARD

D'accord.

Alfred ALBERTUS

Avec le verre, la ferraille et tout le reste. Mais comme le verre était rempli de terre et tout cela, cela nous a été refusé déjà, ils ne voulaient pas, on nous a dit que le tri n'était pas assez bien fait, il fallait laver les bouteilles. Je ne sais pas si vous vous rendez compte de ce qu'on nous demandait. En tout cas, on a signé une convention avec eux. Après, cela fait que dans la convention, ils ont exigé le tri très spécifique, c'est-à-dire la ferraille d'un côté et tout cela. Ce n'est pas possible avec des bénévoles à un dimanche matin.

Jean-Baptiste MAILLARD

D'accord, mais est-ce que...

Alfred ALBERTUS

Donc, bénéficie net, le SMETOM. Je cherche le nom du directeur de SMETOM.

Patrick LEGRAND

Vous en avez déjà donné mais j'ai pas mal de noms.

Alfred ALBERTUS

Monsieur Ghislain Bray, voilà, c'est Monsieur Bray.

Patrick LEGRAND

Mais on est tous responsables, donc on a tous le droit d'être résiliés.

Alfred ALBERTUS

Non, Monsieur Ghislain Bray qui n'était sûrement pas tellement bien informé, nous a refusé les bennes parce que soi-disant, nos tris n'étaient pas assez bien faits, alors, nous, on a carrément cassé la convention.

Jean-Baptiste MAILLARD

D'accord.

Alfred ALBERTUS

Mais cela faisait plus de 30 ans qu'on le faisait une fois par an. Vous demandez au maire de Villiers, au maire de Noyen. Les courriers, je peux vous les donner, je les ai encore.

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, mais effectivement, c'est très utile de rappeler cette action de longue durée. Le problème important, c'est est-ce que vous pensez que la nouvelle organisation qui va être mise en place donnera satisfaction ? Est-ce que vous aviez connaissance de cette nouvelle organisation et est-ce que vous pensez que cela sera efficace sur la propreté des lieux ?

Alfred ALBERTUS

Lorsque nous, on avait abandonné, les gens se sont retournés plus ou moins, Monsieur Ghislain Bray apparemment, où la navigation s'est retournée vers le SMETOM pour avoir une benne gratuitement mais cela s'est fait après sans notre... on n'y est plus intervenu. En tout cas, maintenant, il faut trouver quelqu'un qui va payer le SMETOM pour le faire. Et voilà la navigation qui va avoir des sous à sortir, vous aurez des sous à sortir, voilà. Parce qu'ils ne voulaient pas prêter la benne gratuitement.

Jean-Baptiste MAILLARD

Donc, c'est le cas dans le partenariat, il y a une contribution de VNF à cette collecte ? Non ? Apparemment pas.

Alfred ALBERTUS

C'est un arrangement alors.

Patrick LEGRAND

Non, non. Non, mais, merci d'avoir posé la question.

Alfred ALBERTUS

Quelqu'un devait payer.

Patrick LEGRAND

Je pense que là, manifestement, c'est ouvert, cela vient polluer le débat, polluer mais à juste titre...A juste titre, au fond ce sont des questions qui doivent être réglées parce que ça fait partie du passif. Après, mesdames et messieurs, c'est à vous tous ensemble à régler ces questions-là. Alors peut être que VNF peut dans une certaine mesure initier un processus. Mais c'est sûrement pas à vous de le gérer, d'une certaine façon.

Jean-Baptiste MAILLARD

Ce qui a été fait, il reste à vérifier si cela a bien été fait et que cela aura un effet effectif et positif sur la propriété des lieux.

Patrick LEGRAND

Et bien écoutez on fera une visite. Monsieur devant. Vous êtes le troisième rameur. C'est pas parce qu'il y en a qui a parlé que l'autre doit parler, etc, pour des questions d'enflure de mégots. Allez-y.

Leigh WOTTON

Moi je suis Leigh Wootton et je suis marinier également. Je ne parle pas de poubelles, je parle des bateaux. On nous a présenté 5 scénarii. Et on arrive toujours au scénario 3, parce qu'il y en a seulement un de valable dans toute l'histoire. On voit bien que les scénarii 4 et 5 concernent des bateaux trop grands et ne peuvent passer à Paris pendant la plupart du printemps et on n'a pas parlé de l'économie de Nogent dans le refus des 2 premiers scénarii qui imposent la fermeture du Canal de Beaulieu pendant 8 mois de travaux. Il n'y a pas d'autre report modal pour les exports de Nogent par le train ou par la route pour remplacer les 3, 4, 5000 tonnes qui partent de Nogent chaque semaine ; donc ça nous laisse forcément avec le scénario 3. On parle de 2500 tonnes. 2500 tonnes c'est bien grand pour un bateau. Donc il existe peut-être 3, 4 ou 5 bateaux de cette taille et automoteurs dans le bassin de la Seine. Et pour la plupart du temps ils ne remontent pas plus loin que Gennevilliers. Ils n'aiment pas trop s'engager sur Paris et après on aura des histoires de pousseurs et les barges qui vont peut-être venir un jour sur Nogent. Mais toutes ces unités représentent une certaine taille et si on veut parler des automoteurs. Quand les casiers SEDA seront tous reliés, on aura un nouveau canal ; on va tous desservir Nogent. On sera quand même limité par la partie Seine, entre Montereau et Paris. On a des écluses qui ne sont pas bien droites, la dedans, Ablon à côté de Villeneuve-Saint-Georges, on a aussi des écluses qui ont aussi rétrécies à l'amont et à l'aval et qui ne laissent pas beaucoup de passage. Donc même si on rend beaucoup plus performante la partie entre Bray-sur-Seine et Nogent, on sera peut-être bien limité par la partie en aval ? c'est à dire que je parle de productivité. On ne va peut-être pas avoir ces bateaux de 2500 tonnes qui vont venir un par un dans les écluses de la Seine pour venir à Montereau et ensuite monter à Nogent. Mais le trafic tel qu'il est

à ce moment, il est assez intense début de semaine, les sabliers et tous les autres bateaux qui passent et surtout le gabarit de 2500 tonnes ça représente la suppression de l'écluse de Jaulnes. Pas mal de travaux assez chers et on parle d'amener des 2500 tonnes pour faire surtout des trafics de containers alors maintenant quand on voit les travaux engagés par VNF... On va voir de nouvelles plateformes qui vont en fait, des plateformes Achères, de nouveaux portiques et un nouveau quai pour les containers à Gennevilliers. Et ça c'est pour faire un feeder. Et un feeder, c'est surtout la massification, c'est ce qu'on cherche dans le transport fluvial. On amène des containers dans de petits ports par des bateaux d'une taille qui est adaptée au port. Surtout la Seine et la Petite Seine et on massifie les boîtes à une nouvelle plateforme d'Achères. Et à Gennevilliers existe un transbordement pas cher avec un nouveau portique qui peut mettre 2 bateaux côte à côte qui font 4 containers de large qui vont vers le Havre et les bateaux qui font 3 containers de large qui vont vers Nogent. Alors est ce qu'il y a vraiment besoin d'avoir 2500 tonnes pour Nogent au lieu d'avoir 1500. Alors il existe déjà pas mal de bateaux sur place. Et quand il n'y a pas de bateau sur place on ne va pas amener des bateaux depuis les Pays-Bas parce que le canal Seine-Nord n'est pas encore fini. On en est encore à l'archéologie, ça va trainer encore quelques années...

Patrick LEGRAND

Et oui ça sert encore l'archéologie, d'avoir un peu de passé....

Leigh WOTTON

C'est surtout cela : demander d'où vont venir les bateaux de 2500 tonnes qui vont desservir Nogent. Dans le parc il y en a 3 ou 4, et on les voit jamais par ici.

Patrick LEGRAND

On a bien compris. Je suis en train de me demander si on ne m'a pas fait faire un débat public sur un canal virtuel qui n'a aucune chance d'être réalisé ou d'être utilisé. Vous avez des choses à nous dire là-dessus. Je vous signale quand même, après je vous repasse la parole, c'est qu'il me semble que la plateforme Achères..

Leigh WOTTON

Elle n'est pas encore faite.

Patrick LEGRAND

Et elle sera soumise au débat public. Préparez-vous, vous aurez sans aucun doute l'occasion d'en discuter.

Leigh WOTTON

Moi je veux bien que ça se fasse. ... la Seine, etc...

Patrick LEGRAND

Comme nous ne sommes plus, comme le dirait Monsieur Malbrunot, à l'époque de Napoléon. Quand il arrivait à Moscou il décidait que la comédie française existait. Terminus. Il faut qu'on en discute avant. Donc il y aura un débat public.

Leigh WOTTON

Les 2500 tonnes vont passer le pont de Varennes. Est-ce qu'on va relever un petit peu ou adapter les gabarits des 2500 tonnes à la Seine ? On ne sait jamais.

Patrick LEGRAND

Il a sûrement des choses à raconter.

Marc PAPUNETTI

Non. Juste une première série de réponse pour le global je laisserai Jean-Baptiste et Benjamin compléter. Dans l'ordre chronologique du temps, le premier ouvrage lourd qui sera réalisé sera Seine-Nord Europe avec l'échéance fin 2017, selon la date de signature. On a la DUP, là on est très loin ; on fait les diagnostics archéologiques, on a même maintenant entamé les fouilles archéologiques. On a détecté les endroits où il fallait faire des choses et là on a gratté. Et on a gratté de manière sélective et on est en train de négocier avec deux candidats Vinci et Bouygues le contrat permettant la réalisation. Et on envisage une signature au deuxième semestre 2012, donc juste là. Et une mise en service en 2017. Donc il est clair que le travail dont on parle là, sera plutôt mis en service si on devait tout continuer au même rythme après la mise en service de Seine Nord Europe. Donc ce tuyau existe. Vous avez parlé aussi de la réalisation qui a été faite. VNF a subventionné le portique parce que justement il y a toutes ces étapes. Il y a les grandes étapes avec des choses comme Seine-Nord et puis il y a les petites étapes. On l'a subventionné parce que d'une part il y a du trafic ici de containers ; il y a du trafic aussi sur l'Yonne, et on a bien des circuits un peu nouveaux. Comme l'a dit le président de la CPDP, Achères n'arrivera pas à la réalisation de Seine-Nord pour des raisons logiques. Je pense que la saisine est en train de se préparer à la CNDP, après il y aura le débat public ; ensuite la concertation, la réalisation. Donc on est plutôt vers un horizon 2020. Tant qu'on n'a pas lancé le débat public, je parle sous votre contrôle, 6 ou 7 ans paraissent un minima le temps pour faire les chantiers derrière.

Patrick LEGRAND

Ce n'est pas le débat public qui impose ces délais.

Marc PAPUNETTI

Oui, mais après le débat public, c'est 6, 7 ans après le débat public, mon timing. Alors ensuite lorsqu'on aura mis en service Seine-Nord qu'est ce qui change fondamentalement ? C'est le réseau, le grand réseau européen. Contrairement à ce qui se passe aujourd'hui, faire venir un bateau neuf ou d'occasion sur le bassin de la Seine, ça veut dire qu'on le fait passer par la mer, on l'étanchéifie, on le remorque ; c'est un surcoût qui correspond, mais je parle sous votre contrôle, entre 6 mois et un an d'activité. Ça ne peut pas rentrer et sortir comme ça, aisément, pour que les gens

comprennent. C'est encore pire sur le Rhône où là en plus il faut faire le tour par Gibraltar et on est sur des coûts extrêmement élevés. Et donc les bateaux n'entrent pas et ne ressortent pas de la même manière. Quand on aura réalisé Seine Nord, l'accès à ces bateaux sera beaucoup plus simple. Après on a un deuxième choix, et je laisserai Benjamin compléter sur ce point-là, à savoir si ces bateaux ils redeviennent semi captifs dans une zone, la Seine amont, avec les règles que vous avez dites, mais on envisage quand même que d'ici 2017 on aura remis en état les deux écluses, à chaque fois quand il y en a deux. Et on aura rectifié, voire agrandi, quelques écluses. C'est dans le programme des 840 millions d'euros d'investissement qui sont prévus d'ici 2018. On essaie d'avoir une chronologie dans l'avancée des choses. C'est évident, voire même les améliorations, je pense à l'écluse d'Evry, où on doit remettre, on a des choix à faire, savoir si on les met semblables à la même taille ; Je ne vais pas rentrer ce soir dans ce débat, mais on a bien un programme qui consiste à avoir une Seine amont en connexion, en interne à des tailles comparables avec une bonne fiabilité. Et puis cette fiabilité elle se fera aussi, puisque c'est toute la chaîne, quand on n'a plus de maillon trop faible, on a une nécessité d'offrir une grande qualité et en plus si c'est pour du trafic de containers, d'avoir une grande fiabilité. Peut-être que Jean-Baptiste et Benjamin peuvent compléter sur l'aménagement de la Seine Amont.

Jean-Baptiste MAILLARD

Effectivement, vous savez sûrement qu'il y a un grand programme de réfections des écluses de la Haute-Seine, vous le savez sans doute parce que ça va entraîner un chômage important en 2013. Donc ça c'est à courte échéance et les bateaux de 2500 tonnes, donc des bateaux de 110m passeront par ces écluses. Ce que vous avez dit sur le feeding, oui c'est une solution, mais ça crée quand même une rupture de charge. L'intérêt du projet c'est qu'il permet une liaison directe entre Nogent et les ports maritimes sans rupture de charge. C'est ça qui abaisse le coût de transport. Vous avez mentionné d'autres points.

Benjamin AIRAUD

Votre question initiale était de savoir si il y avait plusieurs scénarios, et d'après vous un seul scénario était fonctionnel. Il faut bien se remettre dans le contexte, VNF a lancé des études en 2010 et s'est lancé sur plusieurs scénarios. L'idée vraiment était d'arriver au débat public avec différents scénarios indicateurs, savoir quels étaient leurs impacts au niveau environnemental, hydraulique et puis également savoir ce que cela allait amener en besoins en travaux. Et c'est vrai qu'il s'avère que les scénarii 1 et 2, mais cela on ne le savait pas quand on a commencé les études, il y aura une période de chômage, donc un arrêt de navigation nécessaire pour pouvoir réaliser les travaux. Donc il faut bien se remettre dans ce contexte-là. On a étudié ces différents scénarii qui ont tous une logique économique, le scénario 1 c'est en quelques sortes supprimer les points durs de la navigation qui existent actuellement, le scénario 2 c'est le scénario qui permettrait d'arriver jusqu'au canal de Beaulieu avec un gabarit 5a, donc du 2500 tonnes, ce scénario est envisagé avec l'hypothèse d'une plateforme portuaire au niveau de Villiers-sur-Seine. Et puis après les scénarii 3, 4, 5 qui sont des scénarios où le gabarit est le même sur toute la section, et on a une continuité sur l'itinéraire pour le scénario 3 sur l'ensemble de la Seine amont, et pour le scénario 5 sur l'ensemble de la Seine, si on enlève une barge avant Paris et on en remet une après Paris. Donc on s'est lancés dans ces études en

2010. Au terme de ces études, il y a effectivement différents indicateurs qui ont été mis en place et c'est vrai qu'un des points très difficiles pour les scénarios 1 et 2, c'est cette période de chômage, cette période d'arrêt de navigation nécessaire. Sinon sur l'aspect « pourquoi trouver le scénario 3 comme scénario préférentiel ? », on a plusieurs éléments. Tout d'abord on est sur une logique de travaux à origine 2020 avec un ouvrage qui devrait fonctionner à minima sur 100 ans et donc quand on regarde l'évolution de la flotte, je ne sais pas si on la diapo sur l'évolution de la flotte, mais ce dont on se rend compte, les bateaux ont tendance à avoir leur taille qui augmente et qui plus est avec l'ouverture de Seine-Europe, on va avoir encore plus de grands gabarits qui vont naviguer. L'idée est de créer une infrastructure qui sert pour les bateaux du futur et pas seulement pour les bateaux qui existent déjà.

Patrick LEGRAND

Merci. Je n'ose pas vous rendre la parole, parce que je sens que cela commence à fatiguer. Enfin moi sans doute. Je vais vous dire quelque chose de méchant. Mais vous avez dû rester assez longtemps loin des usagers, des territoires et des gens pour que, à la fin du débat, il sorte des choses comme ça, Monsieur le Directeur.

Marc PAPUNETTI

Je conteste un peu cette option. On a une formalisation qui n'est peut-être pas la meilleure sur la manière de consulter nos usagers. Ils me le rappellent régulièrement. Je suis sorti tout à l'heure pour le secrétaire général d'une association qui m'appelait par ailleurs sur un autre sujet. Donc on recrée un autre type de consultation. C'est ça la différence. Le deuxième point c'est que, on parlait tout à l'heure de la présentation des programmes, ils sont faits avec des systèmes, seulement nos usagers qui viennent utiliser la flotte commerciale, et par ailleurs il y a tous les autres usages. Donc il y a le moment privilégié du marinier à comparer au moment où on fait la plaisance de ceci, cela ce n'est pas toujours très simple. Nous avons aussi des commissions territoriales, dont Monsieur Mathieu est membre aujourd'hui. On les a recréées. Donc on a à retisser les liens du débat. Donc il est normal qu'à l'occasion d'un grand projet, plus exceptionnel que la vie quotidienne, qu'on ait ces choses qui ressortent.

Patrick LEGRAND

Et bien je suis content de vous avoir redonné la parole car vous avez pu préciser tout cela. Y a-t-il encore un remords. Bon et bien écoutez. L'âge est passé, c'est le dernier de ce débat public. Merci d'y avoir participé. Cela a été une réunion un peu chaude et au fond on a continué d'exercer ce jeu jusqu'au bout assez intéressant de démocratie technique et de discussion autour des grands enjeux. Je pense qu'il me reste à vous remercier tous. Vous nous avez beaucoup aidés et on a même été sérieux quasiment jusqu'au bout. Je vous signale que demain soir le site internet sera fermé donc vous pouvez encore poser un certain nombre de questions sur le site. Par contre ce site recevra les réponses du maître d'ouvrage jusqu'à fin février et en tout état de cause jusqu'à ce que toutes les questions aient reçu une réponse, et puis je vous donne rendez-vous subrepticement dans la période de réserve pour relire plus exactement le compte rendu que nous allons faire du débat. Et sans aucun doute, à côté des maîtres d'ouvrage pour la présentation au public et à la presse, de leur

décision. Mais à ce moment-là ce sera vous les maitres de cérémonie et les responsables du fonctionnement.

Merci. Bonsoir et bon retour.