

Réunion publique

« enjeux environnementaux »

GOUAIX

Le 29 novembre 2011

Date : le 29 novembre 2011

Lieu : Foyer Rural – Gouaix

Durée : 3 heures et 10 minutes

Participants : 107 personnes

Pour la CPDP :

- ✓ Patrick LEGRAND - Président de la CPDP
- ✓ Christian BARTHOD – membre du conseil général de l’environnement et du développement durable – membre de l’Autorité environnementale

Pour VNF :

- ✓ Jean Baptiste MAILLARD - Directeur interrégional du bassin de la Seine
- ✓ Hugues LACOURT – Chef du service grand travaux
- ✓ Benjamin AIRAUD - Chef de Projet

Patrick LEGRAND

Bien. Bonsoir ! Je vais immédiatement passer la parole à Madame le Maire pour qu’elle nous accueille et puis, je crois qu’elle a prévu de me la rendre.

Josette SAMMELS

Je vous le rends aussitôt ! Tout d’abord, je tiens à remercier tous les gens de VNF d’être venus ce soir à cette réunion. Je remercie également toutes les personnes qui sont dans la salle. Donc, c’est une réunion qui a pour but d’expliquer et de présenter le projet élaboré par VNF sur l’aménagement de la voie fluviale qui va de Bray-sur-Seine à Nogent. C’est vrai que ce sont des gens compétents qui vont vous expliquer tout cela. Donc, je repasse le micro à Monsieur Legrand.

Patrick LEGRAND

Merci. Donc, moi, je m'appelle Patrick Legrand, mais je ne suis pas de VNF. C'est justement toute la finesse de l'opération, ne vous inquiétez pas ! Je n'en déduis pas que je suis incompétent, mais vous allez voir c'est... Moi, je suis incompétent de par la loi. Je n'ai pas le droit, comme d'ailleurs mes collègues ici, dispersés, membres de la Commission particulière, de donner mon avis sur le sujet. Et je le dis pour tout le monde, c'est beaucoup plus difficile qu'on ne le pense de ne pas donner son avis. Donc, on va commencer. Merci, Madame le Maire, pour votre accueil. Et donc, je vais vous raconter, assez rapidement, pourquoi nous sommes là et qui nous sommes. Très rapidement. Ce soir, il y a, comme de bien entendu, une table à ma gauche. Eux, c'est eux les gens compétents, les as de VNF, Voies Navigables de France. A ma droite, alors cela, ce sont des hyper compétents, Monsieur Barthod qui nous accompagne ce soir et qui est membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, un vieux bidule qui marche toujours et qui est placé auprès du Ministre chargé de l'Environnement ; et Monsieur Barthod fait aussi partie de la haute autorité environnementale, l'autorité environnementale, plus exactement. Et sur les questions qui nous amènent à nous réunir ce soir, ils ont produit un avis qu'il viendra vous présenter. Et puis, il y a moi qui suis Patrick Legrand, qui suis Vice-président de la commission nationale du débat public, tout cela, vous commencez à le savoir, et qui suis aussi en charge des deux débats publics. Ce premier débat public sur l'éventuel élargissement de la Seine entre Bray et Nogent qui nous rassemble ce soir, et puis l'autre, celui qui concerne La Bassée aval sur l'éventuelle création de casiers. Alors, maintenant, j'ai appris la semaine dernière qu'on ne disait plus casier mais... pas caisson, mais enfin, bon, quelque chose qui pourrait être utilisé pour contenir la crue de la Seine, pour réguler au fond les crues et les inondations de l'ensemble Seine-Yonne. Mais ce soir, nous sommes principalement axés sur l'élargissement de la Seine entre Nogent et Bray. C'est la deuxième ou troisième réunion, selon qu'on compte les réunions de communes, il y a déjà eu une réunion à Nogent, et puis, la semaine dernière, une réunion à Sourdun sur les enjeux agricoles. Comme d'habitude, dans la salle, il y a quelqu'un qui représente, qui est la chargée de mission, chargée de projet plus exactement, du projet présenté par les Grands Lacs de Seine. On peut mélanger évidemment les deux questions en essayant de rester sur la thématique... sur la cible qui est notre objet, qui est l'élargissement de la Seine, et puis aussi, en essayant de rester sur notre thématique qui est celle des enjeux environnementaux. Pourquoi la commission nationale décide d'un débat public ? C'est parce que, justement, ce sont des projets d'intérêt national et qu'ils ont des impacts économiques, sociaux et environnementaux. Donc, ce soir, nous attaquons au fond l'une des raisons qui ont fait que la Commission Nationale a décidé d'ouvrir un débat public sur ce projet. Je vous rappelle... mais je reconnais certains d'entre vous, mais je salue ceux qui viennent pour la première fois, que le débat public, ce n'est pas une enquête publique ; le débat public, c'est un moment de débat qui permet à la population, aux citoyens, quelles que soient ses compétences, de dire ce qu'ils pensent d'un projet, et le tout, largement en amont, avant que les décisions ne soient prises. La décision n'est pas prise. Chers messieurs, je n'ai pas peur, vous ne me contredirez pas « la décision de le faire n'est pas prise ». C'est donc totalement, totalement différent de l'enquête publique. Le deuxième point, c'est conduit, non pas par un commissaire enquêteur, mais par des membres d'une Commission particulière qui, comme je le disais en blaguant tout à l'heure, sont de par la loi incompétents : ils n'ont pas le droit d'avoir un avis, je n'ai pas le droit d'avoir un avis. Je vous assure que cela nous dérange de temps en temps, mais on n'a pas le droit et cela serait même un cas de nullité du débat. Mais simplement, nous sommes là pour écouter ce que vous allez dire sur ce projet, en rendre compte le moins traîtreusement possible et s'assurer que le maître d'ouvrage l'a bien entendu. Il n'y a de pire sourd que celui qui ne veut pas entendre, c'est bien connu, mais ici, nous avons deux maîtres d'ouvrage, d'un côté comme de l'autre, qui sont tout à fait ouverts à la discussion. Et au fond,

comme c'est largement en amont, c'est toujours utile d'écouter la population. Je ne connais pas de projets qui étaient soumis au débat public et qui sortent du débat à peu près identiques à la façon qu'ils y sont rentrés, ils sont toujours transformés. Le troisième élément que je vous rappelle, c'est que... Evidemment, nous allons rendre compte dans un document public de ce que nous aurons entendu, mais ce n'est pas vraiment la chose la plus importante, encore que je vous prierais de regarder pour nous contrôler et nous empêcher de dire ce que vous n'avez pas dit. La chose la plus importante, c'est que, sur un débat public de 4 mois, la masse d'informations, la masse de raisonnements... L'évolution des raisonnements va être probablement extrêmement importante, et donc va conduire le maître d'ouvrage, après le débat public, à raisonner à nouveau son projet à partir de ce qu'il aura entendu pendant le débat public. Et il va le raisonner et il va vous dire : un... Il va vous écrire même officiellement, publiquement, cela sera à déposer dans toutes les communes, cela sera accessible sur Internet, il y aura une publicité par la presse, et cetera. Il va vous dire exactement : un, si oui ou non il continue le projet, il y en a de temps en temps qui sont abandonnés, des projets ; deux, ce qu'il a entendu pendant le débat public et qu'il compte mettre en œuvre, qu'il s'agisse de modalité de réalisation ou de modalité de conception, voire même de modalité de concertation, ce qu'il compte mettre en œuvre et à quelles conditions ; et troisièmement, ce qu'il a entendu mais qu'il ne compte pas mettre en œuvre. Comme cela, vous saurez exactement au fond ce qu'il a sorti de nos travaux et de notre moment d'intelligence collective. C'est extrêmement important parce que ce document d'abord, cela les engage, cela engage leur Conseil d'Administration, souvent. Quand c'est l'Etat, cela engage l'Etat. Et ce document est une espèce de contrat social entre vous et eux, sur lequel, éventuellement, vous pouvez leur demander des comptes. Ce n'est pas si idiot que cela, de temps en temps, de demander aux citoyens de mettre en place un contrôle social et qu'il demande des comptes. De temps en temps, cela marche. Et cela évite, par exemple, à la commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, de gonfler une armée d'être... comme certains le souhaiteraient, peut-être... très rapidement une armée de contrôleurs des engagements pris. Non. C'est vous qui commencerez, qui leur direz : « Ce n'est pas comme cela, et il y aura un papier, un contrat social ». Voilà grosso modo ce que je peux vous dire en entrée. Alors, deuxièmement, il y a toujours une heure de début à une réunion telle qu'on les engage, il n'y a jamais d'heure de fin. Quand vous en aurez marre, quand vous aurez épuisé les questions du moment, on sentira bien, tous ensemble et on s'arrêtera, et peut-être que maintenant, je me mettrais à conclure un peu plus sur le contenu. Et puis, il n'y a pas de question idiote. Il faut argumenter. Et puis, un autre point, qui est un peu presque moderne, il faut aussi écouter les autres et écouter ce que les autres disent. Et vous verrez, cela marche et cela marche même formidablement bien. N'oubliez pas aussi que tout est enregistré. Alors, je crois qu'il y a la définition du verbatim, oui, là, c'est-à-dire que même les bafouillis sont enregistrés, et je ne les gomme pas sur le verbatim. Le verbatim, « transcription mot à mot d'une déclaration orale », c'est directement placé sur Internet dans les quatre jours, en général. Et à moins, si quelqu'un souhaite en avoir une copie papier, nous la mettons à disposition. Il y a, à côté du débat public, toute une série de questions-réponses, je crois qu'on est déjà à presque quatre semaines, enfin à peine, à une bonne cinquantaine de questions-réponses. Donc, c'est tout de même quelque chose qui vit beaucoup. Même modèle, même modalité, on pose sa question par courrier, par Internet ou par écrit ici, et on a une réponse dans les quatre jours ou dans la semaine qui suit. Et tout cela, cela s'accumule et cela enrichit le projet. Evitons les invectives. De temps en temps, il y a toujours un besoin d'un petit moment de catharsis, mais sur des projets comme cela, ce n'est pas toujours nécessaire. Voilà ! Je vais donc passer la parole à monsieur le représentant de l'autorité environnemental qui, comme vous le voyez d'ailleurs, est à côté de moi, et sur ma table, et qui s'appelle Christian Barthod, de temps en temps j'ai des trous que je n'hésite pas à les combler, et qui va nous présenter rapidement : un, ce que c'est que l'Autorité, c'est un peu plus récent que la commission nationale du débat public d'ailleurs, et

puis, nous dire ce qu'il y a dans le dossier. Donc, cela forme un petit peu le cadre de notre réflexion de ce matin. Merci. Christian, je vous passe la parole.

Christian BARTHOD

Bonsoir à toutes et à tous ! Qu'est-ce que c'est que l'autorité environnementale ? Cela existe, parce qu'il y a une procédure, qui est à peu près la même dans tous les pays de l'Union Européenne, et qui conduit tous les maîtres d'ouvrage de projets, et notamment des grands projets, à réaliser ce que l'on appelle une étude d'impact. Donc, à essayer d'identifier à l'avance tous les impacts du projet, les impacts directs et indirects de toute nature possible, et à proposer des mesures, soit pour éviter ces impacts, soit pour les réduire ; et enfin, le cas échéant, si ce n'est pas possible de les éviter ou de les réduire, donc pour les compenser. Ces études d'impacts, elles sont produites, c'est une pièce qui figure dans l'enquête publique. Mais la commission européenne, enfin, les modalités de travail communautaire imposent que cette étude d'impact fasse l'objet d'une relecture attentive et critique par une autorité environnementale indépendante de l'autorité qui, elle, est compétente pour autoriser le projet. Ces autorités environnementales doivent être bien identifiées, avoir un certain nombre de garanties, d'autonomies, d'indépendances intellectuelles et pratiques, pour émettre un avis qui est rendu public et qui figure également dans le dossier de l'enquête public. L'Autorité environnementale, à laquelle j'appartiens, elle est effectivement relativement récente. Elle a été créée en 2009 pour prendre en compte quelque chose de tout à fait spécifique, c'est que, avec la création du grand Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, et des Transports et du Logement, on avait une réunion entre les services environnementaux qui avaient l'habitude de donner un avis sur ces études d'impacts avec les services qui élaborent et conduisent ces projets, ou qui exercent la tutelle sur des établissements publics qui élaborent et conduisent ces projets. Donc, l'Autorité environnementale a été créée de manière à garantir cette indépendance d'esprit dans l'analyse et l'élaboration d'un avis public sur les études d'impact des projets menés, soit par le ministère directement ou ses services déconcentrés, ou ses établissements publics sous tutelle. Alors, c'est une toute petite structure. Elle fait à peu près une quinzaine de membres : à peu près deux tiers d'inspecteurs généraux et d'ingénieurs généraux en fin de carrière, qui n'ont plus grand-chose à attendre, en termes de promotion, donc relativement imperméables aux pressions ; et d'autre part, cinq personnalités qualifiées indépendantes qui apportent un regard extérieur, mais permettent aussi de donner une certaine garantie que, si certains débats se manifestaient, ils seraient également portés très ouvertement à l'attention du public. Dans ces cinq personnalités qualifiées, vous avez une conseillère d'Etat, vous avez un ancien président du comité français de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature, vous avez un maire de grande ville qui est, par ailleurs, Président du Conseil Supérieur des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, vous avez un commissaire enquêteur et vous avez une scientifique. Alors, l'autorité environnementale ne donne jamais un avis en opportunité, elle répond à trois grandes familles de questions. Premièrement : le projet a-t-il un impact sur l'environnement ? Est-il conçu de manière à prendre en compte effectivement l'environnement ? Quelle est la nature de sa trace sur l'environnement ? Deuxième question : l'étude d'impact est-elle de qualité ? On peut avoir un projet qui n'a pas de trace sur l'environnement et qui a une très mauvaise étude d'impact, enfin vous avez toutes les combinaisons possibles et imaginables. Et puis, la dernière question : est-ce que cette étude d'impact garantit une bonne information du public ? Alors, nous sommes néanmoins aujourd'hui très à l'amont du projet. Comme cela été rappelé, ce projet, pour le moment, c'est une proposition portée par VNF, donc il n'y a eu aucune décision. Mais VNF a choisi librement, c'est une possibilité qui existe dans les textes communautaires et nationaux, de solliciter l'autorité

environnementale pour avoir ce que l'on appelle « un cadrage préalable ». C'est-à-dire que l'autorité environnementale, si le projet est décidé, aura à examiner l'étude d'impact ; VNF veut savoir d'ores et déjà sur quels points l'autorité environnementale appelle son attention : quels sont les points que l'autorité environnementale regardera avec une attention toute particulière dans cette étude d'impact, au cas où le projet serait décidé ? Nous avons donc été saisis, la procédure ordinaire de travail de l'autorité environnementale s'est mise en place, deux rapporteurs ont été décidés... désignés pardon. Nous avons travaillé sur dossier, c'est-à-dire à la fois un dossier préparé par Voies Navigables de France, mais également toutes les études préalables à l'amont que VNF avait déjà entreprises et apportées à notre connaissance. Nous avons fait une visite de terrains. Nous avons recherché un certain nombre d'informations en utilisant abondamment les sites Internet et, d'autre part, nous avons sollicité les services de l'Etat qui connaissaient le projet et qui nous ont apporté quelques éléments de réflexion. Et ensuite, l'autorité environnementale s'est réunie, et c'est une décision collégiale, il y a un avis délibéré. Aujourd'hui, je ne suis pas là en tant qu'individu mais en tant que représentant de l'autorité environnementale, donc je ne peux parler que sur la base de ce qui a été décidé collégalement, des prises de position discutées entre les membres d'autorité environnementale. Et cet avis a été immédiatement rendu public, il est sur le site de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable. Si vous voulez aller sur Internet, c'est autorité environnementale du CGEDD, et vous avez accès à toute l'analyse que nous avons fait. Alors, très clairement, nous sommes très à l'amont nous n'avons aucune prétention d'avoir tout vu, tout compris. Donc, nous n'avons aucune prétention à avoir même parfaitement bien compris la totalité de ce qui a été portée à notre connaissance, cela fait partie des règles du jeu. Donc, la procédure du débat public, elle va compléter, infirmer, reformuler un certain nombre des interrogations sur lequel nous n'avons fait qu'appeler l'attention de Voies Navigables de France. Alors, qu'est-ce qu'il y a donc à l'intérieur de notre avis, pour celles et ceux qui n'ont pas eu connaissance de cet avis ? Je vais le résumer très rapidement. Premièrement, il y a un constat. La Bassée est la dernière zone naturelle relativement sauvage de la moyenne vallée de la Seine et une zone humide connue au niveau national et international, et donc, les impacts doivent pouvoir être évalués dans une mise en perspective de ce que représente La Bassée, par rapport au patrimoine naturel français et communautaire. Première interrogation, l'autorité environnementale estime que, dans l'état actuel des informations qui ont été portées à sa connaissance, elle n'avait pas les moyens d'apprécier en quoi le rail, donc le recours à une solution ferroviaire, est ou non une alternative économiquement et environnementalement crédible, ou bien, seulement une solution complémentaire. Donc, la question reste complètement ouverte et nous attendons nécessairement que cette question soit assumée à la fois par Voies Navigables de France, mais également par son autorité de tutelle, qui est également autorité de tutelle sur le secteur ferroviaire. Deuxième grande famille de questions, on ne fait jamais un projet tout seul, isolé. Ce n'est pas un objet scientifique qui flotte entre ciel et terre ou qui est développé dans une paillasse, dans un laboratoire. Cela a un début, cela a une fin, c'est en relation avec d'autres projets. Donc, très clairement, si on fait un canal à grand gabarit, il y a nécessairement des ports qui ont vocation à se reconfigurer, à se développer. Et donc, ce ne sont pas seulement les impacts de la mise à grand gabarit, mais ce sont les impacts de l'ensemble de ce que nous appelons, en langage communautaire, « le programme », c'est-à-dire tout ce qui est fonctionnellement lié au projet présenté par VNF, qui doit être pris en compte. Et pour le moment, dans le dossier qui a été porté à notre connaissance, très clairement, ce n'est pas encore un point qui est arrivé à grande maturité. Troisième interpellation, ce dossier, il suppose d'intervenir sur le fil d'eau, il suppose des interactions avec la zone humide, et tout ceci repose sur une appréciation des impacts directs mais également induits, y compris en matière de biodiversité. Donc, le niveau de la nappe, cela va déterminer l'évolution des terrains tout autour. Ceci repose sur l'utilisation d'un modèle hydraulique, et nous estimons que la question est suffisamment importante pour que tous

les paramètres de calage du modèle hydraulique soient portés à l'attention du public et soient débattus par les meilleurs spécialistes, et pas seulement au sein de l'équipe projet de VNF ou de l'équipe de projet de VNF assistée de tel ou tel cabinet d'études que VNF a sollicité. Quatrième élément, compte tenu des impacts que nous pressentons, nous estimons que VNF aura un effort particulier pour analyser, justifier, démontrer l'intérêt public du projet. Cet intérêt public ne pouvant être résumé seulement aux résultats de l'évaluation socio-économique que VNF est obligé de par la loi de faire. C'est quelque chose qui est un tout petit peu plus compliqué et plus ambitieux, la définition de cet intérêt public du projet. Cinquième point, nous estimons que ce projet est susceptible non seulement d'aider à évacuer ou à apporter un certain nombre de produits dans une situation économique stable avec des acteurs, dont les règles du jeu sont bien déterminés et connus, mais qu'il va lui-même, en retour, susciter un certain nombre de stratégies d'adaptation, d'anticipation, de modification de comportements d'acteur et qu'il peut y avoir, de ce fait, un certain nombre d'évolutions en matière de stratégie d'exploitation de la ressource locale en granulats ou d'autres ressources en matériaux de construction. Et même si ce n'est pas l'objet, le cœur de métier, l'attention prioritaire de VNF, cela fait partie de l'appréciation des impacts. Et puis, dernière grande recommandation, ce projet va se dérouler, va être analysé. Le débat public le démontre en ayant cette simultanéité de deux débats publics en coexistence, en interaction partielle avec un autre projet mené par les Grands Lacs de Seine. Et nous, nous avons appelé l'attention mais je crois que VNF en était d'ores et déjà, et tous ceux qui ont participé aux réflexions également, sur le fait qu'il n'était pas possible de raisonner seulement projet de VNF et qu'il fallait prendre en compte ses interactions. Alors, c'est résumé de façon extrêmement globale, générale. Donc, toutes celles et ceux qui souhaitent en savoir plus et voir ce qu'il y a derrière chacune des idées que je viens de résumer de façon assez brève, peuvent se reporter à cet avis public de l'autorité environnementale disponible sur Internet. Merci.

Patrick LEGRAND

Merci. Merci, cela a fait presque plaisir au fond de permettre à un service de l'Etat, qui pourrait disparaître dans le magma de l'Etat, de venir présenter au fond ce qu'il fait quasiment au quotidien. Et puis, je te remercie d'avoir ouvert au fond le sujet dans toutes ses dimensions. Messieurs, à vous ! Présentez-nous rapidement le projet, et puis ensuite, mesdames, messieurs, ce sera à vous. La première question. Oui, là, mais on chauffe. Allez-y !

Jean-Baptiste MAILLARD

Merci, Monsieur le Président ! Madame le Maire, mesdames et messieurs. Je suis Jean-Baptiste Maillard, le directeur territorial pour le bassin de la Seine de Voies Navigables de France, donc VNF. Je suis accompagné de Hugues Lacourt, qui est le chef du service grands travaux de cette direction, et de Benjamin Airaud qui est chef du projet. Alors, ce projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine est donc porté par le maître d'ouvrage VNF, établissement public de l'Etat, qui a pour mission d'exploiter, d'entretenir et de développer le réseau national des voies navigables. C'est un réseau qui fait plus de 6 000 kilomètres, et donc, qui sont gérés par VNF. VNF a été créé en 1991 et fête donc ses 20 ans cette année. Alors, les missions confiées à l'établissement public ont reçu une nouvelle impulsion à la suite du Grenelle de l'Environnement et de la loi Grenelle 1 du 3 août 2009, qui a fixé des objectifs ambitieux de développement du transport fluvial et ferroviaire de marchandises, développement par rapport au

mode routier. L'objectif, c'est un doublement de ce qu'on appelle « la part modale », c'est-à-dire la part du fluvial et du ferroviaire par rapport au total des transports terrestres. Donc, pourquoi on cherche à développer les parts de transport fluvial et ferroviaire ? Donc, ce sont des transports massifiés, c'est que cela permet de réduire les émissions des gaz à effet de serre et les nuisances qui sont liées au tout routier. Dans ce cadre de ces objectifs, le bassin de la Seine est tout particulièrement concerné, compte tenu de son importance au plan national puisqu'il représente entre le tiers et la moitié du transport fluvial national sur l'ensemble du réseau. Alors, dans ce cadre général, il y a un effort en faveur du développement du transport fluvial. Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent consiste, en quelques mots pour résumer, à aménager la liaison pour permettre à des bateaux à la fois plus grands et plus chargés de l'utiliser pour abaisser les coûts de transport et améliorer ainsi la compétitivité du transport fluvial de marchandises, par rapport à la route et aux camions. Donc, cette baisse des coûts de transport, si le projet se réalise, améliorera aussi la compétitivité du tissu économique et des entreprises de Seine-et-Marne et de Champagne-Ardenne en favorisant leurs accès au bassin parisien, et au-delà de la région parisienne, au port maritime du Havre et de Rouen ainsi qu'aux ports du Nord par le futur canal à grand gabarit Seine-Nord Europe. Donc, le projet qui est présenté aujourd'hui, c'est bien un projet de transport, et qui a la particularité de se situer dans une région à très forts enjeux, la plaine de La Bassée, avec des enjeux écologiques, de biodiversité ; des enjeux hydrauliques, pour la prévention des inondations, l'expansion des crues, l'alimentation en eau potable ; des enjeux économiques, touristiques, agricoles ; des enjeux de développement territorial. Donc, c'est pour prendre en compte, dès le départ, l'importance de ces enjeux, et également pour prendre en compte le projet de Seine Grands Lacs, qui se situe immédiatement à l'aval du projet de VNF, que nous avons pris parti pour les cinq scénarios qui ont été étudiés et qui sont présentés au débat public, de prendre en compte ces enjeux dès la conception des tracés. Pourquoi ? D'abord pour essayer d'éviter les impacts, ensuite pour essayer de les limiter le plus possible, pour limiter donc les impacts résiduels. Ces études ont déjà fait l'objet de concertation avec les acteurs du territoire, dans le cadre d'un comité de pilotage qui était commun avec le projet de Seine Grands Lacs, et qui était présidé par le Préfet et coordonnateur de bassin. Voilà ! Je vais donc donner la parole à Hugues Lacourt et Benjamin Airaud qui vont maintenant présenter plus en détails le projet, ses enjeux environnementaux et les différents scénarios qui sont proposés au débat public.

Hugues LACOURT

Bonsoir à tous ! Donc, le sommaire de la présentation, on va d'abord présenter, en bref, le projet. Ensuite, on s'attardera un petit peu sur les enjeux environnementaux de ce projet, c'est l'occasion de la réunion de ce soir, ainsi que les différents scénarios que VNF a étudié pour ce projet. Et enfin, on vous présentera la synthèse de ces scénarios et un petit peu le scénario privilégié par le maître d'ouvrage qui est Voies Navigables de France. Quelques indicateurs chiffrés, tout d'abord, sur le bassin de la Seine. Voilà la carte. Donc, le bassin de la Seine, c'est plus de 1 400 kilomètres de voies navigables, dont 500 plus de grand gabarit ; le grand gabarit, c'est à partir de 1 000 tonnes jusqu'à 3 000 ou 4 000 tonnes. Vous voyez, nous sommes ce soir à Gouaix, au sein du petit carré qui est mentionné sur la carte, sur une zone que l'on appelle « la Petite Seine »... « Petite Seine, grand gabarit », c'est le nom du débat public, du site d'ailleurs Internet, et l'objet de matérialiser le passage au grand gabarit de ce projet. D'autres chiffres un petit peu concernant le transport, le trafic, le bassin de la Seine en 2010, a représenté 22 millions de tonnes transportées sur l'ensemble du bassin

de la Seine, et lorsqu'on utilise l'unité dans le domaine fluvial qui est la tonne-kilomètre, cela représente plus de 4 milliards de tonnes transportées kilomètre par an, chiffres de 2010. Donc, la Petite Seine est à cheval sur deux départements et deux régions, l'Île-de-France et une partie de la Champagne-Ardenne, la Seine-et-Marne et l'Aube. Le tronçon Bray-sur-Seine représente 27 kilomètres ; et 22 kilomètres entre Bray et Nogent-sur-Seine, il y a 5 kilomètres en aval jusqu'à l'origine du projet qui se trouve au niveau des écluses de la Grande Bosse. Donc, comme Jean-Baptiste Maillard l'a déjà évoqué, c'est un territoire aux nombreux enjeux. Alors, le trafic fluvial est en fort développement depuis quelques années. On a assisté à un triplement du trafic entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine depuis une dizaine d'années, le trafic est passé de 104 millions de tonnes-kilomètres en 2001 à 350 millions de tonnes en 2010. Les principales filières sont les produits agricoles pour la grande majorité, 80 % du trafic concerne cette filière-là, principalement les céréales comme le malt, les engrais... Deuxième grande filière qui occupe le transport sur le territoire, c'est la filière granulats, 9 % du trafic et un peu plus de 30 millions de tonnes. Notez que ce trafic a été multiplié par quatre sur les quatre dernières années, entre 2006 et 2010. Et enfin, il existe également une filière de conteneurs qui est en voie de développement et qui représente à peu près plus de 15 millions de tonnes, ou si on utilise l'unité des conteneurs, plus de 3 600 EVP. Donc, ce trafic pourrait encore augmenter, lié au besoin croissant en granulats, notamment en Île-de-France avec le projet du Grand Paris, il y a de nouvelles implantations d'entreprises qui sont réalisées sur le secteur, et également lié au développement de l'offre portuaire avec le nouveau port de l'Aube qui s'est ouvert récemment. Alors, ce secteur comprend des contraintes de navigation assez importantes, qui limitent ce développement du transport fluvial. On a... Je l'ai dit tout à l'heure au début, c'est une Petite Seine, donc un petit gabarit, le petit gabarit qui emmène les bateaux jusqu'à Nogent-sur-Seine, ce sont les bateaux de 650 tonnes. Auparavant, ils peuvent aller jusqu'à 1 000 tonnes, jusqu'à l'entrée du Canal de Beaulieu, jusqu'à Villiers ; et encore un petit peu auparavant, jusqu'à Bray, on peut charger jusqu'à 1 400 tonnes. Mais sur le Canal de Beaulieu, qui est vraiment le goulot d'étranglement de cette section de voies navigables, les bateaux ne peuvent naviguer qu'avec une vitesse très limitée, de l'ordre de 2 kilomètres/heure au maximum et avec un enfoncement également très limité, on a une profondeur de 2 mètres qui limite forcément l'emport sur les bateaux. Donc, des conditions de navigation très dégradées pour les usagers, avec des hauteurs très limitées sur les ponts, des difficultés de manœuvre, des zones de stationnement restreintes, et également, des difficultés de croisement. Donc, le projet. Le projet, il a été dit que c'est un projet de transport fluvial. Ce projet est donc de mettre à grand gabarit la Petite Seine, donc entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine. Plusieurs enjeux sur ce projet-là. Donc, réaliser un projet qui s'intègre naturellement et réellement dans le territoire traversé, avec la recherche d'un tracé optimal ayant le moins d'impact possible sur l'environnement, s'assurer également de la neutralité hydraulique du projet, alors, c'est une neutralité hydraulique notamment sur le niveau des crues, et cette neutralité a été également étudiée en coordination avec le projet des Grands Lacs de Seine. Et donc, en quelque sorte, il s'agit de trouver un compromis entre l'environnement, l'hydrologie ou l'hydraulique du secteur et la navigation. Donc, cinq scénarios ont été étudiés, qui diffèrent en fonction des différents gabarits de bateaux qui peuvent circuler sur cette section de la Petite Seine. Et je passe maintenant la parole à Benjamin Airaud qui va vous présenter donc, dans un premier temps, les enjeux environnementaux liés, sur ce secteur, au projet, et puis, les différents scénarios et les impacts sur l'environnement de ces scénarios.

Benjamin AIRAUD

Bonsoir ! Benjamin Airaud, Chef du projet. Donc, quels sont les enjeux environnementaux du secteur où le projet passe ? Tout d'abord, nous sommes dans La Bassée, une zone humide remarquable pour sa biodiversité. C'est l'une des dernières forêts alluviales d'Europe, il y a de nombreuses espèces végétales et animales d'intérêt patrimonial : la vigne sauvage, l'œillet superbe : le Cuivré des marais, la violette élevée, on pourrait en citer d'autres. De nombreux périmètres de protection et d'inventaire ont donc été mis en place dont notamment la réserve naturelle nationale de La Bassée. Vous voyez ici, donc en vert sur cette carte, le périmètre de cette réserve naturelle qui se situe à proximité de la Seine, entre Grisy-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Il y a également d'autres périmètres de protection du milieu naturel, liés notamment aux zonages Natura 2000. Donc, vous pouvez voir sur cette carte l'ensemble des zonages, une partie des zonages puisqu'il y en a énormément qui sont mis en place sur ce secteur. L'autre grand enjeu du projet, c'est un fonctionnement hydraulique de La Bassée à respecter. En effet, La Bassée, c'est une zone naturelle pour l'expansion des crues de la Seine. Telle une éponge, elle permet de stocker des quantités importantes d'eau en périodes de crues, et donc, de diminuer l'intensité des crues en aval, et notamment sur la région parisienne. Ce sont des crues qui sont très bénéfiques pour tous les habitats présents dans cette forêt alluviale, et c'est également une zone qui permet l'épuration naturelle de l'eau, et donc, qui protège la qualité des eaux de la Seine ainsi que de la nappe alluviale. On a également de nombreuses ressources naturelles présentes sur ce secteur qui sont à préserver, on l'a déjà précisé : des gisements de granulats importants, des terres agricoles également exploitées pour la culture des céréales et des oléagineux, une réserve d'eau potable abondante pour l'alimentation de l'Île-de-France et des captages d'eau présents pour l'irrigation des terres agricoles et l'approvisionnement des entreprises. Sur cette carte, vous voyez la synthèse des enjeux environnementaux sur le territoire, avec notamment un zoom fait sur les secteurs à proximité de la Seine, et qui donc sont vraiment les secteurs où les enjeux sont les plus importants, puisqu'ils peuvent être situés sur l'emprise directe des différents scénarios. Donc, à peu près 80 % de la zone présentent des enjeux forts, très forts voire exceptionnels. En conséquence, VNF a étudié différents scénarios en essayant de prendre en compte l'ensemble des enjeux du territoire. On a tout d'abord élaborer des scénarios bruts à partir du référentiel environnemental, donc une collecte de l'ensemble des données environnementales disponibles sur le secteur, et également d'un diagnostic écologique, donc des inventaires terrains, faune, flore, habitats pour éviter dans un premier temps les impacts, au maximum, les impacts sur ce territoire. Par la suite, une fois ces scénarios bruts définis, nous avons pu évaluer les impacts environnementaux et hydrauliques résiduels de ces premiers scénarios, et en conséquence, prévoir des améliorations pour des scénarios qui vont vous être présentés par la suite. L'ensemble de ces scénarios bruts ont été présentés au cours de la concertation qui a été menée en 2010 avec les différents acteurs locaux. Donc, les tracés qui sont finalement retenus et qui sont proposés au débat, ont été révisés avec, pour objectif, d'éviter, réduire au maximum les impacts sur le territoire. On a fait notamment la mise en place de modification de tracé, de diminution des conditions de navigation avec des trafics possibles réduits en alternat. On a mis en place également une gestion améliorée des barrages. Donc, vous avez, par exemple, un exemple, c'est l'arrivée du canal à grand gabarit pour les scénarios 3 et 5, là, on se situe dans le cadre du scénario 3. Le tracé initial était le tracé orange, un tracé rectiligne qui avait des conséquences fortes sur l'environnement et l'hydraulique. Et donc, après révision, on considère que le tracé le moins impactant est le tracé au bord bleu. On voit qu'il respecte au mieux, d'ailleurs, la sinuosité de la Seine. Donc, quels sont les différents scénarios retenus et que l'on propose au débat ? On en a donc cinq. On a tout d'abord le scénario 1. Le scénario 1, c'est supprimer les points durs de la navigation qui existent actuellement entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine ; son coût est à peu près 76 millions d'euros et il permettrait une augmentation du trafic de 26 % par rapport à une situation où l'on ne réaliserait aucun aménagement. Vous voyez sur ce schéma le... Le principe de ce scénario, c'est de permettre la

navigation à 2 500 tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, puis 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les principaux aménagements sont la réhabilitation du Canal de Beaulieu, c'est-à-dire un élargissement, un approfondissement, reconstruction des ponts et création de zones de croisement pour éviter des alternats complets sur l'ensemble du canal. Il y aurait également la suppression d'une partie de l'île de Jaulnes, qui se situe immédiatement en aval de l'Ecluse de Jaulnes. Il faut savoir qu'actuellement, c'est un point noir pour la navigation, il y a des difficultés pour les différents bâtiments à s'insérer dans l'Ecluse de Jaulnes. Il y a également, en prévision, des élargissements et des approfondissements du chenal au niveau de la Seine, mais le tracé du scénario permet de respecter la sinuosité actuelle de la Seine. Le scénario 2. Son objectif, c'était également une suppression des points durs et des points noirs de navigation, et il a été fait dans l'hypothèse de la création d'une nouvelle plate-forme portuaire à Villiers-sur-Seine. Son coût est estimé à 132 millions d'euros, et l'augmentation du trafic est du même ordre que le scénario 1, donc plus 26 % à l'horizon 2020. Quels sont les aménagements de ce scénario ? On a le même type d'aménagement au niveau du Canal de Beaulieu. Par contre, étant donné que l'on permet la navigation de bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine, il y aurait le besoin de reconstruire une nouvelle écluse à Jaulnes. En effet, l'écluse actuelle n'est pas assez large pour ce type de bateau. Donc, le choix retenu est de créer cette écluse en dérivation du méandre actuel, ce qui permet de conserver le lit de la rivière et de conserver le fait que la Seine puisse s'écouler dans son lit naturel, et puis également, d'avoir moins d'impact sur les berges du secteur avoisinant l'île et de n'avoir aucun impact également sur l'île de Jaulnes. Le scénario 3. Son objectif, c'est une mise au gabarit de 2 500 tonnes de l'ensemble de l'itinéraire, c'est-à-dire jusqu'à Nogent-sur-Seine. Le coût estimé : 214 millions d'euros et son augmentation de trafic prévisible est de l'ordre de 74 % par rapport à une situation où l'on ne fait aucun aménagement. Donc, ce scénario permet le passage de bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Quels sont les aménagements envisagés pour la partie en scène entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine ? Ce sont les mêmes aménagements que pour le scénario 2 avec notamment la reconstruction d'une nouvelle écluse à Jaulnes. Et à partir de ce scénario, on construirait un nouveau canal à grand gabarit, qui serait parallèle au Canal de Beaulieu et qui utiliserait les actuels casiers EDF ou SEDA, qui ont été creusés lors de la création de la centrale nucléaire. Un scénario 4 a été envisagé, c'était le passage de bateaux de 3 000 tonnes. Les bateaux de 3 000 tonnes, ce sont des bateaux qui font 135 mètres de long d'un seul tenant, c'est un bateau qui se développe énormément sur le bassin du Rhin. Nous n'avons pas retenu ce scénario car ce type de bateau ne peut pas traverser Paris plus de 100 jours par an. Et donc, dans des logiques de transport fluvial et de logistique, ils n'avaient pas d'intérêt économique. On a, par contre, étudié un scénario 5, qui lui est un scénario de mise au gabarit de 4 000 tonnes, c'est-à-dire une cohérence d'itinéraire de l'ensemble de la Seine amont ; le reste de la Seine amont, jusqu'à l'Ecluse de la Grande Bosse, actuellement, permet le trafic jusqu'à 4 000 tonnes. Et les bateaux que l'on utilise dans ce cas-là, ce sont des convois poussés, donc des convois avec deux barges ; la possibilité alors d'enlever une barge avant Paris et d'en remettre une autre après le passage à Paris. Son coût est estimé à 305 millions d'euros et les prévisions de trafics, c'est à peu près 6 milliards à ceux du scénario 3. Quels sont les aménagements nécessaires ? Comme pour le scénario 3, la création d'un nouveau canal à grand gabarit. Par contre, nous avons deux autres aménagements supplémentaires : c'est la coupure d'une boucle à Grisy-sur-Seine, et également, la création d'un nouveau canal de dérivation avec une écluse entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine. Les bateaux de 180 mètres ne pouvant pas passer à travers les différents méandres existants entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine. Quels sont les impacts résiduels des scénarios, au stade actuel des études ? Au niveau environnemental, nous avons bien évidemment des emprises résiduelles de ces différents scénarios sur des zones à enjeux environnementaux exceptionnels. Il faudra donc envisager des mesures de compensation pour contrebalancer ces impacts résiduels. Au niveau hydraulique. En période de basses eaux à l'étiage,

les différents scénarios n'amènent pas d'abaissement de la ligne d'eau. En période de moyennes eaux, on a une diminution résiduelle de la ligne d'eau sur le bief entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Jaulnes. Mais nous avons également, via la mise en place d'une gestion modifiée de nos barrages, un rehaussement possible de la ligne d'eau entre Vezoult... au niveau des biefs de Vezoult et de Jaulnes, ce qui permettrait une alimentation plus intéressante et favorable de la nappe et des milieux humides sur ce secteur. En période de crue, on assure le maintien des conditions d'inondation du lit majeur en termes de fréquence, de surface et de durée. Enfin, vis-à-vis du projet de Seine Grands Lacs, la neutralité hydraulique est atteinte, une étude a vérifié ce point et est disponible sur le site Internet du débat. La voie d'eau, c'est un mode de transport écoresponsable. Son atout, c'est la forte contenance des bateaux, ce qui permet de transporter plus de marchandises en consommant moins de pétrole et en émettant moins de CO₂ : une péniche de 2 500 tonnes, c'est 63 wagons, 125 camions. Donc, selon les scénarios, il y aurait une économie de 20 à 27 000 camions sur les routes chaque année et de 3 à 4 700 tonnes de CO₂ par an émis en moins. Nous avons donc, suite à l'étude approfondie de ces quatre scénarios, établi différents indicateurs qui permettent de faire une comparaison des scénarios. On a des indicateurs liés aux trafics, trafics vrac, trafics conteneurs, aux horizons 2020-2050. On remarque qu'il y a une réelle différence qui se crée entre les scénarios 1 et 2 et les scénarios 3 et 5. On a également différents indicateurs au niveau environnemental, avec le nombre d'hectares infectés par les différentes emprises du projet sur des zones à enjeu environnemental exceptionnel, entre 9 et 11 hectares. Le linéaire de berges impactées également : on a 34 berges de Seine naturelle, on est sur des impacts qui vont entre 10 et 13 kilomètres. Le nombre de camions évités par an, les tonnes de CO₂, les coûts, et puis, également les indicateurs socio-économiques : le TRI, c'est-à-dire le Taux de Rendement Interne du projet et la VAN, la Valeur Actualisée Nette qui permet en fait de définir les coûts et bénéfices du projet pour la société. Si l'on compare l'ensemble de ces indicateurs, VNF a réalisé ce travail et considère que le scénario préférentiel serait le scénario 3. Pour terminer, quel financement pour le projet ? Actuellement les études, tout l'ensemble des études qui ont été réalisées pour présenter ce projet en débat public ont été financées par les Régions Ile-de-France, Champagne-Ardenne, le Département de l'Aube, la ville de Nogent et ainsi que la CCI de Troyes-Aube. Le financement du projet, s'il devait se poursuivre, sera défini au stade de l'avant-projet via des co-financements possibles avec les collectivités et l'Europe. Enfin, le calendrier prévisionnel. La fin du débat public, début 2012, avec une décision de VNF aux alentours de la fin du premier semestre 2012 sur les suites à donner à son projet. Si le projet devait être poursuivi, des études techniques et des enquêtes publiques à mener d'ici 2015 pour des travaux entre 2015 et 2019, afin de mettre en service au cours de l'année 2019. Merci de votre attention.

Patrick LEGRAND

Merci ! Moi, j'ai bien conscience que cela fait une avalanche d'informations. Je vous rappelle deux choses. D'une part, qu'il y a un dossier du maître d'ouvrage qui est sur Internet et à disposition, il y en a des exemplaires papiers, comme d'ailleurs du dossier qui touche les systèmes de régulation des inondations de La Bassée. Et puis que, le deuxième point, c'est que parmi les questions il est évident qu'il peut y avoir quelques questions de précision, tout ce qui est dans le dossier n'a pas été dit. Mesdames, messieurs, maintenant commence l'exercice le plus intéressant au fond. Merci tout de même ! Le plus fantastiquement intéressant, c'est la discussion et les questions. Deux hôtesse qui sont de chaque côté, tout doit être pris au micro sinon cela disparaît. J'ai une... Donc, une deuxième

question et une troisième question. Monsieur devant, en rouge. Ah... ! Oui, s'il vous plaît, Monsieur en rouge.

Jean-Claude JEGOUDEZ

Oui, bonjour ! Monsieur Jegoudez, Maire de Grisy-sur-Seine. Je pense que vous vous souvenez de moi je vous ai déjà fait une interpellation à la réunion, disons de Bray, qui était plus spécialement réservée, disons pour les crues. Mais bon, j'avais posé une petite question insidieuse à Monsieur Airaud, insidieuse à peine. Donc, je vais quand même renouveler ma question parce que, dans le rapport qui a été fait, effectivement, les questions sont d'ailleurs là, je vous remercie, elles sont retransmises sur le site d'une manière impeccable et disons d'une manière très précise. Simplement dans ce que je vous soumettais, Grisy dans le parcours numéro 5 est une vraie catastrophe. Donc, j'ai soumis ce parcours, disons à mes administrés au conseil municipal et qui n'en revenaient pas, il faut savoir que la Seine d'un côté juxtapose la réserve naturelle, et de l'autre côté, donc sur notre territoire, on trouve d'ailleurs des espèces qui ne sont pas dans la réserve naturelle, mais qui sont intéressantes pour celle-ci, il faut quand même le savoir ; et le tracé numéro 5 où il passerait, amputerait de 50 % la partie boisée côté village. Cela veut dire que... Vous voyez ce que cela fait dans un petit village qui est le nôtre, un petit village qui n'a rien pour lui au point de vue commerce et activité. Les seules activités qu'il peut y avoir, c'est notre plage où un certain nombre de générations sont venues s'y baigner et s'y reposer, où beaucoup de villages voisins viennent. Et dans ce projet, elle disparaît complètement. Donc, je renouvelle la question que je vous avais posée à l'époque : dans un sens vous nous disiez que vous alliez respecter les méandres de la Seine, je l'ai pris pour argent comptant, et dans le petit rapport qui a été fait, vous laissez entendre qu'on ne ferme pas du tout la porte à tous les autres projets. Donc, je pense que là, pour moi, il y a une contradiction. Je voudrais que vous m'éclairiez sur ce sujet.

Patrick LEGRAND

Merci ! Messieurs, s'il y avait un bout de carte à nous mettre sous l'œil...

Hugues LACOURT

Juste une petite réponse de...

Patrick LEGRAND

Attention ! Il faut parler devant le micro.

Hugues LACOURT

Je redonnerai la parole à Benjamin Airaud. Mais de façon générale, on a tenu à présenter plusieurs scénarios au débat public. Vous voyez qu'il y a quand même un écart considérable entre le scénario 1 et le scénario 5, ne serait-ce qu'en termes de coût puisqu'il y a un facteur quatre, en fait, entre le

coût du scénario 1 et celui du scénario 5. Vous avez vu la logique des différents scénarios, c'est qu'on pousse de plus en plus loin vers l'amont la taille du bateau, ce qu'on appelle le bateau projet, c'est-à-dire le gabarit, qu'on essaie de monter jusqu'à Nogent. Donc, comme il a été dit, on a fait l'exercice pour bien décrire la plage des scénarios possibles, et puis, ensuite, on dit qu'il y a un scénario qui paraît préférentiel, en termes d'intérêt socio-économique notamment. Mais, on a bien étudié chacun des scénarios en détail, y compris le scénario 5 qui est le plus ambitieux et celui qui a le plus grand impact effectivement sur le milieu.

Benjamin AIRAUD

Donc, je me rappelle très bien de votre question à la réunion de Bray. Effectivement, on l'avait déjà dit à Bray d'ailleurs, les trois premiers scénarios n'amènent pas de coupure de méandre. Il est vrai que pour le scénario 5, le passage des deux courbes de Grisy-sur-Seine n'est pas possible pour des bateaux de 180 mètres. L'enchaînement des maillons est trop faible pour permettre le passage de bateaux de 180 mètres. Donc, sur ce secteur-là, au moment des scénarios bruts, ce qu'on rappelait tout à l'heure, dans la première version de nos scénarios, nous avons deux possibilités : soit passer au Sud, donc au travers du territoire de Grisy-sur-Seine, soit passer plus au Nord, et dans ce cas-là, on traversait le territoire de la réserve naturelle. En faisant une comparaison sur les aspects environnementaux, on a retenu la solution passant par le Sud qui est celle, malheureusement, qui impacte votre territoire de commune. Pour l'instant, c'est le tracé qui a été retenu et voilà la justification qui a été utilisée.

Patrick LEGRAND

Vous avez sûrement quelque chose à rajouter, Monsieur ? Non, mais... Attendez ! Il me faut un micro, s'il vous plaît ! Allez-y !

Jean-Claude JEGOUDEZ

J'attendais la suite parce que l'autre fois vous étiez pour moi un petit peu plus arrangeant, vous m'aviez laissé entendre que le projet numéro 5 ne serait pas retenu et que le scénario numéro... de 2 500 tonnes était celui qui avait les préférences. Et là, je vous sens plus sur votre réserve, ce soir, que vous ne l'étiez l'autre fois. L'autre fois, vous aviez laissé entendre plus d'espoir, disons au point de vue trajet, et j'ai du mal à comprendre. D'autant plus que, dans les bilans de scénarios que vous présentez, entre le scénario numéro 3 et le scénario numéro 5, je ne vois aucune différence au point de vue avantage : ni sur le trafic de vrac ni sur les conteneurs, ni sur les camions évités, ni sur les tonnes de CO₂. Par contre, il y a 70 millions de moins de dépenses. Et donc, je voudrais savoir quel est l'intérêt, vous voyez, entre ces deux ? Vu ces différences qui n'existent pas, à part le coût supérieur. Mais si vous pourriez me dire un petit mot quand même sur ce que vous avez laissé entendre l'autre fois.

Patrick LEGRAND

Merci ! Allez-y...

Benjamin AIRAUD

Donc, ce qu'on a dit dans la présentation et ce qu'on répète ce soir, c'est que le scénario préférentiel, d'après VNF, est le scénario 3. Cela, on le répète. Après, effectivement, on a étudié plusieurs scénarios avec des objectifs qui ont été définis. Donc, le scénario 5 a été étudié dans un objectif de faire une cohérence d'itinéraire totale sur la Seine amont. On l'a étudié, on a essayé de rendre le tracé le moins impactant possible. Et là, s'il reste des impacts résiduels comme on l'a dit, après, on confirme ce qu'on aurait pu dire l'autre jour, c'est que, d'après notre analyse comparatif des différents indicateurs qu'on a pu fixer au niveau socio-économique, financier, technique et environnemental, le scénario 3 paraît le plus avantageux.

Patrick LEGRAND

Merci, c'est... Vous voyez cela, il faut surveiller. Oui, allez, continuez ! Allez-y !

Jean-Baptiste MAILLARD

Juste pour compléter. C'est effectivement, on livre au débat public les cinq scénarios que VNF a étudié, mais on a bien... Benjamin l'a bien dit, Benjamin Airaud a bien dit, il s'agit bien pour VNF de privilégier un scénario. Mais on livre au débat public l'ensemble des études qu'on a réalisées, et notamment le scénario 5 qui est effectivement très impactant.

Patrick LEGRAND

Oui, j'ai entendu une question, là... Qui prendra la décision ? Mais normalement, il faut avoir le micro. Qui prendra la décision ? Allez-y, répondez !

Hugues LACOURT

Donc, la décision est de... Il y a d'abord une première étape qui consiste à définir quelle suite on donne aux projets après le débat public. Donc, dans les cinq mois qui suivent la fin du débat public, c'est-à-dire d'ici juillet 2012, le maître d'ouvrage prend une décision de poursuivre ou d'abandonner le projet. Alors, en pratique, qui prend la décision ? Donc, c'est le Conseil d'administration de l'établissement public Voies Navigables de France. Etant précisé que c'est un établissement public de l'Etat, donc qui est sous ce qu'on appelle « tutelle ». C'est un terme, enfin, c'est le terme qu'on emploie, donc on dépend notamment du Ministère de l'Ecologie. Donc, la décision sera formellement prise par le conseil d'administration de VNF, mais après, évidemment, concertation avec le ministère de tutelle.

Patrick LEGRAND

Merci. Cela répond à votre question, Madame ? Ah, Madame ne m'écoute pas ! Bravo ! Cela répond à votre question ? Attendez, prenez le micro ! D'ailleurs, le micro, c'est comme la glace, il faut le mettre là.

Intervenante

En partie, oui.

Patrick LEGRAND

En partie, oui. Merci ! Je vais à monsieur devant, là ! Monsieur belles barbes blanches...

Jean-Paul FENOT

Oui, bonsoir ! Je suis Jean-Paul Fenot, je suis adjoint au maire. Moi, je voulais...

Patrick LEGRAND

Adjoint au maire de... ?

Jean-Paul FENOT

Adjoint au Maire de Gouaix. Je voulais déjà approuver tout à fait Jean-Claude Jegoudez, parce que je suis moi-même un usager de la plage de Grisy. Et effectivement, le scénario 5, c'est une catastrophe. En un mot, je voudrais vous interroger sur la confluence de la Noue d'Hermé qui est impactée par le déplacement, par la nouvelle écluse à Jaulnes. Je suis aussi représentant de ma commune au niveau de l'aménagement de la Vallée de la Seine, et vous savez que cette noue nous sert à évacuer les crues quand elles se produisent. Donc, est-ce que le fait de déplacer sa confluence risque d'avoir un impact et retarder l'évacuation des crues quand elles se produisent ?

Patrick LEGRAND

Merci. Monsieur.

Benjamin AIRAUD

Donc, on l'a dit tout à l'heure pour analyser les impacts du projet et les impacts potentiels du projet sur les crues, on a mis en place un modèle hydraulique. Et donc, dans ce modèle hydraulique, on a cartographié la Seine et le territoire ainsi que les principales noues du secteur, dont la Noue d'Hermé. Je vais passer la parole à Monsieur Pierre Rigaudière de chez SAFEGE qui a réalisé ce modèle et qui pourra vous répondre précisément sur cette question. Merci.

Pierre RIGAUDIERE

Oui. Bonsoir ! Donc, Pierre Rigaudière du bureau d'études SAFEGE. Donc, j'avoue que je ne saisis pas bien l'emplacement géographique dont on parle. La confluence de la Noue d'Hermé au niveau de Gouaix, pour moi, elle arrive un peu plus à l'aval. Enfin, si on pouvait peut-être montrer sur une carte le point exact. Si on pouvait avoir une carte générale...

Patrick LEGRAND

Mais, il me semble que vous avez les cartes. Alors, puisqu'elles sont ici, autant les rentrer, on risque d'en avoir besoin souvent. Donc, gardez-la sous la main. Alors, montrez-nous où c'est, la Noue d'Hermé et le confluent, elle n'y est pas, aie, aie, aie, cela c'est très dangereux, les trucs qui

disparaissent des cartes disparaissent aussi du raisonnement. Vous n'avez pas une carte plus précise ? Messieurs.

Benjamin AIRAUD

Si, enfin, il faudrait la carte sur l'écluse de Jaulnes, je pense.

Patrick LEGRAND

Tout simplement, dans le dossier, il y a des cartes qui vont bien mais...

Pierre RIGAUDIERE

Oui, donc, je resitue mieux, excusez-moi ! En fait, cela c'est un... on peut dire que c'est vraiment un point de détail qui n'a pas été intégré à ce stade dans le modèle hydraulique qui est peut être un petit peu plus global. Mais, c'est une question bien évidemment qui est intéressante et qu'on va noter, mais j'aurai un petit peu de mal, j'avoue à y répondre ce soir, parce que cela n'est pas un axe hydraulique, je dirais, qui a été intégré en tant que tel dans notre modèle.

Patrick LEGRAND

Monsieur veut bien l'Esquimau, vous pouvez lui rendre mais...

Jean-Paul FENOT

Soyons clair, il ne s'agit pas d'un piège. Simplement, déjà, il aurait fallu sur une carte, à partir du scénario, nous proposer un tracé précis de cette confluence, et puis, d'autre part, essayer de réfléchir à ce que cela allait pouvoir changer pour drainer l'eau, peut-être pas effectivement sur Gouaix tout à fait, mais enfin dans la partie qui touche quand même notre commune et savoir si cela allait avoir une influence sensible ou pas... De combien de mètre allait changer... l'endroit de confluence allait se faire comment, il n'y a aucune précision. A la page 61 là, je vois mon voisin a ouvert cela et on voit qu'il y a une modification, mais ... la photo est assez floue et cela ne permet pas de se faire une idée de ce qui se passe. Voilà c'est pour cela, c'est une précision, ce n'est pas un piège.

Pierre RIGAUDIERE

Non, non, mais, je pense qu'effectivement, il s'agit d'une question très précise sur un endroit très précis du réseau hydrographique secondaire, et c'est vrai que là, on est quand même dans le cadre des études d'opportunité, on n'a pas pu absolument faire des zooms sur tous les points de détail. Mais bien évidemment, à partir du moment où on devrait passer en phase projet, cela c'est tout à fait le genre de question qui, micro secteur par micro secteur et au cas par cas, sera étudié complètement en détail. S'il y a une digue ou un canal ou une portion d'écluse qui vient intercepter le réseau hydrographique naturel et même un axe secondaire, il est bien clair que ce réseau hydrographique doit être rétabli. Donc, dans le cadre de cette étude d'opportunité très amont, on n'a pas quantifié les impacts hydrauliques de cette interception de la noue, mais au cas où on passerait en phase projet, c'est forcément un point qu'on serait amené à étudier en détail. Voilà !

Patrick LEGRAND

Monsieur, je suppose que vous avez envie de... Non ? Enfin, là vous avez mis le doigt dessus.

Jean-Paul FENOT

C'est dommage, parce que cette carte-là, si elle était un peu plus précise, on pourrait essayer de préciser un petit peu l'endroit où cela risque de se produire, et si en amont, en cas de crue, on aura le même effet de vidange que celui qui existe actuellement. C'est la question que je pose. Ceci étant, effectivement, c'est un point de détail, à partir du moment où on exclut le scénario 5, tout va bien.

Patrick LEGRAND

Merci. Merci, j'ai monsieur toujours sur mon aile droite, et puis ensuite, là-bas au fond, puis à vous monsieur.

Léopold SARTEAU

Merci. Léopold Sarreau, le Président de la Fédération de Seine-et-Marne pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques et également Président de la Commission des milieux naturels aquatiques du bassin Seine Normandie. Donc, c'est effectivement un sujet que je connais bien et que j'ai particulièrement à cœur. Je ne suis pas là pour vous parler de pêche mais vous parler environnement. Premier point, il est incontestable que le transport par eau ait aussi, au plan économique, quelque chose qui est relativement écologique et qui mérite que l'on s'y intéresse, là, j'en suis bien d'accord. Le problème, c'est ensuite, celui de l'équilibre. C'est-à-dire que le gain écologique que l'on peut avoir à travers un transport par eau ne doit pas être neutralisé, et je dirais même au contraire, aggraver les problèmes d'écologie générale. Tout à l'heure, vous avez listé les enjeux environnementaux, j'ai bien noté la réserve naturelle de La Bassée, j'en suis d'accord, les sites Natura 2000, les enjeux qui sont le fonctionnement hydraulique d'expansion des crues de la Seine, c'est effectivement très important, et c'est là, qu'on a entre guillemets parce que je ne donne pas la réponse de télescopage avec l'autre projet. Mais, vous avez oublié de citer l'enjeu des milieux aquatiques, et je pense que c'est quand même particulièrement intéressant. Ce n'est pas parce que la Seine, Petite Seine comme on l'appelle là est ce qu'on appelle un milieu profondément modifié, j'en suis d'accord, qui n'a pas une qualité et une fonctionnalité extrêmement importante sur tout le secteur. La richesse de La Bassée, ce qui était son passé aussi, c'est-à-dire, sa zone d'expansion des crues et de façon naturelle est totalement liée à la Seine et au fait qu'il y a toute cette zone de méandre. A une époque où justement on fait réétudier l'hydro morphologie de l'ensemble des cours d'eau, ainsi que leur continuité, mais on est sur quelque chose qui est une voie navigable, c'est donc différent, j'en suis pleinement conscient. Mais néanmoins, toute la qualité du secteur est liée à sa morphologie et à ses méandres. Or, nous avons une expérience vivante qui est celle de la transformation de la Seine sur l'autre secteur qui va se trouver, lui, en aval de Bray-sur-Seine pour savoir ce que cela peut produire lorsqu'on transforme en chenal. Alors, je sais que le projet que vous présentez là, je ne parle pas du scénario 5, vous savez, je suis un vieux de la vieille, je sais que c'est pour effrayer et dire : « oh là là on n'aura que le scénario 3 ». C'est une stratégie, c'est normal. Mais, il faut quand même savoir qu'on a eu des modifications considérables à partir du moment où on a chenalisé de cette façon en grand gabarit ce secteur, et nous risquons d'avoir également les mêmes conséquences. Or, on est très riche au niveau de la faune piscicole, on est très riche au niveau des

habitats et de la flore aquatique, grâce justement à tous ses méandres, or, les opérations que l'on peut prévoir, à savoir du remodelage, parce qu'il y a des mots doux que l'on emploie à la place de mots un petit peu plus rudes. Lorsqu'on est effectivement obligé de raboter, pour que les péniches de grand gabarit puissent se passer, on va profondément transformer. On va transformer également les berges, c'est une nécessité absolue. Or, nous savons ce que donne actuellement les berges que nous avons sur la partie en grand gabarit actuel, c'est-à-dire que c'est quelque chose qui est devenu nul ou plus aucun poisson ne se reproduit ou plus rien ne vit. Or, je pense qu'il ne faut absolument pas revoir la même chose. Alors, je ne parlerai pas du canal de Villiers puisque c'est un canal, c'est un milieu artificiel. Effectivement, on peut, et cela semble tout à fait logique le réaménager pour permettre un passage à 1 000 tonnes. Mais, je pense, enfin c'est mon opinion propre et je ne parle pas en tant que représentant de pêcheurs, je pense en qualité de personne qui se penche sur l'écologie des cours d'eau, je pense qu'on n'a pas le droit de détruire ce qui est encore le dernier lieu sauvage et précieux avant de parvenir à l'estuaire de la Seine.

(Applaudissements)

Patrick LEGRAND

Merci. Alors, qu'est-ce que cela vous inspire ce genre de discours large ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, effectivement, c'est des... enfin, on a dit d'emblée qu'on avait conscience de l'importance des enjeux. Donc, le projet qu'on propose, les différents scénarios qu'on propose au débat public ce n'est pas le projet des années 80. Alors, je crois qu'on a une image du tracé qui avait été envisagée dans les années 80 par rapport aux tracés actuels. Effectivement, les tracés qui sont envisagés ici ont été optimisés progressivement et de façon itérative pour éviter d'abord les impacts et essayer de les minimiser. Et les résultats, c'est que cela donne des tracés plus sinueux que ce qui avait été envisagé dans les années 80. Donc, on a alors... Effectivement, après, il y a les contraintes de navigation, mais ce n'est pas une autoroute qu'on trace. C'est... Voilà ! Je ne sais pas si on arrive à superposer les deux tracés... Non ! Voilà, il y a une des diapositives qui permet de comparer le tracé envisagé dans les années 80 en amont de la Grande Bosse avec un des tracés des scénarios. Donc, de toute façon... Le premier point, c'est qu'on a conscience de l'importance des enjeux. Ensuite, la réglementation nous impose que s'il y a des impacts, il faut compenser ces impacts. Donc, de toute façon, le projet n'est réalisable que si on arrive à compenser les impacts. Ce qu'on peut dire au stade actuel, c'est qu'on a vérifié que la plupart des impacts, donc au stade des études d'opportunité, à un stade quand même assez en amont et pas fouillé dans le détail qu'il faudrait faire ensuite si le projet se poursuit, on a vérifié que les principaux impacts et notamment l'impact hydraulique peuvent être compensés. C'est-à-dire qu'on arrive en termes d'impacts hydrauliques à réduire dans les limites du modèle hydraulique qui est utilisé. Tout à l'heure, il a été dit qu'évidemment la maille du modèle hydraulique, elle n'est pas infinie, c'est un modèle. Avec ces précautions de langage, on arrive à compenser les principaux enjeux hydrauliques. Et effectivement, la plupart des enjeux écologiques, il y a la biodiversité, sont eux-mêmes liés à cet enjeu hydraulique, puisqu'il s'agit en fait de reproduire le régime des eaux en période de crue, en période moyenne et en période d'étiage à peu près sur l'étendue du territoire et surtout en aval. Donc, c'est cela la contrainte qu'on s'est donné, enfin qui nous a été donnée de toute façon sur l'ensemble des scénarios dès la conception des scénarios. Donc, on a conscience des enjeux, de leur importance, et effectivement, on sait très bien que le projet n'est réalisable que si les enjeux peuvent être... si les impacts, après avoir été évités le plus

possible, et puis, limités le plus possible, les impacts résiduels, de toute façon, il faut les compenser. Donc, ce qu'on dit actuellement ce soir, ce qu'on peut dire, c'est que dans l'état des études qui est préliminaire, on peut dire qu'on arrive à compenser les impacts. Mais, j'ajoute tout de suite que la localisation précise des impacts, elle dépendra de la localisation précise, d'abord du scénario retenu, et puis, du tracé précis qui devra être affiné progressivement. Donc, c'est une première vérification a priori qui est nécessaire. Si d'emblée, on s'était dit : de toute façon, il n'y a aucun scénario qui passe parce que les impacts, ils sont trop importants, mais ils ne peuvent pas être compensés, on aurait arrêté là le projet, c'est d'ailleurs un peu ce qui s'est passé dans les années 80. On n'a pas donné suite au projet, parce qu'on considérait que les impacts environnementaux, encore une fois pour un projet beaucoup plus rectiligne, étaient trop importants pour donner suite. Donc, c'est pour cela qu'on a pris l'approche inverse.

Patrick LEGRAND

S'il vous plaît ! Attendez, attendez, il faut reprendre le... prenez donc la glace.

Léopold SARTEAU

Merci. Ce qu'il ne faut pas oublier et perdre de vue, j'imagine que vous ne perdez pas de vue quand même, je ne veux pas vous faire un procès d'attention... nous nous connaissons, voilà ! C'est, il y a enjeux DCE 2015, 2015, 2021, mais y compris pour les masses d'eau fortement...

Patrick LEGRAND

Vous avez dit DCE ?

Léopold SARTEAU

DCE !

Patrick LEGRAND

Pour les autres, c'est quoi DCE ?

Léopold SARTEAU

Directive-cadre européenne sur l'eau. Voilà, c'est cela ! Non, mais c'est quand même extrêmement important. Et il y a un autre point de vue que j'exprime, mais je crois qu'il peut être exprimé par beaucoup de personnes. C'est celui du passé que je qualifie un passif. Mais, je ne fais pas non plus un procès d'intention, et vous connaissez bien la problématique, c'est-à-dire qu'on a parlé dans le passé de compensation, de mesures compensatoires. J'entends compensatoire au sens environnemental, bien sûr. Et comme sœur Anne, personne n'a rien vu venir. Vous voyez ? Alors, comment voulez-vous qu'il n'y ait pas une crise de confiance ?

Patrick LEGRAND

Merci. Merci, merci. Monsieur le Maire, vous êtes autorisé à prendre le micro, Monsieur le Maire de Nogent à partir du moment où c'est dans le même champ.

Gérard ANCELIN

Dans le même champ et je dois vous quitter à 20 heures, j'ai un conseil municipal à 20 heures 30. Donc, Gérard Ancelin, ancien Président de la Fédération pêche de l'Aube, ancien administrateur de l'Union Nationale des Fédérations de Pêche de France, et accessoirement, Maire de Nogent-sur-Seine. Donc là, pour répondre à mon ami Léopold et le rassurer, je voudrais lui dire qu'effectivement, on ne fait plus une mise à grand gabarit comme on les faisait en 1980 et qu'il y a un retour d'expérience et qu'il faut bénéficier de ce retour d'expérience. A Nogent, une boucle a été rescindée vers les années 1960 et on va profiter de cette mise à grand gabarit pour que cette boucle qui n'a pas été busée le soit aujourd'hui pour qu'elle retrouve une certaine vie. Alors, ensuite, effectivement, ce sera un impact sur la faune et la flore. Mais quand on voit ce que sont devenus les casiers du futur canal à grand gabarit, les casiers que vous avez qualifiés de SEDA et dans quel état ils sont aujourd'hui au niveau qualité naturelle, je pense que la nature est très forte et que si on l'aide un peu, elle reprend vite ses droits. Ce qui a été beaucoup plus gênant pour la vie piscicole dans notre rivière qui est la Seine, et cela n'a jamais été dit à sa juste valeur, c'est la réalisation des Grands Lacs. Et il passe la même quantité d'eau qu'avant dans la Seine, mais elle ne passe plus dans la même façon et aux mêmes époques. Et c'est vrai que cela a eu un impact fort, par exemple, sur la reproduction du brochet, qui se reproduit dans les lits majeurs et pas dans le lit mineur. Donc, bien sûr, il faudra faire attention à la Noue d'Hermé pour ce qu'elle fait au niveau de l'évacuation des eaux de crue, mais aussi pour toutes les autres noues pour qu'elles restent en communication avec le lit mineur, pour qu'elles continuent à jouer leur rôle sur le plan biologique. Donc, le scénario 3 en tant qu'usager de la Seine, Maire de Nogent mais aussi... je ne nie pas mes racines de président de fédération de pêche, le scénario 3 nous paraît le plus raisonnable à tout point de vue. Je vais être obligé de vous quitter, excusez-moi !

Patrick LEGRAND

Merci.

Gérard ANCELIN

Donc, je suis resté dans le champ de l'intervention Monsieur Sarteau.

Patrick LEGRAND

A peu près ! Mais vous oubliez que du projet, il faut encore parler au conditionnel Monsieur le Maire. Rien n'est décidé. Le conditionnel est un mode à réhabiliter. Merci en tout cas ! Sur cette question, à la fois du passif et puis de... vous avez sûrement des choses à dire, et puis, peut-être qu'Amélie Astruc du Seine Grands Lacs aura quelque chose à dire aussi pour aller plus loin, puis après, on viendra à la succession normale, pardonnez-moi !

Jean-Baptiste MAILLARD

Sur le passé et les erreurs du passé que vous appelez le passif, oui, je le reconnais, effectivement, ce qu'on a fait en aval de la Grande Bosse, c'est ce qu'il ne faut pas faire, et c'est ce qu'on ne fera pas.

Alors, là-dessus deux choses : la réglementation a quand même beaucoup changé, et donc, elle impose notamment des mesures de suivi, des mesures compensatoires. Et donc là, je peux prendre l'engagement du maître d'ouvrage que si le projet se poursuit, on continuera à concerter avec les acteurs concernés du territoire, comme on l'a fait avant le débat public. Et bien évidemment, on mettra en place une instance de concertation pour suivre déjà pour... au moment du projet pour définir les mesures compensatoires, et ensuite, pour les suivre, et suivre notamment leur effectivité, leur efficacité. Donc cela, c'est un engagement que je prends en nom du maître d'ouvrage. Et si le projet se fait, il y aura donc une concertation pour définir les mesures compensatoires, et une fois qu'elles auront été définies, pour les mettre en œuvre et pour vérifier leur efficacité. Donc, cela c'est quand même une grosse différence par rapport à ce qui a pu être fait à la fin des années 70. L'autre différence. Alors, cela c'est plus palpable, mais c'est que la culture a quand même changé. Enfin, il y a quelque chose qui est un peu symbolique, c'est que le ministre qui était le Ministère de l'équipement et des transports, s'appelle maintenant Ministère de l'écologie, il y a un changement de conception, c'est-à-dire qu'on intègre les enjeux environnementaux, chaque fois qu'on conçoit une infrastructure linéaire ou ponctuelle. Là, c'est plus palpable. Mais ce qui est important, c'est qu'encore une fois, on a conscience des enjeux. Tout à l'heure, il a été évoqué des compétences. On sait qu'on n'a pas toutes les compétences. Donc, on s'entoure des compétences nécessaires, et notamment, on s'entoure des compétences des acteurs du territoire, qui, comme déjà les certaines questions l'ont montré, ils connaissent très bien leur territoire. Donc, ces mesures compensatoires, il faut les définir ensemble, et puis, il faut vérifier qu'elles fonctionnent ensemble, quitte à les corriger ou à les améliorer au cours du temps.

Patrick LEGRAND

Merci. Un acte de contrition suivi d'un engagement, c'est assez rare. Il faudra le suivre celui-là.

Jean-Baptiste MAILLARD

VNF n'existe que depuis 1991.

Patrick LEGRAND

Retenue! Bravo, merci! Benjamin Airaud, vous avez, me semble-t-il, quelques choses à rajouter ? Et ensuite...

Benjamin AIRAUD

Je voulais compléter un peu, oui, sur... Donc, effectivement, dans la présentation, on n'a pas cité l'enjeu milieu aquatique. Les études ont bien pris en compte les aspects milieu aquatique, et notamment, les inventaires faune, flore, on n'a pas mal regardé notamment les potentialités de frais sur le secteur au niveau de la Seine. Puis, après, effectivement, les inventaires au niveau faune piscicole sont pour l'instant insuffisants pour aller jusqu'à une étude d'impact. Il faut bien se rappeler que l'objectif actuel, c'était de définir plusieurs scénarios, leurs caractéristiques techniques, et donc, leurs différentes potentialités de trafic. Et donc, effectivement, la faune piscicole est a priori un dénominateur commun pour tous ces scénarios. Ce n'est pas cela qui crée la différence entre l'impact de tel ou tel projet. Bien évidemment, si le projet devait se poursuivre et si un scénario devait être retenu, les inventaires seraient complétés au niveau de la faune piscicole. Au niveau des

berges, vous citez le cas des berges de la mise à grand gabarit précédente. Dans le cadre du projet, on envisage effectivement des réaménagements de berges, comme on va venir rogner sur certains secteurs. Les techniques végétales seront utilisées en priorité. On n'utilisera pas ou uniquement aux abords des écluses ou sur certaines parties très contraintes du canal, notamment au niveau de l'arrivée vers Nogent avec la ligne SNCF, on n'utilisera pas, si le projet devrait se faire, de palplanches sur des secteurs qui sont actuellement naturels. Je pense notamment aux berges sur les biefs de Jaulnes et de Vezoult. Ensuite, sur la prise en compte... Pour finir sur la prise en compte des milieux aquatiques de la faune piscicole, on a commencé à travailler avec le programme de recherche, le PIREN-Seine et on leur a déjà fourni l'ensemble de nos études. Et l'objectif est, si jamais... donc PIREN-Seine, c'est un Programme Interdisciplinaire de Recherche sur l'Environnement au Niveau de la Seine. Donc, si le projet devait se poursuivre, l'objectif c'est qu'on s'associe avec eux pour étudier notamment les potentialités du secteur pour la vie piscicole.

Patrick LEGRAND

Merci. Amélie Astruc au nom de Grands Lacs de Seine, s'il vous plaît. Donc, que vous ayez quelques compléments.

Amélie ASTRUC

Oui. C'était juste dommage que Monsieur le Maire ne soit plus là, en fait, parce que je voulais répondre à...

Patrick LEGRAND

Non, mais tout le monde l'a remarqué.

Amélie ASTRUC

Voilà ! Je voulais répondre à son observation, en fait, concernant le fait qu'il a attribué à l'existence des lacs-réservoirs Seine et Aube, l'appauvrissement des milieux et la dégradation de la qualité piscicole, enfin de la faune piscicole. Donc, comme disait Monsieur Sarreau, vous vantiez tout à l'heure la qualité des milieux sur La Bassée Amont, mais je tenais juste à préciser que La Bassée Amont est aussi sous l'influence des lacs-réservoirs Seine et Aube que, bien que les lacs... il est vrai quand même modifié quelque peu le régime naturel des crues, La Bassée Amont est encore naturellement inondable très fréquemment. Les connexions sont maintenues entre lits mineurs et lits majeurs, et je voulais juste vous préciser que pour moi les lacs-réservoirs Seine et Aube ne sont pas responsables de l'appauvrissement de la faune piscicole sur La Bassée à l'aval de Bray-sur-Seine.

Patrick LEGRAND

Merci. Je crois qu'on a un peu fait avancer la question, les questions, et en tout cas, c'était les bienvenues. J'ai quelqu'un au bout du... tout au fond, puis ensuite, vous, puis ensuite, monsieur. Voilà !

Christophe PARISOT

Bonjour !

Patrick LEGRAND

Bonjour !

Christophe PARISOT

Christophe Parisot, Naturaliste. Je rebondis par rapport à l'intervention de Monsieur de la SAFEGE. Alors, on n'arrête pas de nous dire depuis le début des présentations et depuis plusieurs séances qu'il n'y avait pas d'impact hydraulique, et on apprend aujourd'hui qu'au final, on n'a pas étudié parmi les premiers chenaux annexes hydrauliques qui alimentent La Bassée, notamment la réserve naturelle de La Bassée. Donc, je suis assez étonné de savoir qu'on puisse nous dire qu'il n'y a pas d'impact, alors qu'on n'a pas étudié. Cela c'est une première remarque. Je voulais savoir aussi si vous comptiez prendre en compte des services éco systémiques, notamment pour les 12 kilomètres de berges et de ripisylves vont être détruites a priori. Et enfin, qu'est-ce qu'il advient des écluses de Jaulnes et du canal dans le projet étroit ? Puisqu'en fait, ces deux aménagements ont été refaits récemment avec des fonds publics, et qu'aujourd'hui, on va refaire à côté la même chose mais avec aucune idée de la perte de l'investissement qui a déjà été fait sur ces aménagements.

Patrick LEGRAND

Merci. Messieurs ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Peut-être sur le modèle hydraulique, ce qu'on peut dire, je l'ai déjà dit. C'est que c'est un modèle qui a, je crois, 32 points de référence, c'est-à-dire que ce n'est pas un modèle extrêmement fin, on est encore une fois au stade des études d'opportunité. Donc, l'avis de l'autorité environnementale comporte la mention qu'à ce stade très préliminaire d'opportunité, le niveau d'étude est déjà quand même assez relativement avancé et détaillé par rapport à ce qui peut se produire sur d'autres projets. On a un niveau d'étude qui est insuffisant, parce qu'on est en amont, et qui doit être poursuivi. Sur la description du modèle, peut-être qu'il y a un moyen de rentrer plus en détail... Evidemment, tout ce qu'on dit sur la neutralité hydraulique, c'est premier point dans le cadre du modèle hydraulique qui a été mis en œuvre et qui a été calé, enfin, toutes les règles de l'art ont été appliquées. Et puis, deuxièmement, c'est dans les limites d'incertitude du modèle lui-même qui est de l'ordre de quelques centimètres, selon les points de mesure. Effectivement, quand on dit qu'il y a une neutralité hydraulique, c'est avec ses réserves, mais qui sont inévitables à ce stade préliminaire. Est-ce qu'il y a un moyen de décrire plus précisément le modèle ? Alors, j'ai...

Patrick LEGRAND

J'ai l'impression que j'ai vu un micro là. C'est à mon extrême gauche.

Pierre RIGAUDIERE

Oui, alors, juste pour illustrer le propos si on peut avoir la diapo numéro 400, en régime, 400, méthodologie, approche... méthodologie, modèle hydraulique, voilà ! Juste pour montrer un petit peu la densité du réseau hydrographique qui a été étudiée sur ce linéaire qui va donc de Marnay-sur-

Seine jusqu'au barrage de la Grande Bosse, c'est le périmètre modélisé. Donc, de très nombreux axes hydrauliques, il y en a des principaux, il y en a des secondaires. On a essayé de prendre en compte à peu près tout. Mais, on n'a pas forcément pu encore aller tout à fait dans tous les détails qui seraient ceux d'une étude de projet. Ce qu'on peut voir là, c'est la superposition de la carte purement géographique et son réseau hydrographique avec sa transcription, sa retranscription dans le modèle hydraulique. Donc, ce n'est pas non plus tout à fait un modèle très simple. C'est un modèle qui est sans doute encore perfectible au niveau des études de projet, mais qui permet déjà de répondre à un certain nombre de questions. Alors, pas forcément tout à fait encore à toutes les questions, mais encore une fois, si les études se poursuivent, on pourra aller plus loin sur, vraiment, des points de détails.

Patrick LEGRAND

Merci. Monsieur, cela vous satisfait ? S'il vous plaît, oui. Allez-y !

Christophe PARISOT

Non ! Ce n'est pas du tout satisfaisant compte tenu de la sensibilité des milieux naturels duquel on parle, puisque ce sont des milieux naturels inondables. Et on sait qu'il y a des espèces, dans les quelques centimètres dont on nous parle, elles seront loin d'être négligeables, voire sont directement impactantes, notamment dans les réserves naturelles. Et par conséquent, je trouve cela pas du tout sérieux, notamment quand on sait qu'on va toucher une zone humide reconnue avec... au niveau national, avec des enjeux très forts comme des espèces protégées au niveau national avec une réserve nationale au milieu, qu'on ne soit pas capable de dire : « Ah oui ! On est à plus ou moins 5 centimètres et on ne sait pas trop comment cela va circuler ». Puisqu'en fait, la grosse problématique de La Bassée, c'est de savoir comment la nappe circule. Et quant au modèle hydraulique, je dirai aujourd'hui, l'activité des carriers a largement développé les bureaux d'études en hydrogéologie, puisqu'ils sont eux aussi soumis, et je trouve un peu dommage qu'entre les études des Grands Lacs, les études des carriers, et donc, le bureau d'études qui travaille actuellement, il n'y a pas des synergies qui puissent être trouvées pour avoir des réponses un peu plus précises lorsqu'on parle d'enjeux aussi forts.

Patrick LEGRAND

Merci. Merci de ces propositions. Je pense que de votre côté, cela demande probablement quelques réponses. Non ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Alors sur la coordination avec le modèle des Grands Lacs de Seine, cette coordination a été faite ce...

Patrick LEGRAND

Attendez ! Il faut le micro, Monsieur. Merci.

Christophe PARISOT

Je ne parle pas de parler entre vous. Je parle d'avoir les deux modèles hydrauliques. Puisque, là, quand on regarde et quand j'entends 32 points de mesure, je trouve cela ridiculement faible par rapport au réseau de piézomètres qui existe dans cette page.

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, non ! Alors, je me suis mal exprimé. Ce n'est pas des points de mesure, ce sont des points de référence. Mais vous avez vu sur la carte qu'il y a, en fait, beaucoup plus de... le maillage est beaucoup plus fin que le chiffre que je vous ai mentionné.

Patrick LEGRAND

Merci. Vous avez encore... Il y a un point dur, là. Il faut avancer.

Jean-Baptiste MAILLARD

Effectivement, c'est le cœur du sujet. La plupart des enjeux ont une composante hydraulique. Les enjeux de biodiversité, les enjeux de crues, d'eau potable... Effectivement, beaucoup de choses reposent sur le modèle hydraulique.

Pierre RIGAUDIERE

Donc, ce que je tenais quand même à préciser, c'est que notre modèle, comme je l'ai dit tout à l'heure, peut-être encore affiné dans l'avenir sur certains points. Je pense cependant qu'il permet aujourd'hui d'avoir une bonne idée des niveaux d'inondation que l'on peut avoir dans la totalité du lit majeur qui est concerné par les crues. Ce qui va nous intéresser beaucoup pour les milieux naturels, cela va être le devenir et les impacts qu'on va pouvoir avoir sur les crues de courant de période de retour, deux, cinq, voire dix ans. Et je pense que le modèle, tel qu'il a été construit, nous permet aujourd'hui d'être relativement fiable quant à la description des niveaux qu'on peut atteindre tant pour la situation actuelle que pour les diverses situations projet. Et je dirai s'il peut encore manquer quelques axes hydrauliques, cela n'est pas forcément la prise en compte de ces axes-là, qui restent encore des axes un peu secondaires, qui modifieraient de façon drastique dans un secteur donné les conditions d'inondation.

Patrick LEGRAND

Merci. Attendez ! Je pense que... l'os, c'est profond. Monsieur, c'est sur ce sujet-là ? Alors, allons-y, on va... je pense que cela va tourner. Oui, on va tourner sur le premier volet les modèles, et après, on a les affaires des services éco systémiques et ripisylves. Je n'ai pas l'impression, il faut sucer.

Intervenant

Je voudrais rebondir sur ce que vient de dire Christophe Parisot au point de vue écologie et au point de vue environnement, et je suis très inquiet sur les mesures d'impact qui peuvent être étudiées

dans la Seine à grand gabarit, étant donné que sur un problème beaucoup plus faible qui s'est passé l'année dernière lors d'un étiage de la Seine sans qu'aucune information n'ait été signalée au niveau des associations de la réserve naturelle et tous les gens concernés, il faut savoir que deux étangs de la réserve naturelle ont été complètement asséchés lors d'un étiage de la Seine, entraînant la totalité de la destruction de toute la faune qui s'y trouvait. Je pense que Jean-Pierre Petit, le Maire d'Everly et Président de la réserve naturelle ne me contredira pas sur ce sujet, nous avons d'ailleurs à l'époque adressé des vives protestations par écrit. Je ne sais pas si on a eu les réponses souhaitées dans ce sens-là. Donc, j'exprime des plus grandes inquiétudes à grande échelle sur ce qui peut se passer sur La Bassée.

Patrick LEGRAND

Merci. Cela vous laisse pantois, muet ? Il y a manifestement... la question reviendra enfin, c'est comme on jette des 1 000 euros, pof, la question que l'on ne répond pas revient. Mais elle revient, elle peut revenir sous une autre forme. Enfin, là, je... il est presque, me semble-t-il, c'est un problème d'expertise et de coopération sur l'expertise de co-construction de l'expertise, peut-être qu'il y a les moyens d'en sortir en partageant un certain nombre de choses, de méthodes et en faisant travailler les incompetents que vous êtes avec les spécialistes qu'ils sont, par exemple, de temps en temps, les impairs sont meilleurs que les pairs. Attendez, parce que là, je sais le désordre intégral, mon schéma devient une arborescence effrénée. J'ai monsieur exactement qui est le numéro 5 qui passe en numéro 7. Allez-y mais... Pardon ? Ah pardon, oui, excusez-moi ! Je fais une bêtise. Merci. Vous avez des réponses sur les services éco systémiques et les ripisylves... et une question sur Jaulnes, attendez il faut le sucer le truc.

Christophe PARISOT

Je reprends ma glace.

Jean-Baptiste MAILLARD

Est-ce qu'il est possible de répéter la deuxième question ? Excusez-nous, mais on a pris en tête.

Christophe PARISOT

Alors là, je ne vous le demande pas tout de suite, mais en tout cas, ce sera intéressant pour l'étude à venir que vous preniez en compte les services éco systémiques, c'est-à-dire les services rendus par les milieux naturels tels qu'ils sont aujourd'hui, notamment au niveau de la ripisylve, c'est-à-dire toute la forêt qui borde... tous les boisements, qui bordent le cours d'eau. En termes d'épuration naturelle, il y a des choses qui commencent à être très bien connues sur ce domaine-là et de savoir, comme vous avez altéré 12 kilomètres de berges, quel impact cela aura en termes de compensation à mettre en face et quelquefois peut-être de station d'épuration éventuelle pour rendre potable l'eau ? Et la troisième partie mais qui devient la deuxième maintenant, c'était concernant l'écluse de Jaulnes qui était refait, il y a de ça moins de cinq ans et le canal de Beaulieu à Villiers-sur-Seine qui était aussi refait à neuf, d'ailleurs à cette époque, on nous avait parlé qu'on utiliserait des techniques végétales, et au final, cela a été de l'enrochement. Donc, cela rend encore une fois le passif de VFN un peu pas très sérieux. Mais en tout cas, voilà ! Si on double ces ouvrages, il y a de l'argent public d'investi, je ne trouve cela un peu dommage qu'au bout de moins de dix ans, on met ces ouvrages au rébus pour en construire d'autres dits mieux alors qu'à l'époque, pourquoi on n'a pas fait un

1 000 tonnes directement sur le canal de Villiers à Beaulieu. Pourquoi s'est-on contenté d'un 650 tonnes alors qu'on a fait le 1 000 tonnes jusque-là ? Donc, l'ouvrage le plus simple qui était le canal à retravailler, au final, on ne l'a pas retravaillé.

Patrick LEGRAND

Merci.

Christophe PARISOT

... avec, en aparté, par rapport à ce que disait sur ce modèle hydraulique, qui montre quand même qu'il y aurait une baisse de 5 centimètres sur l'ensemble de la réserve naturelle au niveau des crues, ce qui est encore une fois n'est pas négligeable, puisque tous les milieux qui sont sur la réserve dépendent de ces crues.

Patrick LEGRAND

Merci. Monsieur.

Jean-Baptiste MAILLARD

Sur l'aspect infrastructure, je me demande si vous ne faites pas une erreur avec la reconstruction du barrage de Jaulnes, qui a effectivement été reconstruit dans les années 2003-2004. Il ne s'agit pas de l'écluse. Donc, le barrage a été reconstruit et reste en place, il restera, on ne touche pas... Dans le projet actuel, on ne touche pas au barrage proprement dit. Il y a par ailleurs, sur certains scénarios, la nécessité de déplacer et de reconstruire forcément l'écluse de Jaulnes, mais l'investissement qui a eu lieu, il y a quelques années, concernait le barrage non pas l'écluse. Alors après, il peut y avoir, bien évidemment, des travaux de modernisation ou de maintenance sur les écluses pour permettre de remplacer des organes de manœuvre, des ports, et cetera, qui peuvent avoir lieu depuis quelques années, et c'est pour cela qu'on fait, notamment des chômages pour faire ces petits travaux de réparation des écluses. Mais, je pense que les travaux auxquels vous faisiez allusion concernaient le barrage. Voilà ! Sur l'aspect qui a été soulevé tout à l'heure, effectivement, je crois que c'est monsieur qui a rappelé que pendant les travaux du chômage, il y avait des étangs qui avaient été asséchés, effectivement, pour permettre la réalisation des travaux sur les écluses qui a eu lieu à Villiers, Melz et Jaulnes. On a baissé le niveau, donc je ne parle pas de... je parle des travaux sur les écluses, sur le canal, des écluses de Villiers, l'écluse de Jaulnes. Donc, là, on a, effectivement baissé le...

On a baissé le niveau du bief pour faire... pour permettre ces travaux sur les écluses. Donc, effectivement, on a été informé des conséquences qui avaient eu lieu sur les étangs. Après, les travaux ont duré, de mémoire, 4 semaines, 4 ou 6 semaines au maximum. Et donc, derrière, on a remis en eau, et bien évidemment, après, on n'a pas eu dans le détail l'impact sur la destruction des écosystèmes qui avaient eu lieu au niveau des étangs.

Patrick LEGRAND

Bien. Attendez Monsieur, vous savez, cela se perd quand on se passe d'un micro. On y reviendra sans doute sur cette question-là parce que... Je voudrais rendre la parole à monsieur là. Alors, j'avais encore une question, c'est le service rendu par les ripisylves en matière d'épuration. C'est bien cela ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui. Alors, c'était plus une...

Patrick LEGRAND

Enfin, c'était un exemple.

Jean-Baptiste MAILLARD

Voilà ! Donc, on a bien entendu, effectivement, la demande de prise en compte de ce service dans l'évaluation, au-delà du socio-économique, de l'intérêt du projet et de la prise en compte des impacts de toute nature. Donc, cela, on l'a bien entendu. Sur le canal de Beaulieu, le sujet avait déjà été évoqué à la première réunion de débat public. Le canal de Beaulieu n'a jamais été mis au gabarit de 1 000 tonnes, il est actuellement au gabarit de 650 tonnes pouvant être porté de façon dérogatoire temporaire pour certains bateaux à 950 tonnes, mais le gabarit n'a jamais été de 1 000 tonnes. Il y a eu des travaux sur le canal, mais qu'il n'a pas été remis à neuf comme l'expression a été utilisée. Il y a eu des travaux, effectivement, notamment sur les écluses, et ces travaux étaient nécessaires, puisque vous savez qu'il y a encore une panne en janvier, non, en septembre dernier. Les ouvrages sont vétustes. Et donc, quand les ouvrages sont vétustes, il faut les réparer ; pour les réparer, on fait ce qu'on appelle des chômages, c'est-à-dire qu'on vide l'eau avec des précautions, et cetera, mais c'est lié à la vétusté de cette voie fluviale qui, actuellement, est quand même utilisée et fréquentée. Voilà.

Patrick LEGRAND

Merci. Pour l'instant, Benjamin, j'ai l'impression que vous avez envie de compléter.

Benjamin AIRAUD

C'est un peu ce que vient de dire Jean-Baptiste Maillard. C'est que, effectivement, on réalise des investissements, et j'en veux dire : « Heureusement qu'on réalise des investissements », parce que vous avez quand même du trafic sur le secteur. Actuellement, on est sur un trafic au-delà du million de tonnes à l'année, ce qui est important, c'est un des secteurs les plus dynamiques au niveau du transport fluviale sur la Seine Amont, voire sur le bassin de la Seine ; triplement du trafic en 10 ans ; dans le même temps, le bassin de la Seine, c'est plus 26 %. Donc, effectivement, on doit investir pour permettre la continuité du service rendu à l'utilisateur, et notamment, assurer une durée de vie un peu plus longue au canal de Beaulieu. Le canal de Beaulieu, c'est un ouvrage qui a été réalisé dans les années 1850. Il arrive, on commence à le voir, vu l'événement qui s'est passé en septembre, il arrive a priori à un niveau de fin de vie. Donc, se pose maintenant la question dans le cas de la mise en gabarit. D'ailleurs, c'est soit on réaménage ce canal de Beaulieu dans le cas des scénarios 1 et 2, et dans ce cas-là, il y aura une remise à neuf, entre guillemets, de ce canal, soit on passe sur un canal à grand gabarit dans le cadre des scénarios 3 et 5.

Patrick LEGRAND

Merci. Non, cette fois-ci, on passe à vous monsieur. Le sujet précédent étant bien ouvert.

Julien SCHWARTZ

Julien Schwartz de la Réserve Naturelle de la Bassée. Donc, ce n'est pas une question, ce n'est pas une attaque envers le projet de VNF, mais je comptais juste présenter la position de la Réserve Naturelle sur ce projet. Bon, elle a été en partie exprimée par Christophe Parisot. Merci Christophe, tu m'as cassé mon coup. Mais, donc, je tiens...

Patrick LEGRAND

Non, mais vous jouez en équipe.

Julien SCHWARTZ

Oui, oui. Non, mais je tiens à confirmer ce que disait Christophe Parisot un instant, c'est exactement ce qu'on pense. Donc, à moi de trouver d'autre chose à dire pour compléter. Plus besoin de présenter la Réserve Naturelle, peut-être juste par respect pour les personnes qui sont là et qui ne connaissent pas la situation locale. La Réserve Naturelle de La Bassée est gérée par une association qui s'appelle l'AGRENABA. Donc, dans cette association, il y a des membres dont des élus qui sont là ce soir, certains ont commencé à s'exprimer, c'est très bien, enfin, j'incite tous les membres de l'association à s'exprimer, de donner leur avis. Moi, ce que je voudrais simplement, c'est donner l'avis de l'équipe technique. On est quatre agents à travailler en tant qu'agent technique pour la gestion de la réserve. Donc, c'est un projet la mise à grand gabarit du public qu'on suit attentivement. Et pour être franc, cela nous inquiète. Donc, cela a été évoqué tout à l'heure. Alors, ce qui a été évoqué tout à l'heure, c'est qu'on est en présence de milieux naturels qui sont très, très sensibles à la moindre variation du niveau d'eau, qui sont sensibles à la hauteur de la nappe alluviale, qui sont sensibles aux crues éventuelles, aux inondations qui peuvent y avoir par débordement de la Seine ou des noues. Et je suis bien conscient, je vois bien que VNF a envie de faire le maximum pour essayer de prévoir cela. Là, on n'en est qu'au stade des études environnementales, mais ce que je voudrais dire, c'est qu'au niveau des... quand il sera temps de passer aux études d'impact, il va falloir que ce soit fait vraiment le plus finement possible, le mieux possible. Cela, je pense que VNF a cela en tête, je vois que vous vous entourez de spécialistes, vous essayez de faire de votre mieux, il n'y a rien à redire là-dessus. Par contre, nous, ce qui nous inquiète vraiment au sein de l'équipe, bon, on n'est peut-être pas des spécialistes en hydrologie, mais on est quand même des gens compétents, on a tous fait des longues études, on comprend tout ce qui est marqué dans les rapports, et cetera. On sait lire des rapports scientifiques, des études d'impact. Et en fait, ce qui nous gêne sur le principe, c'est que si le projet se fait, il va falloir sans cesse essayer de vérifier si VNF arrive à tenir son engagement, c'est-à-dire avoir cette fameuse neutralité hydraulique. Donc, cela ne nous gêne pas ; nous, on est prêt, d'ailleurs, on va vous surveiller du coin de l'œil, comptez sur nous. Il n'y aura pas que nous, il y aura d'autres acteurs de la région. Mais il va falloir sans arrêt qu'on travaille là-dessus, qu'on coopère. Très bien. Et le problème, c'est que comment cela va se faire ? Vous avez bien indiqué dans votre document d'ouvrage que, voilà, vous allez faire de votre mieux pour que le niveau hydraulique soit neutre, mais vous ne pouvez pas l'assurer, cela. Vous avez beau vous entouré des meilleurs spécialistes, ils vont faire des prévisions. Après, vous allez... suivant ce qui se passe sur le terrain, vous allez essayer de faire des compensations au niveau technologique, essayer de rapporter de l'eau, là, il y a des manques, par exemple, dans la réserve, mais je parle aussi pour toutes les zones autour. Et en fait, cela va être une sorte de course à l'armement, il va falloir sans cesse surveiller l'état hydraulique de la Bassée, en fait. Donc, il faut aussi penser, cela c'est important, au

suivi du fonctionnement hydraulique. Et cela, il faut que vous vous engagiez à le suivre de manière indéfinie, c'est-à-dire : une fois que les travaux sont faits, cela, c'est la première chose ; mais après, il va falloir suivre cela jusqu'à la fin des temps. Et est-ce que vous êtes vraiment prêt à vous engager pour parer au moindre manque d'eau dans des milieux où il y aurait besoin, où on verrait un manque hydraulique ? Donc, cela, c'est une sorte de question à laquelle vous pouvez répondre. Et vous l'aurez deviné, alors donc, la position de la Réserve Naturelle de la Bassée, c'est que, si jamais, le projet se fait, nous, on va être là constamment sur votre dos pour que vous rétablissiez la situation hydraulique. Et alors, au bout du compte, vous aurez bien compris que si on raisonne comme cela, la chose la plus simple à faire, c'est de ne pas faire ce projet.

(Applaudissements)

Patrick LEGRAND

Merci. Dans une position, il y a des propositions aussi, me semble-t-il là-dedans. Je vous signale que, un, les questions de gouvernance, enfin, comment on gère ensuite, après, les projets si la réalisation est décidée. Donc, au fond de l'ouverture aux gens du territoire. La question des modalités de concertation et de l'organisation des suivis, tout cela, cela fait quasiment partie du débat public, donc il faut en discuter. Ce n'est pas seulement un objet technique, paf, les bétons, les bitumes, et les palplanches, c'est aussi toute une série de dispositifs plus sociaux voire plein de politiques dont on peut discuter, messieurs.

Jean-Baptiste MAILLARD

Sur la modélisation, enfin, ce qu'on peut faire avant d'engager les travaux, c'est déjà de s'entourer de tout ce qu'on peut faire en termes de modélisation. C'est un premier point. Et donc, là, j'ai bien enregistré la recommandation de l'autorité environnementale, de faire une expertise contradictoire des modèles qui seront utilisés, encore une fois, si le projet se fait. Donc, cela, en termes d'anticipation, je pense que, évidemment, on suivra la recommandation de l'Autorité environnementale. Et donc, les modèles seront faits le mieux possible dans l'état de l'art, mais ce n'est jamais qu'un modèle. Après, votre question, c'est « et la réalité » c'est-à-dire, le suivi de la réalité. Et comme je disais effectivement, les mesures compensatoires, il faut non seulement les définir et les mettre en place, mais il faut les suivre et vérifier leur effectivité. Donc, alors, il y a des tas de questions qui vont se poser. Par exemple, vous dites, s'il manque d'eau à tel endroit mais par rapport à quelle situation de référence. Donc, il y a effectivement besoin d'un suivi sur le terrain, régulier, et comme vous dites, pérenne effectivement. Si on arrive à définir une situation de référence, par rapport à laquelle on peut effectuer ce que seraient les modifications pérennes du projet, il faudra effectivement suivre et corriger ces modifications. Mais enfin, encore une fois, je suis obligé de redire qu'au stade actuel, cette discussion, elle concerne le futur. On a fait une modélisation avec ces imperfections que personne ne cache qui conduit à des neutralités hydrauliques, entre guillemets, c'est-à-dire au sens des imprécisions du modèle et de l'incertitude du modèle, donc, c'est effectivement quelques centimètres. Alors, si maintenant, vous me dites, le centimètre c'est déjà beaucoup trop, alors là, cela soulève des questions : Est-ce qu'il a des modèles qu'ils ont capables de parfaire des simulations à une telle précision inférieure au centimètre ? J'en doute un peu. Et le deuxième point, c'est quelques centimètres par rapport à quoi ? Donc, l'engagement qu'on peut prendre, c'est encore une fois de s'entourer de toutes les règles, de tout ce qui existe en termes de modélisation. Cela, c'est ce qu'on peut faire avant les travaux et, après les travaux, s'engager effectivement à suivre sur le terrain la réalité des impacts dans la mesure où on

peut les mesurer. Effectivement, cela, ce sont les engagements qu'on peut prendre, comme vous le disiez vous-même, on cherche à bien faire. S'il y a un impact qui, in fine, s'avère non compensable, effectivement, c'est cela qu'il faut anticiper avant de lancer les travaux en termes de modélisation.

Patrick LEGRAND

Merci. Mais, j'ai l'impression que la question est encore ouverte. Mais, quel est votre avis sur la réponse, Monsieur ?

Julien SCHWARTZ

Oui. Mais écoutez, c'est... Vous m'entendez ?

Patrick LEGRAND

Oui, je vous entends.

Julien SCHWARTZ

Si vous vous engagez à assurer une neutralité hydraulique jusqu'à la fin des temps, forcément cela nous va. Après, j'ai peut-être juste une question technique. Je voulais juste savoir votre état de référence. Du coup, ce serait les..., alors les travaux, s'ils se font... Enfin, si le projet se fait, ce serait début 2015, je crois, c'est cela ? Donc, votre état de référence, ce serait les trois années qui nous séparent de 2015.

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, je sais, cela reste à définir, je n'y ai pas réfléchi plus avant. Mais, si on veut comparer un état après travaux à un état avant travaux, effectivement, il faut se donner une référence et il faut se la donner avant le début des travaux. Donc, cela peut être une période plus longue ou... Le modèle qui est là a déjà été calé, en fait, sur différents régimes de crue, de moyennes eaux, d'étiage. Donc, il y a eu des références historiques qui ont déjà été utilisées pour caler le modèle. Donc, la situation de référence, cela peut être une combinaison de divers états selon les différents régimes.

Patrick LEGRAND

Allez-y, là, puisque vous tenez le micro

Julien SHWARTZ

Oui, oui, j'en profite, oui, oui.

Patrick LEGRAND

Mais n'en profitez pas trop longtemps.

Julien SHWARTZ

Je vais vous laisser parler non ? Il y a une idée qui a été lancée dans mon entourage. C'est vrai que VNF voudrait s'engager à mettre en place un observatoire de..., voilà le fonctionnement hydraulique de La Bassée.

Patrick LEGRAND

Ce n'est pas encore parfait comme idée mais cela vient.

Julien SHWARTZ

Non, mais sans aller aussi loin, c'était juste effectivement...

Patrick LEGRAND

Non, mais c'est, par exemple, on rajouterait le mot « ensemble »...

Julien SHWARTZ

Oui. Voilà ! De toute façon.

Patrick LEGRAND

Et hop, on a changé de régime...

Julien SHWARTZ

C'est vrai.

Patrick LEGRAND

... et là j'ai dépassé mes bornes.

Julien SHWARTZ

Oui. Donc, je profite d'avoir encore le micro encore en main, c'était par rapport...

Patrick LEGRAND

Mais pas trop longtemps.

Julien SHWARTZ

Oui, oui, d'accord, je vais faire vite, je vais essayer. Par rapport... puisque là monsieur parlait du fameux centimètre qui pourrait être fatal pour les milieux naturels, Monsieur Parisot tout à l'heure parlait de prendre en compte les services éco systémiques. C'était juste comme cela pour lancer aussi un argument, enfin, comment dire, une information supplémentaire. C'est vrai qu'il y a moyen au niveau des compensations d'évaluer au niveau financier, d'évaluer les services éco systémiques,

c'est-à-dire, par exemple, le fait que les arbres épurent l'eau, tout cela, c'est chiffrable. Par contre, on n'arrive pas encore à évaluer la perte d'une espèce, la perte d'individu biologique. Et ce que je voulais... je voulais mettre le doigt sur le fait que dans la réserve et même ailleurs dans la vallée de la Bassée, il y a des stations dans lesquelles il n'existe plus que quelques individus d'une espèce donnée. Et voilà, il faudrait réfléchir au fait aussi que, si jamais, on venait assécher un milieu où il ne restait plus que deux représentants d'une population d'une espèce donnée, comment on va prendre cela en considération ? Voilà ! Est-ce qu'on peut donner un montant financier pour la perte d'organisme vivant ? Nous, personnellement, on pense qu'il n'y a aucun moyen de compenser cela. Donc voilà ! C'était juste pour...

Patrick LEGRAND

Merci. Je crois que la question est ouverte, mais cela fait au moins trente ans qu'on se la pose. Donc, on peut y trouver des solutions temporaires. Benjamin, vous aviez quelques choses à...

Benjamin AIRAUD

Je voulais juste compléter sur l'idée de mettre en place un suivi. Ce qu'on envisage, si on poursuivait le projet suite au débat, et qu'on envisage dès à présent, c'est la mise en place d'un réseau de piézomètre sur l'ensemble du secteur, puisqu'en fait, on a remarqué dans nos différentes études préalables que, actuellement, vous n'aviez pas une chronologie de l'ensemble du secteur au niveau de la nappe, connaître l'évolution de la nappe en fonction des saisons. Et donc, ce qu'on souhaiterait mettre en place avant... dès la fin du débat si on décide de poursuivre, ce serait un réseau de piézomètre pour, justement, évaluer l'état des nappes actuellement et d'envisager, par la suite, leur évolution sur les années qui restent, potentiellement avant les travaux, et du coup, vérifier une fois si les travaux sont réalisés, si effectivement l'impact du projet est quantifiable ou pas.

Patrick LEGRAND

Merci. Allez-y ! Attendez, mais on ne vous entend pas.

Jean-Baptiste MAILLARD

Juste pour compléter, je pense que ce qui vient d'être dit ne pourrait être fait qu'avec votre concours. On s'engage également mais il faudrait que vous, de votre côté, vous engagiez à apporter votre connaissance de ce territoire. D'ailleurs, je vous remercie, vous nous avez fait visiter la réserve naturelle, fait découvrir la vigne rouge, lors d'une visite où vous nous avez accompagné. Et je sais que la richesse qui est dans cette réserve naturelle mérite que l'on travaille de façon collégiale, et ce suivi ne pourrait être fait qu'avec votre connaissance du secteur pour savoir où on doit implanter les piézomètres, et cetera, pour vérifier le niveau de la nappe. Voilà !

Patrick LEGRAND

Merci. Monsieur juste devant, vous, Monsieur à la moustache et aux cheveux argentés comme les miens. Donc, allez-y, attendez, il faut le micro là.

Intervenant

En fait, la question que je souhaitais prolonger, celle étant posée par Monsieur Parisot, a été... Vous avez répondu concernant les installations techniques de Jaulnes. C'est celle-là.

Patrick LEGRAND

Bien ! Merci. J'avais une question là-bas au fond, je reviens à vous après. Monsieur là-bas au fond près... Et puis, je reviens à vous.

Intervenant

Merci. Vous m'entendez ?

Patrick LEGRAND

Oui, oui. On vous entend.

Intervenant

C'est peut-être un peu hors de propos à ce point du débat. Il y a ici des tas de spécialistes, et personnellement, je ne comprends pas, par exemple, quand on parle de lit majeur, lit mineur, je..., voilà, on est un petit peu noyé. Donc, j'aurais... Moi, j'aurais..., Puisque ce n'est peut-être pas justement le sujet d'un tel débat, mais de mettre un petit peu... d'expliquer un peu à la plupart des gens qui sont là, qui comprennent à moitié de quoi il est question, voilà, donc, parler un petit peu...

Patrick LEGRAND

Alors ! Alors, je vous signale qu'à la fin, au bout du dossier, il y a un glossaire...

Intervenant

D'accord. On n'a pas encore eu le temps de le lire.

Patrick LEGRAND

Non, non, mais... C'est d'ailleurs pour cela que le débat public dure quatre mois. Il faut qu'on prenne le temps, c'est sa nature. Deuxième point, c'est que lit mineur, lit majeur, je pense que vous allez pouvoir nous donner une..., Attendez, attendez, il faut que le micro fonctionne. Et puis, s'il a d'autres... Il y en a d'autres comme cela qui vous ont manqué, ce soir ? Des termes ? Noue. Pareil, non ? Ah ! C'est un exemple, et donnez-moi d'autres exemples.

Intervenant

Alors, c'est un exemple. Mais aussi, si vous... Concernant la localisation de l'écluse de Jaulnes...

Patrick LEGRAND

L'écluse de Jaulnes.

Intervenant

... le canal de Beaulieu, tout cela. C'est vrai que...

Patrick LEGRAND

Non mais là, il faut avoir la carte sous les yeux même. Vous avez un dossier sous la main ?

Intervenant

Oui, j'ai un dossier. Oui, mais ce n'est pas évident à suivre, si vous voulez, quand on n'a pas le temps de compulsurer le dossier... Non, non ! Mais c'est pour cela que je dis... ça prendrait peut-être beaucoup de temps...

Patrick LEGRAND

On a déjà parlé lit majeur, lit mineur.

Intervenant

D'accord !

Patrick LEGRAND

Je vous conseille de regarder le dossier...

Intervenant

Oui, oui, bien sûr !

Patrick LEGRAND

Parce qu'il est fait pour cela. Et que c'est vrai, je vais vous livrer une petite... Je trouve que, dans ce débat public, puisqu'on est à la quatrième réunion, je ne suis pas toujours sûr qu'on le lise bien le dossier du maître d'ouvrage. On y fait assez peu référence. C'est cela la question. Mais...

Jean-Baptiste MAILLARD

Cela se comprend. Si vous voulez juste, on le prend là.

Patrick LEGRAND

Non, non. Mais, après...

Jean-Baptiste MAILLARD

Je le dis pour nous.

Patrick LEGRAND

Allez-y : lit majeur, lit mineur.

Jean-Baptiste MAILLARD

Alors, là, vous avez la définition dans le glossaire page 100 du dossier du débat public. En gros, le lit mineur, c'est quand cela ne déborde pas ; le lit majeur, c'est quand cela déborde, pour résumer. Si vous voulez, la définition précise qui est émise, « lit majeur : espace occupé par le cours d'eau lors de ses plus grandes crues » et « lit mineur : zone limitée par les berges, là où le cours d'eau coule la plupart du temps ». Voilà donc sur le lit majeur, lit mineur. Sur le projet lui-même, effectivement, les caractéristiques du projet, c'est un linéaire de 27 kilomètres qui se décompose en deux parties très différentes : il y a une partie en aval, donc à l'ouest en rivière, et une partie en amont, en canal, pour tous les scénarios. En amont, donc, c'est actuellement le canal de Beaulieu. Et à partir des scénarios 3 et 5, on construirait un nouveau canal parallèle au canal de Beaulieu actuel, en reliant entre eux ce qu'on appelle les casiers SEDA, c'est-à-dire les trous rectangulaires qui ont été creusés au moment de la construction de la centrale nucléaire de Nogent. Voilà ! Il y a vraiment deux parties différentes, une partie en rivière, donc dans la Seine. Et donc, Monsieur le Président, vous utilisez à plusieurs reprises l'expression « élargissement de la Seine ». On n'élargit pas la Seine, on élargit le... on rectifie le chenal de navigation de la Seine. Voilà ! Donc, la partie aval en rivière et la partie amont en canal, déjà artificiel et dans tous les scénarios.

Patrick LEGRAND

Merci, merci. Je ne supprimerai pas les remarques en mon endroit, dans le verbatim. Monsieur, là-bas au fond, s'il vous plaît. Merci.

Intervenant

Oui, je voulais juste faire une petite remarque concernant les problèmes de niveau d'eau, d'enquête publique, d'études d'impact, et cetera. J'ai eu l'occasion de consulter un certain nombre d'études d'impact lors de différents aménagements industriels à Nogent-sur-Seine, et je remarque une chose : c'est que, à chaque fois, l'état initial qui est pris en compte, c'est l'état initial dégradé par le projet précédent. Donc là, vous vous posez la question de savoir quel état initial on allait prendre pour les niveaux d'eau de la Bassée, sachant que déjà, depuis de nombreuses années, les niveaux d'eau sont largement inférieurs aux niveaux qui permettraient un fonctionnement optimal de cette vallée, d'une part, par l'effet des barrages-réservoirs, et d'autre part, par l'effet de la gestion hydrologique de tout le bassin versant de la Seine où, dès qu'il y a un peu d'eau, on essaie de le drainer au maximum pour l'évacuer et pour pouvoir cultiver, pour éviter les inondations locales, et cetera, et où finalement, l'état général est très, très dégradé. Je veux prendre juste un exemple. Il y avait des populations de grenouilles rousses près de Nogent-sur-Seine, et cela fait 10 ans qu'elles ne se sont pas reproduites, parce que le niveau d'eau est un petit peu trop bas de quelques centimètres et que les têtards sont asséchés avant la reproduction. Et de génération en génération, les populations sont vieillissantes, disparaissent. Alors, actuellement, on peut espérer qu'il y a quelques grenouilles de mares limitrophes qui y viennent, de temps en temps, essayer de se reproduire dans ces mares qui maintenant sont trop sèches. Et quand on dit que 2 ou 3 centimètres de moins, cela paraît dérisoire. Et en réalité, c'est énorme ! On peut le constater également quand on se pointe dans les zones

humides où on voit, autour de zones inondées, un phénomène de ceinture de végétation qui est très marquée et qui correspond, en fait, à des niveaux d'eau de l'ordre de centimètres, effectivement. Donc, l'autre question que je voudrais poser, c'est qu'elles sont... quelles vont être les mesures compensatoires pour éviter, justement, que la vallée continue à s'assécher ? Au rythme où il est, et quel point de référence va-t-on prendre ? Est-ce qu'on va prendre le point d'aujourd'hui qui, depuis dix ans déjà, est beaucoup trop sec ? Ou est-ce qu'on va prendre un point historique d'un niveau moyen ?

Patrick LEGRAND

Merci. Ah ! Non, non, non mais... Il n'y a pas pire expert qui n'a de réponse... que celui qui a une réponse immédiate. Cela s'appelle un peu menteur, en général. Enfin...

Jean-Baptiste MAILLARD

Enfin, si la demande, c'est de rétablir le fonctionnement de la Bassée dans un état antérieur, de je ne sais pas combien de dizaines d'années à aujourd'hui, la réponse : c'est que je ne pense pas qu'on y arrivera, et cela me semble un objectif un peu illusoire. Par contre, je retiens bien, effectivement, toutes les remarques sur la nécessaire précision et sur l'importance des petites variations de niveau. Alors, là aussi, il y a aussi le problème de définition de niveau moyen, entre guillemets, parce que tout cela est quand même extrêmement fluctuant. Donc, vous dites que ce sont des variations de quelques centimètres au moins. Mais, c'est par rapport à quel état de référence, et cetera ? Donc là, visiblement, il y a... enfin, il y a tout un champ à investiguer. Et cela, effectivement... Donc, c'est à la fois la modélisation, mais également le calage des modèles, et puis, la description fine de la situation actuelle.

Patrick LEGRAND

Alors ! Monsieur, cette réponse appelle quelle remarque de votre part ?

Intervenant

C'est une réponse qui n'est pas une réponse, et donc, on peut répondre d'une manière un peu différente. C'est-à-dire que la vallée de la Seine a un fonctionnement qui est rythmé par les inondations avec des années avec des fortes inondations, des années avec des inondations très faibles. Et donc, la plupart des populations présentes dans la vallée peuvent se reproduire selon un rythme irrégulier mais qui, à mon avis, ne dépasse par les dix ans. Donc, il suffit simplement que ce régime hydrique soit conservé pour avoir, disons, une inondation quinquennale efficace, pour la reproduction de la faune de la vallée, tout simplement.

Patrick LEGRAND

Merci. Alors, qu'est-ce que cela amène ? C'est une jolie question !

Jean Baptiste MAILLARD

Quand on parle de neutralité hydraulique, cela veut dire qu'on respecte, qu'on maintient les profils de crue. Alors, on a pris quelques crues de référence sur lesquelles on a vérifié cette neutralité. Alors, dans votre question, cela va peut-être dire qu'il faut, je ne sais pas, prendre une période de référence un peu plus longue, ou des types de crues différentes, ou des types d'eaux moyennes différents, ou je ne sais pas. Donc, c'est une situation de référence, peut-être, à détailler plus !

Benjamin AIRAUD

Si on parle de ce qu'on a fait jusqu'à présent dans le modèle hydraulique parce que, finalement, j'ai l'impression que c'est le sujet de la soirée, le modèle hydraulique. Il faut bien rappeler qu'on a quand même travaillé sur différents régimes hydrauliques, dès à présent. On ne s'est pas uniquement concentré sur les conséquences de notre aménagement en période de crue. On a étudié les impacts de l'aménagement pour différentes crues, donc des crues historiques telles que 1910, 1982 ; et puis, des crues plus récentes, qui sont bien documentées, comme la crue 1910, qui sont les crues de 2000 et 2001. Mais ensuite, nous avons également étudié les conséquences et les impacts potentiels du projet vis-à-vis d'une situation d'étiage et vis-à-vis également d'une situation de ce qu'on a appelé de moyennes eaux, c'est-à-dire ce qui correspond au mois de mars 2010. Donc, dès à présent, les résultats qu'on fournit et qui sont disponibles sur le site Internet du débat, permettent d'identifier les impacts potentiels du projet vis-à-vis de l'ensemble de ces régimes hydrauliques. Pour la suite, il est certain que si le projet devait se poursuivre, et si notamment les études devaient se poursuivre pour arriver aux études d'impact, il faudra augmenter le nombre de crues de référence pour vraiment analyser les impacts potentiels du scénario envisagé, en fonction de toutes ces crues. Là, comme on était sur... On a quand même étudié quatre scénarios : on a déjà étudié quatre crues, on a étudié un régime de moyennes eaux, un régime d'étiage, donc vous pouvez voir le nombre de combinaisons que cela fait. Il est sûr qu'une fois qu'on va arriver à un projet arrêté sur un seul scénario, on pourra du coup aller beaucoup loin dans l'analyse et l'expertise des impacts potentiels de ce tracé retenu, et donc, étudier beaucoup plus de régimes hydrauliques différents.

Patrick LEGRAND

Merci. Je crois que Amélie Astruc du Seine Grands Lacs a quelques compléments aussi à apporter. Merci.

Amélie ASTRUC

Je ne sais plus qui a posé la question parce que je n'ai pas vu la personne. OK, là ! Je pense que vous parlez aussi d'un état initial qui serait avant la mise en place de nos lacs-réservoirs, notamment les lacs-réservoirs Seine et Aube. Alors, je ne sais pas si c'est à cela que vous faisiez allusion, pour un état initial moins dégradé ? Je veux juste avoir la précision.

Patrick LEGRAND

Ah, oui ! C'est vous qui avez son micro. Donc...

Amélie ASTRUC

Ah, j'ai votre micro, pardon ! Il y en a un autre qui arrive.

Intervenant

Je ne connaissais pas La Bassée avant la mise en place du barrage-réservoir sur la Seine. Je connaissais parfaitement l'Aube avant la mise en place du barrage et je peux confirmer les propos de Monsieur Ancelin sur l'impact des barrages-réservoirs sur la faune de la rivière : c'était littéralement catastrophique sur la rivière Aube. Donc, je le sais vraiment parfaitement bien. Ensuite, au niveau du régime des crues. Evidemment, c'est vrai qu'il y a un impact très important aussi et il n'y a pratiquement plus de crues comme il y en avait dans l'Aube. Et je connaissais particulièrement, une petite mare où la faune se comptait en dizaine d'espèces, et aujourd'hui, il y a trois espèces très, très banales dedans, alors que la mare n'a absolument pas bougé. Alors, il y a deux impacts possibles : c'est la dégradation de la qualité de l'eau par les pesticides, mais essentiellement le régime de crue qui ne permet pas la reproduction des animaux, puisque l'assèchement survient beaucoup trop vite. Donc, au niveau des modèles, pour rebondir un peu sur les propos tout à l'heure. Au niveau des modèles à mettre en place pour le suivi de l'impact de ce canal, il faudrait prévoir de pouvoir modifier la gestion de l'eau dès le départ, de manière à pouvoir caler ce modèle sur la reproduction des animaux. Parce que caler sur des courbes de niveau d'eau théoriques, c'est une chose ; vérifier sur le terrain la présence des animaux, la manière dont ils se produisent, et la pérennité des populations, c'est un autre moyen de surveiller le bon état de la vallée.

Amélie ASTRUC

D'accord.

Patrick LEGRAND

Merci. Allez-y !

Amélie ASTRUC

Moi, je vais juste répondre concernant la partie ouvrage... enfin, nos ouvrages : lacs-réservoirs à Seine et Aube. Je comprends que cela ait pu avoir des impacts sur la qualité des milieux à l'aval. Ce qu'il faut savoir aussi que ce sont des ouvrages avec de multiples objectifs. Donc, les deux principaux objectifs : c'est le soutien des bas débits, soutien des étiages, donc soutien des faibles débits en période estivale et en fin d'automne. Et je peux vous assurer que, pour cette fonction, les ouvrages jouent pleinement leur rôle aujourd'hui même, puisqu'à la station de Pont-sur-Seine, qui est donc juste à l'amont de la centrale nucléaire de Nogent, le débit qui transite est soutenu pour moitié par les ouvrages Seine et Aube, puisque les débits naturels sont très, très bas. Donc, deuxième objectif : c'est la protection contre les inondations, ce qu'on appelle « l'écrêtement de crue », où, effectivement, nous avons des débits de référence, c'est-à-dire des débits maximums à ne pas dépasser en rivière. Donc, ces doubles objectifs font qu'il puisse y avoir effectivement des dommages collatéraux directement à l'aval des ouvrages. Juste pour information, il est prévu dans les prochaines années de mettre en place des révisions complètes de tous les règlements d'eau, c'est-à-dire de toutes les consignes de gestion sur l'ensemble de nos quatre lacs-réservoirs. On a commencé sur le lac de Pannecièrre et ce sera fait progressivement sur les autres ouvrages, donc y compris les lacs Seine et Aube.

Patrick LEGRAND

Merci. Attendez, j'ai encore un complément ! Et puis après, je vous repasserai la parole, Monsieur. S'il vous plaît !

Jean-François CHAUVEAU

Merci beaucoup.

Patrick LEGRAND

Vous vous présentez, Monsieur... ?

Jean-François CHAUVEAU

Oui. Jean-François Chauveau, Directeur adjoint à la DRIEE. Il vient d'être fait...

Patrick LEGRAND

DRIEE... ?

Jean-François CHAUVEAU

D R I E E, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Patrick LEGRAND

Merci.

Jean-François CHAUVEAU

Il vient d'être fait mention à plusieurs reprises de l'état initial, et je voudrais tenter de faire en sorte qu'il n'y a pas d'ambiguïté sur ce terme. L'état initial concernant ce projet, c'est celui qui est dressé aujourd'hui et dans la situation actuelle. C'est-à-dire qu'on ne prend pas en compte les effets induits par des événements historiques. Ce n'est pas la question, c'est : qu'est-ce qui se passe aujourd'hui ? Quelle est la situation de l'environnement aujourd'hui et quelle est son évolution prévisible en l'absence du projet ? C'est cela l'état des lieux. Parce qu'il aurait pu y avoir une certaine ambiguïté à partir des propos qui ont été échangés. Donc, c'est bien ça, on va regarder : comment est l'environnement aujourd'hui ? Quelle peut être son évolution prévisible en l'absence de projet ? Et c'est cela l'état des lieux. C'est ce que dit la procédure. Voilà !

Patrick LEGRAND

Merci. Repassez le micro à monsieur pour savoir s'il est satisfait. Ensuite, j'ai quelqu'un là. Et puis, à vous, je pense.

Intervenant

Alors, une dernière intervention par rapport aux barrages-réservoirs. On n'est pas là pour faire le procès des barrages-réservoirs, il est bien clair que leur rôle principal d'éviter des dommages lors de période de sécheresse ou de période d'inondation est parfaitement rempli. Par contre, c'est vrai que leur fonctionnement ne tient pas compte de... pas suffisamment compte, donc cela peut être amélioré, de la vie normale de la vallée. La vallée s'est formée depuis 10 000 ans sous l'alternance d'inondation et d'assèchement, qui a sélectionné des espèces particulières, aussi bien au niveau végétal qu'animal ; que tout cela correspond à une biodiversité très intéressante et qu'il est absolument nécessaire de conserver. Donc, les aménagements de la vallée doivent prendre en compte cette réalité et respecter cette réalité tout en permettant le progrès technique, l'amélioration des coûts de transport, l'amélioration du bilan carbone, et cetera, et cetera. Je suis tout à fait favorable au transport fluvial dans la mesure où il n'y a pas d'atteinte irrémédiable à l'environnement, et je pense qu'un tel projet doit pouvoir être mené de manière tout à fait concrète et respectueuse de l'environnement à condition de prendre en compte les bons paramètres. Et si je suis là pour cela, ici, c'est pour justement soulever un certain nombre de problèmes et non pas du tout pour m'opposer à un projet qui, par ailleurs, a un intérêt économique. Au niveau des lacs-réservoirs, on est face à la même situation : ils sont là pour éviter des catastrophes, ils ne sont pas là pour détruire l'environnement. Donc, un bon fonctionnement, un bon réglage et c'est...

Patrick LEGRAND

Oui, je crois que tout le monde a compris. Merci. Qu'est-ce que cela évoque de votre côté ? Allez-y, s'il vous plaît !

Jean-Baptiste MAILLARD

Juste pour compléter aussi concernant le transport fluvial. Si on peut faire naviguer des bateaux sur nos fleuves, c'est parce qu'il y a des barrages. Le principe même d'un barrage, c'est de maintenir un niveau d'eau constant à l'amont du barrage et de maintenir un mouillage. Donc, les barrages de navigation et la navigation fluviale, qu'elles soient pour le transport de marchandises ou pour la plaisance d'ailleurs, les infrastructures liées à ce transport... à cette navigation plutôt, participent à maintenir le niveau d'eau dans les nappes. S'il n'y avait aucun barrage sur la Seine, dans Paris, dans les périodes d'étiage, et les étés vers lesquelles on s'achemine avec les prévisions actuelles, on pourrait peut-être traverser à pied sec dans Paris. D'ailleurs, en 40, lorsque les Allemands ont fait sauter le barrage de Suresnes, il y avait très peu d'eau. J'ai des photos, il n'y avait quasiment pas d'eau aux pieds de Notre-Dame. Donc, les barrages et la navigation fluviale, qui permet la navigation fluviale, participent au maintien des nappes d'eau dans les secteurs avoisinants les rivières et les cours d'eau, et notamment dans le secteur de La Bassée. D'ailleurs, il y a un projet de gestion particulière qui a été évoqué dans le dossier pour rehausser légèrement la ligne d'eau, notamment en période de moyenne crue, pour augmenter le niveau d'eau dans le cours d'eau. Si on augmente le niveau d'eau dans le cours d'eau, forcément on va augmenter le niveau d'eau dans la nappe. Et voilà ! Mais tout cela, cela doit faire participer à des réglages plus fins : si on est de l'ordre du centimètre, il faut voir comment on peut régler au mieux les barrages pour maintenir ce niveau d'eau. Donc, voilà ! Ce que je voulais ajouter, c'est que, effectivement, la navigation, et parce qu'il y a des bateaux qui naviguent sur nos fleuves, on peut maintenir le niveau d'eau dans les fleuves et dans les nappes qui sont contiguës.

Patrick LEGRAND

Merci. Je vous remercie d'avoir ouvert le dossier de façon aussi positive aussi. J'ai... Ah ! Monsieur là. Et puis, à vous Madame.

Nicolas JUILLET

Oui. Nicolas Juillet, Vice-président du Conseil général de l'Aube, chargé des questions de l'environnement, d'aménagement du territoire et du tourisme. Je crois que... Dans le débat qu'on a eu, tout à fait intéressant, sur la problématique du niveau des nappes et du niveau de l'eau, je crois qu'il faut bien qu'on distingue les deux parties : la partie navigation en Seine et la partie, je dirais, plus aval sur le secteur de Nogent où, effectivement, que ce soit par rapport au canal actuel ou par rapport au casier qui... à un tracé qui pourrait privilégier les casiers, on est sur un schéma un petit peu différent de ce qui se passe à l'aval. C'est que l'écluse d'entrée de Beaulieu empêche les inondations de partir dans le canal et de ne pas réguler le cours de la Seine. Donc, l'ensemble de l'inondation qui peut être transité par la Seine, puisque sur la partie de « Mottie-Lecroix », on n'est pas... la Seine n'est pas du tout touché puisque c'est bien le canal qui serait repris sous son ancienne forme ou sous sa nouvelle. Je crois que c'est quand même un élément important à donner au débat : c'est que l'écluse, elle sert de barrage contre l'inondation dans le canal, mais pas pour réduire le niveau de la rivière. Et je crois, l'autre point sur lequel on peut effectivement s'interroger, c'est l'état initial de démarrage. Et le Monsieur de la DRIEE l'a bien précisé, c'est que, effectivement, dans ce domaine-là, l'état initial, est-ce qu'il est... aujourd'hui, est-ce qu'il a 20 ans ? Est-ce qu'il a 30 ans ? Est-ce qu'il a 40 ans ? Avec les modifications climatologiques, qui sont quand même fortes, et avec l'ensemble des éléments qui ont été fait au fil des années, en particulier les barrages-réservoirs mais aussi un certain nombre d'autres barrages sur les rivières. Et dans les départements de l'Aube, on a une plaine alluviale sur le secteur de Brienne-le-Château, ce n'est pas tout à fait le secteur, mais la nappe d'eau varie au centimètre près par rapport au niveau des barrages sur la voie et je crois que cela, c'est quand même aussi un élément. Quand on dit que, dans la continuité écologique, il faut supprimer un certain nombre de barrages et tout cela sur les cours d'eau. On est aussi sur des points où effectivement on peut créer des à sec très rapidement et on peut drainer la nappe complètement, ce qui pose quand même un certain nombre de problèmes, effectivement par rapport aux références c'est quelquefois un peu compliquées.

Patrick LEGRAND

Merci. Cela vous inspire quelques remarques, non ? Enfin, cela contribue au débat. J'ai une dame avant vous, Monsieur. Et puis après, je vous passe...

Violaine MESLIER

Oui, bonsoir ! Violaine Meslier de la réserve naturelle de La Bassée. J'avais un constat à faire par rapport aux milieux humides. Comme Julien Schwartz l'avait mentionné tout à l'heure, la réserve naturelle possède de nombreuses zones humides, qui possèdent des espèces protégées et qui sont complètement tributaires de la disponibilité en eau. Or, comment ces zones humides sont alimentées ? A la fois par la nappe alluviale, la nappe de craie, les noues mais aussi la Seine. Donc, il existe des interactions très importantes entre ces trois éléments. D'autre part, il y a eu beaucoup, beaucoup d'aménagements dans la Bassée, et notamment, la création de carrières, qui ont entraîné des modifications, sûrement des modifications concernant les écoulements d'eau de la nappe. Donc, ma question était : est-ce que vous allez prendre en compte l'effet cumulé des carrières puisque,

comme vous le savez, sur ces plans d'eau, il y a le phénomène d'évaporation, donc, énormément de perte d'eau, conjugué à l'effet de drainage ? Et donc, est-ce que vous allez prendre en compte ces effets cumulés parce qu'il n'y a pas qu'une seule carrière, mais plusieurs, notamment autour de la réserve naturelle ? Et à ajouter à cela, le réchauffement climatique ? Donc, cela, c'était la première question. Une autre question concerne le fonctionnement du canal qui sera mise en place dans le cas du scénario 3, que vous pouvez voir, page 63, dans lequel le canal serait relié à la Seine au niveau... en amont de l'écluse du Beaulieu. Donc, comment exactement cela va se passer ? Puisque, étant donné qu'on va créer un canal assez large et profond, il faudra une quantité d'eau suffisamment importante. Et donc, est-ce que le lit de la Seine va être touché ? Est-ce qu'il va y avoir des baisses de hauteur d'eau ?

Patrick LEGRAND

Merci. Allez-y ! Vous pouvez répondre.

Benjamin AIRAUD

Donc, plusieurs questions. Je propose de commencer par la fin. Ce sera... Ce qui est le plus simple à répondre. Donc, effectivement, à partir du scénario 3, on prévoit la réalisation d'un nouveau canal à grand gabarit. Ce qu'il faut savoir, c'est que ce nouveau canal serait étanche ; il serait rendu étanche grâce à la mise en place d'une couche d'argile. Le canal actuel, le canal de Beaulieu, est un canal qui n'est pas étanche. On a pu l'observer, l'année dernière, parce qu'on a eu du chômage sur ce canal ; le niveau du canal a baissé de 1,50 mètres en à peine trois semaines. Donc, vous avez d'un côté un nouveau canal qui serait réalisé étanche et qui aurait des besoins en eau, qui sont inférieurs au canal de Beaulieu actuel, du fait qu'il soit étanche. Donc, a priori, si le seul nouveau canal à grand gabarit serait en exploitation, les besoins en eau par rapport à l'alimentation en eau des parties canalisées, seraient moindre que ce qui se passe actuellement. Vous posez la question sur le réchauffement climatique. C'est un vaste sujet. Il y a quelques études, notamment une étude du PIREN-Seine, dont on parlait tout à l'heure, qui montre qu'à l'horizon 2030, l'étiage serait augmenté de 25 %. Si on se place dans cette situation, on a analysé les besoins en eau du canal. Encore une fois, c'est une problématique d'alimentation en eau du canal parce que, pour le reste, on n'a pas besoin de prélever de l'eau pour les autres ouvrages. On aurait une marge de sécurité au niveau du débit dans la Seine qui serait suffisante pour permettre l'alimentation du canal, malgré cette augmentation des périodes d'étiage. Ensuite, ce qu'on peut dire, c'est que si jamais une situation de crise... on était en situation de crise, c'est-à-dire un débit insuffisant dans la Seine pour assurer ce qu'on appelle « le débit réservé » qui permet que les milieux aquatiques en présence perdurent, on peut très bien envisager différentes mesures sur l'exploitation du nouveau canal. Ce serait tout d'abord de réguler le passage dans les écluses, d'éviter ce qu'on appelle des « éclusées à vide », donc faire en sorte que les bateaux passent dans un sens et que, quand un autre bateau arrive dans l'autre sens, on le fasse remonter. Et puis ensuite, on peut très bien arriver à une interdiction de naviguer sur des périodes courtes en cas de vraiment étiage très, très fort, très sévère. Au niveau des effets cumulés, je pense que vous rejoignez le constat qu'a pu faire l'autorité environnementale dans son avis. Effectivement, actuellement, les études menées n'ont pas pris en compte les différentes carrières présentes, notamment pour l'impact sur les nappes. Et c'est un sujet qu'il faudra qu'on traite si le projet devait se poursuivre de prendre en compte... de voir quels sont les paramètres, et les carrières en font partie, à prendre en compte dans l'analyse de l'impact potentiel du projet sur l'évolution des nappes dans le futur.

Patrick LEGRAND

Merci. Allez-y, s'il vous plaît ! Poursuivez.

Violaine MESLIER

Justement ! Concernant le canal, c'est marqué que vous allez faire un rabattement de nappe sous le canal, d'une manière à ce qu'il soit au-dessous du fond du canal. Donc, il y aurait un rabattement de nappe qui serait relativement important, et donc, qui va sûrement drainer et assécher les milieux environnants. Comment est-ce que vous allez faire ? Et quelles conséquences ?

Patrick LEGRAND

Merci.

Benjamin AIRAUD

Par rapport au canal, le canal envisagé dispose d'une écluse au niveau de Courceroy. Sur l'ensemble du secteur amont, le fond du canal est au-dessus de la nappe. Donc, sur tout ce secteur, étant donné que le canal est rendu étanche, on n'a pas d'impact sur la nappe. Il est vrai qu'après, sur le reste du linéaire, donc entre Courceroy et Villiers, le fond du canal est en dessous du niveau de la nappe. On projette donc de le rendre étanche, pour une raison : c'est tout d'abord que, d'un côté, que le canal ne vienne pas alimenter la nappe, mais c'est surtout pour que la nappe ne vienne pas alimenter le canal. Cela, c'est l'objectif premier. Et en conséquence, il y a un autre problème, c'est éviter les surpressions de la nappe sur le fond du canal. S'il y avait des surpressions de l'eau, on aurait un... oui, une possible déstructuration du fond du canal et du coup une perte d'étanchéité. Donc, pour pallier à ces problèmes-là, on envisage la mise en place d'un dispositif permettant le rabattement de nappe sur ce secteur-là. Par rapport aux conséquences, je vais être clair avec vous, elles ne sont pas encore connues et devront faire l'objet des études postérieures au débat.

Patrick LEGRAND

Qui ? Monsieur, s'il vous plaît, au fond. Deuxième tournée.

Christophe PARISOT

Oui, je voulais juste une précision puisque, justement, là, on a reparlé des effets cumulés. Le Monsieur de la DRIEE nous dit qu'on ne prend pas en compte les effets cumulés, on fait une étude d'impact au moment donné. Et justement là, on est sur un projet qui a un double impact : un impact avant et un impact après. L'impact avant, ce sont les usines qui se sont malencontreusement installées à Nogent-sur-Seine, là où il n'y avait pas la voie d'eau, pour la demander après ; cela, c'est un petit détail de l'histoire. Et l'impact après, c'est-à-dire qu'une fois qu'on aura fait le canal, on va générer la création de nouvelles zones d'activités, qui se trouveront toujours sur Nogent-sur-Seine, qui se trouvent en plein fond de vallée et sur des zones humides importantes. Donc, ce serait dommage de négliger le fait que le canal va induire également un certain nombre d'autres activités qui nuiront également à l'environnement puisque, à chaque fois, on saucissonne les projets en disant : « Oui, mais ce projet est isolé de l'autre. » Mais au final, tous les projets sont reliés entre eux. Par ailleurs, vous parlez dans le dossier d'une garantie sur le règlement d'eau, justement pour

assurer cette fameuse neutralité hydraulique, comment vous allez faire lorsque vous allez vous retrouver face à un conflit d'usage, c'est-à-dire la nécessité de maintenir la crue, puisque c'est le règlement d'eau qui vous l'impose et puis l'activité agricole qui vous demandera de le drainer au plus vite pour sauvegarder son activité économique ? Et qui va régler le bouton, justement ? Quel sera celui qui règle le bouton de façon à savoir vraiment la neutralité qui pourrait être due. Et puis, là, je découvre en effet l'histoire du rabattement de nappes. Je l'avais lu, je ne pensais pas que vous, vous aviez envisagé de rabattre la nappe alluviale. Cela fait partie de nombreuses choses qui seront intéressantes à suivre. Et puis, je remercie VNF quand même sans quoi la Bassée n'existerait pas parce que les barrages permettent de créer des zones humides. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Patrick LEGRAND

Corrada a laudatum. Sûrement quelque chose à dire là-dessus ? Celui des équipements induits, cela reprend un peu une interrogation forte.

Jean-Baptiste MAILLARD

Sous les effets cumulés, je pense que la réglementation, elle est claire là-dessus. On ne peut pas prendre en compte les effets cumulés des projets qui ont été menés antérieurement. Je crois que la réglementation précise bien que l'on doit mener ces études d'effets cumulés sur des projets qui sont concomitants. Et c'est le cas, c'est ce qu'on a fait avec le projet des Grands Lacs de Seine. Alors, après, si, concomitamment, il y a des nouvelles carrières ou des projets de nouvelles carrières, en ce moment, on serait effectivement amené à faire l'effet cumulé de la création d'une nouvelle carrière, si elle devait se réaliser dans les prochaines années, ou si elles sont connues au jour d'aujourd'hui. Enfin, je pense que le monsieur de la DRIEE pourra confirmer ce propos, on ne peut pas prendre en compte des effets cumulés sur des projets à travers les siècles et jusqu'à la fin des temps. On a bien noté une autre recommandation de l'autorité environnementale qui consiste à dire qu'il faut définir rapidement le programme auquel appartient ce projet de mise à grand gabarit, et notamment quels pourraient être les travaux induits. Donc, c'est un peu... Vous, vous parlez d'activité, mais il peut y avoir des travaux, notamment des travaux portuaires, qui seraient induits par ce projet de mise à grand gabarit avec d'autres maîtres d'ouvrage. Donc cela, c'est une recommandation que nous fait l'autorité environnementale. Si on a demandé ce cadrage au préalable, c'est précisément pour avoir ce genre d'indication qui est très précieux et qu'on compte bien mettre en œuvre. Donc, il y a bien un sujet, effectivement, de définition du périmètre à prendre en compte sur les effets induits ou les effets directs du projet.

Patrick LEGRAND

Il me faut un micro ici, s'il vous plaît ! Merci. Monsieur le Directeur.

Jean-François CHAUVEAU

Merci beaucoup. Je suis désolé, je me suis mal exprimé, et donc, cela a créé plus d'ambiguïté que cela n'a résolu le problème. Dans une étude d'impact, il y a un certain nombre de choses. La première chose, c'est quel est l'état des lieux aujourd'hui ? Quel est l'état de la salle ici aujourd'hui ? Alors, il y a un certain nombre de chaises, un certain nombre de personnes. Cela, c'est l'état

aujourd'hui, maintenant. Et ensuite, le pétitionnaire, VNF aujourd'hui, mais dans d'autres cas, ce sont d'autres pétitionnaires, il doit évaluer l'impact de son projet sur cet état des lieux qui a été fait. Donc, il a un projet... Imaginez qu'on fasse rentrer 100 personnes de plus, quel est l'impact de 100 personnes de plus dans la salle ? C'est cela le sujet. Et il doit évaluer l'impact. Et comme le disait Monsieur Lacourt, la réglementation dit : « Non seulement vous allez évoluer l'impact de votre projet, mais l'impact des projets dont on a connaissance ». Il a été mentionné l'existence d'usines, je crois, donc elles existent. Elles ont déjà eu ou elles ont un effet, un impact positif ou négatif sur l'environnement, je ne me prononce pas, il est ce qu'il est ; et il va être décrit dans l'état des lieux, donc il va être pris en compte. S'il y a connaissance d'une autre usine ou de tout ce que vous pouvez imaginer, tout ce qu'on peut imaginer, cela va être pris en compte en termes d'impacts cumulés. Imaginons qu'il n'y ait pas d'autre projet ! En l'occurrence, il y en a un, c'est celui des Grands Lacs de Seine. Il y aura bien, c'est dit d'ailleurs dans le cadrage préalable qui a été produit par l'autorité environnementale, elle demande bien qu'il y ait, prise en compte des impacts ou évaluation des impacts cumulés. Et puis, si dans 5 ou 10 ans, quelqu'un arrive avec un autre projet, il y aura un autre état des lieux qui tiendra compte de ce qui s'est passé depuis et qui devra le prendre en compte, parce que l'état des lieux aura changé. Voilà ! C'est itératif comme système, et cela tient compte de ce qu'on connaît au jour où on fait l'évaluation parce que personne n'est un devin, on ne peut pas inventer ce qui va se passer dans 10 ans. Et l'histoire fait qu'il y a déjà eu des effets sur l'environnement qui ont été causés par l'homme, de façon générale, et que ces effets, ils ont une traduction dans l'état initial de l'environnement. J'espère que j'ai été plus clair que tout à l'heure.

Patrick LEGRAND

Enfin, cela progresse, sans aucun doute. Et on progresse ensemble. Attendez, Monsieur ! On a encore une... Il me semble qu'il y a encore une question qui est restée en rade, là, sur les questions des conflits, règlements d'eau. Au préalable, moi, je voulais vous dire que quand on construit l'architecture du débat public, on se fait bien une petite idée de l'ensemble des questions qui vont se poser. Et cette question des effets induits et des équipements cumulés, et cetera, voire même des idées que chacun peut avoir... à plus ou moins long terme sur le devenir des territoires qui sont touchés par les deux équipements, vont faire l'objet de deux réunions spécifiques : l'une à Montereau le 17 janvier sur la question des projets des territoires, au fond, la question de la prospective, et puis, l'autre est sur la même problématique à Provins le 9 février. Et dans la façon dont on a conçu le débat public, on a bien senti que là, il y avait, évidemment, des questions directes et brutales qui touchent l'équipement, mais aussi des questions qui vont un peu plus loin que l'équipement, et en plus, des questions qui vont à la fois plus loin dans le temps et dans l'espace. Vous avez encore au moins une question à vider... enfin, à vider un peu... Il me semble que...

Jean-Baptiste MAILLARD

Sur les règlements d'eau, leur application est contrôlée par les services de l'Etat. Donc, ce n'est pas le gestionnaire de l'ouvrage qui a la main sur l'application du règlement d'eau. Cela s'appelle règlement d'eau, c'est prescriptif. Et donc, ce n'est pas VNF qui... ce sont des services déconcentrés de l'Etat. Ce qu'on peut dire aussi, c'est que par rapport aux conflits de l'usage, il est... encore une fois, il n'y aura pas de changement par rapport à la situation actuelle, puisqu'on a un objectif de neutralité hydraulique. Donc, si le règlement d'eau conduit à rendre inondable certaines zones, cela sera ni plus ni moins qu'actuellement. Donc, il n'y a pas de modification de l'équilibre entre zone inondable ou zone à drainer. Et à ce sujet, je l'ai mentionné à la réunion précédente qui avait pour objet les enjeux agricoles, contrairement à ce qui avait pu être envisagé dans le projet précédent des années 80, là, il

n'y a clairement pas d'objectifs de drainer des terres agricoles. L'objectif, c'est la neutralité hydraulique. Donc, ce qui est inondable actuellement doit le rester avec les mêmes fréquences et les mêmes hauteurs d'eau, c'est cela l'objectif du projet.

Patrick LEGRAND

Merci. J'ai encore un complément ici. Et puis, un complément de la part de l'Autorité environnementale.

Fabien ESCULIER

Oui, bonsoir à tous ! Alors, je ne sais pas à qui je réponds pour la question de règlement d'eau. Donc, Fabien Esculier de la DRIEE aussi, Direction Régionale Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France. Je suis Chef du service qui s'occupe de la police de l'eau des axes navigables du bassin de la Seine, donc entre autre police de l'eau de la Seine dans la Bassée. Donc, j'apporte un point d'éclairage par rapport à la question qui a été posée. Pour ce projet comme pour tout projet qui impacte la Seine, il y a un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui sera déposé. C'est mon service qui en aura l'instruction. Et dans le cadre de cette autorisation, il y a une enquête publique où le projet est soumis ; à l'issue, nous préparons un arrêté qui autorise le projet et qui, entre autre, porte aux règlements d'eau, donc qui précise les débits qui peuvent être affectés au remplissage du canal, en particulier. Et cet arrêté sera ensuite soumis au CODERST, le Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques sanitaires technologiques, et enfin signé par le Préfet de département.

Patrick LEGRAND

Merci. Christian Barthod, s'il vous plaît !

Christian BARTHOD

Oui. Je voulais revenir pour apporter un élément de précision sur la différence qu'il y a entre une approche de programme, et puis, l'approche des effets induits. Le programme, c'est tout ce qui regroupe ce qui est fonctionnellement lié. C'est-à-dire que faire un canal, s'il n'y a pas de port pour charger ou décharger, cela n'a pas de sens. Et réciproquement, faire un port fluvial, s'il n'y a pas de canal ou si le canal est totalement inadapté aux capacités du port, cela n'a pas de sens. C'est ce que l'on dit quand c'est fonctionnellement lié. On ne fait pas l'un sans que l'autre soit mis en correspondance. Par contre, la question des effets induits, ce n'est pas exactement la même chose. Je prends une image que nous avons déjà utilisée, plus exactement un exemple que nous avons déjà eu à traiter, avec le schéma du transport du Grand Paris. L'étude d'impact s'intéressait à des tas de choses : de perturbations sur l'environnement, calculait les impacts en émission de gaz à effet de serre, et cetera, mais oubliait une chose : quand on fait une infrastructure de transport, au moins dans un pays comme le nôtre, il y a une urbanisation qui se met à accompagner les infrastructures de transport. Elles n'ont pas été nécessairement voulues, décidées, planifiées par celui qui a fait l'infrastructure de transport, mais c'est induit. Et donc, ce que l'on demande à l'intérieur de l'étude d'impact, au maître d'ouvrage, c'est de dépasser ce qui est strictement lié et fonctionnellement lié à son investissement, pour s'intéresser également à la manière dont son investissement induit des comportements, des décisions, des investissements qui, à leur tour, ont un impact sur

l'environnement. Et très vraisemblablement, ce qui a été dit, s'il y a une voie d'eau qui est plus performante, il y aura certainement, et c'est tout à fait logique, un certain nombre d'entreprises qui voudront se rapprocher, modifier leurs installations et qui, en se situant au bord du canal, auront nécessairement, à leur tour, un impact. Alors, ce n'est pas mathématique, ce n'est pas... enfin, ce n'est pas une prévision au sens où c'est très fortement quantifié, mais c'est évident qu'il y a des effets induits non voulus ou non décidés et non contrôlés par l'auteur du projet, mais qui comptent aussi dans l'appréciation des impacts du projet.

Patrick LEGRAND

Merci. J'ai... Monsieur... Ça va ? On peut... Vous faites le juste. Parce qu'on commence à être fatigué, cela se sent bien.

Christophe PARISOT

Cette dernière réponse me satisfait, puisque c'est en effet ce que j'attendais. Mais dans ce cas-là, il faudrait agrandir l'étude écologique à toute la zone de Nogent-sur-Seine et environs. Et par ailleurs, c'est très bien. Mais au niveau de la DRIEE, on nous indique qu'on va se baser sur un état des lieux qui, à chaque fois, sera... prendra en compte l'aménagement qui a déjà eu lieu. Il faudrait justement en rester à l'état des lieux qu'on fait aujourd'hui et voir l'effet cumulé, justement, des différents aménagements qu'on va avoir sur cet état des lieux d'aujourd'hui. Puisque si, à chaque fois, on change l'état des lieux, on en revient à ce que disait mon collègue tout à l'heure, c'est qu'au final, on prend un état des lieux dégradé par le projet précédent. On a fait le canal de 1 000 tonnes, on n'a pas vraiment fait l'état des lieux au moment où on l'a fait. Et maintenant, on fait le canal de 1 500 tonnes, et puis après, on fait la zone industrielle. Et puis... Et à chaque fois, on décale l'état des lieux parce que l'environnement est dégradé, donc il y a de moins en moins d'impact bizarrement.

Patrick LEGRAND

Merci. Ah ! Si je pouvais dire ce que je pense. On va... Monsieur... Monsieur, derrière Monsieur le Maire, me semble-t-il. Vous aviez posé... levez le bras, un moment. Voilà, c'est cela !

Fabien BRANGER

Oui, bonsoir ! Fabien Branger, habitant d'une commune riveraine. Voilà, en fait, j'ai une question : je ne comprends pas pourquoi est-ce que l'Etat n'exige pas que VNF fasse les études complémentaires et plus précises dès maintenant ? On en a une illustration tout à l'heure de l'impression justement de ces études avec le modèle hydraulique, étant donné que ces études pourraient conditionner la poursuite ou non de ce projet. Et on pourrait se rendre compte justement avec des études plus précises que peut-être il y aurait un impact beaucoup plus... très important sur la biodiversité de la Vallée. Et je voudrais juste rappeler que l'Etat s'est engagé notamment sur plusieurs points ; en créant une réserve naturelle nationale, il s'est engagé auprès de l'Europe à préserver la biodiversité de cette vallée. Donc, l'Etat ne serait-il pas irresponsable d'accepter un tel projet compte tenu de ses engagements ?

Patrick LEGRAND

Je sentais le dérapage. Bon ! Il faut que... Cela ne demande pas... Tous autant que nous sommes, nous n'avons pas grand-chose à dire sur cette remarque. Merci. Oui, vous êtes le quatorzième, Monsieur. Enfin, sans parler de... Là-bas, tout au fond.

Intervenant

Oui. Tout à l'heure, quand je me suis exprimé concernant l'état des lieux, je me suis un peu mal exprimé. En fait, ce que je voulais préciser, c'était qu'effectivement, l'état des lieux est aujourd'hui très, très dégradé et que tout impact, toute atteinte supplémentaire à cet état des lieux se comporte un peu comme la goutte qui fait déborder le vase. Et aujourd'hui, comme il y a déjà un assèchement lié aux différents aménagements, le fait de faire baisser les niveaux d'eau d'1, ou 2 centimètres, ou 3 centimètres, ou de 4 centimètres, ne doit pas être considéré comme un simple centimètre, mais il doit être affecté d'un coefficient multiplicateur parce qu'on est déjà dans une période rouge ; on est en zone rouge par rapport au taux d'humidité. D'autre part, j'aurais voulu poser une autre question concernant la propagation des espèces exotiques classées comme envahissantes parce que, depuis quelques années, on en voit arriver régulièrement tous les ans à Nogent, dont des espèces aquatiques qui viennent de la Mer Caspienne. Il y a deux ans, on avait, *Hemimysis anomala*, c'est une sorte de petite crevette qui n'est pas normalement dans nos cours d'eau, et puis, on a également la crevette tueuse, *Dikerogammarus villosus*, qui est arrivée. Donc, qu'en est-il ? Est-ce qu'il y a un suivi de VNF pour ces espèces exotiques qui se promènent dans les canaux ? Ou est-ce qu'on les voit apparaître et puis c'est tout ? De tout façon, comme on ne peut pas y faire grand-chose, on méprise un peu le sujet. Et dernier élément concernant les études d'impact. Là, je vous ai dit tout à l'heure, j'ai eu l'occasion de regarder un peu les études d'impact concernant les installations industrielles de la région. Et il apparaît que quand on étudie l'impact sur les milieux aquatiques d'une entreprise qui va rejeter des substances dans la rivière, on étudie l'état initial, non pas au niveau de l'entreprise, au niveau des rejets, mais en amont des entreprises déjà présentes, c'est-à-dire qu'on va prendre de l'eau propre, en amont de Nogent, pour évaluer quel va être l'impact des rejets en aval de Nogent où il y a une station d'épuration ou différentes industries, et cetera, et cetera. Et de la même manière, quand on va étudier l'impact des émissions gazeuses dans l'atmosphère, pour savoir si les taux de polluants dans l'atmosphère risquent d'atteindre la santé publique, on va prendre l'état initial qui va être mesuré à trois. Et donc, on installe une première usine, on prend l'état initial à trois ; on installe une deuxième usine, on prend l'état initial à trois ; on installe une troisième usine, on prend l'état initial à trois. Et tout cela, en respectant parfaitement la procédure : il y a l'état initial qui est étudié, il y a un impact qui est étudié. Le seul problème, c'est que les paramètres pris en compte ne sont pas les bons.

Patrick LEGRAND

Merci. Trois jolies questions là pour... On a au moins jusqu'à trois heures du matin, là. Messieurs, qu'est-ce que cela vous inspire ? Allez-y.

Jean-Baptiste MAILLARD

La première question, c'est l'existence possible d'effet de seuil, en gros. Cela veut dire qu'une petite variation entraînerait une grande conséquence.

Patrick LEGRAND

Oui.

Jean-Baptiste MAILLARD :

C'est un peu pour moi. Alors, cela, je...

Patrick LEGRAND

Effet papillon.

Jean-Baptiste MAILLARD

Encore une fois, je me réfère au modèle et je n'ai pas la réponse à votre question, mais c'est un point qu'il faut étudier. Je ne peux pas... Enfin, vous avez l'air de supposer a priori qu'il y a assez de tels effets de seuil. Je ne sais pas ce qui permet de le penser, mais c'est une question à étudier. Sur le...

Patrick LEGRAND

Et la seconde ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Alors, sur la propagation des espèces exotiques, je n'ai pas connaissance qu'il y ait des suivis particuliers sur les voies d'eau. Mais... enfin, vous avez mentionné les canaux, je... vous pensez qu'elles se propagent plus par les canaux que par les rivières.

Patrick LEGRAND

Allez-y, oui, parce qu'on est à la fin.

Intervenant

Ecoutez ! Les bassins hydrologiques de l'Ouest de l'Europe et de l'Est de l'Europe ont été connectés, il y a quelques années, par un canal en Allemagne. Et curieusement, on voit apparaître des espèces exotiques qui viennent de la mer Caspienne ; et comme elles ne sont pas venues pendant des milliers et des milliers d'années, on ne peut pas supposer que ce sont les canards qui les transportent.

Patrick LEGRAND

Merci. En tout cas. Si vous n'avez pas de réponse, c'est inutile d'en chercher une. Mais, maintenant... Non, non, non. Je veux dire pour une raison, si on les force à répondre à une question à laquelle ils n'ont pas pensé, ils vont nous bourrer le mou. Donc...

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, non, là j'ai dit clairement que je n'ai pas la...

Patrick LEGRAND

... la question. Donc, revenons un petit peu en avance et disons-nous que cela peut être une bonne question.

Hugues LACOURT

VNF n'a pas en charge de suivre les différentes espèces qui se propagent depuis la mer Caspienne ou quoi que ce soit. Il y a un autre organisme au sein de l'Etat qui est l'ONEMA, l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques qui, je suppose, est en charge de cet examen-là ou ce suivi particulier des différentes espèces. Mais en tout cas, ce... je pense, ce n'est pas à VNF, ce n'est pas dans les missions de VNF de faire ce suivi.

Patrick LEGRAND

C'est un peu... Monsieur Benjamin Airaud.

Benjamin AIRAUD

Je vais essayer de ne pas bourrer le mou.

Patrick LEGRAND

C'est-à-dire alors ?

Benjamin AIRAUD

Alors, par rapport aux espèces exotiques ou espèces invasives, on a déjà, dans le cadre des inventaires faune flore, regardé un peu cette question. C'est sûr de... pas du tout de manière exhaustive, mais on a pu déjà identifier certaines espèces invasives qui étaient présentes sur ce secteur. Et donc, on l'a identifié comme un point important à étudier par la suite. Je pense notamment à certaines espèces de flore, telles que la grenouille du Japon qu'il faudra absolument éviter s'il y a des déplacements de terre ou des choses comme cela pour éviter la prolifération. Après, par rapport à votre question sur le suivi des espèces, on l'a vu, il y a... si le projet devait se poursuivre, on a un délai de 3 ans entre la fin du débat et le démarrage des études... et le démarrage, pardon, des travaux. On peut très bien envisager de mettre en place ce type de suivi dans le cadre de nos études. Ce sont des choses qui peuvent être faites.

Patrick LEGRAND

Merci. Il me semblait qu'il y avait encore les points de référence mais... L'aire, la base de trois. A quand la base de trois, à sept ? Allez-y, par rapport à la... ?

Intervenant

Donc, par rapport à la réponse de VNF sur le suivi de ces espèces exotiques, je pense qu'on peut considérer que l'augmentation du débit risque d'augmenter la propagation de ces espèces qui auront un impact sur le milieu naturel, et que donc, cela doit être pris en compte dans le projet au même titre que les autres impacts.

Patrick LEGRAND

Parce que, non seulement, vous ouvrez...

Intervenant

Même si ce n'est pas actuellement pris en compte, puisque la réponse a été donnée à l'éclair, il faudrait peut-être éventuellement l'envisager.

Patrick LEGRAND

Non seulement, vous ouvrez le sujet mais en plus vous commencez à l'informer. Dites-donc, c'est assez productif cela ! Allez-y, cher monsieur par devant. Mais je sens que nous commençons à nous lasser. Par devant, Monsieur, voilà. Merci. Le troisième à partir du bord.

Intervenant

Alors, une petite remarque et deux questions. Peut-être pour ces histoires parce que vous avez bien vu que les personnes sensibles à la nature ont vraiment envie d'avoir un retour sur les effets cumulatifs des différents projets. Après, c'est vrai que ce serait assez vache de refiler la patate chaude à VNF, de demander à VNF de faire une étude des impacts cumulés des projets précédents qui ont eu lieu dans le passé. Du coup, est-ce que ce ne serait pas plutôt à un autre organisme, alors je pense par exemple à un organisme territorial de prendre cela en charge. Voilà. Et ensuite, j'avais une question pour Monsieur Christian Barthod. J'ai entendu ce que vous disiez tout à l'heure à votre dernière intervention. Malheureusement, j'ai simplement entendu, je n'ai pas vraiment écouté, je voulais juste reprendre un point, j'ai un petit peu cerné votre sujet. Je voulais savoir, juste savoir votre avis sur le fait qu'il y ait un port qui a été construit à Nogent de l'envergure, mais, voilà, qui a été construit dans l'optique que le grand gabarit sera réalisé. Je voudrais avoir votre avis là-dessus. Est-ce que vous allez donner des points négatifs au projet ou des points positifs par rapport à cela ? Et enfin, une question pour VNF, j'ai lu dans votre dossier, là, du maître d'ouvrage, page 6, que VNF menait des actions pour la préservation de la biodiversité, et notamment, restaurer des milieux alluviaux en voie de disparition. Donc, j'aurai voulu juste simplement que vous me fassiez quelques... enfin, un exemple ou deux, j'aurai voulu en savoir plus là-dessus. Merci.

Patrick LEGRAND

Merci. Christian, s'il vous plaît !

Christian BARTHOD

Premièrement, l'Autorité environnementale ne distribue pas de bon point ou de mauvais point. ... D'entrée de jeu, devant cette problématique, nous n'abordons jamais les problèmes en termes d'opportunité. Donc, ce qui est demandé à l'autorité environnementale, c'est d'apporter des

éléments d'analyse les plus complets et les plus pertinents possible sur trois questions. Donc, quelle est la manière dont le projet prend en compte l'environnement et quel est le niveau le plus objectif possible de ces impacts ? Deuxièmement, est-ce que d'un point de vue formel, l'étude d'impact est correct et satisfaisant ? Est-ce qu'elle ne fait pas des impasses sur certains sujets ? Est-ce qu'elle ne fait pas des conclusions actives ? Est-ce qu'elle s'est bien reposée sur des bonnes données, et des données dans le meilleur état des connaissances disponibles ? Et troisième question, est-ce que l'étude d'impact apporte de façon concrète une bonne information au public ? Est-ce qu'elle est lisible, compréhensible ? Est-ce qu'elle met bien en évidence les endroits où le maître d'ouvrage a des marges de manœuvres et pour lequel les procédures participatives, notamment, à travers l'enquête publique permettent de peser sur ces marges de manœuvre ou bien considère-t-elle que le projet, il est à prendre en bloc ou à laisser et, finalement, ne remplit pas exactement la manière dont la philosophie de l'étude d'impact et de l'enquête publique dans l'esprit de la convention d'Aarhus doivent s'articuler. Donc, par rapport au dossier qui pourrait être présenté par VNF, très clairement, l'autorité environnementale, avant d'avoir en main le dossier ne préjuge absolument pas de sa qualité et de la manière dont elle devrait être évaluée par rapport à ces trois questions. Alors, maintenant, je vais, de façon un peu différente, aborder une question que nous rencontrons parfois sur certains dossiers, c'est-à-dire que sur l'appréciation de ce qui est fonctionnellement lié entre le projet et ce qui se passe notamment sous la responsabilité d'autres maîtres d'ouvrage, la limite est parfois un peu compliquée à apprécier. Et la limite est compliquée à apprécier dans la mesure où certains maîtres d'ouvrage prennent des positions en disant : « Mais, de toute façon, moi, j'ai surdimensionné tel ouvrage, mais je l'aurai fait, quelles que soient les perspectives d'investissement par ailleurs de tel projet, fonctionnellement lié ». Nous sommes de temps en temps à la limite de la mauvaise foi, mais nous avons ces projets sur d'autres types d'infrastructure. Nous avons des gares qui sont hyper modernisées. On nous dit que c'est totalement indépendant des perspectives d'arriver d'une ligne à grande vitesse et que ce n'est pas fonctionnellement lié. Nous avons une certaine marge d'appréciation que nous assumons pleinement au cas par cas pour arriver à vérifier que cela tient un minimum, je dirais, le bon sens et l'expérience, de voir si un projet qui a été éventuellement anticipé ou qui est surdimensionné par rapport au contexte, est effectivement assumable de façon indépendante par rapport au projet qui concerne l'étude d'impact, ou si c'est bien quelque chose qui est fonctionnellement lié. Alors, je ne peux pas et je n'ai pas les éléments d'informations pour me prononcer sur un cas particulier. Mais la question de l'identification du programme est pratiquement systématiquement la première étape que font les rapporteurs de l'autorité environnementale qui est de bien cerner tout ce qui est fonctionnellement lié dans l'état des connaissances qu'ils peuvent avoir et au point de vue historique et au point de vue règle de raisonnement, et par rapport, à un minimum de questions de bon sens. Et donc, on le verrait en temps utile en fonction du projet qui serait déposé, étude d'impact de VNF.

Patrick LEGRAND

Merci. On va séparer, ce n'est pas une méthode qu'ils sont les seuls à pouvoir mettre en œuvre. N'importe qui peut le faire, sauf le respect que je vous porte. Vous avez quelques éléments de réponse sur la deuxième partie de la question ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Effectivement, un exemple de polder Benjamin sur le...

Benjamin AIRAUD

Sur le Rhin, il y a les polders d'Erstein où il y a effectivement la recréation de milieux alluviaux. Après, on peut également citer un aménagement sur le canal de la Scarpe, avec la réalisation de ce qu'on appelle des berges lagunaises, des berges vraiment à pentes très, très douces et qui permettent justement de recréer ce type de milieu. Et puis, ensuite, sur le secteur, on peut parler, bon, là, on sort un peu du cadre des milieux alluviaux, mais on peut parler des phréas qui ont été recréés au niveau du barrage de Jaulnes en 2004. Et puis, ensuite, il y a toutes les différentes actions de VNF vis-à-vis de la trame bleue, notamment avec l'ensemble des passes à poissons qui ont pu être créées dans ces dernières années avec notamment des rivières artificielles au niveau d'Andrésey et au niveau de Notre-Dame-de-la-Garenne.

Patrick LEGRAND

Merci. Quelques exemples. Alors, j'ai une dame et un monsieur. C'est la dame qui passe avant. Madame, allez-y !

Intervenant

Je voudrais juste apporter une précision à Fabien, Julien, je ne sais pas qui a parlé du port de Nogent.

Patrick LEGRAND

Alors, moi, je ne connais ni Fabien ni Julien.

Intervenant

C'est le monsieur qui a parlé avant.

Patrick LEGRAND

Ah ! D'accord.

Intervenant

Il a parlé du port de Nogent, le port rive droite, mais nous avons connaissance des terrains déjà bloqués par la Mairie pour, éventuellement, construire un port rive gauche, donc avec de nouveaux impacts. Effet induit.

Patrick LEGRAND

Ah oui ! Bravo ! Monsieur, donc.

M.ALBERTHUS

Bonsoir ! Monsieur Albertus, les Amis de la Voulzie, société de pêche de Provins. Les lots que vous parlez, là où le secteur où vous parlez, les lots de pêches, tout cela est attribué, c'est-à-dire le canal de dérivation de Beaulieu, le lot numéro 3 bis et 19 bis, ce sont des casiers.

Donc, le projet qui voudrait faire ouvrir les casiers, surtout, si vous preniez le scénario numéro 3, mettrait en relation la Seine avec ces casiers pour se rejeter dans la Seine de l'autre côté. Les casiers dans l'état actuel, c'est le seul endroit où il n'y a plus de PCB dans les sédiments.

Patrick LEGRAND

Il n'y en a plus ou il y en a + ?

M.ALBERTHUS

Il n'y en a pas.

Patrick LEGRAND

Il n'y en a pas. D'accord.

M.ALBERTHUS

Donc, mon ami Parisot, un jour, m'a dit : « Ne vas plus pêcher dans la Seine, tu vas avoir les yeux jaunes, parce que cela vient de la Centrale ou soi-disant » ... En tout cas, je n'y ai pas été et j'ai toujours les yeux normaux. Pour en revenir à ma question, en 2006, ils ont créé la zone industrielle. En décembre 2010, le Préfet de l'Aube a pris un arrêté interdisant la consommation et la vente de poissons provenant de la Seine, anguilles tout compris, mais cela vient d'au-delà de Nogent, même d'au-delà de Troyes. Mais si vous voulez, les travaux qui ont été réalisés dans la zone industrielle ont impacté le milieu. C'est certain. Et vous n'avez pas eu... où à l'époque, il n'y a pas eu de... aucune manifestation par les pêcheurs de Nogent, parce que dans leur projet, ils avaient déjà inclus de donner, je crois, un étang du côté de Port Saint-Nicolas, si je ne me trompe pas, pour compenser les pertes des berges, ces pertes de berges pour pêcher. Mais, le fait d'interdire la circulation le long des berges pour soi-disant des raisons de sécurité, vous empêche ou nous empêche de voir les rejets qui proviennent des usines des alentours. Voilà ! Donc, si vous voulez, les amis de la Voulzie, on est touché par les PCB sur Provins, on est touché par les PCB sur la Seine, les seuls endroits, il n'y en a plus, c'est dans les casiers. Deuxième question, si dans le projet numéro 3, vous ne prenez pas le casier numéro 3 bis, pensez à nous.

Patrick LEGRAND

Ce n'est pas une question, mais... Non, non, mais... Enfin, s'il y a... Il y a une sacrée question derrière, c'est au fond...

M.ALBERTHUS

Oui, troisième question : le Maire de...

Patrick LEGRAND

Il y a un autre casier à nous fourguer, là ?

M.ALBERTHUS

Non, non. Le Maire de Grisy a parlé de sa plage. Je peux vous dire qu'en 1920, le Port-Montain, le Port-Montain, c'était le Deauville de Provins. Si vous voulez, on peut vous sortir l'historique de la société de pêche. En tout cas, c'était le Deauville de Provins, le fait que la navigation, ou pour des raisons ou d'autres, le canal Gand-Bruges, je ne sais pas exactement ce qui s'est produit. L'interdiction de se baigner dans ce coin-là a été instaurée, bénéfique net quand les casiers ont été créés pour la centrale nucléaire. Le problème des baigneurs se retrouve maintenant sur Villiers. Je ne sais pas si le Maire de Villiers est déjà intervenu, mais je peux vous dire que ce déplacement de personnes qui vont se baigner là-bas, il faudrait bien le compenser. C'est actuellement une soupape de sécurité au point de vue sécurité publique, parce que les gens qui vont se baigner là-bas, ne foutent pas le bordel ailleurs. Ah oui ! Non, mais...

Patrick LEGRAND

Oui, oui, non, mais vous avez raison. Mais...

M.ALBERTHUS

Et nous, on a ramassé les détritiques pendant trente ans. On a arrêté de le faire depuis deux ans parce que personne ne voulait nous donner la main, sauf les Communes riveraines. Voilà !

(Applaudissements)

Patrick LEGRAND

Merci, merci. Tous ces usages dérobés seront importants aussi à surveiller, parce qu'au fond, comme le disiez, c'est une réalité sociale qui fonctionne terriblement et qui fait que la vie est parfois vivable. Allez-y parce que... C'est... On est bientôt à Saint-Nicolas et la hotte va être bientôt pleine.

M.ALBERTHUS

Oui. Il y a un proverbe qui dit : « Vous donnez un poisson à manger à un chinois, vous le nourrissez pour la journée ; vous lui apprenez à pêcher, vous le nourrissez pour la vie ». Alors, laissez-nous aller pêcher au bord de la rivière.

Patrick LEGRAND

Finir par Mao, alors là, Monsieur... Chapeau ! Bon ! Il faut laisser passer l'ange pour la question remords. Ah ! Une question remords ? Allez-y, Monsieur. Et vous avez déjà beaucoup abusé. A moins que vous y preniez goût, auquel cas, vive le débat public.

Intervenant

Alors, tout à l'heure, il y avait une remarque sur le fait qu'on ne lisait peut-être pas suffisamment vos petits fascicules.

Patrick LEGRAND

Ce n'est pas le mien.

Intervenant

Oui. Alors, bon, enfin bref. Concernant les impacts sur des différents projets, en particulier pour le projet 3, c'est assez difficile de faire la synthèse, parce que, à chaque fois, c'est renvoyé sur le projet 1, sur le projet 2, et cetera, et cetera. Est-ce possible d'avoir un impact global pour chaque projet en prenant du début à la fin ? Et cela, c'est peut-être disponible sur Internet, ou c'est peut-être possible que cela le devienne. Voilà ! Sinon, voilà déjà cette remarque-là.

Patrick LEGRAND

Mais, non, merci. C'est une proposition. On vit toujours personnellement des évaluations un peu synthétiques parce que, bon... Après, il faut savoir comment cela se construit, mais... Au fond, je vous proposerais bien de ... Y a-t-il encore vraiment une question ? Non ? On a déjà sacrément brassé. Merci. Et je sens un début de lassitude. C'est normal. Cela, c'est comme les cours à l'école, et puis ... Non, non, je ne souris pas. Et puis, non mais quand on a brassé ensemble toute une série de questions, cela fait fonctionner les neurones à vitesse grand V. N'oublions pas le débat public, cela, c'est quatre mois et que cela s'accumule et tout ce qui s'est dit ce soir sera peut-être redit probablement sous une autre forme, probablement enrichi aux réunions suivantes, qu'il s'est noué des tas de relations, de corrélations entre nous tous, que le projet, du moins, les conceptions et les références ont été un peu enrichies. Peut-être que vous avez, vous, de votre côté, un bout de conclusion ? Mais surtout, Monsieur Maillard, n'ayez pas cet air souffrant parce que, au fond quand on voit que les choses se passent bien comme cela, on doit plutôt en être heureux.

Jean-Baptiste MAILLARD

Moi, Effectivement, je voudrais remercier toutes les personnes qui se sont exprimées. Encore une fois, le débat public, c'est l'occasion de, je le dis sincèrement, d'enrichir le projet. Comme Monsieur Legrand dit, un projet qui sort d'un débat public n'en sort pas normalement dans le même état qu'il en est rentré. Nous, ce qu'on attend un peu du débat public, c'est à la fois de vous présenter un peu les intérêts du transport fluvial. On en a peu parlé aujourd'hui parce que ce n'était pas le thème, mais on est convaincu que le transport fluvial a un intérêt, et notamment, un intérêt écologique. L'autre objectif, c'est de faire partager les objectifs du projet, ses enjeux et ses caractéristiques, et puis, comme je le disais, c'est de recueillir à la fois vos attentes, vos préoccupations, et pour nous, c'est très utile. De tous les thèmes que vous avez évoqués, les différents usages, les points d'attention, toutes les questions sur les modèles hydrauliques, nous serons très utiles pour la suite, encore une fois, si on donne suite au projet. Voilà. Je voulais remercier toutes les personnes.

Patrick LEGRAND

Mesdames, messieurs. Je vous remercie. A la prochaine. Je crois que si nous faisons cela quasiment comme Stakhanov, le premier décembre à Marolles-sur-Seine et sur le projet de Seine Grands Lacs. Merci, merci Gouaix et à bientôt.