

Réunion PUBLIQUE

Romilly-sur-Seine

« Réunion Générale »

Le 24 janvier 2012

Date : le 24 janvier 2012

Lieu : Salle des Fêtes F. Mitterrand

Durée : 1h40

Participants : 55 personnes

Réunion publique animée par Madame Chantal SAYARET

Pour la CPDP :

- ✓ Chantal SAYARET – Membre de la CPDP (en tribune)
- ✓ Daniel COLLARD – Membre de la CPDP (en tribune)
- ✓ Patrick LEGRAND – Président de la CPDP
- ✓ Isabelle JARRY – Membre de la CPDP
- ✓ Gérard RIOU – Membre de la CPDP

Pour VNF :

- ✓ Jean-Baptiste MAILLARD – Directeur interrégional du Bassin de Seine
- ✓ Hugues LACOURT – Chef du Service Technique de la voie d'eau
- ✓ Benjamin AIRAUD – Chef de Projet VNF

Chantal SAYARET

Mesdames et Messieurs, si vous voulez bien prendre place ! Je crois qu'elles ne manquent pas. C'est cela. Mais soyons prudents. Monsieur l'adjoint au Maire.

Guy ALLART

Bien, Mesdames et Messieurs, bonsoir ! Tout d'abord, je suis ravi de vous accueillir dans cette salle François Mitterrand pour participer avec vous au grand débat de ce soir, qui concerne donc le passage de la Petite Seine au grand gabarit.

Alors, c'est une chance dans des pays comme le nôtre de pouvoir s'exercer à la démocratie au cours d'une réunion de cette importance. Alors, ce soir, je sais qu'on va parler de projet structurant pour le territoire, qu'on va parler de développement économique ; qu'on va parler de développement durable parce qu'effectivement la navigation fluviale, c'est la possibilité de transporter en émettant moins de gaz à effet de serre ; mais on va aussi parler environnement, écosystème par rapport, je dirais, à la zone humide de la Bassée. Donc, cela fait partie des ingrédients, je dirais, de cette réunion de ce soir. Ce sont ces thèmes qui, je pense, qui vont être abordés, et encore une fois, c'est une chance qu'on puisse, en toute démocratie, débattre librement sur tous ces thèmes face à un projet d'importance pour notre territoire. Voilà !

Mais écoutez, je vous cède la parole et je vous souhaite une bonne réunion. Donc, je la cède à Monsieur. Voilà, excusez-moi !

Patrick LEGRAND

Donc, moi, je m'appelle Patrick Legrand. Certains d'entre vous me connaissent. Je suis le Président de la Commission particulière, des Commissions particulières des débats publics Seine Grand Gabarit et Crue Seine Bassée, c'est-à-dire, au fond, les deux projets dont vous avez parlés.

Ce soir, j'ai cédé, il faut bien de temps en temps, bien que j'aime bien faire cela, j'ai cédé la Présidence à Chantal Sayaret, membre de la Commission particulière, et j'interviens très rapidement pour vous signaler que, ce soir, c'est aussi un jour un peu particulier, puisque nous accueillons des amis Tunisiens qui sont représentants des mouvements sociaux en Tunisie, et qui sont impliqués dans la préparation de la Constitution dont la Tunisie va bientôt se doter, et qui sont intéressés par : un, alors, les questions d'environnement ; deux, la façon dont le mouvement social peut être impliqué dans les enjeux politiques et le débat politique de terrain ; et puis, trois, intéressés aussi par la pratique du débat public, en sachant très bien que... je le dis pour eux et pour nous, que rien ne s'exporte, mais tout peut servir d'exemple. Donc, sur ce, je vous laisse la parole. Je vous rappelle qu'en général, ce n'est pas le nombre qui fait la qualité des réunions, et là, à mon avis, nous sommes suffisamment nombreux pour que cela marche bien.

Merci, et puis, je rentre dans le rang.

Chantal SAYARET

Mesdames, Messieurs, bonsoir ! Vous avez déjà fait connaissance de Patrick Legrand, qui est Vice-président de la Commission nationale du débat public, et qui est le Président de ces deux débats, qui se situent de façon concomitante parce qu'ils sont liés de par leurs structures, de par leurs territoires.

Vous avez une équipe, derrière un président il y a une équipe, vous avez dans la salle Isabelle Jarry, Gérard Riou ; et à mes côtés, Daniel Collard, un agriculteur de la Marne ; et, moi-même, je m'appelle Chantal Sayaret et je viens du Havre, là où arrivent, dans l'estuaire, les bateaux.

Donc, vous avez peut-être, comme moi, jeté un coup d'œil sur cette liste impressionnante, ce calendrier de réunions publiques, et vous voyez que, d'un côté, il y a « Petite Seine Grand Gabarit », avec le maître d'ouvrage Voies navigables de France ; et puis, de l'autre côté, « Crue Seine Bassée » avec Seine Grands Lacs ; et vous avez des listes de réunions : des réunions communes, des réunions générales, des réunions thématiques. Vous voyez aussi qu'on peut descendre un peu l'échelle, si j'ose dire, puisque nous arrivons, non pas tout à fait en fin de parcours mais nous, on approche de la fin. On va dire cela comme cela.

Le débat a commencé début novembre ; il s'achèvera au mois de février, le 17 février. Et alors, ce soir, à Romilly, le public est là pour s'informer, pour réagir, pour donner son opinion, sur un projet que va nous exposer le maître d'ouvrage, Voies navigables de France, certains d'entre vous ont entendu parler du projet, d'autres vont le découvrir. Tout cela fera bon ménage puisque, encore une fois, c'est le temps de l'expression, le temps de l'interrogation et le temps de l'argumentation. Je voudrais, en amont, vous rappeler que ce maître d'ouvrage, il nous propose un projet auquel il croit. C'est normal ! Il y met son cœur et sa tripe.

Mais en aucune façon, la décision n'a d'ores et déjà été prise. Nous sommes en amont de toute prise de décision, et on rejoint ce souci de démocratie, évoquée par Monsieur le Maire, et l'intelligence collective qui sera le fruit de notre travail ce soir, et notre salle est tout à fait armée pour cela. Alors ce débat public, ce projet, il se déroule selon un certain nombre de principes. Ces principes qui vont nous arriver à l'écran, je pense, ils sont là. C'est tout à fait important parce que ces principes, ils garantissent l'écoute ; ils garantissent, pour le maître d'ouvrage, la prise en compte de ce qui a été dit par le grand public. Premier principe, je liste très rapidement, le principe d'équivalence. Cela veut dire que qui que nous soyons dans cette salle, nous avons la même qualité pour nous exprimer, pour nous informer et donner notre avis. C'est quand même un très beau principe. Principe de transparence : clarté, accessibilité de l'information sans privilégier quiconque. D'ailleurs, tout ce qui sera dit, tout ce que l'on entend publiquement, est redistribué et remis sur le site, c'est-à-dire que la parole est redonnée à tout un chacun. L'argumentation, j'en ai déjà parlé, le débat petit à petit se construit, et le maître d'ouvrage, il arrive au bout de toutes ces réunions avec, si j'ose dire, dans son escarcelle des éléments complémentaires, des éléments qui l'ont aidé et qui l'aident à construire, à conforter son projet ; il ne reste pas insensible à tout ce qui a été dit. Principe de neutralité, qui concerne l'équipe que nous sommes : nous n'avons pas d'avis sur le projet, nous sommes neutres et indépendants. Nous ne dépendons pas, vous voyez, il y a un petit ruisseau entre nous, nous ne dépendons pas du maître d'ouvrage ; et nous ne sommes ni favorables ni défavorables à ce projet. Et puis, bien sûr, l'indépendance, tout à fait importante de la Commission particulière du débat public. Si on veut un petit peu enchaîner, nous sommes en fin de parcours, je vous l'ai dit, on pourrait peut-être faire un point d'étape.

Et je vais demander à mon collègue, Daniel Collard, de bien vouloir vous le présenter.

Daniel COLLARD

Oui. Mesdames et Messieurs, bonsoir ! Alors, je vais reprendre un petit peu les propos de ma collègue. Elle m'a présenté comme agriculteur, je vais vous rassurer tout de suite, je ne suis pas là en tant qu'agriculteur, et je ne suis pas là en tant que représentant du monde agricole. Je suis là comme membre de la Commission et j'ai, comme l'a dit Chantal, le devoir de neutralité.

C'est l'occasion aussi de faire un point, un petit point sur l'état d'avancement du débat public. Alors, où en sommes-nous ?

Les débats ont commencé au tout début de novembre et se terminent le 17 février, date officielle de clôture, et pour en arriver à cette date, au 24 janvier nous avons fait huit réunions. Huit réunions et parmi ces huit réunions, on a eu trois réunions communes pour traiter à la fois de la problématique du passage du canal à grand gabarit entre Bray et Nogent, et trois réunions communes où on traitait également de l'aménagement de la Bassée, des espaces endigués, pour retenir 55 millions de mètres cubes d'eau sur la Seine.

Six réunions thématiques, où on a traité des enjeux agricoles, des enjeux environnementaux, des enjeux de transport, des enjeux de projets et de territoire.

C'est effectivement très important que chacun puisse s'exprimer sur ces différents thèmes, et en faisant des réunions particulières, on donne l'occasion à des gens de s'exprimer plus facilement que dans des réunions générales où on balaie tous les sujets. Ceci dit, ici comme ailleurs, vous avez la faculté de traiter de tous les sujets et d'aborder toutes les questions qui vous traversent l'esprit. Il nous restera, au terme de cette réunion, il nous restera deux autres réunions, deux réunions à venir : le 9 février, nous serons à Provins pour traiter des projets et des territoires ; le 16 février, réunion de clôture à Nogent-sur-Seine, et au cours de ces huit réunions passées, nous avons déjà enregistré beaucoup de questions, 120 questions, 60 avis postés sur le site Internet du débat ; et ce site Internet, si vous y allez, vous pouvez retrouver l'ensemble des questions posées, questions et réponses, c'est extrêmement intéressant, et vous pouvez rebondir aussi sur ces questions qui ont été posées. Environ 200 questions et avis exprimés en réunions publiques dont on aura la trace puisque tout est enregistré de façon à ce que rien ne se perde et que rien ne se crée en termes d'avis. Dix-neuf cahiers d'acteurs dont vous avez eu quelques exemplaires à l'entrée et plus de 900 participants sur l'ensemble de ces réunions publiques. Au terme de cette réunion de ce soir, on ajoutera les éléments de la réunion de Romilly.

Chantal, je te rends la parole.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. Quelques mots pour cadrer un tout petit peu, bien que je n'aime pas le terme, cette rencontre sur un plan pratique.

Nous allons donner la parole au maître d'ouvrage représenté par Messieurs Maillard, Lacourt et Airaud qui vont vous présenter le projet. Encore une fois nous sommes dans le cas d'une présentation générale, non pas ciblée et thématique, mais vous pourrez aborder toutes les questions que vous souhaitez. Et puis, après leur présentation, vous aurez la parole et je vous demanderais, s'il vous plaît, de bien vouloir vous présenter et de parler dans le micro tout simplement en raison du verbatim qui a été cité pour que rien ne soit perdu. Voilà ! La parole est donc maintenant au maître d'ouvrage. Messieurs, s'il vous plaît.

Jean-Baptiste MAILLARD

Merci Madame la Présidente. Mesdames et Messieurs, bonsoir !

Donc, je suis Jean-Baptiste Maillard, le directeur territorial de Voies navigables de France, pour le bassin de la Seine. Je suis accompagné de Hugues Lacourt, qui est responsable du service Grands travaux de cette direction, et de Benjamin Airaud, chef du projet Bray-Nogent. Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine est donc porté par Voies navigables de France qui est un établissement public de l'Etat dont les missions sont d'exploiter, d'entretenir, de développer le réseau national de Voies navigables qui fait environ 6 100 kilomètres.

Ces missions de VNF ont reçu une nouvelle impulsion à la suite du Grenelle de l'environnement et de la loi dite Grenelle 1 du 3 août 2009, qui a fixé des objectifs ambitieux de développement du

transport fluvial et ferroviaire de marchandises par rapport au transport routier, notamment un objectif de faire passer la part modale ; ce qu'on appelle la part modale, c'est-à-dire la part fluviale plus ferroviaire par rapport à l'ensemble du trafic transporté. Donc, l'objectif est de passer de 14 % à 25 % d'ici 2022. Pourquoi on recherche ce report modal en termes de transport ? C'est pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances liées au tout routier. Tout récemment, une loi relative à VNF a été adoptée par le Parlement qui vise également à renforcer ses moyens et à simplifier sa gouvernance. Le bassin de la Seine est particulièrement concerné par les objectifs de développement fluvial puisqu'il représente entre le tiers et la moitié du transport fluvial de fret au niveau national.

Dans ce cadre général de développement du transport fluvial de marchandises, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent consiste à aménager la liaison pour permettre à des bateaux à la fois plus grands et plus chargés de l'utiliser.

Ceci pour abaisser les coûts de transport et améliorer ainsi la compétitivité du transport fluvial de marchandises par rapport à la route et aux camions. Cette baisse des coûts de transport, si le projet se réalise, améliorera également la compétitivité du tissu économique des entreprises de Seine-et-Marne, de l'Aube, de Champagne-Ardenne, en favorisant leur accès au bassin parisien, et au-delà, au port maritime du Havre et de Rouen, ainsi qu'au port du Nord par le futur canal à grand gabarit, Seine-Nord Europe. Le projet qu'on présente au débat public est donc un projet de transport qui se situe dans une zone à fort enjeu, la plaine de la Bassée, avec des enjeux écologiques, hydrauliques, économiques, touristiques, agricoles et des enjeux de développement territorial. Compte tenu de l'importance de ces enjeux et également du projet de Seine Grands Lacs qui se situe immédiatement à l'aval du projet de Voies navigables de France, nous avons pris le parti pour les cinq scénarios étudiés et présentés au débat public, de prendre en compte ces enjeux dès la conception des tracés afin, d'abord, d'éviter les impacts, et ensuite, d'essayer de les limiter au mieux pour les impacts résiduels. Ces études ont fait l'objet de concertation avec les acteurs du territoire avant le débat public, donc dans le cadre d'un comité de pilotage commun avec le projet de Seine Grands Lacs qui était présidé par le préfet coordonnateur du bassin de la Seine. Voilà, maintenant Hugues Lacourt, puis Benjamin Airaud vont vous présenter de façon plus détaillée le contexte du projet, ses objectifs ainsi que les scénarios envisagés.

Hugues LACOURT

Merci. Bonsoir à tous ! Voilà donc un sommaire pour la suite de la présentation : le contexte et les enjeux du territoire, ensuite quels sont les atouts de ce projet, de ce projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent, et enfin, on vous présentera les différents scénarios qui ont été envisagés pour cette mise à grand gabarit.

Tout d'abord, le bassin de la Seine, quelques chiffres indicateurs du réseau et du trafic, donc, voilà la carte du bassin de la Seine qui est très étendue et représente 1 400 kilomètres de Voies navigables dont 500 à grand gabarit, entre l'estuaire de la Seine et jusqu'à l'Ecluse de la Grande Bosse pour ce qui concerne la Seine, et puis, à un axe Nord avec l'Oise vers les canaux du Nord. En termes de trafic en 2010, on a enregistré 22 millions de tonnes transportées sur ce bassin de la Seine, ou l'équivalent de 4 milliards de tonnes-kilomètres, la tonne-kilomètre, c'est l'unité qu'on utilise souvent dans le domaine fluvial, c'est une tonne qui est transportée sur un kilomètre.

Donc, le territoire du projet, il est situé un petit peu en bas, dans le carré là sur la carte, entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, le tronçon représente 27 kilomètres de voie navigable à un gabarit qui est limité, on le verra ultérieurement. Le projet est situé sur deux régions : Ile-de-France et la Champagne-Ardenne ; 25 communes sont traversées entre la Seine-et-Marne et l'Aube, et ce projet se déroule sur deux parties : une partie en rivière, à l'aval, entre Bray et Villiers-sur-Seine, et une

partie en canal, c'est le canal de Beaulieu, qui est la partie amont entre Villiers et donc Nogent-sur-Seine qui fait 8,5 kilomètres de canal avec un gabarit très limité. Alors, le projet est également situé sur un territoire à nombreux enjeux, Jean-Baptiste Maillard l'a déjà énoncé tout à l'heure, c'est la vallée de la Bassée, avec des enjeux de biodiversité, un patrimoine naturel très riche, des nombreuses espèces végétales et animales protégées ; des enjeux également en termes d'hydraulique, la Bassée est une zone naturelle pour l'expansion des crues de la Seine ; des enjeux économiques, des gisements importants de granulats, des enjeux d'alimentation en eau, la Bassée représente également une réserve d'eau potable abondante pour alimenter notamment l'Île-de-France, et enfin un enjeu de tourisme, qui est lié au tourisme fluvial, la navigation de plaisance est également en voie de développement et elle n'est pas oubliée dans le cadre de ce projet.

Alors, pourquoi mettre au grand gabarit cette liaison ? Tout d'abord, cela a également été dit, c'est que la voie d'eau est un mode de transport éco-responsable, en référence au Grenelle de l'environnement qui a fixé des objectifs ambitieux d'atteindre un taux de 25 % de fret non routier d'ici 2022, ce qui revient à doubler la part des marchés de fret non routier pour les acheminements à destination en provenance des ports maritimes d'ici 2015. Donc, les atouts du transport fluvial sont principalement la forte contenance des bateaux, qui permet de transporter plus de marchandises en consommant moins de pétrole, et en émettant moins de gaz à effet de serre.

Donc, un petit schéma pour vous indiquer qu'un bateau de 2 500 tonnes représente 63 wagons, ou l'équivalent également de 125 camions. Les camions, effectivement, engorgent le réseau routier, on l'a vu encore ce soir pour venir jusqu'à vous par la Nationale 4. Donc, voici une carte un petit peu du réseau francilien. Au-delà du point noir routier que chacun connaît, qui est l'axe nord vers Lille avec l'autoroute A20, les axes qui sont figurés en noir sur la carte drainent plus de 15 000 poids lourds par jour. Au-delà de cet axe Nord, il y a le fameux nœud routier, qui est un petit peu à l'est de Paris, qui est cerclé en bleu sur la carte, qui représente un petit peu la conjonction de l'autoroute A4, Nationale 4 et Nationale 104, qui est un nœud routier représentant un trafic routier très intense et à ce titre, le Département de Seine-et-Marne est un des départements avec un trafic le plus élevé d'Île-de-France. Et donc, le projet, on le verra par la suite, ce projet de mise au grand gabarit, qui se situe beaucoup plus au sud, on a figuré Melun, mais le projet est plus au sud. Mais, malgré tout, ce projet peut participer à la diminution de la congestion de ce trafic.

L'autre raison, c'est que sur ce territoire, il y a également de nombreuses carrières, nombreuses entreprises, des ports qui sont implantés. Donc, sur cette carte sont figurées les implantations de ces nombreux acteurs économiques qui sont situés le long de la voie d'eau ou à proximité. Donc, je disais tout à l'heure, il y a une dizaine de carrières qui sont actuellement exploitées sur le secteur, une douzaine d'entreprises, on peut en citer quelques-unes, la papeterie Emin Leydier, notamment, qui draine 2 à 3 000 tonnes par mois à l'export et l'équivalent de 5 000 tonnes également à l'import, les textiles aubois également qui drainent 1 000 conteneurs par an et Mefro Roues, 2 500 conteneurs par an également à l'export. On peut également citer les usines Saipol de biodiesel et les Malteries Soufflet. Donc, ce territoire comprend deux ports, deux ports publics : le Port de Bray-sur-Seine et celui de Nogent-sur-Seine, et il y a également eu la mise en service récente du Port de l'Aube qui a été mis en service en septembre 2011.

Il y a également un projet de port à Bray, puisque le port actuel arrive à saturation. Donc, de nombreuses implantations d'entreprises et une activité économique assez forte sur le territoire du projet, ce qui justifie peut-être un trafic fluvial en développement. En effet, on a enregistré un triplement du trafic sur cette section entre Bray et Nogent-sur-Seine sur les dix dernières années. Ce trafic, il s'établissait à environ un peu plus de 100 millions de tonnes-kilomètres en 2001, il a été porté à plus de 350 millions en 2010. Les principales filières transportées en matière de marchandises au nombre de trois, les produits agricoles avant tout, qui représentent plus de 80 % du trafic ou 280 millions de tonnes-kilomètres, c'est principalement les céréales ainsi que divers engrais.

Deuxième filière, les granulats qui représentent 9 % du trafic, soit plus de 30 millions de tonnes, à noter que ce trafic de granulat a été multiplié par quatre entre 2006 et 2010 ; et enfin, un trafic lié aux conteneurs pour 4 % des trafics, soit 15,5 millions de tonnes ou encore l'équivalent de 2 600 EVP, c'est-à-dire, équivalent vingt pieds, qui représente à peu près une unité de dix tonnes.

Donc, ce trafic pourrait également encore augmenter face aux besoins croissants en granulats, notamment avec les besoins liés au développement du Grand Paris, à l'implantation de nouvelles entreprises et au développement de l'offre portuaire, je cite tout à l'heure la mise en service du nouveau port de l'Aube et un nouveau projet de port à Bray-sur-Seine. Et paradoxalement, l'axe de navigation concerné est désormais inadapté aux besoins des transporteurs. Donc, cette carte montre un petit peu les capacités d'emport maximales sur l'itinéraire de la Seine amont. Depuis Paris, on est à grand gabarit jusqu'à peu près l'Ecluse de la Grande Bosse, grand gabarit, c'est-à-dire un emport jusqu'à 3 000, 4 000 tonnes. Entre la Grande Bosse et Bray, la capacité maximale passe à 1 400 tonnes ; ensuite, jusqu'à Villiers, qui marque l'entrée du Canal de Beaulieu on est à 1 000 tonnes ; et enfin, à travers le canal et jusqu'à Nogent, la capacité maximale est de 650 tonnes. On peut toutefois noter qu'il y ait... des dérogations sont raccordées ponctuellement pour dépasser ce tonnage et on a enregistré des bateaux avec des chargements de 900, voire 1 000 tonnes jusqu'à Nogent, mais cela reste exceptionnel sachant que les conditions de navigation sont très dégradées sur ce secteur, avec notamment les hauteurs sous les ponts, le Pont de Courceroy, le Pont de Villiers, les hauteurs inférieures à 4,30 mètres de hauteur libre. La profondeur du Canal de Beaulieu qui est également un point difficile, qui ne représente que deux mètres de mouillage et qui génère des vitesses très réduites de l'ordre de 2 kilomètres/heure pour les bateaux, et sachant que ce canal est également un canal à sens unique, les bateaux ne peuvent pas se croiser. Des difficultés sont également liées aux manœuvres suite aux courbes très prononcées de certains bras de la Seine, les zones de stationnement sont insuffisantes et il y a des problèmes de croisement et de virement également. Donc, en nombre de bateaux/jour, cela représente entre 5 et 12 bateaux, vous allez me dire que c'est au nombre de deux, mais effectivement, c'est 12 bateaux jusqu'à Bray, et puis c'est plutôt 5 au-delà de Bray, via le Canal de Beaulieu jusqu'à Nogent. Donc, des gabarits de plus en plus petits au fur et à mesure que l'on remonte vers la source, vers l'amont, et à l'inverse, les gabarits des bateaux augmentent, en France, mais aussi dans le reste de l'Europe avec le développement de bateau de 135 mètres de long, des bateaux qui circulent majoritairement actuellement sur le Rhin mais qui ont vocation à emprunter également d'autres bassins.

Voilà un petit peu sur cette présentation du contexte et la voie d'eau. Je passe maintenant la parole à Benjamin Airaud qui va vous présenter quels scénarios ont été envisagés pour la mise à grand gabarit.

Benjamin AIRAUD

Bonsoir ! Donc, maintenant, nous allons aborder les aspects pratiques du projet. Quels sont les scénarios qui ont été envisagés pour la mise à grand gabarit ? Donc, tout d'abord, le projet que propose VNF, c'est de mettre à grand gabarit la Seine entre l'écluse de la Grande Bosse, qui se situe à peu près 4 kilomètres en aval de Bray-sur-Seine, jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les enjeux du territoire, on les a rappelés, sont multiples et l'objectif du projet est donc de trouver un compromis entre la navigation, et notamment, les conditions de navigation, l'environnement et l'hydrologie.

On a donc étudié différents scénarios, cinq en tout, qui vont différer en fonction du gabarit de bateaux qui peuvent circuler. Les tracés ont été étudiés pour prendre en compte les enjeux du territoire, on a fait un travail d'itération, on a défini d'abord des scénarios, entre guillemets, bruts ; puis, on a analysé leurs impacts afin de les optimiser. L'objectif de cette optimisation, c'est à la fois de réduire les impacts sur les milieux et sur le régime hydraulique de la Seine, sur l'écoulement

notamment des crues ; et puis, également, de réduire l'emprise de ces tracés sur les activités existantes, l'agriculture et les carrières notamment. Bien évidemment, des impacts résiduels restent malgré cette optimisation, et si le projet devrait se poursuivre, des mesures de compensation sont à envisager sur le territoire. Les différents scénarios.

Tout d'abord, le scénario 1. Donc, le scénario 1, son objectif est de supprimer les points durs de la navigation entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Son coût est de l'ordre de 76 millions d'euros, et il permettrait une augmentation du trafic de 26 % d'ici 2020. Donc, ce scénario permet de faire naviguer des bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, puis du 1 000 tonnes, donc des bateaux de 85 mètres jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les aménagements de ce scénario 1 sont, tout d'abord, la réhabilitation du Canal de Beaulieu. On approfondirait le canal, on l'élargirait, on reconstruirait les ponts et on créerait des zones de croisement sur ce canal. Il y a également donc, au niveau de la Seine, des travaux d'élargissement du chenal des rectifications de berges ; et enfin, la suppression d'une partie de l'île de Jaulnes qui se situe juste en aval de l'Ecluse de Jaulnes et qui présente des difficultés d'insertion pour les différents bateaux naviguant sur ce secteur. Vous allez voir, on va vous montrer un zoom du secteur. Donc, voici en bleu le tracé du chenal tel qu'il serait envisagé, et donc, qui vient supprimer une partie de l'île existante.

Le scénario 2. Le scénario 2, c'est également de supprimer les points durs de la navigation, et puis, il a été également envisagé dans l'hypothèse d'une nouvelle plate-forme qui serait créée aux alentours de Villiers-sur-Seine. Son coût est d'à peu près 132 millions d'euros et l'augmentation de trafic est similaire à celle du scénario 1, c'est-à-dire 26 % d'ici 2020.

Donc, les gabarits de bateau autorisés, c'est du 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine, puis, du 1 000 tonnes sur le Canal de Beaulieu. Au niveau du canal, les aménagements sont similaires à ceux du scénario 1. Au niveau de la Seine, comme pour le scénario 1, des élargissements de chenal et des rectifications de berges sont envisagés. Et enfin, la différence avec le scénario 1 est la construction d'une nouvelle écluse à Jaulnes. En effet, à partir de ce scénario, les bateaux sont trop larges pour passer l'Ecluse de Jaulnes actuelle.

Donc, le projet proposé est de réaliser cette écluse en dérivation de la Seine, comme vous le voyez sur ce schéma. L'intérêt de cette dérivation, c'est de permettre la conservation de l'île de Jaulnes, qui possède un patrimoine intéressant au niveau de la biodiversité, et également de maintenir l'écoulement de la Seine dans son bras actuel.

Le scénario 3. Le scénario 3, c'est une mise au gabarit de 2 500 tonnes sur l'ensemble de l'itinéraire, on aurait donc une continuité de gabarit sur l'ensemble du parcours entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine. Son coût est de l'ordre de 214 millions d'euros, et il permet une augmentation du trafic de 74 % à l'horizon 2020. Donc, c'est beaucoup plus simple, un seul gabarit de bateau sur l'ensemble du tracé, 2 500 tonnes. Et donc, les aménagements de ce scénario, comme pour le scénario 2, des travaux au niveau de la Seine, des élargissements de chenal, des rectifications de berges, pas de coupure de méandre, par contre, je tiens à le préciser, et également la reconstruction d'une nouvelle écluse à Jaulnes. La principale différence serait la création d'un nouveau canal à grand gabarit, parallèle au canal actuel, en utilisant les différents casiers creusés dans les années 80 pour la réalisation de la plate-forme de la centrale de Nogent-sur-Seine. Donc, ce canal disposerait d'une écluse, et vous voyez ici un zoom sur son arrivée au niveau du Port-Montain, son arrivée aval sur la Seine. Vous avez ici en orange le tracé que l'on avait initialement envisagé dans la phase de scénario, qu'on a appelé les scénarios bruts, et puis, après révision, vous voyez le tracé en bleu, qui respecte beaucoup mieux la sinuosité de la Seine, notamment pour limiter les impacts au niveau de l'hydraulique, mais également au niveau des milieux et des habitats naturels.

Le scénario 4, nous avons envisagé un scénario 4 qui a été la mise au gabarit de 3 000 tonnes sur l'ensemble de l'itinéraire. Ce scénario faisait circuler des bateaux automoteurs de 135 mètres. Donc, comme l'a dit Hugues Lacourt, c'est un type de bateau qui se développe énormément, notamment

sur le bassin du Rhin. On n'a pas retenu ce scénario car ce type de bateau ne passe pas, ne peut pas traverser Paris, puisque la navigation est limitée à 125 mètres, et ce gabarit de 135 mètres pourrait passer seulement une centaine de jours par an. Ce scénario 4 a donc été écarté.

On a étudié un scénario 5 qui, lui, est la mise au gabarit de 4 000 tonnes de l'ensemble de l'itinéraire. Dans le cadre de ce scénario, les bateaux qui navigueraient, ce sont des convois poussés, c'est-à-dire des convois qui sont composés de deux barges et d'un pousseur et qui peuvent laisser une barge avant Paris et en reprendre une après Paris, la traversée de Paris est donc possible. Le coût est de 305 millions d'euros, et les prévisions de trafic sont du même ordre que celles du scénario 3, donc plus 74, 75 % de trafic d'ici l'horizon 2020. Donc, on voit ici le gabarit de bateau autorisé, on voit le type de bateau : des convois poussés, deux barges et un pousseur, mais sur un bateau de 180 mètres.

Donc, les aménagements pour ce scénario, on a également la construction de nouveau canal à grand gabarit, on a également la création d'une nouvelle écluse à Jaulnes. Les deux aménagements supplémentaires sont tout d'abord la coupure d'un méandre au niveau de Grisy-sur-Seine, et puis, également la création d'un canal de dérivation entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine, on va vous mettre des détails et des zooms sur ces secteurs-là. Donc, tout d'abord, le nouveau canal qui serait créé entre l'Ecluse de la Grande Bosse et l'arrivée du canal actuel de la Tombe à Bray-sur-Seine, une écluse serait d'ailleurs créée à ce niveau-là. Et donc, le deuxième zoom sur la coupure de boucle au niveau de Grisy-sur-Seine, sur ce secteur, les bateaux de 180 mètres ne peuvent pas passer dans les différents méandres de la Seine. Enfin, l'arrivée du canal à grand gabarit, pour le scénario 5 serait différente de celle du scénario 3. Alors, pour le scénario 3, c'est le tracé qui emprunte tous les méandres de la Seine ; pour le scénario 5, on serait obligé de shunter un des méandres de la Seine. Donc, après la présentation de ces différents scénarios, voici les retombées positives de ces différents scénarios sur l'économie locale. Tout d'abord, grâce à la mise au gabarit, et donc, à la possibilité de transporter plus avec un même bateau, vous avez des coûts de transport qui seront moindres. Des coûts de transport moindres, ce sont des possibilités de nouveau marché ou bien des économies également pour les chargeurs. Vous avez, par exemple, ici un graphique qui représente le coût de transport d'une tonne de céréale entre Nogent-sur-Seine et Rouen. En noir, vous avez le coût pour un trajet totalement en poids lourds, donc on est autour de 16 euros, 16,20 euros. Et puis, ensuite, dans les différentes couleurs, le même trajet pour un bateau type, ce qu'on appelle de classe 2, donc, ce qui navigue actuellement entre Nogent-sur-Seine et sur le Canal de Beaulieu notamment, et puis, les couleurs des différents scénarios. On voit notamment pour le scénario 3, le graphique orange, qu'on aura un coût divisé par 2 ; pour le scénario 5, on aura un coût divisé par 3. Bien évidemment, ces perspectives de nouveau marché, ces économies pour les chargeurs, ce sont des retombées possibles en matière d'emploi, à la fois pendant le chantier mais également pendant l'exploitation. Cela participe également à la lutte contre le changement climatique grâce à un mode de transport qui est peu consommateur d'énergie, peu pour le moment, on évitera ainsi de 3 à 4 700 tonnes de CO₂ chaque année selon les scénarios. Et enfin, pour les personnes du territoire, c'est une amélioration du cadre de vie avec la diminution du nombre de poids lourds, on aurait entre 20 et 27 000 trajets de poids lourds évités par an. Au niveau des échanges, ce projet favoriserait les échanges du secteur d'étude, c'est-à-dire à la fois les départements de l'Aube, la Région Champagne-Ardenne, mais également la Seine-et-Marne, avec la Région parisienne, les ports de la façade maritime, le Havre et Rouen, et le Nord de la France et de l'Europe.

Enfin, les projets, les différents tracés possèdent encore des impacts résiduels. Au niveau environnemental, nous avons des emprises résiduelles sur des zones à enjeux environnementaux exceptionnels, les mesures de compensation sont donc à envisager à ce niveau. Et au niveau hydraulique, on a des impacts quasiment nuls en période de ce qu'on appelle les basses eaux ou l'étiage, ainsi qu'en période de moyennes eaux ; en période de crue, on parviendrait à maintenir les

conditions d'inondation actuelles sur le secteur, c'est-à-dire à la fois en fréquence, en surface, en durée. Et enfin, nous avons vérifié avec Seine Grands Lacs la neutralité de notre projet vis-à-vis du leur. En conclusion, nous avons mené des études comparatives des différents scénarios, vous avez ici une synthèse des différents chiffres que l'on peut retenir de cette analyse comparative. Vous avez tout d'abord les trafics envisagés dans le futur, à l'horizon de 2020 et 2050, en million de tonnes-kilomètres. Par exemple, à l'horizon de 2050, on est sur 1,5 milliards de tonnes-kilomètres transportées, c'est 5 fois plus que ce qu'il y a actuellement sur cette section. Vous avez également le nombre de bateaux par jour qui pourrait naviguer sur le canal, le futur canal ou le Canal de Beaulieu en 2020, on serait entre 7 et 11 bateaux à l'horizon 2020 pour les scénarios 1 et 2, et entre 6 et 13 bateaux à l'horizon 2020 pour les scénarios 3 et 5. Cette différence, elle s'explique par le fait du renouvellement ou non de la flotte si les bateaux s'adaptent à 2 500 tonnes, mais il y aura bien évidemment encore des bateaux de plus petits gabarits qui pourront naviguer sur ce secteur. Vous avez également d'autres indicateurs environnementaux, donc le nombre de camions évités, les tonnes de CO₂, et enfin un indicateur socio-économique, le bénéfice pour la collectivité par euro investi. Donc, on voit que pour les scénarios 1 et 2, pour chaque euro investi, on a un retour sur investissement finalement qui est soit moindre, soit négatif. Le scénario 3 présente un bénéfice de 2 euros pour chaque euro investi pour l'ensemble de la collectivité, et le scénario 5, on sera autour de 1,40 euros. Donc, suite à la comparaison de ces différents indicateurs, VNF présente le scénario 3 comme la solution préférentielle. Pour terminer, deux éléments complémentaires, tout d'abord quel financement pour le projet ? Actuellement, les études sont cofinancées, donc les études qui nous ont permis d'arriver au débat public sont cofinancées par la Région Ile-de-France, la Région Champagne-Ardenne, également le Département de l'Aube, la ville de Nogent-sur-Seine et la Chambre de commerce et d'industrie de Troyes Aube. Pour la suite, si le projet devait se poursuivre, les financements seraient à rechercher au stade de l'avant-projet, avec notamment les collectivités, mais également l'Europe. Enfin, le calendrier du projet, la fin du débat public est pour février 2012, VNF prendrait une décision à la fin du premier semestre 2012 sur les suites à donner à son projet. Si le projet se poursuit, on serait dans une phase d'étude et d'enquête publique à l'horizon 2015, puis les travaux entre 2015 et 2019 pour une mise en service en 2019.

Merci de votre attention.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur de cette présentation en précisant bien que le mode utilisé est celui du conditionnel. Enfin, on a tendance à utiliser le présent de l'indicatif ou le futur, qu'on est bien sur un mode conditionnel.

J'en profite pour une information supplémentaire, nous avons à plusieurs reprises dit qu'il y avait deux débats sur un même territoire, il y a... au cas où vous auriez des questions à poser, il y a présent dans la salle un représentant de Seine Grands Lacs qui se fera un plaisir de répondre à vos questions.

Maintenant, vous avez la parole. Ils sont trois, ils sont venus pour vous, ils sont à votre disposition.

Alors, Mesdames, Messieurs, s'il vous plaît, allez-y !

Qui se lance ? Monsieur s'il vous plaît. Donc, merci s'il vous plaît de vous présenter, bien parler dans le micro, tout cela pour qu'on puisse écrire.

Stephan AUBRIET

Bonsoir ! Stephan Aubriet, je suis enseignant.

J'ai plusieurs questions. Déjà, le trafic de camions évité, le trafic de camions entre Nogent et Bray ou un trafic entre Nogent et une autre destination lointaine.
Je vais donner toutes les questions tout de suite, éventuellement ?

Chantal SAYARET

S'il n'y en a pas 25...

Stephan AUBRIET

D'accord. Oui, oui.

Chantal SAYARET

Si on reste dans le raisonnable, peut-être une petite série de questions, puis réponse et voilà.

Stephan AUBRIET

D'accord. Vu comme cela, en fait, il y avait, je crois, le scénario 3, 200 millions de financement public, et le gain, je l'ai vu surtout en fait pour les entreprises, il y a un gain en termes d'emploi aussi, mais qui n'est pas forcément un gain en termes d'emploi durable. Là, c'est la deuxième question. Et puis, après, on a ramené le projet Rhin-Rhône de bien plus grande ampleur, là, c'est sur 20 kilomètres, 25 kilomètres, donc, si vous pouvez comparer, si vous avez les éléments pour comparer, cela m'intéresserait. Alors, merci.

Chantal SAYARET

Trois questions, merci Monsieur. Vous avez la parole.

Benjamin AIRAUD

Pour les trafics camions évités, ce sont tous les trafics depuis la zone d'étude, donc, dans un secteur d'à peu près 50 kilomètres autour de Bray-Nogent, jusqu'à toutes les différentes destinations dont on a pu afficher sur la carte, donc, notamment avec la Région parisienne, le Nord de la France, le Nord de l'Europe et les ports maritimes. Pour les...

Chantal SAYARET

Pardon ! Je vois vos sourcils bouger. Donc, si vous le voulez bien, on va les laisser répondre, et ensuite, je vous redonnerai le micro parce que je vois que les sourcils s'agitent. D'accord ? Merci.

Benjamin AIRAUD

Par rapport aux bénéficiaires pour la collectivité, alors, effectivement, comme on l'a expliqué tout au début, ce projet est un projet de transport fluvial. Donc, effectivement, les premiers bénéficiaires sont l'ensemble de la filière logistique, la filière de transport. On peut à peu près dire que la répartition du bénéfice est à hauteur entre... Cela dépend des différents scénarios et des horizons entre 60 et 80 % pour cette filière-là.

Mais il faut également voir que dans le bilan socio-économique, on prend également en compte ce qu'on appelle les externalités du projet. Donc, c'est-à-dire, finalement, qu'est-ce que le projet va améliorer au niveau des conditions de vie des habitants et même au niveau national. Et donc, c'est notamment par le fait de la diminution de trajet de camions, c'est la diminution d'accidentologie sur la route, la diminution de pollution, la diminution d'usure des routes aussi, cela, ce sont des bénéfices directement pour la société, pour la collectivité. Sur la troisième question, par rapport à la comparaison...

Hugues LACOURT

Oui, on n'a pas trop d'éléments à comparer ce projet, par rapport à Rhin-Rhône, mais je peux donner un autre élément de comparaison, puisque c'est un autre projet qui se situe sur l'axe nord, nord-sud, au sein du bassin de la Seine, qui est la mise au gabarit européen de l'Oise. Bray-Nogent, c'est 27 kilomètres, on travaille sur 37 kilomètres entre Creil et Compiègne. C'est un passage de gabarit de 3 000 à 4 500 tonnes, et on approfondit la rivière sur un mètre pour donner un enfoncement supérieur aux bateaux. Et le projet est de l'ordre de 200 millions d'euros, pour donner un petit peu des éléments de référence plus larges. Le canal Seine-Nord Europe, c'est... mais on travaille en milieu vierge, c'est un canal de 100 kilomètres qui est construit, indépendamment d'une voie existante, et c'est 4,5 milliards. Voilà un petit peu les éléments de comparaison, si vous voulez.

Chantal SAYARET

S'il vous plaît, est-ce que vous pouvez redonner le micro, Monsieur ?

Stephan AUBRIET

Je veux juste comprendre, en fait, actuellement, par exemple, les camions partent de Nogent et ils vont jusqu'à Paris ou au Havre, ou, est-ce qu'ils vont jusqu'à Bray et qu'à Bray, en fait, ils déchargent leurs marchandises sur des péniches ?

Benjamin AIRAUD

Vous avez les deux, vous avez des trajets actuellement qui sont Nogent-Paris, Bray-Paris, en camions. Vous avez le trajet Nogent- Rouen ou Nogent-Nord de l'Europe par camions qui pourrait, donc du coup, être transféré sur le fluvial, et vous avez également, oui, des trajets Nogent-Bray qui se font actuellement, qui pourraient ne pas se faire, une fois le grand gabarit jusqu'à Bray-sur-Seine, jusqu'à Nogent-sur-Seine.

Stephan AUBRIET

Parce que tous les gains en CO₂, en fait, seraient calculés sur le trajet Nogent-Bray. C'est cela ?

Benjamin AIRAUD

Alors, comment est fait le calcul du gain en CO₂ ? En fait, on prend le nombre de tonnes-kilomètres évitées par le projet, le nombre de tonnes-kilomètres transportées par le routier. Donc, par exemple, pour le scénario 3, c'est à peu près 60, si je ne me trompe pas, c'est un peu plus de 63 millions de tonnes-kilomètres évitées par an, grâce au projet. Et à cela, vous utilisez donc un ratio qui est en

gros, qui est lié à une étude, il faut aller retrouver la source de l'étude, c'est en gros l'émission..., il y a 70 grammes par tonne-kilomètre qui est émis de CO₂ par un poids lourd.

Donc, vous faites la multiplication et vous tombez sur ces tonnes de CO₂ évitées. Et puis, pour les trajets camions, on a pris en compte, à la fois un transport moyen, on considère qu'un poids lourd transporte en moyenne 10 tonnes. Et puis, nous avons pris en compte que le trajet moyen pour les scénarios 1 et 2, c'est de l'ordre de 215 kilomètres, trajet moyen en poids lourd ; et le trajet moyen pour les scénarios 3 et 5, c'est de l'ordre de 250 kilomètres. Donc, vous faites ce calcul-là et vous arrivez à des trajets de 20 à 27 000 trajets de camions en moins par an. Alors, bien évidemment, ce sont des calculs qui sont basés sur des hypothèses, qui sont liés notamment à des ratios qui sont sortis d'autres études, ce n'est pas uniquement des ratios liés à l'étude Bray-Nogent. Si le projet devait se poursuivre, on devrait approfondir ces calculs-là, et notamment, faire un bilan carbone complet de l'opération. On nous l'a déjà... C'est un sujet qui a déjà été exprimé, il me semble, à la réunion de Troyes. Il y avait une demande de réaliser un bilan carbone total du projet, pas uniquement sur les émissions de gaz à effet de serre, des gaz, notamment du CO₂ évité par le transport fluvial.

Chantal SAYARET

Et vous vous engagez à faire ce bilan carbone.

Benjamin AIRAUD

Oui, oui.

Chantal SAYARET

Votre curiosité est-elle précisément satisfaite, Monsieur ?
Oui. S'il vous plaît, Mademoiselle, Madame... Ah non ! Oui.

François PRON

Je m'appelle François Pron, je représente la société Morgagni-Zeimett, et également l'Unicem, donc le syndicat des carriers.

Nous, on est très intéressé par ce projet-là puisqu'on peut transférer un certain tonnage sur la voie d'eau au lieu des camions. J'ai pour exemple, l'année 2009, on avait fait plus de 100 000 tonnes dans l'année sur voie d'eau, mais dont 80 % chargés à Bray. A l'époque, le Port de Nogent n'était pas encore réalisé. Donc, avec la réalisation du Port de Nogent, on a quand même aujourd'hui un outil supplémentaire, mais il reste le canal à réaliser entre Nogent et Bray pour qu'on puisse vraiment utiliser le Port de Nogent à bon escient, puisqu'on avait à l'époque des automoteurs de 900 tonnes qui remontaient au Port de Gennevilliers. Les marchés sont ce qu'ils sont aujourd'hui, on l'a momentanément perdu, mais c'est sûr que si on a le canal à grand gabarit qui se fait, cela sera beaucoup plus facile de récupérer des marchés.

En ce qui concerne le transport par camions, pour répondre en partie aux questions de Monsieur, c'est vrai qu'aujourd'hui, on a des collègues qui chargent plus à Bray qu'à Nogent, mais bien, petit à petit, le marché qui se déplace sur Nogent, grâce au Port de Nogent, donc, il y a l'économie effectivement des camions qui font Nogent-Bray, mais il y a aussi des camions qui font, qui vont à Lagny, Port de Lagny, Port de Bondy, Port de Pantin, Port de Gennevilliers. Actuellement, on a environ 3, 4 semi-jours qui montent au Port de Gennevilliers. C'est sûr que s'il y a des travaux qui se

font sur la voie d'eau... parce que ce qu'il faut c'est qu'on puisse réaliser des trafics réguliers pour assurer la continuité dans le fonctionnement des bateaux. Si on dit à un bateau, on leur donne un voyage par mois, c'est difficile. Si par contre, on a un volume qui permet d'occuper le bateau à temps plein, là, c'est complètement différent.

Donc, il faut qu'on arrive à créer aussi un marché suffisant qui permet d'utiliser les bateaux à... un bateau à temps plein minimum, plusieurs bateaux. Donc, j'ai des collègues ici présents, mais on est tous intéressés nous, les carriers, on est tous intéressés par ce projet ô combien intéressant pour nous.

Chantal SAYARET

Vous n'avez pas de question, vous exprimez un point de vue de professionnel argumenté. Avez-vous des questions au maître d'ouvrage, à poser ?

François PRON

Pour l'instant, non. Je voulais simplement affirmer l'intérêt qu'on portait à ce projet.

Chantal SAYARET

Merci, Monsieur.

Jean-Baptiste MAILLARD

Le maître d'ouvrage vous remercie de cet intérêt, que vous avez exprimé.

Chantal SAYARET

Qui demande la parole ?

Je voudrais juste vous dire que si vous n'exprimez rien publiquement, il ne restera pas grand-chose de la réunion. Vous pouvez avoir les meilleurs éléments dans votre tête, mais ce qui n'est pas dit dans cette réunion ne pourra être pris et ne pourra participer à la co-production, à la co-élaboration du projet. C'est pour cela que c'est important de s'exprimer.

Qui souhaite s'exprimer, poser des questions ? Monsieur...

Guy ALLART

Moi, je voudrais plutôt exprimer un point de vue, ce soir.

Donc, je suis Guy Allart, maire adjoint à Romilly et aussi Président de la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine et je voudrais marquer mon intérêt pour ce projet de passage de la Petite Seine au grand gabarit, tout simplement, parce que notre bassin de vie a besoin de ce débouché fluvial.

C'est vrai qu'à Romilly, on n'a pas d'autoroute, on n'a pas de TGV, on peut avoir un atout grâce d'abord à la réalisation du Port de Nogent, et ensuite, au passage de la Petite Seine au grand gabarit. En même temps, je dirais qu'après d'avoir réalisé le Port de Nogent, il y a une certaine cohérence à faire en sorte que la Seine passe au grand gabarit pour permettre justement une bonne utilisation de cet outil qui a été mis en service récemment. Alors, je voudrais ajouter que la Communauté de communes développe une forte zone d'activité économique à l'est de Romilly-sur-Seine et que dans

cette zone d'activité, il est prévu un aménagement pour de l'industrie et que nous regardons d'un œil bienveillant cet investissement. Et je voudrais ce soir apporter le soutien de la collectivité à ce projet, qui est vraiment, pour nous, un projet structurant pour notre territoire et qui est porteur d'espoir pour le futur développement de Romilly-sur-Seine, sachant que Romilly-sur-Seine a connu ces dernières années beaucoup de déception dans le domaine de l'industrie, avec des pertes d'emploi, notamment dans l'industrie textile, et qu'aujourd'hui, on est, dans une période de reconquête de l'activité économique, et que pour nous, c'est un élément extrêmement important pour notre stratégie de développement économique du territoire, du bassin de vie.

Chantal SAYARET

Vous parlez de soutien, est-ce que nous devons entendre « soutien financier ? »

Guy ALLART

Non, c'est un soutien...

Chantal SAYARET

Je pose la question.

Guy ALLART

... politique, je dirais, sur ce projet, voilà.

Chantal SAYARET

Je ne fais que poser la question, au moins, pour clarifier.

Guy ALLART

On n'en est pas encore là. Je crois qu'aujourd'hui, on est sur un débat public qui porte sur ce projet. Donc, quand je dis « soutien », parce que je proposerai au prochain Conseil communautaire une motion de soutien, justement, sur ce projet de Petite Seine en grand gabarit, voilà.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. Un nouveau pour ce point de vue. Vous n'allez pas remercier, non, non.

Jean-Baptiste MAILLARD

Je peux le remercier à nouveau, mais ce que je peux dire aussi...

Chantal SAYARET

Oui, c'est cela. On va faire une congratulation, c'est congratulation, non.

Jean-Baptiste MAILLARD

Ce que je peux confirmer aussi, tout à fait, c'est qu'on est bien au stade du débat d'opportunité et que, bien évidemment, aucune décision n'est prise sur le fait de lancer ou non le projet. On tiendra compte évidemment de tout ce qu'exprime le débat public pour les suites à donner au projet.

Chantal SAYARET

Ah oui, c'est l'intérêt...existentiel de ce débat public.

Jean-Baptiste MAILLARD

On est à un stade très amont de débat d'opportunité, et du coup, d'études d'opportunité, des études elles-mêmes aussi dans une phase relativement amont. Donc, on n'a notamment pas toutes les réponses aux nombreuses questions posées lors du débat. Mais on entend les questions et on compte bien à y répondre.

Chantal SAYARET

Monsieur, attendez, s'il vous plaît, excusez-moi, monsieur a demandé la parole. Ensuite, j'ai vu quelqu'un là-bas. Monsieur, si vous voulez bien vous exprimer.

Jean-Paul PANOPUDONI

Dans votre présentation, sur le plan environnemental, vous signalez un certain nombre de cas où il faudrait des compensations. J'ai cherché sur le dossier, je n'ai rien vu de précis à ce sujet. Alors, pourriez-vous nous préciser : « Quels sont les impacts environnementaux dont vous parlez et quel type de compensations vous prévoyez ? »

Benjamin AIRAUD

Donc, comme on l'a rappelé pendant la présentation, on est à des études d'opportunité, on est sur cinq scénarios ; donc le premier travail qu'on a réalisé durant les deux années d'études a été de définir des tracés de moindre impact. Donc, on a déjà fait un grand travail pour éviter et réduire au maximum nos impacts, cela c'était vraiment notre priorité. L'objectif est bien sûr d'avoir le moindre impact possible avant d'envisager la phase de compensation.

Comme vous le savez, on traverse une zone aux forts enjeux ; de plus, le projet rien que par son emprise à un impact direct sur les milieux, on est obligé d'élargir et, sur certains secteurs, d'approfondir la Seine.

Donc, pour le moment, j'ai envie de dire, on a un long chemin qui nous attend sur ce sujet de compensation. Si le projet devait se poursuivre, la première étape est tout d'abord de déterminer réellement notre impact. Donc, si le projet devait se poursuivre, on sera du coup sur un seul scénario avec un tracé beaucoup plus précis, et donc, une définition beaucoup plus précise de nos impacts. Et une fois qu'on aura défini ces impacts résiduels, on peut envisager différentes pistes de compensation.

Alors, il y a effectivement plusieurs pistes qu'on peut envisager, ce sont à la fois des achats et des rétrocessions de certains secteurs à enjeux environnementaux qu'on peut rétrocéder à différentes associations. On peut également avoir d'autres types de compensations qui peuvent être la reconnexion de certains bras qui ont pu être coupés dans les années passées par différents projets

d'aménagement. On peut ensuite avoir la participation de l'établissement, donc de VNF, dans certains plans nationaux pour certains types d'espèces protégées ; et puis, encore, je pense la liste peut s'allonger. L'objectif est bien sûr, tout d'abord, de définir nos impacts et de voir ensuite avec les acteurs qui sont, on va dire, vraiment les acteurs qui ont connaissance le territoire, et je pense notamment aux différentes associations existantes sur ce secteur. Il faudra discuter avec elles pour savoir quelles sont les meilleures compensations envisagées. On a prévu dans le cadre du projet un pourcentage du coût du projet pour les mesures de compensation, c'est à peu près 8 %, c'est un ordre de 8 % du coût actuel. Bien évidemment, cela fait quand même des sommes d'argent importantes. L'objectif, c'est tout d'abord d'envisager des mesures de compensation adaptées et concertées et sur lesquelles on est sûr d'avoir un suivi et une bonne gestion dans le futur, plutôt que d'aller dépenser de l'argent pour des mesures qui ne fonctionneraient pas. Donc, pour synthétiser, c'est tout d'abord de vraiment définir nos impacts dans un premier temps, si le projet devait se poursuivre, et une fois, ce travail de définition d'impact, faire un partage avec les différentes associations existantes sur le secteur pour voir quelles vont être les compensations adaptées à mettre en place et le suivi et la gestion de ces compensations.

Chantal SAYARET

Monsieur, cela vous convient-il ? Ou voulez-vous reprendre la parole ? S'il vous plaît, dans le micro, excusez-moi pour qu'on vous entende.

Jean-Paul PANOPUDONI

De deux mots sur le sujet. J'avoue être un peu déçu par la réponse qui est longue mais finalement qui apporte peu de renseignements. Je pensais que l'étude préalable avait été quand même poussée un peu plus loin dans ce domaine-là. Je vous dirais tout de suite que je suis personnellement assez favorable à ce projet, donc ce n'est pas une critique a priori de ce projet, mais je suis étonné tout de même de la faiblesse de l'étude sur ce sujet et des réponses en conséquence qui sont pour le moins évasives pour l'instant.

J'espère que, tout de même, vous irez voir un petit peu plus loin avant que ce projet se réalise.

Chantal SAYARET

Souhaitez-vous répondre messieurs ?

Jean-Baptiste MAILLARD

De toute façon, effectivement, la réglementation elle-même ne serait-ce que cela nous conduira à aller plus loin dans ce sujet-là, bien entendu.

Enfin, pour résumer ce qui a été dit sur les mesures compensatoires, on a cité donc des reconnections possibles d'anciennes coupures de méandres, donc cela, c'est un type de mesure envisageable. La question, c'est de savoir où et pour compenser quel impact ? Donc, tant qu'on n'a pas la connaissance de l'impact précis, c'est difficile à la fois de localiser et de définir la mesure compensatoire.

Benjamin Airaud a également cité l'achat de parcelle qui pourrait être ensuite confiée en gestion à des associations environnementales. Là aussi, tant qu'on n'a pas l'ampleur de l'impact, c'est difficile de creuser le sujet.

Donc, c'est plutôt une typologie des mesures compensatoires possibles plus qu'une localisation précise des mesures.

Benjamin AIRAUD

Je vais quand même compléter. Comme on l'a dit, on est au débat public, on est vraiment sur des études d'opportunité pour le moment. Et là où on a ciblé notre travail, c'est plutôt sur comment éviter et réduire nos impacts avant de tout de suite voir les compensations. Et le gros du travail qui a été réalisé entre notamment nos scénarios bruts et nos scénarios révisés, cela a été de voir comment éviter et réduire nos impacts.

Donc, on l'a montré, il y a notamment des modifications de tracé, on l'a vu par exemple pour l'arrivée du canal à grand gabarit, cela, c'est une première chose. Il y a également des modifications sur les conditions de navigation.

On l'a dit : « Ce projet, c'est un compromis entre la navigation, les impacts environnementaux... les enjeux environnementaux et les enjeux hydrauliques ». Donc, par exemple, sur certains secteurs, on va mettre en place, on mettra en place, si le projet se fait, des zones, ce qu'on appelle des zones d'alternat de manière assez réduite pour ne pas créer des blocages du trafic fluvial, mais qui vont nous permettre dans certains secteurs à forts enjeux environnementaux de limiter notre emprise parce que le chenal sera moins large.

Donc, cela également, cela a été une grosse partie du travail. Ensuite, on a également travaillé sur l'amélioration et une gestion optimisée de nos différents barrages sur le secteur, on projette notamment d'augmenter, par exemple, la ligne d'eau, donc la hauteur d'eau sur certains de nos biefs, notamment au niveau du Vezoult et de Jaulnes, pour permettre justement une meilleure alimentation de la nappe d'eau. Et enfin, on a également travaillé sur les berges, sur certains secteurs de berges pour notamment améliorer la connexion du lit mineur, donc de la rivière en elle-même avec son lit majeur, donc toute la zone qui peut être recouverte en période d'inondation. Donc, il y a vraiment eu le travail actuel qu'on a réalisé et qui est complètement présenté dans nos différentes études disponibles sur le site Internet du débat, sans focaliser sur les sujets d'évitement et de réduction de l'impact. La compensation, comme on l'a dit, ce sera respecter notamment les réglementations existantes, c'est une fois qu'on a réellement défini nos impacts résiduels, une fois le scénario, si celui-ci est choisi à la fin du débat.

Chantal SAYARET

Rien à ajouter ? Il me semble avoir vu un doigt qui se levait là-bas, voilà. Merci pour le micro.

Boubaker HOUDAJ

Bonsoir tout le monde !

Je viens de Tunisie, j'assiste pour la première fois à un débat public. J'ai deux petites remarques par rapport au maître d'ouvrage. Au niveau de la forme, c'est-à-dire de la présentation, je trouve... je ne sais pas. Je pense que, pour un débat public, et à toutes les catégories de citoyens où c'est la citoyenneté qui prime, je pense que c'est un débat très technique et je pense qu'il aurait fallu présenter peut-être, pas d'une manière un peu trop scientifique, technique, et cetera, et que généralement, c'est pour cette raison que la participation, parfois, on hésite un peu, parce qu'en parlant de tonnes de carbone, de kilomètre, et cetera, il fallait peut-être aborder un discours beaucoup plus... disons, je ne dirais pas, lorsqu'on parle d'eau, terre à terre, mais beaucoup plus fluide, pour être toujours dans le canal.

Ensuite, il y a autre chose, c'est-à-dire on sent, j'ai senti que l'emprise économique l'emportait beaucoup plus. Même les intervenants, l'emprise économique l'emportait beaucoup plus sur le côté environnemental. Parlons science, le génie hydraulique l'emporte sur le génie environnemental, c'est-à-dire, je partage l'avis de Monsieur, ses réponses un tout petit peu évasives, je ne dirais pas évasives, mais quand vous dites... c'est-à-dire que les compensations, parce qu'on n'évalue pas exactement l'impact. Mais il n'est pas permis de dire cela à un certain moment, si on est vraiment des experts et on va très loin. Certes, la réglementation va pouvoir mesurer votre approche.

Mais, dès le début, il faut être très pragmatique, très clair pour convaincre. Ensuite, il y a le côté financement qui n'a pas vraiment été clair du tout, c'est-à-dire le surpéage, vous parlez du surpéage, c'est-à-dire dans le bouquin, dans le livre que vous présentez. Donc, l'aspect financement-coût, c'est important parce que si vous allez puiser dans le truc public, et cetera, cela peut être... Voilà ! Ce sont quelques réflexions d'ordre général. Excusez-moi.

Chantal SAYARET

Merci, Monsieur pour l'expression que vous nous avez donnée. Je ne sais si le maître d'ouvrage souhaite réagir.

Jean-Baptiste MAILLARD

Je vais donner quelques éléments sur l'aspect technique.

Ecoutez, je regrette effectivement, si c'est trop technique et peu compréhensible. Donc, n'hésitez pas à poser des questions d'explicitation, des définitions, du vocabulaire, et cetera. Je dis également qu'il y a des documents, il y a tout un dossier, une petite plaquette de présentation où tous les termes techniques notamment, et la logique est explicitée.

Alors, effectivement, du coup, on ne le fait pas en réunion oralement publique. Mais, je conçois qu'effectivement, que le sujet peut être un peu aride, pour quelqu'un qui découvre le... plutôt oui, pour quelqu'un qui découvre le projet, effectivement, sur la seule base des éléments oraux donnés en réunion. Alors, sur le sujet « économie et environnement », c'est typiquement, c'est le cœur du sujet, effectivement. On a un projet qui, au plan socio-économique, enfin, les études le montrent, semble bien justifié avec un taux de rentabilité interne, enfin, une valeur ajoutée nette positive. Ces études au stade, encore une fois, où elles sont, c'est-à-dire à un stade préliminaire et incomplet, montrent qu'au plan économique, le projet a l'air justifié. Tout l'enjeu pour nous, maître d'ouvrage, et tout l'enjeu du débat public, c'est de voir si on arrivera à insérer ce projet de transport, donc un projet à finalité économique dans son environnement, dans la plaine de la Bassée. Donc, l'articulation entre l'environnement et l'économie est tout à fait au cœur du sujet.

On peut même dire les choses autrement en disant qu'on a placé le projet dans le cadre du Grenelle de l'environnement, puisque ce qui est recherché dans le transfert de marchandises de la route vers le fluvial, c'est bien un gain en termes d'émission de gaz à effet de serre, et puis, de réduction de la nuisance et de l'accidentologie sur la route.

Donc, il y a bien quelque part aussi un gain écologique global qui est recherché, et toute la question c'est d'arriver à le comparer et ce n'est pas évident parce que ce n'est pas du quantitatif, mais d'arriver à le comparer aux impacts écologiques locaux, et impacts qu'on cherche à minimiser le plus possible. Mais pour ceux qui restent, les impacts résiduels, il faut, certes, les compenser, mais il faut essayer qu'il n'y en ait pas du tout. Donc, on est bien au cœur du sujet, et moi, je ne pense que l'un prime sur l'autre. C'est bien l'articulation qui fait l'intérêt enfin, pour nous, maître d'ouvrage du débat, bien sûr. Sur les financements, là effectivement, on vous donne l'état de la situation, c'est-à-dire que pour le moment, le projet n'est pas financé. Les études sont financées, mais le projet lui-

même ne l'est pas. Et donc, vous avez vu que les coûts varient, quand même d'un facteur important entre le scénario 1 qui coûterait 76 millions d'euros et le scénario 5 qui coûterait 305 millions d'euros. Donc, la première étape, c'est d'abord de décider si on donne suite au projet, de choisir un scénario, ce qui donnera déjà l'ordre de grandeur du coût. Ensuite, on est confronté à un problème classique de financement d'infrastructures publiques. Donc, les ressources qui sont recherchées, ce sont les ressources propres du maître d'ouvrage, de VNF. Mais VNF, c'est un établissement public de l'Etat.

Donc, il y a également les ressources possibles de l'Etat, il y a les ressources possibles des collectivités territoriales intéressées au projet, et puis, il y a des financements européens. Et enfin, il y a la possibilité, effectivement, de recourir à une contribution directe des usagers de la liaison fluviale, donc par le biais d'un péage. Là aussi, ce sont des choses qui n'ont pas été définies précisément. On est encore une fois face à un sujet classique de financement d'infrastructures publiques. Alors, dire que c'est un sujet classique, ce n'est pas dire qu'on l'a résolu.

Mais le sujet est bien devant nous, si on donne suite au projet.

Chantal SAYARET

Merci. C'est bon, merci beaucoup. Monsieur, est-ce que vous souhaitez d'autres... ? C'est bon. Je crois que... Je viens de voir... Oui, un bras qui se lève au second rang, je crois. Merci.

Jérôme BONNEFOI

Merci bien. Jérôme Bonnefoi, Adjoint à l'économie et à l'emploi à Romilly-sur-Seine.

Donc, bien évidemment, ce projet serait de bon augure pour les différentes collectivités et pour les entreprises de notre secteur.

Nous souhaiterions peut-être donner à ce débat, et le rendre peut-être plus accessible, un petit éclaircissement sur l'impact sur les territoires par rapport..., en faisant des comparaisons par rapport à ce que vous avez déjà réalisé sur d'autres territoires, l'impact qu'aurait la réalisation de ce genre de projet sur notre bassin, sur notre territoire, au niveau des collectivités, au niveau du développement des entreprises, éventuellement au niveau de nouvelles créations, je ne sais pas, par exemple, touristiques, sur ce canal ou de présentations environnementales pour rendre plus accessible une faune ou une..., comment, un développement aquatique sur ce tronçon, et donc, rendre ce projet, je dirais, plus que jamais au cœur de l'intérêt des Français au niveau de l'environnement.

Chantal SAYARET

Beaucoup de questions pour le maître d'ouvrage, des précisions.

Qui répond, Messieurs ?

Hugues LACOURT

Je vais essayer. Benjamin Airaud répond sur les aspects plus liés à l'emploi, sur l'aspect environnemental que vous développez à travers votre question, là, notamment, l'aspect touristique ou voire l'aspect développement de loisirs, reconquête un petit peu des voies d'eau pour les collectivités.

Effectivement, j'ai abordé ce point-là un petit peu dans la présentation de tout à l'heure en disant que, certes, c'est un projet de transport, mais les autres usages de la voie d'eau ne sont pas oubliés. En matière de plaisance, il existe déjà deux haltes de plaisance sur l'itinéraire, après, il y a Nogent-

sur-Seine. Donc après, il s'agit d'un partage de la voie d'eau entre de la navigation de plaisance et du grand gabarit.

Tout à l'heure, on a dit qu'il y avait des zones qui étaient réservées à des alternats pour les convois. Ces zones d'alternat ne concernent que les gros convois. C'est-à-dire que la navigation de plaisance, la navigation en général sur les rivières, elle est libre pour autant que l'on navigue en respectant toutes les règles de sécurité en matière de navigation, de plaisance ou autres. Les vitesses, notamment, sont limitées sur les voies d'eau. Donc, la plaisance n'est pas oubliée, le fait qu'on développe la voie d'eau ne peut que permettre d'améliorer également cet aspect-là de l'usage de la voie d'eau.

Dans les scénarios, il y a également, notamment les scénarios 3 et 5, la construction d'un nouveau canal. Donc, peut se poser également la question du devenir du canal actuel de Beaulieu qui pourrait également être soit transféré aux collectivités locales, pour un plan d'eau servant à des activités de loisirs, de pêche notamment. Donc, d'autres tout à l'heure ont parlé de mesures compensatoires effectivement, il y a également sur ce point-là un champ à investir notamment en termes de reconquête ou de réalisation de frayères pour les poissons. Sur certains axes, il y a déjà été réalisé ce qu'on appelle des annexes hydrauliques qui permettent en bordure d'un canal de préserver des zones de fraie pour les poissons. On mène par ailleurs sur le même secteur une autre étude qui est la reconnexion hydraulique de la boucle de la Grande Bosse avec l'aménagement d'une passe à poissons pour favoriser le passage des poissons.

Donc, VNF a également à cœur de remplir ses obligations dans ce domaine-là parce que c'est également une obligation de rétablir les corridors écologiques et la continuité piscicole, donc ce sont aussi des éléments que le maître d'ouvrage prend en compte dans ces projets de mise au grand gabarit, donc il y a les autres usages qui sont également bien pris en compte. Benjamin, si tu pourrais répondre sur l'aspect emploi sur l'impact sur le bassin, on a eu des éléments...

Benjamin AIRAUD

Je veux juste un peu compléter sur l'aspect tourisme, tourisme environnemental, écotourisme.

Vous demandez un peu des éléments de comparaison, des choses si on a déjà fait ce genre de chose, on peut, par exemple, je pense, citer la passe à poissons, on parlait d'une passe à poissons. La passe à poissons d'Andrésey qui se situe dans les Yvelines où, justement, il y a eu un travail commun avec la mairie d'Andrésey pour réaliser tout autour de cette passe à poissons, qui est une rivière artificielle, un parcours pédagogique qui présente la voie d'eau et notamment la faune piscicole et les différentes espèces présentes de poissons qui sont sur ce secteur. Je pense, c'est un bon exemple qui pourrait être mis en place sur ce secteur au travers des différents aménagements qui seraient envisagés.

Et bien évidemment, ensuite, tout l'aspect... au-delà de la plaisance, il y a tout l'aspect randonnée, randonnée à vélo, l'aménagement de la Seine sur ce secteur-là va avoir pour conséquence de créer des nouveaux ou de recréer des chemins de halage, on peut très bien du coup envisager des balades le long de ces parties de Seine.

Là, encore une fois, il y a un besoin d'un travail commun avec les acteurs du territoire. Généralement on met en place ce qu'on appelle des superpositions de gestion, les communes ou les Communautés de communes prennent à leur charge certains aménagements connexes à cet aménagement primaire, entre guillemets, réalisé par VNF.

On peut également, on voit donc, on en a parlé la réhabilitation du... le fait de créer un nouveau canal, on va avoir un canal si on se place dans les scénarios 3 et 5, le canal de Beaulieu sera plus utilisé pour la navigation a priori. On peut donc envisager une utilisation différente de ce canal. On peut noter notamment dans le cours du débat un cahier d'acteurs d'une association de pêche qui se

posait la question de la possibilité de réutiliser ce canal pour des activités de pêche. Donc, on voit déjà qu'il y a des sujets intéressants qui peuvent émerger, on peut penser aussi pour la plaisance, pour le nautisme sur ce canal.

De même, une écluse telle que l'écluse de Jaulnes qui serait reconstruite. Quel est le devenir de l'ancienne écluse ? Il y a des projets qui ont été réalisés donc dans l'est de la France, de réhabilitation d'écluse en port de plaisance. Ce sont des choses qui peuvent se faire aussi.

Donc, voilà pour compléter un peu sur les aspects de tourisme. On voit, il y a beaucoup de pistes, on est encore très en amont, et effectivement, si le projet doit se poursuivre, c'est également une discussion qu'il faudra qu'on ait avec les acteurs du tourisme, avec les acteurs de la plaisance et, oui, avec l'ensemble des acteurs qui se posent des questions sur ces problèmes et ces problématiques.

Au niveau de l'emploi.

Alors, pour l'emploi, on a justement retravaillé cette question depuis le début du débat.

On est actuellement... donc on a réalisé une petite étude qui est très perfectible, je tiens à le préciser, mais qu'on pourra mettre en ligne sur le site Internet, c'est finalement : « Quel est l'impact sur l'emploi pour un projet comme la mise à grand gabarit pendant sa phase de construction et pendant sa phase d'exploitation ? » Donc, comment on peut calculer finalement le nombre d'emplois liés à une telle réalisation d'ouvrage ?

Il y a différentes méthodes qui existent et il y a notamment une méthode qui est liée à l'INSEE, à des résultats de l'INSEE qui considère que 1 million d'euros investis, c'est la création de neuf emplois. Et donc, si vous prenez un projet tel que la mise à grand gabarit qui est... si on se place dans le cadre du scénario 3, on va essayer de schématiser, donc on est sur un projet autour de 200 millions d'euros qui se passe en 4 ans, 4 ans de travaux.

Donc, 4 ans de travaux, cela veut dire à peu près 50 millions d'euros d'investissement par an, cela veut dire à peu près 450 emplois directs qui sont créés ou qui sont liés, on va dire, ce ne sont pas forcément les emplois créés, les emplois liés à la construction. Et à cela, il faut bien sûr ajouter ce qu'on va appeler les emplois indirects, les emplois induits, c'est tout ce qui va être service, restauration, logement.

Et là, on a un ratio de 1, donc en gros, c'est à peu près 900 emplois liés à la construction du projet. Donc, là, il y a des détails dans cette étude qu'on va mettre en ligne prochainement. Et ensuite, donc il y a la partie exploitation. Une fois que le canal est réalisé, quel est l'emploi finalement qui est lié à l'exploitation de ce canal ? Et là, on se place au-delà de l'exploitation, on va dire, de la maintenance de ce canal qui est réalisé par VNF, donc on est vraiment sous tous les emplois plutôt liés à la logistique, au transport. Donc, là, pareil, il y a des chiffres INSEE qui existent, et là, on est sur un ratio d'à peu près 8 emplois créés par million d'euros de surplus, c'est-à-dire quel est le bénéfice que crée l'ouvrage par an. Et donc, en termes de surplus, en fonction des horizons de temps sur lesquels on se place, donc par exemple, à l'horizon 2020...

Donc, je prends mon papier parce que les chiffres sont assez récents. Entre les emplois directs et indirects liés à l'exploitation de ce projet, si on se place donc en 2020 pour le scénario 3, on est autour de 500 emplois à peu près dans cette première estimation.

Chantal SAYARET

Vous mettez ces chiffres en ligne dans les... je ne vais pas dire, les heures qui viennent, mais dans les jours qui viennent puisqu'on approche.

Monsieur, êtes-vous satisfait de ces précisions ?

Alors, je crois qu'il y avait une question dans le fond de la salle, et ensuite, monsieur, mais une question là-bas. Merci beaucoup.

Jean-Luc LE PEUTREC

Messieurs dames, bonsoir ! Je m'appelle Monsieur Le Peutrec Jean-Luc. Et j'ai une petite propriété qui se trouve donc à Beaulieu pratiquement au pied de l'écluse.

Donc, il y a 25 ans, il y a eu ce projet qui avait été lancé déjà, de canal à grand gabarit. Donc, ce projet avait été arrêté. Est-ce que vous pourrez me dire pourquoi, il y a 25 ans, il avait été arrêté ?

Une autre petite question, on vous a demandé de faire un projet donc sur le fluvial. Pourquoi on ne vous a pas demandé de faire un projet donc avec la SNCF ? Les lignes sont faites, cela ne pollue pas, donc là, ce sont des investissements pour refaire le canal, cela va coûter très, très cher, que là, je pense qu'il aurait fallu refaire une petite ligne de chemin de fer.

Et puis, je pense que... parce qu'il y a eu quand même une certaine époque qu'il y avait beaucoup de wagons qui circulaient sur cette voie. Et depuis quelques années, on n'en voit plus, pratiquement plus.

Donc, je pense que monsieur soufflait, donc prend des transports donc je pense par camion. Je ne sais pas. Ou qu'est-ce que... vous pourrez me répondre à ces deux questions.

Chantal SAYARET

Certainement pas moi, monsieur. Merci de cette question.

La parole est au maître d'ouvrage.

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui. Donc, le projet des années 1980, c'est cela ?...

Chantal SAYARET

Qui a été arrêté.

Jean-Baptiste MAILLARD

... qui a été arrêté. Il a été arrêté, effectivement, par rapport à l'impact environnemental de ce projet qui avait été identifié à l'époque.

Alors, je crois qu'on a une photographie. Voilà. Le tracé qui avait été envisagé dans les années 1980. Pour mémoire, donc il y a... la mise à grand gabarit s'est arrêtée aux écluses de la Grande Bosse mais il y avait ce projet-là qui poursuivait cette mise au grand gabarit avec un tracé en rouge, voilà, qui coupait l'ensemble des méandres par rapport au tracé orange qui reflète le tracé actuel de la Seine. Donc, ce tracé a été abandonné effectivement compte tenu des impacts environnementaux très importants ; et deuxièmement, des impacts hydrauliques également très importants. On venait de créer... on accélérerait les niveaux de crue de façon importante, et c'est pour cette raison qu'il a été abandonné.

Donc, aujourd'hui, on reprend ce projet avec un tracé qui suit beaucoup plus l'infrastructure actuelle, qu'est la Seine. Tout à l'heure, selon les différents scénarios, on coupe ou pas du tout des méandres. On approfondit, on élargit un petit peu, donc, on fait des aménagements de berges ponctuels, pour permettre le passage des convois à grand gabarit. Tu veux compléter... non, ça va ?

Benjamin AIRAUD

Non. Pour l'aspect ferroviaire, cela, c'est une question qu'on a eue plusieurs fois, qui est une très bonne question, puisque effectivement, vous avez la ligne Paris-Troyes-Bâle qui existe et puis vous avez également, depuis assez récemment, la réactivation de la ligne Flamboin-Montereau. Donc, plusieurs éléments pour vous répondre. Tout d'abord, nous sommes Voies navigables de France, donc, nous travaillons sur les voies navigables. On n'a pas la capacité de faire un projet de fret ferroviaire, d'infrastructures ferroviaires. Cela, c'est du ressort de Réseau Ferré de France.

Cependant, on a travaillé pendant l'élaboration du projet. Il a été envisagé justement quelle pourrait être l'alternative ferroviaire à notre projet. Et donc, cette alternative, a priori, pourrait être l'utilisation, la réutilisation de cette fameuse ligne Flamboin-Montereau. Donc, il y a eu un travail de RFF, Réseau Ferré de France. Et puis, RFF s'est également prononcé au cours du débat pour expliquer un peu leur vision de cette ligne ferroviaire. Ils ont notamment établi une contribution écrite qu'on trouve sur le site Internet, et je vous invite à la lire, et qui explique que la ligne Flamboin-Montereau n'est pas une ligne à vocation de fret ferroviaire sur de la longue distance, c'est plutôt du trafic local. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais cette ligne a été longtemps arrêtée. Et vous avez donc une population, des riverains qui sont implantés le long de cette ligne. Et donc, il y a un consensus entre RFF et les riverains pour limiter le nombre de trains par jour. Donc, c'est vrai qu'on est sur un trafic plus local et on peut être également sur une complémentarité du ferroviaire avec le projet de fluvial. On peut envisager ce qu'on appelle des logistiques combinées, des transports de marchandises, par exemple, de roches massives, des roches extraites de carrière, bien à l'est de ce secteur, qui agrègent jusqu'à Nogent-sur-Seine par train et puis qui partiraient sur des bateaux à partir de Nogent, ce sont des choses qui peuvent être envisagées.

On va mettre le graphique qui montre la répartition des parts modales à l'horizon 2020, par exemple. Le projet de mise à grand gabarit a un impact très, très limité sur le fret ferroviaire. Alors, on va le voir. Donc, la partie fluviale, c'est ce qui est en bleu et la partie ferroviaire, ce qui est en vert. Donc, on voit que, avec ou sans le projet, le fret ferroviaire reste à peu près à des taux similaires. Donc, on est à des pourcentages à peu près similaires et que réellement, le projet de mise à grand gabarit va prendre des parts de marché au fret routier. Finalement, le fret fluvial n'est pas en train de prendre des parts de marché au fret ferroviaire, mais plutôt au fret routier, donc, on est sur un projet finalement qui va permettre d'avoir..., si on additionne les deux parts modales du ferroviaire et du fluvial, on va atteindre des pourcentages très intéressants pour notre zone d'études sur le secteur, au-delà de notre...

Chantal SAYARET

On pourrait atteindre.

Benjamin AIRAUD

On pourrait atteindre, oui. Mais, j'avais précisé avant, si le projet se faisait. Et bien évidemment, on serait notamment, pour notre zone, on serait au-delà des objectifs annoncés par le Grenelle de l'environnement. Donc, c'est vrai qu'on contribuerait de plus aux objectifs nationaux du Grenelle de l'environnement.

Chantal SAYARET

Monsieur, vous souhaitez une précision. C'est bon ? Un micro, s'il vous plaît, pour Monsieur.

Joë TRICHE

Joë Triché, Conseiller général de Romilly. A la réponse à la question précédente qui a été faite par l'intervenant de VNF, il a été mis en avant les différentes possibilités de réalisation dont pourraient bénéficier les populations et les collectivités territoriales du secteur. Mais se pose tout de suite la question : « Qui paierait ces réalisations ? » Donc, dans ce cadre, moi, j'aurai éventuellement une proposition à faire, à savoir que, ma question, c'est : Est-ce qu'il va y avoir possibilité, si le projet est mené à terme, d'un partage des gains obtenus sur les coûts de transport qui vont être réalisés ? Puisqu'on est dans le cadre d'un projet qui, essentiellement à l'arrivée, sera financé par des collectivités publiques.

Donc, les seuls bénéficiaires ne peuvent pas être les entreprises qui vont utiliser ce nouvel équipement. Donc, je pense que c'est une question qui devrait être examinée puisque je crois que, dans le cadre d'une contribution à déterminer à partir de la tonne transportée, les entreprises pourraient participer au financement des équipements qui pourraient accompagner ce projet, qui permettraient de répondre à un certain nombre d'attentes des territoires et des populations de notre secteur. Merci.

Chantal SAYARET

Que pense VNF de cette proposition ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Bien, dans les sources de financement possibles, j'ai bien cité le péage. Donc, le péage est effectivement le meilleur moyen de capter une partie du gain économique procuré par le projet aux acteurs puisqu'on a dit que la finalité économique du projet, c'est une baisse des coûts de transport. Donc effectivement, le péage est un moyen de récupérer une partie de ce gain. Il ne faut pas que le péage soit trop élevé, parce que sinon, on a un effet d'éviction et on n'améliore pas la compétitivité du mode fluvial. Donc, il faut trouver un juste équilibre. C'est un peu la difficulté. Ce que je veux dire aussi, c'est que la..., je redis que la baisse des coûts de transport, elle bénéficie à l'ensemble de tissus économiques, c'est-à-dire que là, du coup, on crée un nouveau mode de transport à coût abaissé par rapport à la route.

Donc, cela favorise les exportations, par exemple, ou les mouvements à longue distance entre la région ici, la Champagne-Ardenne et puis, notamment les ports maritimes. Enfin, on ne l'a pas cité jusqu'ici, mais un des gros intérêts du transport fluvial, c'est de pouvoir traverser l'agglomération parisienne sans rupture de charge.

Donc, et c'est pour cela d'ailleurs que la distance moyenne des tonnes-kilomètre qu'on évoquait tout à l'heure était si élevée, de l'ordre de 250 km, la distance moyenne. Donc là, on a bien un gain qui est apporté à la collectivité économique, en termes de baisse des coûts de transport, et donc, des coûts d'accès soit au port maritime, soit à l'agglomération parisienne elle-même, tout simplement. Voilà ! Donc, le premier instrument le plus direct, c'est le péage, mais il y a bien sinon une diffusion de ce gain de baisse des coûts de transport aux tissus économiques. Alors, après, il y a la question de savoir où s'arrête, qui capte le gain, effectivement, entre le transporteur, le chargeur, l'entreprise.

Chantal SAYARET

Monsieur. Vous souhaitez réintervenir ?

Non, attendez, deux secondes. Est-ce que Monsieur qui a posé la question, voilà, souhaite intervenir à nouveau ?

Joë TRICHE

Non, mais j'ai bien entendu la réponse. Je demande à voir et j'espère qu'à l'arrivée, il y a de réelles retombées pour les collectivités et les populations et pas seulement pour le..., seulement le monde économique. Il y avait un peu ce type de démarche qui avait été initiée quand a été construite, par exemple, la centrale nucléaire de Nogent où dans le cadre de la réalisation de cette centrale, des financements avaient été apportés aux collectivités pour réaliser des équipements. Je ne dis pas qu'on est dans la même chose, mais je pense que c'est la démarche qui m'interpelle.

Chantal SAYARET

Devant, s'il vous plaît, une question. Merci.

Stéphane FORTRYE

Oui, merci. C'est à la fois une question et un point de vue que je voulais émettre. Je suis Monsieur Fortrye de la Compagnie fluviale de transport. Je représente le Comité des Armateurs Fluviaux aujourd'hui. Je voulais d'abord dire une chose, c'est que le canal actuel entre Bray et Nogent est un canal dangereux pour le transport fluvial ; dangereux parce que les bateaux ne peuvent pas se croiser, parce qu'ils peuvent heurter les berges. Parfois même, il est arrivé que des bateaux de conteneurs heurtent le tablier des ponts.

Donc, si on veut améliorer le trafic fluvial, il faut faire quelque chose et s'il faut faire quelque chose, il ne faut pas le faire sur les premiers scénarios qui n'apporteront rien en ce qui concerne le gabarit fluvial. Il faut le faire au minimum sur le scénario 3 qui nous donne la possibilité de faire du gabarit 5A. Quoiqu'on puisse penser, même si je travaille dans une entreprise qui utilise des convois de 180 m, nous ne sommes pas des inconditionnels du scénario supérieur que vous appelez scénario 5 qui, lui, a un impact écologique tout de même non négligeable dans le secteur de la Tombe et dans le secteur de Noisy. On peut très bien faire marcher des convois avec deux barges jusqu'à Bray-sur-Seine et ensuite travailler entre Bray et Nogent, comme on fait en région parisienne, c'est-à-dire en naviguant barge par barge avec des petits pousseurs d'assistance. Alors moi, je souhaite, enfin, nous Comité des Armateurs Fluviaux, nous souhaitons que le gabarit retenu soit le gabarit du scénario 3 avec quand même un petit bémol, les chargeurs de l'UNICEM ont insisté sur l'intérêt de pouvoir transporter du lourd, on va dire, donc de massifier.

Donc, cela veut dire un canal assez creux mais on transporte aussi sur la voie d'eau de plus en plus de volumes, des conteneurs, et pour transporter les conteneurs, il faut des ponts assez hauts. Donc, question que je pose : quelle est la hauteur qui est prévue pour le tirant d'air sous ces ponts entre Bray et Nogent ? Le plus haut étant bien entendu le mieux si on veut s'en aller vers des transports à trois hauteurs de conteneurs. Autre question. J'ai entendu parler de surpéage. Alors, moi, c'est un mot qui me fait frémir, parce que dans le surpéage, il y a péage et il y a sur. Alors, quand je prends l'autoroute, je paie un péage. Si demain, je devais payer en plus un surpéage, je ne sais pas si je prendrai l'autoroute. Alors, je suis transporteur fluvial. Si demain, vous nous pénalisez avec un surpéage ou un péage dépassant l'entendement, bien sûr, qu'est-ce que je ferai ? J'essaierai de le répercuter dans mon prix de transport, mais celui qui le supportera, ce sera l'industriel du Nogentais. Donc, si vous voulez favoriser, dynamiser l'industrie dans la région, ne soyez pas trop gourmands, sur les péages et sur les surpéages, enfin, c'est mon point de vue personnel. Voilà ce que je voulais dire essentiellement.

Chantal SAYARET

Merci monsieur. Un point de vue et deux questions pour le maître d'ouvrage.

Hugues LACOURT

Oui. Sur la question relative au pont. Donc, actuellement, effectivement, les ponts, la hauteur libre sous les ponts, donc la hauteur libre, c'est la hauteur disponible sous le passage d'un pont. Je l'ai cité tout à l'heure, elle est de... sur les ponts de Villiers, Courceroy, elle est inférieure à 4,30 mètres. On est parti dans le cadre du projet au stade actuel des études sur une hauteur libre de 5,25 mètres qui permet le passage de deux couches de conteneurs. Voilà donc tous les ponts qui seraient amenés à être reconstruits, seraient reconstruits à minima avec cette hauteur libre. Après, cela dépend le gabarit, mais sur la base du scénario 3, par exemple, cela serait... c'est cette hauteur libre qui serait affichée, enfin qui, aujourd'hui, dans le cadre actuel des études, est prise en compte. Sur la base du péage ou du surpéage, non, c'est effectivement...

Jean-Baptiste MAILLARD

Surpéage, c'est parce qu'il existe déjà, comme vous le savez, des péages. Vous savez également que les péages ne sont de loin pas la recette principale de la ressource financière principale de VNF, puisque la ressource principale de Voies navigables de France, c'est la taxe hydraulique, en fait, c'est une taxe sur les rejets et les prélèvements d'eau en rivière. Donc il existe déjà un péage. Là, le péage que j'ai évoqué, cela serait un péage supplémentaire pour cette infrastructure. Pour financer l'infrastructure, vous évoquez le cas des autoroutes. Il y a des cas où il y a des sections d'autoroute plus chères, parce qu'il y a eu un investissement local, donc c'est ce schéma-là. Mais vous avez rappelé effectivement qu'il faut... Vous avez parlé de vous pénaliser, il ne s'agit pas de pénaliser, mais il faut préserver la compétitivité du mode fluvial, donc c'est cet équilibre qu'il faut ajuster. Et là, je redis que l'étude détaillée de ce sujet n'a pas été entreprise encore.

Chantal SAYARET

Monsieur, souhaitez-vous... Oui, le micro, s'il vous plaît, pour intervenir à nouveau.

Stéphane FORTRYE

Très, très brièvement, sur le surpéage. « Wait and see » comme on dit de l'autre côté. Concernant les hauteurs sous les ponts, maintenant, chaque fois qu'il y a un grand projet, VNF malheureusement se cantonne à 5,25 mètres, on a relevé les ponts sur Dunkerque-Valenciennes à 5,25 mètres, on parle de faire des ponts à 5,25 mètres sur l'Oise. Nous continuons de dire que c'est petit bras. Avec le 5,25 mètres, cela ne permet que deux niveaux de conteneurs, que nous sommes au XXI^e siècle, que les marchandises se conteneurisent de plus en plus et que si on veut faire trois hauteurs, ce n'est pas 5,25 mètres qui suffiront. Alors, bien sûr, on n'aura jamais des bateaux de trois niveaux de conteneurs qui traverseront Paris, nous sommes d'accord qu'on ne va pas relever le pont neuf ou ses petits copains à 7 mètres, mais avec des ponts plus hauts, on peut quand même faire des choses plus performantes. Les conteneurs qui, demain, partiront de Nogent-sur-Seine, ils n'iront pas tous forcément au Havre ou à Rouen, ils peuvent aussi aller dans la partie Est de l'Île-de-France sur

des nouvelles plates-formes qui peuvent sortir à Evry, par exemple, et c'est se limiter que, pour l'éternité, j'ai envie de dire, de faire des ponts à 5,25 mètres.

Chantal SAYARET

L'éternité, l'éternité, vous répondez sur l'éternité ?

Jean-Baptiste MAILLARD

En fluvial, je m'excuse d'employer ce mot là, mais les choses sont toujours assez longues.

Hugues LACOURT

Donc, vous vous êtes exprimé à travers votre cahier d'acteurs en demandant le passage de hauteur libre à 7 mètres sous les ponts, qui est, effectivement, une hauteur libre qui permettrait le passage de trois couches de conteneurs. Alors, aujourd'hui, les 7 mètres, ils sont affichés dans une circulaire, une circulaire relative au gabarit des voies navigables. Donc, depuis un certain temps, on est en train de... les bateaux évoluent, l'instrumentation à bord des bateaux, mais vous le savez très bien, évolue également, on est en train de... On va lancer une étude d'optimisation de ces gabarits, c'est un petit peu la réponse que j'ai fait sur l'Oise, mais elle est valable un petit peu sur toutes les voies d'eau à savoir que pour passer à trois couches de conteneurs, on n'a plus besoin peut-être de 7 mètres.

Donc, voilà ! Il faut jouer sur l'enfoncement également, les circulaires des Voies navigables donnent aussi en fonction du gabarit de la voie et la classe de la voie, un enfoncement, on peut gagner également sur la marge qu'on appelle le pied de pilote, vous connaissez cela très bien, mais bon pour l'ensemble des personnes qui sont ici présentes, on peut rappeler un petit peu ce que c'est que le rectangle de navigation. Lorsqu'on construit une infrastructure de Voies navigables en fonction d'une certaine classe, on a le tirant d'eau, du bateau, mais pour que le bateau puisse avancer dans l'eau, il lui faut une certaine profondeur d'eau, c'est ce qu'on appelle le mouillage. Voilà ! Donc, a contrario de la hauteur libre sous les ponts, il faut également une profondeur d'eau suffisante, parce que, plus, le bateau peut s'enfoncer, plus évidemment la hauteur libre sera moindre par effet naturel.

Voilà ! Donc, effectivement, on veut lancer cette étude d'optimisation, il y a une étude qui a été faite par le CETMF, le Centre d'Etude Techniques Maritimes et Fluviales sur la Seine en aval de Paris pour voir dans quelles conditions on pouvait passer ; alors là, c'est plus de deux à trois, mais c'est de trois à quatre, voilà ! Donc, on veut demander au CETMF de réaliser cette étude pour voir s'il faut 7 mètres ou si on peut passer à 6,30, 6,20, ou... voilà ! Et dans ce cas-là, effectivement, au stade actuel de l'étude, on a dit : on a 5,25, on verra dans le cas où le projet se poursuit et au résultat de cette étude, dans quelles conditions on peut passer. On pourra augmenter un petit peu la hauteur sous les ponts pour permettre un passage de trois couches de conteneurs.

Chantal SAYARET

Je pense mais...

Stéphane FORTRYE

Oui. Je ne vais pas monopoliser le débat là-dessus, parce que notre ami tunisien, il va dire qu'ils sont trop techniques ces Français, mais il aura raison, mais je sais bien qu'avec des bateaux plus techniques, on peut transporter plus des conteneurs, je vous signale qu'entre Paris et le Havre, entre

Gennevilliers et le Havre, on fait déjà des convois de quatre hauteurs aujourd'hui. Mais, en ce qui concerne les conteneurs, il ne faut pas oublier que, eux aussi, ils augmentent et qu'autrefois en conteneur, cela mesurait 2,35 mètres de haut, aujourd'hui, il y en a qui dépasse les 2,80 mètres. Donc, ne perdons pas de vue les choses, mais je crois qu'on a tout dit aujourd'hui, là-dessus.

Hugues LACOURT

Dans le cadre de l'étude de cette étude d'optimisation, on prendra naturellement bien en compte l'évolution des hauteurs de conteneur, les conteneurs iso, les conteneurs high cube, c'est vrai que ce n'est pas la même chose, et que, on pourra après, jongler entre... on peut passer deux couches de conteneurs iso, et puis, une couche high cube supérieure, mais voilà ! Donc, on demandera toutes ces simulations là pour voir quel est l'optimum économique, parce que rehausser des ponts, quand il s'agit de un ou deux ponts, après il y a les conséquences sur les raccordements de ces voies notamment quand il s'agit des ponts ferroviaires, mais lorsqu'il faut rehausser une vingtaine de ponts, ce n'est pas la même échelle de coût non plus. Voilà !

Chantal SAYARET

Monsieur Maillard.

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui. Ces questions montrent bien à quel point le projet résulte de compromis. On voit bien quelles peuvent être les demandes des usagers donc de ceux qui naviguent. Quelles peuvent être les demandes des acteurs économiques ? Quelles sont les contraintes écologiques ? Donc, chaque fois, ce sont des compromis et les différents scénarios correspondent à des compromis un peu différents où l'équilibre est placé différemment, mais... Et donc, c'est aussi évidemment pour nous, maître d'ouvrage, une des richesses du débat public d'entendre la diversité des questions, et puis après, il faudrait essayer de faire le bilan de tout cela et d'en tenir compte. Ce ne sera pas le plus facile, mais cela montre bien la diversité des points de vue.

Chantal SAYARET

Absolument ! Merci beaucoup.

Monsieur a demandé la parole au second rang, s'il vous plaît, deuxième rang.

François PRON

Je voulais apporter des compléments à ce que j'ai déjà dit tout à l'heure donc je redis...

Chantal SAYARET

Si vous voulez bien vous nommer pour le verbatim. S'il vous plaît ! Merci.

François PRON

Je suis Monsieur Pron.

Donc, je voulais déjà répondre sur la problématique entre la voie fluviale et RFF. Il est clair que pour notre activité, c'est la voie fluviale qui prime parce que le point de chute est souvent à bord, à voie d'eau. Donc, on est beaucoup plus intéressé par le transport modal voie d'eau que par le RFF. Je suis désolé pour RFF, mais enfin...

Ensuite, je voulais également préciser que le scénario 3 nous paraît être également pour nous le plus intéressant, parce que si aujourd'hui on pourrait se contenter du 1 000 tonnes, il faut quand même se projeter dans l'avenir, et que quand on sait que, concrètement, cela ne sera pas réalisé avant 2020, en 2020, le 1 000 tonnes, il sera derrière.

Donc, je pense qu'à 20..., on parlera plus de 2 000 tonnes que de 1 000 tonnes. Economiquement, on voit bien qu'aujourd'hui, et je reviens un peu sur les coûts du péage, et cetera, aujourd'hui, transporter avec du Freycinet, on a beaucoup de mal à se positionner économiquement. Par contre, quand on est avec du 1 000 tonnes, la situation est complètement différente. Donc voilà, cela, ce sont des précisions qui me paraissent très importantes et intéressantes.

Donc, il est clair que notre préférence va également vers le scénario 3. Je voudrais rapporter aussi une précision pour ceux qui pourraient être affolés quant à l'utilisation des matériaux alluvionnaires. Actuellement, on est également en phase de révision du schéma départemental de l'Aube et de la Marne aussi, et qu'on s'oriente vers des mélanges de matériaux alluvionnaires et roches massives dont le Département de l'Aube est pourvu et que ramener des matériaux de roches massives du Département de l'Aube vers Nogent pour faire des mixtures avec l'alluvionnaire et charger l'ensemble sur la voie fluviale pour aller sur Paris où les projets du Grand Paris vont avoir besoin d'environ 13 millions de tonnes d'importation pour pouvoir réaliser les futurs travaux, puisqu'il leur manquera 13 millions de tonnes, c'est énorme.

Donc, ce sont toutes..., comment dirais-je, les régions périphériques autour qui devront apporter ces 13 millions de tonnes dont fait partie notre secteur.

Chantal SAYARET

Précision entendue. Pas de réaction de la part du maître d'ouvrage ? Il a entendu, merci. Nouvelle prise de parole, remarques, questions. Ils sont toujours là, ils sont toujours frais, ils sont toujours dynamiques ou un peu moins. Et ils sont là pour vous répondre. Le débat public n'a qu'un temps, profitez-en. En même temps, il vous appartient.

Si vous ne voulez plus poser de question, plus exprimer de points de vue, je crois que c'est le cas, on ne va pas dire une fois, deux fois, on n'est pas aux enchères, mais, s'il n'y a plus de prise de parole souhaitée, le maître d'ouvrage souhaite-il intervenir ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Pas particulièrement, sinon pour remercier tous ceux qui ont posé des questions, justement qui, encore une fois, ce qu'on recherche des débats publics, ce sont les différents points de vue des acteurs, du territoire, de différents types pour essayer d'améliorer le projet et favoriser son insertion écologique mais également dans le territoire avec tous les usages de la voie d'eau qu'on a rappelés. Donc, merci, merci encore à tous de participer à ce débat public.

Chantal SAYARET

Moi, j'ajouterai des merci à la régie, tous ceux qui, techniquement, font fonctionner ce débat public, et au Secrétariat général qui accompagne la Commission particulière du débat public dans ses travaux.

Et puis, bien sûr, je ne vois toujours aucun doigt ou main se lever.

Donc, il me reste à vous souhaiter une bonne soirée, en vous remerciant d'être venus, de nous avoir rejoints.

Mesdames, Messieurs, bonsoir.