

Réunion publique commune « Des projets, des territoires » Montereau-Fault-Yonne le 17 janvier 2012 Synthèse

Date : 17 janvier 2012

Durée : 4h

Participants : 100 personnes

Introduction

Echanges avec la salle

1. L'opportunité du projet
2. Les enjeux environnementaux
3. Les enjeux hydrauliques
4. Le projet et le territoire

Conclusion

Introduction

Patrick Legrand, Président de la Commission Particulière du débat public (CPDP), présente le débat public, ses règles et ses principes.

Christian Barthod, membre de l'Autorité Environnementale, explique quelles catégories d'effets sont prises en compte pour étudier en amont comment un projet s'intègre dans son territoire et quelles sont les mesures compensatoires éventuelles à prévoir pour en corriger les impacts.

Les deux maîtres d'ouvrage, Voies navigables de France (VNF) et l'EPTB Seine Grands Lacs présentent chacun leur tour leur projet.

Echanges avec la salle

1. L'opportunité du projet

Un projet attendu

Le représentant de la CCI de Seine et Marne se prononce en faveur du projet et du scénario 3.

Un batelier souligne que les conditions de navigation sont aujourd'hui très dégradées sur le tronçon Bray/Nogent : « *le canal de Beaulieu, c'est le bagne* ». Il demande de plus grandes hauteurs sous les ponts. « *Pour nous, Bray-Nogent à grand gabarit, ce serait bien* ».

« *Si on ne fait rien, on ne pourra pas continuer à naviguer comme cela* », reconnaît VNF.

Quel serait le trafic ?

Une question revient : « *combien de bateaux supplémentaires cela fera-t-il ?* » ; plusieurs intervenants s'interrogent sur la densité du trafic prévisible : « *en fin de compte, ce que je comprends, c'est que le nombre de bateaux va être extrêmement faible* » souligne un représentant de Nature Environnement Seine-et-Marne et de la Fédération des Associations de protection de la Vallée de la Seine.

VNF répond que les études évaluent les tonnes transportées, mais non le nombre de bateaux : « *Actuellement, vous avez une dizaine, entre 10 et 14 bateaux par jour sur le secteur. Pour être clair, on n'a pas le nombre de bateaux que cela représente à l'horizon 2020.* » ; un participant souligne « *VNF sait compter les camions, pas les bateaux* ».

Un intervenant explique qu'aujourd'hui, des petits bateaux circulent entre Nogent et Bray et chargent à Bray leur cargaison dans un plus gros bateau, et que cela peut être une solution pour éviter le projet. VNF répond que cette solution implique une rupture de charge dont le coût compromet la compétitivité du transport fluvial.

L'alternative ferroviaire

L'alternative de la ligne de chemin de fer « Flamboin/Montereau » pour le transport du fret est à nouveau évoquée. VNF répond que trop peu de trains sont prévus sur cette ligne et renvoie à la contribution de RFF qui figure sur le site du débat. « *Ces projets sont complémentaires* ».

Questions sur le bilan socio économique

« *Vous nous dites, pour un euro dépensé, cela en rapporte deux. Ces deux euros ne vont-ils pas aller aux industries qui vont aller construire encore plus loin et qui ramèneront leurs déchets ici ?* ». « *A quel horizon cela rapporte 2 euros ?* ».

VNF répond que le bilan socio économique a été calculé sur 50 ans ; les bénéfices du projet se répartissent entre 60 et 80 % pour l'ensemble de la filière transport, et pour le reste, englobent les externalités du projet : diminution des émissions de CO₂, des nuisances routières, des usures des routes, etc. La baisse des coûts augmenterait la compétitivité du transport fluvial, ce qui encouragerait le report modal.

Un batelier réagit : « *si le coût du transport diminue, on nous paiera moins ; ce n'est pas nous qui allons gagner cet argent* ».

Financement du projet

Un batelier s'interroge sur l'**éventualité d'un péage local** qui financerait une partie du projet : « *De quel péage parlez-vous ?* ». « *Nogent-sur-Seine, déjà, c'est l'extrême du réseau de voies navigables, on paye déjà du péage sur des chemins vicinaux* »

VNF répond que le péage local est une source possible de financement du projet qui n'a pas été étudiée plus au-delà.

2. Les enjeux environnementaux

La réduction du trafic routier

VNF explique que le projet va permettre de **réduire le trafic routier**, donc les nuisances. Un représentant de Nature Environnement Seine-et-Marne et de la Fédération des Associations de protection de la Vallée de la Seine relativise le nombre de camions qu'éviterait le projet. « *Vous avez fait état de plusieurs dizaines de milliers de camions par jour dans la région Ile-de-France et de la possibilité de réduire, en gros, de 27 000 camions par an suite à la mise en place de votre projet. Ce qui veut dire que cela fait, si l'on prend 300 jours ouvrables dans l'année, 900 camions par jour qui seraient diminués par rapport à plusieurs dizaines de milliers de camions, donc on a un phénomène d'échelle.* »

Avis de l'Autorité environnementale

Suite à l'intervention de Christian Barthod, VNF souligne avoir sollicité l'avis de l'Autorité environnementale et reconnaît que « *toutes ses recommandations ne sont pas satisfaites au stade du débat public* ».

3. Les enjeux hydrauliques

Enjeux hydrauliques du projet

Des questions reviennent sur les **conséquences hydrologiques du projet** ; sa neutralité hydraulique est demandée (CCI de Seine et Marne), contestée (associations) ou niée (un batelier : « *si on creuse la Seine, on évacuera plus facilement l'eau en période de crues* »). « *Le projet Crue Seine Bassée n'est-il pas destiné à compenser les conséquences de la mise à grand gabarit de la Seine ?* ». « *Nous sommes contents que le président ait proposé un audit indépendant ; nous y participerons* ».

Les maîtres d'ouvrages répondent que **leurs projets sont indépendants l'un de l'autre**. L'ouvrage de l'EPTB Seine Grands Lacs n'est pas destiné à compenser les effets de la mise à grand gabarit sur les crues. VNF réaffirme la neutralité hydraulique de son projet.

Apport du débat

Patrick Legrand, président de la CPDP, rappelle qu'un processus d'évaluation des modèles ayant servi aux études hydrauliques par des experts indépendants est en cours sous l'égide de la commission ; un atelier sur ce thème va être organisé.

4. Le projet dans le territoire

Travaux et entretien

La question de la **dégradation des berges** revient, comme celle des **chemins de hallage**, de leur maintien et/ou de leur récréation. Un élu souligne : « *je suis dubitatif quant à la capacité de VNF d'assumer l'entretien de l'ouvrage ; nous vous interpelons depuis 15 ans sans succès sur la continuité des chemins* ».

VNF répond qu'une nouvelle loi va lui permettre de dégager plus de moyens pour financer ces actions. Le sujet des voies sur les berges est un sujet important à traiter avec les collectivités.

Engagements VNF

« *Dans le cadre du projet Bray Nogent, on veillera à apporter une attention particulière aux berges rescindées et à l'entretien de l'ensemble* » ; « *on veillera à maintenir la continuité des chemins qui existent* » déclare VNF.

Apport du débat

Patrick Legrand souligne que pouvoir poser en public la question de l'entretien des berges est déjà une avancée permise par le débat.

Conclusion

Patrick Legrand remercie les participants et les invite aux prochains rendez-vous du débat public.