

# Réunion publique générale Romilly-sur-Seine, le 24 janvier 2012

## Synthèse

Date : 24 janvier 2012

Durée : 1h 40

Participants : 55 personnes

Introduction

Echanges avec la salle

1. L'opportunité du projet
2. Les enjeux environnementaux
3. Les enjeux économiques

Conclusion

## Introduction

Chantal Sayaret, membre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), présente les principes et modalités du débat public accompagnée par Daniel Collard, également membre de la CPDP.

## Echanges avec la salle

### 1. L'opportunité du projet

#### Lien avec le projet des années 1980

« *Pourquoi le projet a-t-il été arrêté il y a 25 ans ?* » demande un riverain de l'écluse de Beaulieu.

VNF : « *le projet des années 1980 a été abandonné compte tenu des impacts environnementaux et hydrauliques du tracé qui coupait l'ensemble des méandres ; le tracé retenu aujourd'hui suit beaucoup plus la Seine* ». Les tracés présentés résultent d'un compromis entre les besoins de la navigation et les enjeux environnementaux et hydrauliques.

#### Un projet attendu

Plusieurs acteurs expriment leur intérêt pour le projet. Ainsi, un représentant du syndicat des carriers : « *Nous, les carriers, on est tous intéressés par ce projet* » ; « *le scénario 3 est le plus intéressant* », le Président de la communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine : « *Notre bassin de vie a besoin de ce projet* », le représentant du comité des armateurs fluviaux : « *Il faut faire au minimum le scénario 3* ». Ce dernier regrette toutefois la limitation de la hauteur des ponts à 5,25m, interdisant le passage de bateaux transportant trois niveaux de containers.

VNF rappelle que « *le projet est un compromis entre les usagers, les collectivités et l'écologie* ».

#### L'alternative ferroviaire

Utiliser le chemin de fer pour le transport du fret : « *Ce serait moins cher* ».

VNF indique que trop peu de trains sont prévus sur la ligne « *Flamboin /Montereau* » et renvoie à la contribution de RFF sur le site du débat : « *ces projets sont complémentaires (...) le projet prendra des parts de marché au fret routier, non au fret ferroviaire* ».

VNF évoque l'éventuel transport de roches massives par train jusqu'à Nogent-sur-Seine puis par bateau. Le Schéma départemental des carrières, en cours de révision, s'oriente en effet vers l'utilisation d'un mélange de roches massives et de roches alluvionnaires pour répondre aux besoins du Grand Paris.

#### Le bilan socio économique

« *200 millions d'euros dépensés sur les finances publiques. Quels sont les gains pour la collectivité ?* »

« *J'espère qu'à l'arrivée, il y aura un réel bénéfice pour les collectivités et les associations* »

VNF : le bilan socioéconomique a été calculé en prenant en compte les externalités du projet, la diminution des émissions de CO2, des nuisances routières, des usures des routes, lesquels bénéficient à la collectivité.

### **Financement du projet**

Un conseiller général de Romilly-sur-Seine : « *qui paierait ? Y-a-t-il possibilité de partager les gains à l'arrivée ?* » ; « *les entreprises pourraient participer au financement !* ».

VNF : la baisse du coût de transport qu'induirait le projet bénéficierait à l'ensemble du tissu économique. Un surpéage local pourrait être institué pour financer en partie le projet.

Le représentant du comité des armateurs fluviaux « *frémit* » à cette idée.

## **2. Les enjeux environnementaux**

### **Calcul du bilan carbone**

Le mode de calcul des gains en CO2 induits par le projet est questionné.

VNF précise les ratios utilisés pour ces calculs.

### Apport du débat

VNF rappelle s'être engagé lors des précédentes réunions à approfondir le bilan carbone du scénario qui serait retenu à l'issue du débat.

### **Trafic routier**

« *Avez-vous calculé le trafic des camions évités entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine ou entre Nogent et des destinations plus lointaines ?* »

VNF : tous les trafics depuis la totalité de la zone d'études (50 km autour du projet) jusqu'à la région Parisienne, le Nord de la France et de l'Europe et les ports maritimes ont été pris en compte dans les calculs.

### **Compensation des impacts environnementaux**

« *Vous signalez des compensations. Pour quels impacts ? Quelles compensations ?* »

VNF : « *l'objectif est d'avoir le moins d'impacts possible* », les pistes de compensation des impacts résiduels seraient à préciser pour le scénario retenu. La « *rétrocession de terrains à des associations, la reconnexion de bras autrefois coupés, la participation de VNF à des plans nationaux pour des espèces protégées, la réalisation de passes à poissons* » sont citées comme des exemples possibles. 8% du budget du projet serait attribué aux compensations.

### 3. Les enjeux économiques

#### Impact économique

A une question posée sur l'impact économique du projet sur le territoire, VNF annonce qu'une étude sur les emplois induits va être mise en ligne dans les prochains jours sur le site. 450 emplois induits ont été estimés pour la phase de construction, et 500 pour l'exploitation, à l'horizon 2020 et pour le scénario 3.

#### Conséquences pour le tourisme

Un élu souhaite savoir si le projet va permettre le développement du tourisme.

VNF : « *il y a beaucoup de pistes ; il y a un besoin de travail commun avec les acteurs du territoire* ».

Navigation de plaisance, randonnée à vélo, parcours pédagogique pour la découverte de la faune sont évoqués.

#### Conclusion

Chantal Sayaret remercie les participants et les invite aux prochains rendez-vous du débat public.