



Réunion thématique « Des projets, des territoires »

Montereau-Fault-Yonne, le 17 janvier 2012

A la tribune :

Commission particulière du débat public

- Patrick LEGRAND, Président
- Christian BARTHOD, membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable, membre de l'Autorité Environnementale

EPTB Seine Grands Lacs

- Régis THÉPOT, Directeur Général de l'EPTB Seine Grands Lacs
- Amélie ASTRUC, Chef du projet Aménagement de La Bassée

Voies navigables de France (VNF)

- Jean-Baptiste MAILLARD, Directeur interrégional du bassin de la Seine
- Hugues LACOURT, Chef du service des techniques de la voie d'eau
- Benjamin AIRAUD, Chef du projet Bray-Nogent

(Nombre de participants : 100)

La séance est ouverte à 20 heures sous la présidence de M. Patrick Legrand, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Patrick LEGRAND, membre de la Commission Particulière du Débat Public :

Mesdames, Messieurs, bonsoir et bonne année, en ce mois de janvier déjà aussi entamé que les débats publics sur les deux équipements qui nous intéressent ce soir, d'une part l'éventuel passage au grand gabarit de la Seine entre Nogent et Bray, d'autre part, la question de la gestion des crues par des espaces endigués dans La Bassée Aval et en dessous de Bray. Je vous remercie d'être présents.

Ce soir, c'est une réunion un peu particulière à plusieurs titres et nous allons faire une petite expérience ensemble. Nous allons parler non seulement des projets, je pense que beaucoup d'entre vous les connaissent bien, mais aussi voir dans quel territoire ils s'insèrent ou pourraient s'insérer, puis faire un exercice d'imagination.

Pourquoi les Commissions Particulières des deux débats ont-elles choisi de prendre cet angle très large et un peu inattendu ? Vous savez que pendant environ 8 mois, nous parcourons les territoires qui pourraient être impactés par les projets pour vous écouter, ou vos représentants, et nous nous sommes aperçus qu'il existait des enjeux de territoires relativement importants, tout ne tournait pas seulement autour des équipements, de l'objet technique, linéaire ou de surface, mais que beaucoup de gens se posaient des questions sur l'avenir de La Bassée, les éventuelles conséquences sur le développement économique, sur les activités industrielles, sur les rapports entre la région Champagne-Ardenne et l'Île-de-France, sur la question de la poursuite de l'exploitation des granulats, etc. À partir de ces éléments, nous avons pensé qu'il existait une réelle interrogation sourde, mais diffuse et partagée, sur les questions qui touchaient au territoire du triangle entre Montereau, Provins et Troyes.

C'est pour cela que nous avons éprouvé le besoin d'introduire deux réunions particulières en fin de débat, une fois que vous commencez déjà à connaître les projets et le fonctionnement des débats et où nous avons déjà commencé ensemble à partager ce que pourraient être ces équipements. C'est une nouveauté et, à trois titres, un peu spécial.

Maintenant, vous le savez tous, la question de la spécificité du débat public, qui intervient largement en amont de la décision, nous amène à réfléchir ensemble sur des projets qui ne sont pas « ficelés », le détail de tous les éléments n'est pas encore déterminé. C'est un aspect important, parce que si nous n'avons pas encore beaucoup de détails, nous pouvons agir sur la réflexion qui est à la base de la conception du projet.

Ensuite, nous allons discuter non plus sur les projets, mais à partir des projets et sur le ou les territoires qui pourraient les accueillir, donc sur les projets qui sont plus ceux d'une société, que vous représentez, que des effets induits directement par les deux équipements. Dans un certain nombre de cas, les maîtres d'ouvrage seront ce soir peut-être les plus muets. En tout cas, ils ne sont plus habitués et ne sont pas non plus en compétence pour décider sur toute une série de projets induits ou connexes, ou même le projet global de territoire. Nous discuterons presque plus d'une politique globale que des équipements bien particuliers.

Donc, tout n'est pas vraiment détaillé ; nous travaillons non seulement sur des équipements, mais aussi sur des territoires qui ont une certaine globalité et qui ne sont pas de la seule compétence du maître d'ouvrage, mais plus d'une compétence sociétale, politique et collective.

En plus, le troisième exercice est que nous allons essayer de voir ensemble les projets possibles et ce que nous pouvons définir comme objectifs pour des territoires, de façon prospective. En débat public, la prospective, qui n'est déjà pas simple entre experts, pour définir des systèmes potentiels et ce que pourrait être ce secteur dans 20 à 50 ans, n'est pas toujours très aisée. Il faut pourtant s'attaquer aux choses qui ne sont pas toujours simples. De temps en temps, les prospectivistes croient qu'ils arrivent à faire des choses très compliquées, parce qu'ils les produisent eux-mêmes de façon très complexe. La prospective peut être un art populaire aussi et nous n'allons pas nous gêner pour essayer d'imaginer des avenir.

Voilà ce que je voulais vous dire en ouverture de cette réunion un peu particulière. Nous allons essayer de définir ou de préciser les avenir possibles qui vont avec ces équipements.

J'ai à côté de moi ce soir Christian Barthod, que certains d'entre vous connaissent pour l'avoir vu à Gouaix. Il est membre de l'autorité environnementale et a émis une note de cadrage sur le projet d'élargissement de la Seine. Il n'est pas là pour vous présenter ce que pense l'autorité environnementale du projet de la Seine, il l'a déjà dit et cette note de cadrage est sur les sites. Christian Barthod est là parce qu'à Gouaix, il avait tracé une sorte de typologie des projets et des avenir des territoires. Il est donc plutôt là ce soir pour nous dire

comment nous pouvons raisonner les effets structurants d'un projet, mais aussi toute une série d'autres projets qui peuvent naître. Il est là aussi pour nous aider à raisonner ensemble, donc plutôt sur le plan de la méthode. C'est très intéressant, parce que nous allons non seulement faire un exercice de prospective, mais essayer de le faire méthodiquement. A la fin, la Commission Particulière du Débat Public coordonnera tout ce qui a été dit et le résultat sera peut-être plus cohérent qu'un certain nombre de travaux de prospectivistes.

Un dernier point concerne le calendrier. Nous nous voyons le jeudi 9 février pour une réunion sœur de cette réunion de Montereau ce soir et qui se tiendra à Provins. Entre la première réunion et la seconde, il peut y avoir un temps où nous réfléchissons tous ensemble, chacun chez soi, et ce que nous ne nous serons pas dits ce soir pourra se dire à Provins. C'est l'antépénultième réunion avant les deux réunions de clôture, dont je vous rappelle qu'elles auront lieu les 15 et 16 février à Nogent et à Bray.

Voilà le premier point que je voulais évoquer ce soir.

Le deuxième est un rappel traditionnel de ce qu'est le débat public. J'ai dit qu'il intervenait largement en amont des décisions, donc, dans les deux cas, les décisions ne sont pas prises et rien n'est vraiment figé. C'est pour cela que nous parlons souvent au conditionnel et que nous réhabilitons ce mode.

Nous sommes là, et M. Barthod par délégation de proximité est dans la même situation, nous, membres de la Commission Particulière et mes collègues, Isabelle Jarry et Graziella Luisi, Gérard Rioux et Daniel Collard. Nous ne produirons pas d'avis, comme le commissaire enquêteur, nous ferons simplement un compte rendu. Nous sommes là pour porter vos avis et non pas pour donner le nôtre. C'est souvent difficile, et en avançant dans le débat, c'est la partie la plus difficile de notre mandat.

Par contre, vous savez que quand le débat public sera clos, c'est-à-dire le 17 février, il restera deux étapes importantes, la première étape de deux mois, qui nous mène à avril pour que nous, la Commission Particulière, donnions le compte rendu de ce que nous aurons entendu, de la façon la plus claire et la moins traître possible. Trois mois plus tard, fin juin début juillet, les deux maîtres d'ouvrage ont à produire l'acte qui clôt le débat public, c'est-à-dire la décision qui vous dira si oui ou non, sauf cas de force majeure, ils poursuivent le projet, à quelles conditions, et sur proposition faite pendant le débat, quels projets ils mettront en œuvre, ainsi que ce qu'ils auront entendu pendant le débat mais qu'ils ne pourront pas mettre en œuvre. C'est un contrat social que vous aurez tous à vérifier, et c'est l'acte fondamental du débat public, sur lequel vous aurez à faire le contrôle de la mise en œuvre de l'accord. Contrôler que les choses promises ont été faites est une bonne chose, qui vous reviendra.

Nous sommes donc à un mois de la clôture et, ce soir, nous faisons un exercice un peu spécial. Je vais laisser la parole à M. Barthod, qui va nous donner un petit cours sur les différents types de projets. Je lui ai bien demandé de ne pas se prononcer sur le fond, même dans le vocabulaire, d'employer des termes neutres, parce que c'est souvent difficile. Ne lui en veuillez pas s'il dérape. Ensuite, nous passerons aux deux maîtres d'ouvrage pour qu'ils nous donnent les premières briques de notre réflexion du soir.

L'heure de début a été annoncée et a été tenue. L'heure de la fin n'est pas annoncée, c'est vous qui en décidez, au moment où vous n'avez plus de questions à poser. N'oubliez pas que l'objectif de chaque réunion est qu'elle soit clôturée sans aucune frustration. Aucune question n'est idiote.

Christian BARTHOD, Autorité environnementale : Bonsoir. Je travaille à l'autorité environnementale qui, comme son nom l'indique, s'intéresse, avec le prisme de

l'environnement, au projet, plan ou programme, pas de façon aléatoire, émotionnelle, personnelle, mais en appliquant une grille de réflexion que Patrick Legrand m'a demandé de vous rappeler.

Nous parlons environnement. Très clairement, l'environnement est en interaction avec un territoire, mais cela ne rend pas compte de la totalité de ce qui se passe sur un territoire. Ce que je vais essayer d'exprimer est donc plus de l'ordre de la méthode qu'une prétention à épuiser le sujet.

Premièrement, quand nous regardons un projet, un plan ou un programme, nous commençons tout de suite à nous poser des questions sur ce qui est connecté, ce qui a des liens d'imbrication extrêmement forts. Un projet, un plan ou un programme, ce n'est pas un objet de laboratoire que nous pouvons isoler, regarder sous le microscope en se détachant de tout ce qui se passe autour. Un programme d'opérations, cela veut dire que ce projet est en relation vivante, intime, avec un certain nombre d'autres projets qui sont sur le territoire tout autour.

Dans ce qui nous intéresse, que je prends simplement à titre d'exemple, faire un canal à grand gabarit sans s'intéresser au port, à des endroits où l'on charge, où l'on décharge les péniches, n'a pas de sens. Nous nous intéressons forcément, quand nous nous intéressons à un objet canal, à un programme plus vaste qui n'est pas nécessairement de la responsabilité du maître d'ouvrage et qui, dans le cas présent, n'est pas de la responsabilité de VNF, mais néanmoins, c'est une communauté d'intérêts, un ensemble en interaction permanente où l'un ne peut pas vivre sans l'autre. Cela n'a pas de sens de faire un canal sans port et cela n'a pas de sens de faire des ports s'il n'existe pas de canal adapté.

La première grille de lecture est donc avoir cette vision intégrée de ce qui est en interaction profonde et que nous ne pouvons pas séparer, qui est fonctionnellement lié, mais qui n'est pas nécessairement de la seule responsabilité du maître d'ouvrage à l'origine du projet que nous sommes en train d'examiner.

La deuxième chose que nous regardons est le donné, l'état initial. Il peut y avoir, dans la suite de la réflexion, identification de nombreux impacts, de faits divers et variés, mais nous devons tous garder en mémoire que la manière dont nous analyserons ces effets est peut-être différente suivant les caractéristiques, la qualité du territoire initial, la qualité de l'environnement. C'est une étape importante que de porter le plus objectivement possible une appréciation sur ce qui fait l'originalité, la spécificité, la qualité du territoire, du fait que nous n'irons pas raisonner à cet endroit, sur ce territoire particulier, exactement comme nous pourrions envisager de raisonner dans un autre contexte.

Je prends là aussi un exemple, La Bassée est la dernière zone naturelle relativement sauvage de la moyenne vallée de la Seine. C'est une zone humide connue au niveau national et international. Si le projet de canal se passait dans une zone complètement différente, en traversant des territoires qui n'avaient pas cette qualité connue au niveau national ou international, très vraisemblablement, nous ne raisonnerions pas les impacts de la même façon.

L'étape suivante est de regarder les différentes catégories d'impacts ou d'effets du projet. Les premiers sont les plus évidents, ce sont ceux que le maître d'ouvrage voit en premier et ceux généralement que tout un chacun perçoit immédiatement. Quand nous faisons un canal, quand nous approfondissons le lit, quand nous rectifions des méandres, nous modifions les écoulements. Le lien est direct, évident et perçu par tout le monde. Nous pouvons gloser sur les études, la qualité, etc., néanmoins, cet impact est connu, reconnu, identifié. C'est plutôt la

manière de le caractériser, en ampleur, en importance, de le hiérarchiser qui fait ou qui est susceptible de faire problème, mais c'est évidemment perceptible pour tout le monde.

Une deuxième catégorie d'impacts est un petit peu plus compliquée, parce que ce sont des impacts qui ne sont pas forcément voulus, identifiés au premier abord. C'est ce que nous appelons les impacts indirects, c'est-à-dire qu'en modifiant l'écoulement, nous pouvons modifier le régime des crues naturelles. En modifiant le régime des crues naturelles, nous pouvons modifier le milieu dans lequel se développent un certain nombre d'espèces animales ou végétales. Nous avons donc un effet sur la biodiversité, mais ce n'était pas la cible du projet. Cela fait partie de ce que le maître d'ouvrage a la responsabilité d'identifier et de regarder. Cela fait partie des choses que les gens qui vivent sur le territoire découvriront à un moment ou un autre, mais pas forcément immédiatement. Ils le perçoivent par leur connaissance du terrain, pas forcément de façon très analytique, mais c'est la responsabilité du maître d'ouvrage que d'identifier l'ensemble de ces effets indirects.

Vous avez une troisième catégorie d'effets sur lesquels le maître d'ouvrage les voulait encore moins, en tout cas, ce n'était pas sa responsabilité, il ne voyait pas son projet comme cela. C'est ce que nous appelons les effets induits. Il fait le projet pour certaines raisons mais, quand il fait le projet, il modifie la grille d'analyse dans laquelle les autres acteurs du territoire se situent.

Je prends exemple, là aussi sur le territoire de La Bassée, il existe des exploitations de granulats. Nous modifions les conditions du transport. Il est très probable que l'industrie du granulat, les acheteurs qui sont dans la région parisienne, risquent de modifier leur grille d'analyse, de raisonner différemment leurs commandes, leurs origines d'approvisionnement, induisant une demande supplémentaire. Ce n'était pas l'objet premier du projet, mais cela induit des comportements nouveaux et donc cela va induire des décisions qui auront à leur tour un impact sur l'environnement et sur le territoire.

Nous pourrions prendre d'autres exemples. Faire un canal qui facilite les déplacements peut conduire un certain nombre d'installations, d'usines, à venir s'installer à proximité. Cela fait de l'emploi, mais cela peut avoir d'autres effets sur l'environnement. En interrompant la continuité écologique le long des berges, en augmentant le nombre des rejets de toute nature, biologiques ou chimiques, à l'intérieur de la zone canalisée, encore une fois, ce n'était pas l'objet premier, mais nous avons modifié le cadre dans lequel les acteurs du territoire se situent.

Dernière grande catégorie d'effets, les plus compliqués et les plus difficiles à appréhender, c'est ce que nous appelons les effets cumulés, c'est-à-dire qu'une somme de petites décisions, qui paraissent chacune indépendante ou anodine, en disant : « Là, ce n'est pas bien grave, je prends cette décision », mais quand nous les additionnons, au bout d'un certain temps, cela a un effet significatif et apparaît de façon visible pour les acteurs du territoire.

Je vais prendre un autre exemple : quand nous faisons des prélèvements d'eau dans une rivière, le premier n'est pas grave, le deuxième n'est pas grave, etc. Puis, il arrive un moment où, mathématiquement, nous sommes en train de modifier considérablement le milieu aquatique dans lequel vivent les poissons et même l'écoulement. Il se passe donc des choses, mais cela a été des séries de décisions qui sont toutes légitimes individuellement, qui paraissent individuellement de petite ampleur, mais quand on les additionne, cela produit à un certain moment des effets.

Dans le cas particulier, c'est une des grilles de raisonnement qu'a l'autorité environnementale et qui justifie d'ailleurs, d'une certaine manière, l'organisation des débats publics : il existe une zone dans laquelle il est légitime de s'interroger sur les impacts causés par le projet de

VNF, sur les impacts causés par le projet des Grands Lacs de Seine, qui peuvent être individuellement mis sur la table et tout à fait acceptables, mais qui, en les additionnant, posent ou peuvent poser des problèmes qui ne sautaient pas aux yeux quand nous abordions les projets de façon séparée.

Quand nous rajoutons à ces différents types d'impacts la perception du temps, c'est-à-dire qu'il existe des impacts qui se manifestent à court terme, des impacts qui sont différés et qu'on ne voit, qu'on ne verra ou qui ne prendront leurs effets que dans quelques années, dans dix ans ou plus – en matière de nature, cela met parfois du temps à apparaître –, puis, d'autres effets à très long terme. Cela fait une grille d'analyse qui correspond à la logique même des études d'impacts, c'est-à-dire qu'avant de prendre une décision, nous essayons d'examiner de façon la plus complète, la plus sereine, la plus objective dans le meilleur état des collections disponibles au moment où la décision est prise, ce qui ne veut pas dire que dans trente ans, nous aurions eu des moyens d'analyse ou des raisonnements qui auraient pu ou pourraient être un peu différents. A ce moment-là, nous revenons aux bases fondamentales de l'approche environnementale, c'est-à-dire tout ce qui est impact négatif, nous essayons d'abord de l'éviter. Quand nous ne sommes pas capables de l'éviter, nous essayons d'en réduire l'intensité. Quand nous ne sommes pas capables d'en réduire l'intensité, nous nous posons la question de la compensation, comment offrir aux générations actuelles et aux générations futures quelque chose qui conserve ce qui, aujourd'hui, a à nos yeux du prix, de la valeur.

C'est une manière comme une autre d'analyser ce qui peut se passer dans un territoire, mais à partir, encore une fois, d'une grille d'analyse environnementale, qui n'a pas la prétention d'épuiser toute la réalité d'un territoire.

Patrick LEGRAND : Merci. Gardons cela en grille pour réfléchir ensemble et s'écouter.

Nous allons maintenant passer au premier exercice sur ce terrain-là. Merci de nous avoir rejoints. Ce soir, c'est Voies Navigables de France qui va commencer.

Jean-Baptiste MAILLARD, Directeur interrégional du bassin de la Seine, VNF : Merci, Monsieur le président, je vous prie de m'excuser pour mon retard. Je suis Jean-Baptiste Maillard, Directeur territorial de Voies Navigables de France pour le bassin de la Seine. Je suis accompagné de Hugues Lacourt, qui dirige le service Grands Travaux de la Direction, et de Benjamin Airaud, qui est le chef du projet Bray-Nogent.

Je remercie Christian Barthod pour avoir exposé le cadrage préalable fait par l'autorité environnementale. C'est effectivement quelque chose qu'avait sollicité, via le ministère, le maître d'ouvrage, VNF, et je pense que les recommandations qui sont faites contribueront à améliorer, si le projet se fait, l'étude d'impacts, à la fois sa qualité et son caractère exhaustif. Nous sommes ici dans une phase amont, au stade des études d'opportunité, et toutes les recommandations qui sont faites ne sont pas satisfaites au stade du débat public.

Quelques mots sur le projet lui-même. Il se situe dans le cadre du Grenelle de l'environnement et dans le cadre des missions de Voies Navigables de France, qui consistent à exploiter, entretenir, moderniser et développer le réseau national des voies navigables, qui fait à peu près 6 100 km de longueur. Qu'a fait le Grenelle de l'environnement ? Il a donné une nouvelle impulsion à ces missions, notamment en fixant des objectifs ambitieux de ce qu'on appelle le report modal, c'est-à-dire le transfert du trafic du transport de marchandises de la route vers les modes massifs que sont le ferroviaire et le fluvial. Pourquoi cette recherche de report modal ? Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances louées aux routiers ou autoroutiers.

Dans ce cadre général du développement du trafic 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 afin d'abaisser les coûts de transport et d'améliorer ainsi la compétitivité du transport fluvial par rapport à la route et aux camions. Cette amélioration de compétitivité bénéficiera aussi à l'ensemble du tissu économique, aux entreprises de Seine-et-Marne et de Champagne-Ardenne, en favorisant l'accès au bassin parisien – le propre du mode fluvial est de pouvoir pénétrer à l'intérieur des grandes agglomérations – et, au-delà, aux ports maritimes du Havre et de Rouen, ainsi qu'aux ports du Nord par le futur canal Seine-Nord-Europe.

C'est donc bien un projet de transport qui se situe, cela a été dit, dans une zone à forts enjeux, la plaine de La Bassée, avec des enjeux écologiques, hydrauliques, économiques, touristiques et des enjeux de développement territorial, bien sûr. Compte tenu de l'importance de ces enjeux et aussi du projet de Seine Grands Lacs qui se situe immédiatement à l'aval du projet de VNF, nous avons pris le parti, pour les cinq scénarios qui sont étudiés et présentés au débat public, de prendre en compte ces enjeux dès la conception des tracés, afin d'éviter les impacts, puis de limiter au mieux les impacts résiduels. Christian Barthod a présenté la démarche.

Ces études ont fait l'objet de concertations avec les acteurs du territoire, dans le cadre d'un Comité de pilotage qui était commun avec le projet de Seine Grands Lacs et présidé par le préfet coordonnateur du bassin de la Seine.

Hugues Lacourt et Benjamin Airaud vont maintenant exposer de façon plus détaillée le projet, son contexte et ses relations avec le territoire dans lequel il s'insère.

Hugues LACOURT, Chef du service des techniques de la voie d'eau, VNF : Merci. Nous allons commencer par vous présenter le contexte, notamment le territoire dans lequel se situe le projet.

Le projet se situe dans le territoire du bassin de la Seine, un bassin assez étendu, qui va de Rouen jusqu'à Nogent-sur-Seine, pour ce qui concerne la Seine, qui s'étale également vers le Nord, avec l'Oise, le canal du Nord, Saint-Quentin et Sambre à l'Oise, mais également vers l'Est avec la Marne et tous les réseaux de canaux de jonction entre ces rivières. Donc, 1 400 km de voies navigables, 500 km de grand gabarit.

En termes de trafic, en 2010, ce sont 22 millions de tonnes transportées sur ce bassin de la Seine, ou équivalent de 4 milliards de tonnes kilomètres. La tonne kilomètre est une unité très utilisée dans le transport fluvial, c'est 1 t transportée sur 1 km. Ces 4 milliards de tonnes kilomètres représentent 50 % du trafic national fluvial.

Le territoire est figuré dans le carré. Nous sommes tout à l'amont de la Seine. Le projet est à cheval sur deux régions, la Champagne-Ardenne et l'Île-de-France, deux départements également, la Seine-et-Marne et l'Aube. Le tronçon Bray-sur-Seine/Nogent-sur-Seine représente 27 km de voies navigables à gabarit limité. Nous traversons 25 communes sur ce territoire.

Nous avons également l'habitude d'appeler ce territoire la petite Seine, c'est-à-dire ce qui est en amont de Montereau, où nous nous trouvons ce soir, Montereau à la confluence entre l'Yonne et la Seine, avec des gabarits de plus en plus réduits lorsque nous allons vers l'amont, en amont de la Grande Bosse. Jusqu'à la Grande Bosse, nous sommes toujours aux grands gabarits de 4 000 t. Entre la Grande Bosse et Bray, ce gabarit diminue à 1 400 t, puis à 1 000 t entre Bray et Villiers. Villiers, c'est la partie aval et c'est l'entrée du canal de Beaulieu,

qui mène le trafic jusqu'à Nogent-sur-Seine. Sur le canal de Beaulieu, nous sommes limités à 650 t.

À noter, quelques dérogations qui peuvent être parfois accordées pour des bateaux jusqu'à 900 t d'emport. Le canal de Beaulieu, c'est vraiment le point noir de cette Petite Seine et de cette section, avec des conditions de navigation très dégradées, des hauteurs sous les ponts inférieures à 4,30 m. Il faut savoir que la hauteur libre nécessaire pour emporter par exemple deux couches de conteneurs, c'est 5,25 m. Donc, hauteur libre insuffisante. Profondeur également insuffisante, la profondeur du canal de Beaulieu n'est que de 2 m, cela veut dire un enfoncement du bateau moindre. Le canal est à sens unique et nous avons des vitesses inférieures à 2 km sur ce canal. À l'inverse, nous avons des gabarits de bateaux qui augmentent partout en France et même dans le reste de l'Europe, avec le développement de nouveaux bateaux, comme le bateau rhénan de 135 m.

Donc, un trafic fluvial en développement. Depuis une dizaine d'années, nous avons ainsi assisté, sur la section Montereau-Nogent, à un doublement du trafic, qui a été porté de 290 millions de tonnes kilomètres en 2001 à 584 en 2010. Les trois principales et grandes filières que nous trouvons sur ce secteur sont les produits agricoles, qui sont principalement tournées vers l'exportation, avec le port de Rouen, qui représente 16 % du trafic, les granulats, destinés aux besoins principalement de l'Île-de-France, avec notamment les besoins liés au Grand Paris. Il est cité en premier parce qu'il représente 75 % du trafic. À noter que ce trafic a été multiplié par quatre entre 2006 et 2010. Enfin, également, une filière relative aux conteneurs, qui sont principalement à destination de la région parisienne et du Havre.

Sur le territoire, nous avons recensé beaucoup d'entreprises, de carrières et de ports. Sur cette carte, nous avons zoomé un peu, nous ne sommes plus entre Montereau et Bray, mais sur le territoire du projet Bray-Nogent. Nous remarquons l'implantation de nombreux acteurs économiques situés le long de la voie d'eau ou à proximité, une dizaine de carrières exploitées actuellement, une douzaine d'entreprises : les papeteries Emin Leydier, qui drainent un trafic de 2 à 3 000 t par mois à l'export et de l'ordre de 5 000 t à l'import : les textiles Aube également, qui drainent plus de 1 000 conteneurs par an, ou encore Mefro Roues, de l'ordre de 2 500 conteneurs par an à l'export. Nous pouvons également citer les usines Saipol, de biodiesel, et la malterie Soufflet.

Donc deux ports publics, le port de Nogent-sur-Seine et le port de Bray, avec l'inauguration du port de l'Aube et la mise en service en septembre 2001, donc toute récente, et un projet de port à Bray, dont le port se trouve actuellement à saturation.

A contrario, pour accéder ou pour partir de ce territoire, nous en avons fait les frais ce soir pour venir jusqu'à vous depuis Paris, le réseau routier est très engorgé. Cette carte représente le trafic moyen journalier de poids lourds de l'année 2008. Nous pouvons mettre en évidence, au-delà du point noir que tout le monde connaît, qui est l'autoroute A1, avec un trafic très chargé vers le Nord, les sections en noir représentent plus de 15 000 poids lourds par jour, nous pouvons même aller jusqu'à 17 000 poids lourds/jour, donc au-delà de ce point noir très connu, il en existe un autre qui est à l'intersection – cerclé en bleu – des axes routiers qui convergent vers Paris : N4, Francilienne, donc N104, et A4, qui est également un point noir. Le département de Seine-et-Marne est d'ailleurs un des départements qui enregistrent le trafic le plus élevé d'Île-de-France.

Nous verrons plus tard que le projet ne pourra que participer à la diminution de cette congestion du trafic. En contrepartie, la voie d'eau est un mode de transport que nous appelons écoresponsable, Jean-Baptiste Maillard l'a cité tout à l'heure en référence au

Grenelle de l'environnement qui a fixé des objectifs ambitieux d'atteindre le taux de 25 % de fret non routier d'ici 2022, contre 14 % actuellement, qui consiste à doubler la part de marché de ce fret non routier pour les acheminements à destination ou en provenance des ports d'ici 2015.

Les atouts du transport 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, de CO₂. Un bateau chargé à 2 500 t représente 63 wagons ou encore 125 camions.

La vallée de La Bassée est un territoire avec de nombreux enjeux, des enjeux liés aux milieux naturels, donc les enjeux de biodiversité, avec un patrimoine naturel très riche, avec de nombreuses espèces végétales et animales protégées, un enjeu en termes d'hydraulique – La Bassée est une zone naturelle pour l'expansion des crues de la Seine –, des enjeux d'alimentation en eau – La Bassée est également une réserve d'eau potable abondante, notamment pour l'alimentation de l'Île-de-France – ; c'est également un enjeu lié au tourisme fluvial, la navigation de plaisance est en voie de développement.

Je passe maintenant la parole à Benjamin Airaud pour la présentation du projet.

Benjamin AIRAUD, Chef du projet Bray-Nogent, VNF : Bonsoir. Tout d'abord, que propose VNF comme projet ? Le projet de VNF est de mettre à grand gabarit la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, plus particulièrement à partir de l'écluse de la Grande Bosse jusqu'à Nogent-sur-Seine, ce qui représente 27 km.

Nous avons recherché un tracé optimal qui permette tout d'abord d'améliorer les conditions de navigation – nous sommes revenus sur les différents points qui posaient problème à ce niveau –, réduire l'emprise de ces tracés sur les activités existantes, notamment l'agriculture, les carrières, puis réduire les impacts des différents scénarios sur les milieux naturels de la vallée de La Bassée et sur le régime hydraulique de la Seine.

Nous avons donc étudié cinq scénarios qui diffèrent en fonction des gabarits de bateaux qui peuvent circuler jusqu'à Nogent-sur-Seine.

Voici très rapidement les différents scénarios étudiés, nous pourrions y revenir plus longuement lors des échanges. Actuellement, vous avez un gabarit qui va jusqu'à 650 t autorisées, jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les cinq scénarios proposés permettent :

- Pour le premier, d'arriver jusqu'à 1 000 t à Nogent-sur-Seine ;
- Pour le second, également 1 000 t jusqu'à Nogent-sur-Seine, avec la possibilité d'être avec des bateaux de 2 500 t jusqu'à Villiers-sur-Seine, qui correspond à l'entrée du canal de Beaulieu ;

Pour ces deux scénarios, nous conserverions l'actuel canal de Beaulieu.

- A partir du scénario 3, nous serions sur des gabarits allant de 2 500 à 4 000 t, avec la création d'un nouveau canal à grand gabarit parallèle au canal de Beaulieu.
- A noter que le scénario 4 a été abandonné pour des problèmes de passage dans Paris. En effet, les bateaux envisagés dans le scénario 4, que nous appelons des Grands Rhénans, qui sont des bateaux circulant beaucoup sur le bassin du Rhin, sont des bateaux de 135 m d'un seul tenant ; leurs possibilités de passage dans Paris étant réduites, nous avons préféré abandonner ce projet.

- Pour le scénario 5, nous sommes sur des bateaux qui sont des convois poussés, composés de plusieurs barges et d'un pousseur. La possibilité d'enlever une barge avant Paris et d'en remettre une autre à l'issue de la traversée de Paris nous a permis d'envisager de poursuivre l'étude de ce scénario.

Par rapport aux différents tracés envisagés, le projet permettrait des retombées positives sur l'économie locale. Les différents scénarios permettent d'envisager des coûts de transport moindres, qui permettent d'envisager des perspectives de nouveaux marchés et également des économies pour les chargeurs. Vous avez, sur le graphique à droite de la diapositive, la différence des coûts de transports entre Nogent et Rouen pour 1 t de céréales. Nous voyons en noir le coût pour 1 t transportée par la route, uniquement par la route, donc nous sommes aux alentours de 16 euros. Après, dans les différentes couleurs, les différents coûts en fonction du scénario envisagé : nous voyons par exemple que pour un scénario 3, nous serions autour de 7,3 euros, soit un coût divisé par deux et, pour le scénario 5, à peu près 5,8 euros, donc un coût quasiment divisé par trois. Ce sont également des possibilités de retombées en matière d'emplois, à la fois pendant le chantier, puis également pendant l'exploitation du projet.

Enfin, c'est un projet qui participe à la lutte contre le changement climatique, grâce un mode de transport peu consommateur d'énergie et peu polluant. En fonction des scénarios, nous éviterons entre 3000 et 4700 t de CO² chaque année.

C'est également un projet qui permettra de favoriser les échanges de marchandises à partir des départements de la Seine-et-Marne, de l'Aube et de la région Champagne-Ardenne, vers d'autres régions que sont la région parisienne, la façade maritime avec les ports du Havre et Rouen, puis également le Nord de l'Europe. Nous voyons sur cette carte les différents tonnages envisagés d'échanges à l'horizon 2020, selon le scénario 3.

Ce sont donc des échanges qui seraient améliorés, tout en diminuant le nombre de poids lourds sur la route ; nous avons vu en introduction la congestion actuelle du réseau francilien. En fonction des différents scénarios, nous aurions entre 20 et 27 000 trajets de camions évités par an.

Enfin, c'est un projet propice au développement du tourisme local. En effet, nous pourrions intégrer différents projets de développement touristique dans le cadre de ce projet. Tout d'abord, une question se pose à partir du scénario 3, qui est le devenir de l'actuel canal, le canal de Beaulieu. Il peut également y avoir des projets de mise en valeur des berges modifiées grâce à la réalisation d'itinéraires de randonnée pédestre ou de vélos, la valorisation touristique des nouveaux ouvrages créés et la mise en place de parcours pédagogiques expliquant le fleuve et les milieux naturels.

Egalement, des pistes seraient à explorer pour intégrer les activités de pêche et de chasse. Sur la photo, par exemple, vous pouvez voir la création d'une annexe hydraulique le long du canal Rhin-Main-Danube, qui peut permettre d'envisager des activités de pêche notamment.

En conclusion, parmi les différents scénarios étudiés par VNF, vous voyez ici différents indicateurs de comparaison. Vous avez tout d'abord les trafics, en millions de tonnes kilomètres ; vous avez également le nombre de trajets de camions évités par an ; les tonnes de CO² évitées ; le coût de ces différents scénarios, de 76 millions d'euros pour le scénario 1 jusqu'à 305 millions d'euros pour le scénario 5 ; enfin, vous avez deux indicateurs socioéconomiques qui sont le taux de rendement interne et la valeur actuelle nette, ou qui sont des indicateurs qui estiment les gains des différents projets pour la société. Nous voyons par exemple que pour le scénario 3, 1 euro investi permettrait 2 euros de retombée pour la société.

En fonction de ces différents indicateurs, et en prenant également les impacts hydrauliques et environnementaux en compte, VNF considère le scénario 3 comme le scénario préférentiel.

Enfin, pour terminer, deux points supplémentaires. Tout d'abord, le financement du projet : actuellement, les études sont cofinancées à la fois par les régions Île-de-France et Champagne-Ardenne, mais également par 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 du projet, si celui-ci devait se poursuivre, les financements seraient à envisager avec diverses collectivités, mais également l'Europe, au stade de l'avant-projet.

Enfin, le calendrier : le débat public se termine d'ici février 2012. La décision de VNF sur les suites à donner à son projet serait aux alentours de la fin du premier semestre 2012. Ensuite, si le projet se poursuit, des études seraient réalisées en vue de la réalisation des différentes enquêtes publiques à l'horizon 2015, pour des travaux entre 2015 et 2019 et une mise en service en 2019. Merci de votre attention.

Patrick LEGRAND : Merci. Deuxième fournée d'information, cette fois-ci sur l'Aval et le projet d'espaces endigués.

Régis THÉPOT, Directeur Général de l'EPTB Seine Grands Lacs : Merci. Nous allons, avec Amélie Astruc qui est plus particulièrement en charge du projet de La Bassée, vous faire une présentation la plus rapide possible pour laisser du temps à l'exercice d'imagination prospective que le Président Legrand vous a proposé ce soir. Je signale aussi que, dans la salle, se trouve Jean-Louis Rizzoli, que je pense que certains d'entre vous connaissent, qui connaît l'histoire du projet de La Bassée et de ses relations au territoire depuis son origine, donc depuis une dizaine d'années, et également Claudine Jost, au deuxième rang, ainsi que Stéphane Demerliac, qui pourront éventuellement répondre avec nous à des questions concernant l'hydrologie et la conduite des études du projet de La Bassée.

Quelques mots pour vous dire d'abord qui porte ce projet. L'EPTB Seine Grands Lacs est statutairement l'Institution interdépartementale des barrages réservoirs du bassin de la Seine. C'est un nom un peu barbare, mais qui veut bien dire ce qu'il veut dire. Notre statut est un statut d'institution interdépartementale, donc nous sommes composés de quatre départements : la Seine, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, issus de l'ancien département de la Seine, l'institution ayant aujourd'hui 40 ans.

Dans ses statuts, cette institution a pour mission d'exploiter ou de réaliser des ouvrages permettant de soutenir les débits et d'assurer la protection contre les inondations à l'aval et notamment à destination des quatre collectivités membres, mais très récemment, et nous pourrions revenir sur ce point, l'institution a été reconnue comme établissement public territorial de bassin. Je crois que ce sera un point important à examiner pendant le débat sur la relation au territoire, sur un périmètre plus vaste, qui couvre donc toute la zone qui figure en rosé sur la carte.

Il n'y aurait pas eu ce projet porté par l'EPTB Seine Grands Lacs, s'il n'existait pas un risque d'inondation majeure en région Île-de-France, qui est considéré comme le premier risque de catastrophe naturelle prévisible en France métropolitaine. Pour donner quelques chiffres, pour situer leur importance, nous estimons que si une crue du même niveau que celle de 1910, dont nous avons fêté la commémoration l'année dernière, se reproduisait, nous aurions 17 milliards d'euros de dommages par débordement direct, sur l'agglomération. Fort heureusement, ce type d'événement ne s'est pas produit depuis le siècle dernier, c'est ce que nous voyons sur la diapositive en rose, mais cela peut se reproduire, le dernier événement un peu récent, d'importance, ayant été la crue de 1955. Toutefois, ces événements ne sont pas

assez fréquents pour qu'ils s'inscrivent dans la mémoire collective et qu'ils assurent une véritable culture du risque pour la population directement concernée par l'inondation ou, indirectement, par tous les effets induits sur les différents réseaux, avec en priorité les réseaux de communication et les réseaux électriques.

Juste un petit zoom pour la présentation de ce soir à Montereau. J'espère qu'il est dans la salle et il se manifesterà, puisque nous reprenons quelques éléments d'information d'une communication de M. Doridot, sur le site Internet, et je crois qu'il est important de resituer ces quelques chiffres.

Vous savez sans doute que le seuil d'alerte aux inondations à l'échelle de Montereau est la cote 3 m, à cette échelle. Cette cote a été dépassée à 42 reprises sur un siècle, entre 1885 et 1985. Il faut toutefois noter que depuis la mise en service des quatre lacs réservoirs exploités par l'institution, ce seuil de débordement a diminué, mais est bien entendu maintenu et nous verrons par la suite que nous avons encore un niveau de protection insuffisant sur ce territoire.

Un point aussi important relevé par M. Doridot, mais qui est essentiel : sur ce territoire, nous le voyons très bien sur la petite carte, le risque résulte de la confluence de la Seine et de l'Yonne, avec une caractéristique, je pense que les habitants ici présents connaissent bien aussi, nous avons la chance que les ondes de crue en provenance de ces deux cours d'eau peuvent être différées à la confluence, puisque ce ne sont pas tout à fait les mêmes événements climatiques et hydrologiques qui génèrent des inondations. Nous avons souvent l'habitude de dire, en tant que techniciens, que l'Yonne est « l'enfant terrible » du bassin de la Seine, avec cette crue de l'Yonne qui peut générer des événements majeurs sur les territoires à l'aval.

Amélie ASTRUC, Chef du projet Aménagement de La Bassée : Bonsoir à tous. Je vais continuer la présentation. Le dispositif de protection contre les crues existant sur le bassin de la Seine est efficace, mais il est cependant insuffisant, comme cela vous a été présenté dans les diapositives précédentes. Il s'est avéré que le risque principal persistait sur la rivière Yonne. Pour cette raison, notre décision a été de créer, de construire et de concevoir un projet de bassin pour agir sur l'impact des crues de l'Yonne. En effet, les crues de la Marne, de l'Aube et de la Seine sont bien amorties par l'effet des lacs réservoirs existants, mais il n'en est pas de même pour la rivière Yonne, qui est effectivement l'enfant terrible du bassin, qui connaît des crues plus rapides et plus violentes que celles des autres affluents et qui n'est que très partiellement maîtrisée par le lac réservoir de Pannecièrre situé très en amont sur le bassin.

Après avoir étudié d'autres projets, comme la réalisation d'un ensemble de trois barrages de grande hauteur sur le bassin de l'Yonne, ou encore la réalisation d'un programme de 60 à 80 sites de ralentissement dynamique sur le bassin de l'Yonne, la priorité s'est fixée sur le projet d'aménagement de La Bassée qui, à nos yeux, est le meilleur compromis entre efficacité hydraulique, efficacité en termes de réduction de dommages socioéconomiques et contraintes d'insertion paysagère, foncière et environnementale.

Ce projet d'aménagement porte un double objectif : réduire l'impact des crues majeures en Île-de-France, mais également restaurer la zone humide exceptionnelle de La Bassée.

Voici le principe de fonctionnement de l'ouvrage, et notamment son premier objectif, c'est-à-dire la diminution significative des effets d'une inondation majeure en Île-de-France. Cet ouvrage ne serait sollicité que pour les crues pouvant générer des dommages en aval, soit pour des périodes de retour de l'ordre de cinq à six ans.

Cet ouvrage serait utilisé en ayant une action indirecte sur l'Yonne, c'est-à-dire qu'au moment du passage de la pointe de crue de l'Yonne, dans la commune de Montereau-Fault-Yonne, le débit de la Seine serait littéralement ralenti et les eaux de la Seine seraient en partie prélevées et stockées dans dix espaces endigués de stockage. Le moment optimal du démarrage du pompage de ces eaux de Seine dans ces espaces endigués serait déterminé par l'intermédiaire d'un modèle de prévision des crues à un horizon de quatre jours.

Cet objectif donnerait lieu à un bénéfice hydraulique, mais également un bénéfice socioéconomique de l'aménagement, et nos analyses hydrauliques ont montré que les abaissements du niveau d'eau suivant les villes et les types de crues seraient de l'ordre de 20 à 50 cm, soit des abaissements significatifs. Ici, dans la commune de Montereau-Fault-Yonne, les abaissements du niveau de la Seine et de l'Yonne, du niveau résultant de ces deux rivières, seraient de plus de 30 cm à 45 cm suivant les crues et permettraient de passer sous des seuils de débordement majeur, ou sous les seuils de premier débordement, pour des crues type 55 ou 1982.

Plus globalement, sur la région Île-de-France, cet ouvrage permettrait de réduire le montant des dommages liés aux inondations, de 6 milliards d'euros à peu près, à 4,3 milliards d'euros, soit un gain de plus de 1,5 milliard d'euros, avec un ordre de grandeur similaire pour les crues de type 55 et 82.

Passons maintenant au deuxième objectif de notre projet, qui est la restauration de la zone humide exceptionnelle de La Bassée à l'aval de Bray-sur-Seine. Nous mettrions en place un protocole d'inondations écologiques qui permettraient de rendre à La Bassée son caractère de zone humide. Ces inondations seraient annuelles, régulières et maîtrisées et pourraient permettre le retour d'espèces caractéristiques des zones humides, comme les oiseaux d'eau, le brochet ou encore la flore des prairies humides. Cet objectif permettrait également le développement d'activités associées, telles que la pêche, la chasse ou les activités d'observation ornithologique, par exemple.

Voici maintenant le descriptif technique de l'aménagement. Il s'agirait de réaliser dix espaces endigués de stockage des eaux par la création de 58 km de talus digues de faible hauteur, la plus grande hauteur de digue n'excéderait en effet pas 4,70 m, pour une surface de stockage de 2 300 ha et un volume maximum stockable de 55 millions de mètres cubes. La Bassée n'étant plus inondable naturellement, gravitairement, même pour des crues de périodes de retour importantes, ces espaces seraient remplis par pompage avec un débit de pompage installé de 230 m³ par seconde.

Le projet que nous vous présentons aujourd'hui a été concerté avec les acteurs locaux du territoire au début des années 2000. Il est évidemment encore soumis à adaptation, en fonction des enseignements du débat, mais également de la concertation future. L'intégration paysagère des digues serait quant à elle soignée, avec des digues de faible hauteur, en pente douce, et des traitements végétalisés permettant une bonne intégration et cet ouvrage serait compatible avec les ouvrages existants et leur développement, moyennant l'adaptation de certains équipements existants qui seraient vulnérables – nous pensons notamment aux installations des carriers –, puis moyennant également des mesures de compensation financière appelées servitudes de surinondation. Nous projetons enfin, et nous allons en parler un peu plus en avant dans la présentation, la création de voies de circulation douce en crête de digues.

Quelques éléments concernant le planning et le coût prévisionnel du projet.

Le planning : si, à l'issue du débat public, notre décision est de poursuivre le projet, décision qui sera prise mi-2012, les études complémentaires et les études de faisabilité seront réalisées

sur la période 2012-2013 ; les autorisations administratives seront mises en œuvre en 2014 et 2015, pour un démarrage des travaux fin 2015, début 2016, pour une durée minimale de cinq ans.

Les études relatives à ce projet sont cofinancées depuis le début des années 2000 par l'État, la région Île-de-France, l'Agence de l'eau Seine Normandie et l'Europe. Ce projet d'aménagement est aujourd'hui estimé à près de 500 millions d'euros et son coût de fonctionnement moyen annuel est estimé à 4,5 millions d'euros.

Régis THÉPOT : Avant de repasser la parole à Amélie, quelques commentaires sur ce transparent, puisque ce soir, la Commission du Débat Public a souhaité que nous examinions la relation des projets au territoire et elle nous a demandé notamment de donner notre vision de la relation du projet au territoire. C'est ce que nous allons faire dans quelques instants, simplement en soulignant qu'en tant qu'établissement public territorial de bassin, nous avons un rôle qui va s'affirmer au fil des années, qui consiste, à l'échelle du bassin ou du sous-bassin versant, en l'occurrence sur un territoire plus large que le seul territoire du projet de La Bassée, de participer, en tant que regroupement de collectivités territoriales, à la gestion équilibrée de la ressource en eau, à la gestion équilibrée du territoire, en s'inscrivant dans une perspective de développement durable du territoire, pour faire le lien avec le premier exposé.

Amélie ASTRUC : Nous avons donc voulu axer notre présentation sur ce qui nous semble important et sur ce que nous pensons pouvoir apporter au territoire en termes de développement territorial, c'est-à-dire le développement écotouristique de la zone de La Bassée-Montois. En 1997, le pays Bassée-Montois a été créé, regroupant les communautés de communes de La Bassée et du Montois, mais cette structure, relativement petite, s'est vite intégrée en 2005 dans le Pays du Grand Provinois, permettant les actions de développement territorial et de réflexion à une plus grande échelle.

Les quatre priorités fixées dans la charte de développement durable du Pays du Grand Provinois sont notamment axées sur le désenclavement routier et ferroviaire, le renforcement de l'attractivité du territoire et de son pôle urbain. Là, nous pensons nous inscrire plus dans ces deux actions, le développement économique et touristique du territoire et la valorisation des richesses naturelles.

En 2007, le Provinois-Bassée-Montois a été reconnu comme pôle touristique régional pour, notamment, la valorisation du territoire de la Bassée et du Montois, en complément de Provins et de sa cité médiévale. En 2009, le schéma de développement et d'aménagement écotouristique de la Bassée et du Montois a été créé, avec le but principal de construire une destination écotouristique, donc une offre d'immersion en pleine nature avec quatre principes spécifiques : la maison de promenade, une structure d'hébergement nature appelée Ecoresort, un programme général de gîtes et un parc éco-aventure.

Dans le cadre de ce schéma de développement et d'aménagement écotouristique de La Bassée et du Montois, le projet d'aménagement de La Bassée a été pris en compte, certes, comme une contrainte, mais également comme une opportunité d'aménagement d'accompagnement.

Les perspectives de développement territorial sur le territoire, nous y avons participé de la manière suivante : il y a eu tout d'abord une série d'études menées en 2003 et en 2004, par et à la demande des acteurs locaux, notamment le pays Bassée-Montois. Nous avons assuré une participation financière et un accompagnement sur des études assez diverses, dont notamment la préservation et la valorisation des noues et des délaissés de Seine. Toutes les études sont figurées ici, je mettrai également l'accent sur l'étude de l'économie de loisirs fondée sur les caractéristiques environnementales et culturelles du site.

Puis, en 2010, les maires des communes locales du territoire de La Bassée ont été rencontrés par nos services pour recueillir leurs attentes, leurs questions et leurs inquiétudes vis-à-vis de notre projet.

Toutes ces études et ces entretiens préalables ont permis de recueillir les premières attentes locales. Ce débat est une opportunité pour les actualiser, les compléter et les coordonner. Comme l'indiquait Régis Thépot, si le projet se réalisait, notre établissement pourrait accompagner la mise en œuvre de projets de développement, en accord avec nos partenaires financiers, mais ces mesures devraient s'inscrire plus précisément dans notre champ de compétences et pourraient porter en particulier sur le développement écotouristique.

Un exemple peut être cité, c'est que notre projet finalement représente le potentiel d'une infrastructure écotouristique. En effet, nous avons un projet de création d'un linéaire de 50 km de pistes cyclables en crête de digue, qui pourrait participer à la cohérence d'ensemble du territoire. Dans ce cadre, nous avons participé au groupe de travail Itinéraires Equestres et VTT/VTC, dans le cadre du pôle écotouristique Provinois, Bassée, Montois.

De même, l'objectif de restauration de la zone humide de la Bassée, qui permettrait le développement d'activités associées, rentrerait dans ce cadre. Il faut savoir que des activités similaires ont été développées sur nos autres ouvrages, avec la gestion qui est confiée aux collectivités territoriales qui sont riveraines de nos lacs. Merci de votre attention.

Patrick LEGRAND : Merci. Pardonnez cette introduction un peu longue, mais qui a amené à donner un peu corps à ce projet de réfléchir ensemble sur les questions entre l'équipement, le projet et le territoire et ce que nous pouvons en faire.

Les hôtes et les micros sont en place. Je vous rappelle qu'il y a un verbatim, tout ce que l'on dit est noté, gravé dans le marbre, et nous pouvons y retourner. C'est aussi un des éléments de la confiance entre vous et nous, parce que nous y retournerons, c'est là que nous reprendrons tout ce que nous aurons à résumer ultérieurement. Il faut en contrepartie parler dans le micro, puis se présenter, avec son nom et sa qualité, pour que nous puissions attribuer les propos.

Liberté de parole, liberté de thèmes : c'est nous qui proposons une problématique, nous vous l'offrons, nous avons l'impression qu'il serait utile de la fouiller un peu, mais c'est vous qui faites le contenu de la réunion de ce soir. C'est donc à partir de vos questions.

Pierre VITTE, CCI de Seine-et-Marne : Bonsoir. J'interviens au titre de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Seine-et-Marne. D'abord, une information : nous allons publier notre 14^e cahier d'acteurs qui est à l'impression et qui vous sera transmis dès le début de la semaine prochaine. Je vais vous en donner les conclusions. D'abord au titre de la représentation, c'est à peu près 50 000 entreprises sur le territoire Seine-et-Marnais, qui ont leur mot à dire dans le dispositif. J'interviendrai uniquement sur le dossier de la Seine Grand Gabarit. Non pas que les éléments concernant les casiers de retenue de crues ne nous intéressent pas, mais je pense que c'est en priorité sur les sujets de grand gabarit et de transports que notre attention est portée. Pour le reste, on sera très vigilant sur la façon dont les entreprises qui agissent actuellement, que ce soit les carriers ou d'autres entreprises qui vont être dans le périmètre des casiers, puissent avoir des compensations par rapport aux contraintes et aux servitudes qui leur seront imposées par les casiers.

Juste quelques mots pour vous donner les éléments de la conclusion de notre cahier d'acteurs. La CCI de Seine-et-Marne se prononce en faveur de ce projet qui constitue pour nous une opportunité pour le développement économique. Il permettra de réduire le trafic routier essentiellement, et celle des gaz à effet de serre avec l'accroissement du trafic fluvial

engendré, et répondra ainsi aussi aux besoins de la région Ile-de-France en matière d'objectifs, de constructions de logements, et entre autres ce que vous avez signalé, le Grand Paris qui va faire appel aux carriers et à d'autres transports de matériaux.

Notre choix s'est porté sur le scénario 3. En investissant 214 millions d'euros, le scénario 3 assure une accessibilité accrue des chargeurs et des entreprises sans rupture de charge aux principaux ports de la Seine et de ceux de l'Europe du Nord, des performances économiques optimales, comme vous l'avez signalé, avec un gain le plus élevé pour la collectivité évalué à 1,99 euro par euro investi. Enfin, la CCI de Seine-et-Marne demande le respect du principe de neutralité hydraulique.

L'exemplarité de ce projet pour nous est son insertion environnementale particulièrement sur les 157 ha impactés par le scénario 3, l'optimisation des effets de leviers sur l'économie locale par l'amélioration de la desserte et le développement de nouveaux équipements, et la définition plus précise que celle qui est proposée des modalités de financements.

Voilà l'essentiel de notre cahier d'acteurs qui vous sera transmis prochainement.

Merci.

Patrick LEGRAND : Merci. Messieurs de VNF, cela appelle quelques réflexions : optimisation, levier...

Jean-Baptiste MAILLARD : Effectivement, sur la présentation de l'intérêt du projet, cela recoupe bien ce qui a été présenté.

Sur le dernier point, sur le financement que vous avez évoqué, on a dit que les études étaient cofinancées. Le financement, à ce stade, reste à réunir, il n'est pas défini. Donc, c'est la problématique habituelle d'un financement d'un grand projet d'infrastructure publique, et en général on fait appel au financement de l'État sous ses différentes formes : de VNF, bien sûr, du Maître d'Ouvrage, des collectivités territoriales, et il y aura sans doute une contribution des utilisateurs par un péage, mais tout cela n'est pas défini précisément et effectivement, vous avez vu que les montants des différents scénarios varient énormément, entre 76 millions d'euros pour le scénario 1 et 305 millions pour le scénario 5. La première étape est d'abord de décider si l'on donne suite au projet, la deuxième étape est de choisir le scénario et après, effectivement, il faudra réunir les financements.

Sur l'intérêt du projet, ce que je rappelais au début, c'est bien un projet de transport qu'il faut insérer dans un territoire à enjeux très importants. Les études socioéconomiques montrent qu'au plan socioéconomique qui est une vision des choses, le projet est rentable, équilibré, et comme vous l'avez rappelé, chaque euro investi rapporte le double pour le scénario 3 à la collectivité. C'est cela qui mesure la valeur actualisée nette et le taux de rentabilité interne d'un projet. L'effet recherché est bien une baisse des coûts de transports vers la région parisienne dans les deux sens, un meilleur accès à l'agglomération parisienne et au-delà vers les ports maritimes et tout le réseau portuaire du bassin de la Seine. C'est l'intérêt économique direct du projet.

L'intérêt écologique, en termes de Grenelle de l'environnement, c'est bien la réduction des gaz à effet de serre que permet la massification du transport et c'est vrai aussi pour le ferroviaire, mais le transport fluvial est un mode qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et évidemment tous les problèmes de congestion qui ont été rappelés, vers et depuis la région parisienne.

Patrick LEGRAND : Merci. C'est une première entrée en matière. Vous reviendrez peut-être dessus. J'ai une deuxième question.

Bernard BRUNEAU, Nature Environnement Seine-et-Marne et Fédération des Associations de protection de la Vallée de la Seine : Je reviens sur une question que j'ai posée plusieurs fois dans certaines réunions, notamment tout au début du Comité de pilotage. C'est une question à destination de VNF.

Vous parlez régulièrement de millions de tonnes/kilomètre et de choses comme cela. Une notion qu'il serait intéressant à avoir est combien cela représente de bateaux par jour, par semaine, par an. C'est une notion tout aussi simple que cela que l'on n'a jamais réussi à obtenir. Avez-vous une réponse par rapport à cela ? Je m'aperçois que VNF sait très bien compter les camions, mais manifestement ne sait pas compter les bateaux. C'est un peu embêtant.

Pour appuyer un peu mon propos : vous avez fait état de plusieurs dizaines de milliers de camions par jour dans la région Ile-de-France et de la possibilité de réduire, en gros, de 27 000 camions par an suite à la mise en place de votre projet. Ce qui veut dire que cela fait, si l'on prend 300 jours ouvrables dans l'année, 900 camions par jour qui seraient diminués par rapport à plusieurs dizaines de milliers de camions, donc on a un phénomène d'échelle.

Merci.

Patrick LEGRAND : Merci. Combien de camions par jour ?

Dans la salle : De bateaux !

Patrick LEGRAND : C'est bien, vous ne dormez pas encore !

Benjamin AIRAUD : Par rapport aux prévisions de trafic, effectivement, jusqu'à aujourd'hui on vous présente des millions de tonnes possibles et des millions de tonnes/kilomètres. Le projet à l'horizon 2020, pour les scénarios 3 et 5, c'est plus de 2,7 millions de tonnes transportées sur la voie d'eau par rapport au million actuellement sur la section de Bray et Nogent ; il y a un million de tonnes transportées chaque année, donc on est sur un doublement, triplement du trafic en tonnes.

Votre question concerne le nombre de bateaux. Actuellement, vous avez une dizaine, entre 10 et 14 bateaux par jour sur le secteur. Pour être clair, on n'a pas le nombre de bateaux que cela représente à l'horizon 2020. Pour l'instant, cette étude n'a pas été faite. Comme on l'a dit, on est aux études d'opportunité, et l'on s'est concentré sur les prévisions en termes de trafic en tonnes et en millions de tonnes/kilomètre.

Ce qu'il faut savoir, c'est que cela est lié notamment à l'évolution de la flotte. Comme on l'a dit, actuellement la tendance est à une flotte de plus en plus massifiée avec des capacités de report de plus en plus importantes. La France, comme les autres pays européens, voit sa flotte qui évolue régulièrement. On l'a rappelé à la réunion de Bray-sur-Seine, la situation actuelle est que de nombreux bateaux (entre 10 et 14 bateaux) naviguent sur cette section, mais ne sont pas chargés au maximum. Vous avez par exemple des bateaux qui arrivent à Nogent-sur-Seine actuellement qui peuvent arriver jusqu'à 900, 1 000 tonnes au vu de certaines dérogations mises en place, mais qui pourraient charger bien au-delà. En fait, c'est là où c'est un peu plus compliqué de vous répondre précisément sur le nombre de bateaux à l'avenir parce qu'il va falloir prendre en compte tous ces paramètres et notamment le fait que certains bateaux qui arrivent déjà à Nogent pourraient transporter plus. Même si vous avez un triplement du trafic à l'horizon 2020 sur la section, ce n'est pas directement lié à un

triplement du nombre de bateaux, du nombre de passages de bateaux sur ce secteur. Il est certain que si le projet devait se poursuivre, ce sera une étude qui sera réalisée dès que l'on aura défini un scénario précis.

Patrick LEGRAND : Vous n'avez pas l'air satisfait, vous avez encore quelque chose à nous dire.

Bernard BRUNEAU : Oui, en fin de compte, ce que je comprends, c'est que le nombre de bateaux va être extrêmement faible.

Jean-Baptiste MAILLARD : L'accroissement du tonnage sera partagé entre l'accroissement de la taille moyenne de l'emport moyen du bateau et du nombre de bateaux. Cela va se partager, et c'est ce partage que l'on n'a pas, pour le moment, étudié.

Hugues LACOURT : On peut peut-être donner des éléments de comparaison. VNF travaille également sur un autre projet de développement de la voie d'eau qui se trouve sur l'Oise, c'est la mise au gabarit européen de l'Oise. Sur ce projet on a fait des tests de trafics, d'écoulement. Actuellement, sur l'Oise, il y a une trentaine de bateaux par jour. Les perspectives à l'horizon 2020, c'est un trafic multiplié par 3,5 à peu près, et l'on aurait simplement une augmentation de 80 % du nombre de bateaux à 50 bateaux/jour. Voilà à titre de comparaison. Sur l'Oise, on passe de 3 000 à 4 400 tonnes, pour l'augmentation du gabarit. Cela donne un petit peu un ordre d'idée. On ne va pas dire que l'on va passer de 14 bateaux/jour à 30, on ne le sait pas, mais voilà à titre de comparaison un autre exemple de projet de développement de la voie d'eau sur l'Oise.

Patrick LEGRAND : Merci. Monsieur, allez-y.

Gilles NAUDET, Fontainebleau : Je m'exprime ici à titre personnel. J'ai été membre d'un groupe de réflexion et d'études sur les barrages-réservoirs du bassin de la Seine dans le cadre du programme interdisciplinaire de recherche sur l'environnement de la Seine qui s'appelle le PIREN-Seine.

Je voudrais appeler l'attention, pas tellement des maîtres d'ouvrage, parce que les maîtres d'ouvrages ne sont pas les principaux intéressés – ils nous vendent leur salade, c'est leur rôle –, mais ce qui compte c'est le territoire et le grand territoire, y compris le territoire de l'agglomération parisienne.

Je me rappelle, étudiant, avoir vu la Seine arroser les vitres du RER qui m'emmenait au lycée, dans la traversée de Paris entre Austerlitz et la gare d'Orsay pour ceux qui connaissent, en 1955. J'ai une vague idée de ce qu'est une crue.

La question que je me pose : c'est pourquoi le choix d'une hypothèse aussi optimiste que la crue de 1910 ? La crue de 1910 n'est pas la plus importante qu'ait connue le territoire. Il y en a eu une plus importante qui est à peu près répertoriée correctement au XVIIe siècle, qui était de 20 cm supérieure à celle de 1910. Les 20 cm sont les 20 cm de gain que l'on nous promet dans Paris. Autrement dit, une crue relativement probable, aussi probable que celle de 1910. Les bassines de la Bassée, les casiers, je ne sais pas comment les appeler, ne serviraient à peu près à rien. J'en déduis que le projet au lieu d'atténuer le risque, de le diminuer va l'augmenter. C'est un peu paradoxal, mais je vais m'expliquer.

L'existence de cette protection supposée va induire – effet induit – le sentiment chez les aménageurs de la Petite Couronne qu'ils sont protégés. C'est-à-dire qu'ils vont faire à peu près n'importe quoi dans la zone inondable, comme cela s'est fait jusqu'à maintenant par des élus de toutes les couleurs possibles et imaginables, l'arc-en-ciel y passerait. Au lieu de

réduire le risque, on va l'aggraver, parce qu'il y a deux choses dans un risque : il y a l'eau qui coule et qui file entre les doigts, que l'on ne maîtrise pas ou très peu ou très mal et il y a la vulnérabilité du site. On va accroître la vulnérabilité de la banlieue parisienne. De sorte que ce projet au lieu de protéger contre la catastrophe est un organisateur d'une plus grande catastrophe que celle à laquelle on s'attend actuellement.

Je souhaite que les élus, les responsables de l'aménagement de la région parisienne y réfléchissent. Personne n'est capable de dire quand cela se produira : est-ce que ce sera dans 5 ans, dans 10 ans, dans 20 ans ou dans 50 ans ? Mais cela se produira.

Merci.

Patrick LEGRAND : Vous avez sûrement quelque chose à dire là-dessus.

Régis THEPOT : Merci, Monsieur le Président. Cette question rejoint une question qui a déjà été posée à plusieurs reprises. Je vais dire que vous avez raison sur un principe qui est que dans tous les cas le projet de La Bassée n'est pas la réponse absolue à une situation qui pourrait être très grave sur un scénario de crue, mais le projet de La Bassée doit impérativement s'inscrire dans un programme global, ce que l'on a dit à plusieurs reprises. Cela rejoint d'ailleurs la question du financement qui était posée. On a un cahier d'acteurs ici et il y en a d'autres, c'est un petit peu la question aussi à laquelle répondait VNF tout à l'heure. Le financement d'un projet de ce type ne peut, bien entendu, aussi s'envisager que dans un cadre national.

On imagine à l'heure actuelle deux pistes : soit dans la programmation du prochain Plan Seine, si prochain Plan Seine il y a, mais c'est vraisemblable, sur la période 2014/2020. Je ne sais pas si vous êtes familier de ces notions, mais si vous avez travaillé dans le cadre du PIREN-Seine, vous devez sans doute l'être, vous savez sans doute qu'à cause de la directive inondation européenne, on est soumis à de nouvelles règles qui ont été traduites dans le Grenelle dit 2, l'engagement national pour l'environnement qui nous conduit, à partir de 2015, à prévoir des plans de gestion des inondations pour les territoires à risques d'inondation. Et d'évidence, la région Ile-de-France sera un territoire à risque inondation, et il conviendra de prévoir des objectifs de gestion de ce risque conduisant à réduire les dommages prévisibles pour tous types de crues. Et vous avez aussi raison, la crue de 1910 est considérée par l'Europe comme un événement qui n'est pas extrême, donc il conviendra de prévoir des événements plus forts dans la gestion du risque inondation, avec en particulier ce que l'on appelle des mesures dites non structurelles qui consistent en particulier, et vous l'avez aussi dit, à prévoir de la sensibilisation des populations, ce que l'on appelle la culture du risque, et aussi à prévoir des mesures pour éviter qu'il y ait aggravation du risque dans des zones qui ne seraient pas déjà touchées par ce type de risques.

Par contre, où je tempérerai votre intervention, c'est que ce projet vise d'abord à apporter une réponse par rapport à des risques sur de l'existant. Votre question se profile par rapport à du futur avec effectivement un faux sentiment de sécurité, et éventuellement d'ouvrir de l'urbanisation ou d'ouvrir de la construction dans des zones qui ne seraient pas protégées ou mal protégées, ou de l'habitat qui ne serait pas conçu pour. En fait, on protège déjà de l'existant, donc le faux sentiment de sécurité c'est par rapport à de l'existant. Par contre, ce que l'on a dit aussi, c'est qu'aujourd'hui, en tant qu'aménageurs – à notre petit niveau d'aménageur parce que c'est un problème national, voire international – on est face à une incrédulité majeure de nos populations qui n'imaginent pas que cela puisse arriver.

On a présenté tout à l'heure, tout au début et très rapidement un transparent qui montrait la trace bleue de la zone inondée notamment dans la traversée de Paris et pour une cote de 1910. Déjà, il y a une incrédulité par rapport à cette trace bleue, mais il y a une incrédulité

encore plus forte – je parle du double mur d’incrédulité – parce que les habitants ne sont pas du tout conscients du fait de ces inondations dans ces zones, qu’il y aura des impacts économiques, des impacts sur le mode de vie des habitants qui iront bien au-delà. Vous avez cité l’exemple tout à l’heure du RER en 1955, le projet de La Bassée a justement pour objet, en situant les niveaux de protection en dessous de certains seuils, de fiabiliser un certain nombre de réseaux. Je ne vous ferai pas de dessin, on l’a aussi cité à de nombreuses reprises, sur l’impact économique que pourrait représenter pour la région Ile-de-France, pour notre pays, voire pour l’Europe, une inondation de type 1910 ou au-delà.

Un exemple que l’on a cité à de nombreuses reprises : Bangkok, très récent, il y a eu un impact immédiat sur la prévision de PIB de la Thaïlande. Aujourd’hui (il y avait encore un article hier dans le Monde), la fabrication d’ordinateurs dans le monde connaît une difficulté parce que les composants informatiques d’un certain nombre d’ordinateurs dans le monde sont produits en Thaïlande à l’heure actuelle. Comme on produit avec des flux extrêmement tendus, il y a un problème de production d’ordinateurs dans le monde. Je crois que dans votre question il y a effectivement des éléments qui sont tout à fait justifiés. Il faut que l’on rentre dans un système global. De toute façon, le financement conduira à entrer dans un système global, mais il faut aussi être conscient du fait que dès aujourd’hui, indépendamment du faux sentiment que pourrait donner la protection, etc., on est face à des enjeux absolument considérables pour notre économie.

Patrick LEGRAND : Merci. Je vous vois faire une moue même pas dubitative. Il y a sûrement quelque chose à dire ! Vous n’êtes pas satisfait de la réponse ?

Gilles NODET : C’est une réponse de financement d’abord. Si on veut débattre utilement de ces projets parce que l’un à des relations avec l’autre, l’étude hydraulique qui nous a été présentée est relativement sommaire et mériterait d’être sérieusement affinée.

Pour débattre sérieusement, il faut envisager l’ensemble des alternatives. Et les alternatives, ce n’est pas seulement celles qui ont été abandonnées d’une série de barrages dans le bassin de l’Yonne, même celle qui avait été un moment envisagée d’un bassin dans l’Aisne ou dans l’Oise, je ne sais plus exactement, c’est l’ensemble des dispositions à prendre dans la zone inondable de l’agglomération parisienne, réduire la vulnérabilité, écarter de la zone inondable un certain nombre d’ouvrages sensibles. Je me rappelle avoir proposé, du temps où je travaillais pour l’administration, que l’on oblige toutes les communes qui sont situées dans la zone inondable à mettre à chaque carrefour de rue une borne avec le repère de l’inondation de 1910, et pourquoi pas celle de 1653 ou 1655, je ne sais plus très bien la date, de façon à ce que, effectivement, la population prenne conscience du risque qui existait et ce repère étant visible, gros comme une maison ou presque gros comme une locomotive, à demander des explications et à demander comment nous protège-t-on ? Et on sera obligé de leur répondre qu’il n’y a pas de protection possible et que 20 cm cela n’empêche pas le RER d’être arrosé par la crue de 1955.

Amélie ASTRUC : Je pense que l’on est d’accord de manière globale sur cette intervention. Je voulais juste apporter une précision technique, quand vous avez parlé du fait que notre modèle hydraulique était sommaire. Ce sont seulement les résultats que nous vous avons présentés, pendant cette présentation très courte, qui ont été sommaires puisque l’on ne dispose pas de suffisamment de temps pour pouvoir vous expliquer les choses très précisément.

Le modèle hydraulique que nous avons utilisé est détaillé, il a été calé et les règles de gestion de ce projet d’aménagement de La Bassée ont été testées sur 20 crues du XXe siècle. Cela rejoint un peu ce que vous disiez sur la crue de 1910 que vous considérez comme finalement

un choix optimiste. La crue de 1910 est une crue qui est aussi bien documentée. La grande crue de 1658, par exemple, on sait qu'elle a été plus importante que la crue de 1910, mais par contre, elle n'est pas suffisamment bien documentée pour que nous puissions tester l'impact de nos règles de gestion sur ce type de crue.

Je tiens juste à vous préciser que l'on a fait de nombreuses simulations sur de nombreuses crues en fonctionnement normal et en mode dégradé pour avoir une règle de gestion robuste qui puisse s'appliquer à différentes crues et qui prouve que notre ouvrage est efficace, et que même si 20 cm cela paraît très peu, c'est à comparer aux 70 cm de réduction de la ligne d'eau pour une crue de type 1910 qui est générée par l'impact de nos quatre ouvrages existants. Donc on est dans le même ordre de grandeur pour un ouvrage de plus faible dimension, de plus faible volume de stockage, mais qui se situe à une position stratégique en région Ile-de-France à l'amont immédiat de la confluence de la Seine et de l'Yonne.

Patrick LEGRAND : Merci. Pour ma part, je vous signalerai que l'on a décidé tous ensemble, et quand je dis tous ensemble, vous aussi, même si vous n'avez pas participé à la décision, de lancer une expertise un peu particulière sur les modèles de référence et sur les modélisations des rapports entre les deux équipements et La Bassée.

On va probablement construire un dispositif avec des experts étrangers qui n'ont pas été impliqués dans des affaires quelconques avec les deux maîtres d'ouvrage, et faire une forme d'expertise un peu de perspective critique d'une expertise un peu spéciale vu qu'il est probable que, bien sûr, il y aura des travaux en chambre, mais aussi toute une partie qui ne sera pas seulement que des restitutions de débats d'experts et d'expertises directement au public. Ainsi, vous pourrez accéder à la façon dont les experts travaillent, évaluent les modèles, etc.

Gérard DORLÉ : Je suis connu de certains, mais cela fait partie du passé ! Je n'ai plus aucune responsabilité associative.

J'étais randonneur, pêcheur, canoéiste, et, en tant que tel, j'ai parcouru la Seine depuis Nogent jusqu'à Montereau couramment et bien évidemment jusqu'à Avon. Que se passe-t-il ? Il se passe qu'effectivement il y a un risque d'inondation. Ce risque d'inondation, on part du principe qu'il était imprévisible, ce qui est déjà un peu faux puisque les risques d'inondation ont augmenté au fur et à mesure que l'on a fait des plantations de vignobles en Champagne, il ne faudrait pas l'oublier. Je me demanderais bien pourquoi on ne mettrait pas une redevance sur le champagne pour payer les travaux pour les inondations. Et inversement, pourquoi ne mettrait-on pas une redevance pour les inondations aussi, mais sur l'urbanisation en vallée ? Ça, c'est une petite chose. Donc redevance inondation.

Les réservoirs sont devenus des lacs que l'on vide très rarement. Je citerai naturellement le cas des Settons, mais sur la Seine, c'est à peu près pareil. L'Aube, on le vide un petit peu plus quand même, et quant à tous les lacs de l'Yonne, on a l'impression qu'ils n'existent pas.

Vous avez parlé de faire des itinéraires de promenades piétons-cyclistes. Cela me fait sourire puisque notamment j'étais responsable d'une association de cyclistes, je fais encore couramment Bray-sur-Seine et même au-delà Montereau à vélo. Je peux vous dire que l'on ne peut pas suivre le bord de Seine pour la simple raison que les chemins de halage qui existaient au bord de l'ancienne Seine, on ne les a pas faits au bord de la nouvelle Seine. C'est-à-dire que vous arrivez, c'est terminé, vous avez un morceau où vous ne pouvez pas passer, etc. Donc, effectivement, on peut dire « on va faire des itinéraires vélos ». Tout simplement, je vous dirais que c'est strictement sans intérêt dans la partie qui est déjà à grand gabarit parce que ce n'est pas beau, il faut bien le dire. Je ne sais pas, on va peut-être arriver à planter des arbres à fleurs, mais ce ne sera certainement pas la réussite.

On a fait des sablières de moins de 1 mètre de profondeur, il ne faudrait pas l'oublier. Pour faire quoi ? Pour pouvoir développer de l'élevage de gibiers au bord. Donc l'aménagement pour la chasse existe déjà. On ne peut plus suivre les bords de Seine, même sur des anciens chemins de halage, mais par contre, on a su profiter de ces espaces pour faire des aménagements pour la chasse.

Je regrette pour ma part qu'au point de vue chiffres on ait eu pratiquement que les chiffres de tonnes de CO². Je sais bien que c'est assez la mode, je suis moi-même un vieux militant écolo, mais ce n'est quand même pas le seul problème. Dans le transport, il faut parfois se demander si l'on ne pourrait pas éviter du transport. Parce que là, nous avons du transport de quoi ? Essentiellement du transport de graviers et de choses comme cela. Êtes-vous allé à la Tombe ? À La Tombe, entre le village et la carrière, vous avez un chemin de halage, et ce chemin de halage est mangé. Par quoi ? Par le fait que les barges qui remontent la Seine jusqu'à la carrière sont obligées de faire demi-tour et donc font demi-tour un petit peu au-dessus de la carrière, et là elles touchent aux deux bouts, dans une partie qui est déjà à grand gabarit. Est-ce que, oui ou non, c'est quelque chose qui ne va pas ? Bientôt, on ne pourra plus passer sur le chemin, d'une part, mais d'autre part, cela montre bien les limites de la mise à grand gabarit, c'est-à-dire qu'il faut quand même que les bateaux puissent faire demi-tour.

En ce qui concerne les moyens de transport, ce qui me chiffonne c'est que l'on remette en service la ligne de Flamboin, mais que l'on n'ait pas envisagé une seule seconde d'aller prolonger jusqu'à Bray-sur-Seine, parce que là, on aurait eu une capacité de transport supplémentaire. La ligne de Flamboin peut très bien absorber le trafic, aussi bien en direction de Nogent que desservir Bray-sur-Seine qui en aurait bien besoin, parce que Bray-sur-Seine, c'est vraiment malheureusement une ville qui semble en voie de disparition, comme diraient certains.

En résumé, pour le canal, je ne suis pas d'accord, parce que pour transporter quelques milliers de tonnes par jour, on peut le faire avec deux ou trois trains, cela coûtera beaucoup moins cher que le canal, et actuellement les péniches passent. Je me suis arrêté au barrage de Jaulnes, j'ai vu passer une barge de 1 200 tonnes sans problème, donc il faut quand même voir les choses telles qu'elles sont, cela passe. Alors, effectivement, cela ne passe pas à 2 500, mais avec 2 500 tonnes, vous n'en faites plus qu'une par jour. Alors, est-ce que cela vaut le coup d'avoir une péniche par jour ?

Ensuite, je voudrais rappeler que l'on s'amuse à faire des travaux parfois inutiles puisqu'en aval de Bray-sur-Seine, vous avez le barrage de la Grande Bosse. Cela vaut le coup d'être vu. Je pense que les employés du barrage n'ont pas trop de travail, parce que je n'ai pas vu passer une seule péniche. Je suis resté plus d'une heure. Mais par contre, vous avez un pont qui est interdit à la circulation. Cela vaut le coup d'être vu, ça aussi. Je crois que ce n'est pas mal cette histoire de pont. Donc, je voudrais que l'on publie un peu cette photo, parce que là, vous ne nous avez pas donné les prix d'une digue, les prix, etc., et c'est comme cela qu'il faut calculer.

J'arrête, mais je dis franchement : je veux bien une bassine pour que l'on fasse l'essai pour savoir si cela marche, mais si votre bassine n'est pas hermétique en dessous, l'eau va s'infiltrer, donc elle va retenir très peu d'eau et il va falloir pomper sans arrêt. Je ne suis pas du tout persuadé que cela marche, mais je ne suis pas technicien et par conséquent c'est une opinion très personnelle.

Merci.

Patrick LEGRAND : Merci. Il y a des questions pour vous, VNF et pour vous.

Jean-Baptiste MAILLARD : Il y a eu beaucoup de questions concernant le projet de mise à grand gabarit. Sur les chemins de halage, effectivement, sur les berges qui seraient rescindées, c'est-à-dire qui seraient modifiées, on veillera à maintenir les continuités qui existent. C'est un sujet important. La conception des projets a quand même beaucoup changé depuis les années 80, on l'a dit à plusieurs reprises à l'occasion de ce débat, d'abord en termes de tracés ; c'est-à-dire que selon les différents scénarios, les tracés que l'on a imaginés impactent beaucoup moins la Seine actuelle, c'est-à-dire qu'en pratique, ils sont plus sinueux, ils épousent plus les méandres actuels de la Seine plutôt que d'aller directement en ligne droite, donc l'impact sur les berges sera moindre que ce qui a pu être fait en aval sur la mise à grand gabarit.

Ce sont des sujets, effectivement, qu'il faut continuer à débattre avec les acteurs, et ce sujet du maintien de la continuité des cheminements le long de la Seine est un sujet important sur lequel on continuera à concerter. Il ne faut pas que les nouveaux aménagements interrompent les circulations existantes sur la Seine.

Sur les tonnes de CO² évitées, c'est ce que l'on appelle des valeurs tutélaires, c'est-à-dire des chiffres qui sont basés sur des études évidemment, mais qui sont repris de façon générale.

Sur le bassin de virement, le demi-tour ?

Benjamin AIRAUD : Vous situez le problème pour les différentes péniches actuellement au niveau de La Tombe pour virer.

C'est un sujet que l'on a pris en compte dans le cadre d'un nouveau projet et on propose plusieurs bassins de virement, justement, sur le nouveau tronçon qui serait mis à grand gabarit, notamment au niveau de Bray-sur-Seine et un autre au niveau de Nogent-sur-Seine. On a essayé de mettre en place des bassins de virement à proximité des principales installations portuaires, des principaux quais, c'est-à-dire à Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Il y avait une autre question sur l'alternative ferroviaire. C'est une question que l'on a eue plusieurs fois. Je vous invite dans un premier temps à prendre connaissance de la contribution de RFF, sur ce sujet, qui est publiée sur le site internet du débat. Il faut savoir que RFF par le biais de son Directeur régional adjoint est intervenu lors d'une de nos réunions à Paris le 8 décembre et a expliqué en substance ce qu'était le projet de réactivation de la ligne Flamboin-Montereau. Il faut savoir que RFF a pris certains engagements de passages d'un nombre assez limité de trains et que vis-à-vis de ces engagements, on est plutôt sur de la desserte locale et l'on n'est pas tout à fait sur les mêmes objectifs que le projet de mise à grand gabarit qui est quand même un projet qui a vocation à desservir des territoires beaucoup plus éloignés : la région parisienne, la façade maritime avec les ports du Havre et de Rouen. Je pense que vous connaissez : on a parlé de la congestion routière, mais on pourrait très bien parler aussi de la congestion des axes ferroviaires autour de la région Ile-de-France, et enfin, également, le canal vers le nord, via le canal du Nord actuel ou le futur canal Seine-Nord Europe.

Donc, on n'est vraiment pas sur des projets à mêmes objectifs, de même nature. Ce sont par contre des projets qui peuvent être complémentaires. On est bien dans des objectifs, pour ce projet comme pour le nôtre, de transfert du transport marchandises depuis la route vers le ferroviaire et vers le fluvial. On est plutôt sur des projets complémentaires que sur des alternatives.

Ensuite, vous reveniez finalement sur une des questions qui ont été posées du faible nombre de bateaux sur la section. Je peux concevoir que vous ayez pu rester à la Grande Bosse une

heure sans voir un bateau, c'est tout à fait possible. Cela dépend également si vous étiez à des heures où la Petite Seine est ouverte à la navigation, parce qu'il faut savoir qu'actuellement les horaires de navigation ne sont pas continus, la navigation n'est pas autorisée toute la journée, vous avez des tranches horaires assez faibles. D'ailleurs, dans le cadre du projet, cette ouverture serait portée à 24 heures, on aurait une ouverture toute la journée.

(commentaires de M. Dorlé hors micro)

Patrick LEGRAND : Ce que vous venez de dire est perdu vu que vous n'aviez pas le micro.

Gérard DORLÉ : Je dis qu'en suivant les bords de Seine, fatalement, on voit arriver les bateaux. Je peux vous dire qu'il n'y en a pas beaucoup, c'est tout. Il suffit de les compter, que ce soit à Bray-sur-Seine ou que ce soit à La Tombe, par définition ceux qui viennent dans l'aval passent à La Tombe.

Jean-Baptiste MAILLARD : Effectivement, on a cité un trafic moyen tout à l'heure de 10 à 12 bateaux/jour. C'est un trafic moyen, encore une fois. Donc il n'y a peut-être que trois ou quatre bateaux par jour et il y en a d'autres c'est un petit peu plus supérieur. Il y a quand même des bateaux qui passent, et on l'a dit, dans des conditions très difficiles. Vous avez peut-être vu un bateau de 1 200 tonnes, mais il ne devait pas être chargé à 1 200 tonnes, sinon il ne peut pas franchir le canal, il raclerait le fond du canal, d'où l'intérêt du projet de mise à grand gabarit. Parce que si l'on ne fait rien, VNF s'est aussi posé la question, pourrait-on continuer à naviguer dans ces conditions-là ? Je ne le pense pas et VNF en est arrivé à cette conclusion, d'où le projet qui est porté devant vous ce soir.

Hugues LACOURT : Ce que l'on peut dire aussi c'est que le million de tonnes transportées est réel, il est en développement. Donc cela fait peut-être peu de péniches quand on est bord de la Seine, mais les millions tonnes c'est bien du tonnage transporté.

Benjamin AIRAUD : Actuellement, vous avez un million de tonnes transportées entre Bray et Nogent. Ce sont des chiffres basés sur les données 2010, ce sont des trafics réels. Entre Montereau et Nogent, on est sur un trafic encore plus conséquent, on est de l'ordre de 3,5 millions de tonnes, avec notamment en particulier le nombre de granulats transporté...

Gérard DORLÉ : Un million de tonnes sur l'année, cela fait un petit peu plus de 3 000 tonnes par jour ; si vous mettez des péniches de 4 000 tonnes, effectivement, vous n'arriverez même pas à les remplir. Il ne faut pas exagérer.

Jean-Baptiste MAILLARD : Les 2 500 tonnes, par exemple du scénario 3, c'est le gabarit maximum.

Gérard DORLÉ : C'est pour cela que je vous dis : arrêtez de délirer. Acceptons simplement des péniches de 1 000 tonnes et c'est tout. Il n'y aura pas trop de boulot pour tout le monde !

Patrick LEGRAND : Merci. C'est vrai que cela interroge.

Jean-Baptiste MAILLARD : Puis-je apporter une réponse sur ce point, parce que c'est un argument très important, c'est le sujet de la massification du transport.

La baisse des coûts de transport est permise par l'augmentation de la taille du bateau. C'est cela qui induit la baisse du coût de transport, et c'est cela qui favorise le report modal du routier vers le fluvial. Si on continue à faire le trafic avec des bateaux de même taille qu'actuellement, effectivement il n'y a pas de baisse des coûts de transport.

Gérard DORLÉ : La Seine n'est pas le Danube !

Patrick LEGRAND : Il n'y a plus beaucoup d'eau dans le Danube, si je me souviens bien ! Merci. Je crois que vous avez mis le doigt sur un point que ces messieurs vont travailler un peu plus d'ici la fin du débat. C'est la première fois, au fond, que les négociations qui ont lieu entre RFF et les riverains sur la ligne Flamboin-Montereau ont été hors du public grâce au débat public ! C'est comme cela que mon président, qui s'appelle Philippe Deslandes, ancien préfet, dit de temps en temps que les concertations où il n'y a pas de garant et où rien n'est public sont des concertations bidon. C'est pour cela qu'il y a un certain nombre de décisions qui sont prises que l'on aurait pu éventuellement discuter dans un cadre plus large.

Il y avait aussi dans ce que vous avez posé comme questions, un certain nombre de questions qui touchaient Seine Grands Lacs.

Amélie ASTRUC : On va essayer de répondre assez rapidement à votre première question sur votre vision apparemment de la gestion de nos ouvrages ou du lac des Settons. Le lac des Settons est géré par la direction départementale des territoires de la Nièvre où à l'évidence je ne serais pas suffisamment poussée.

Ces lacs sont vidés. Nos quatre lacs, le lac des Settons, ces lacs obéissent tous à des règlements d'eaux qui fixent de façon précise la gestion des ouvrages et notamment une période de soutien des étiages qui réglementairement va du 1^{er} juillet au 31 octobre, mais qui peut être avancée et qui peut être retardée.

Je tiens à vous préciser que l'année dernière, 2011, a été une époque où l'on a beaucoup vidé nos ouvrages, beaucoup plus que d'habitude puisque les débits naturels en rivières étaient très faibles. On a assuré un soutien d'étiage jusqu'au 7 décembre, alors que d'habitude on s'arrête au 31 octobre, on peut pousser jusqu'au 10 novembre généralement, mais on ne va souvent pas plus loin puisque les conditions hydrologiques permettent d'arrêter le soutien des étiages. Là, on a soutenu jusqu'au 7 décembre et on a vidé beaucoup nos ouvrages, ce qui a généré d'ailleurs quelques petits problèmes au niveau des activités de loisirs sur les lacs.

Ensuite, concernant votre dernière remarque sur l'élaboration d'un espace test et notamment les risques de fuites, vous avez tout à fait raison, le sol et le sous-sol sous-jacent sont perméables puisque le terrain est constitué d'alluvions et de craies sous-jacentes qui sont des terrains perméables. On a réalisé des modélisations hydrogéologiques, c'est-à-dire de propagation des écoulements dans la nappe lorsque l'on mettrait en fonctionnement notre ouvrage avec une hauteur moyenne d'inondation de 2,5 m, et c'est vrai qu'il y aurait des fuites. Donc, un réseau de drainage a été conçu, situé tout autour des digues pour permettre de réceptionner ces fuites et ensuite venir les repomper à l'intérieur de nos espaces jusqu'à fin d'utilisation de l'ouvrage. Pour information, le débit de pompage c'est 230 m³ par seconde, l'estimation du débit de fuite c'est à peu près 12 m³ par seconde, donc on est d'accord que ce n'est pas négligeable, mais on n'est quand même pas dans l'ordre de grandeur du pompage et donc de la capacité de rétention. Ces fuites seraient reprises ensuite par le système de drainage. Une bassine test, c'est tout à fait une bonne idée. Cela s'inscrirait aussi dans un phasage de réalisation de nos ouvrages puisque l'on ne réaliserait vraisemblablement pas tous les espaces d'un seul coup, mais plutôt par un phasage progressif on pourrait, pour les premiers ouvrages réalisés, tester leur fonctionnement.

Patrick LEGRAND : Cela a-t-il apporté quelques réponses à vos interrogations ?

Gérard DORLÉ : C'est une manière d'aborder le problème sérieusement.

Yves JÉGO, Maire de Montereau-Fault-Yonne : Je suis assez dubitatif vis-à-vis de ces deux projets. Dubitatif vis-à-vis du projet concernant la mise à grand gabarit, non pas sur l'ambition qui est la sienne, mais sur la capacité de VNF, pardon de le dire ici, d'assumer les ouvrages, de les entretenir. C'est bien beau de dire que l'on va maintenir les cheminements le long de la Seine du futur, encore faudrait-il les maintenir le long de la Seine actuelle. Nous avons des exemples dans cette commune où depuis 15 ans nous vous interpellons régulièrement et vous êtes dans l'incapacité de maintenir les cheminements. Les promesses du bonheur assuré demain ne peuvent s'appuyer quand même que sur la réalité de ce que l'on vit aujourd'hui, et ce n'est pas brillant venant de VNF à Montereau. Je tiens à vous le dire. Je suis heureux d'avoir trois représentants, parce que quand on vous cherche, on ne vous trouve pas ; au moins, aujourd'hui, on peut vous dire ce que l'on a sur le cœur à l'occasion de cette réunion. Je ne parlerai pas des effondrements de quais sur lesquels il faut aller devant les tribunaux pour que vous assumiez la responsabilité de ce qui vous appartient. La crédibilité qui est la vôtre sur la capacité à apporter, à entretenir des équipements de cette nature-là me laisse dubitatif.

Quant aux casiers, je suis encore plus dubitatif. Madame Astruc, vous nous parlez de modélisation, je ne demande qu'à vous croire. J'ai posé plusieurs questions dans la réunion du Comité de Bassin, on a évoqué ces sujets. Je n'ai pas eu les réponses. Peut-être vais-je les avoir ce soir ? Qui a eu cette idée ? D'où vient la commande ? Parce qu'un projet de cette ambition-là, 500 000 millions d'euros, j'aimerais connaître le fait générateur. Je suppose que c'est l'établissement public qui a décidé ou a proposé ou a imaginé un jour cet équipement, mais j'aimerais savoir qui a eu cette idée.

Au-delà des modélisations pour nous expliquer que cela peut être très utile sur une grande partie des crues du siècle passé – j'ai entendu ce que vous avez dit, je n'ai pas forcément les compétences pour venir contrarier vos modélisations, mais c'est vrai que cette fameuse idée des 20 cm laisse dubitatif quand on voit les schémas des crues à 7 m, 8 m sur ce sujet. Même si cela s'ajoute à d'autres centimètres, ceci est quand même très interpelant et très interrogatif.

La deuxième question que je voulais poser est : quels sont les scénarios alternatifs ? Qui a étudié d'autres scénarios possibles pour éviter les dégâts des crues éventuelles sur la région parisienne ? Où sont ces études ? Peut-on les voir ? Y a-t-il d'autres solutions ? Y a-t-il des solutions qui consisteraient à réaménager les Grands Lacs, à les étendre, à en créer d'autres ? Je ne sais pas, mais y a-t-il des scénarios alternatifs à celui que vous portez sur ce sujet ? Je crois que ce serait très intéressant de nous éclairer.

La troisième question est sur le financement. J'ai entendu tout à l'heure qu'il n'était pas calé sur la mise à grand gabarit de la Seine. On voit assez bien sur la mise à grand gabarit de la Seine que derrière il y a une activité économique qui génère des flux. Vous avez parlé de péage, je ne sais pas si c'est quelque chose... mais en tout cas on voit bien qu'il peut y avoir un modèle économique. Sur Seine Grands Lacs, les seules choses que j'ai vues c'est que les collectivités seraient appelées à payer. Peut-on avoir des précisions sur ces financements ? Je rappelle que les sommes sont gigantesques : on est à 500 millions d'euros. Sur ces montants-là, c'est quand même des sommes tout à fait importantes. J'aimerais des précisions sur la question des financements.

Enfin, je voudrais attirer votre attention, comme je l'ai déjà fait à Patrick Legrand, sur le territoire dans lequel vous vous trouvez. Cela a quand même son importance. Vous êtes ici dans un territoire qui est ce que j'appelle « la variable d'ajustement du développement de la région parisienne » et que chaque fois que Paris se développe, il y a des conséquences sur la Seine-et-Marne. Historiquement, quand Paris s'est développé on est venu chercher l'eau dans

nos sous-sols pour abreuver les Parisiens, et d'ailleurs on nous la prélève joyeusement : 50 millions de mètres cubes d'eau par an partent des sous-sols du département de la Seine-et-Marne pour aller abreuver les Parisiens qui d'ailleurs ont profité de l'occasion pour fermer les usines de traitement des eaux de surface qui produisaient 50 millions de mètres cubes d'eau ! C'est-à-dire que si Paris avait gardé ses usines de traitement d'eau de surface, nous pourrions avoir récupéré 50 millions de mètres cubes d'eau, c'est juste la moitié de la consommation de la totalité du département de la Seine-et-Marne qui pourrait nous revenir. Ce n'est pas le débat, mais il est important que vous sachiez dans quel contexte vous êtes.

Vous êtes dans un contexte où nous voyons arriver par tonnes, peut-être par la Seine demain à grand gabarit, les produits de la déconstruction et cela va encore s'accélérer avec le Grand Paris, les matières inertes de la déconstruction de l'agglomération parisienne que l'on vient joyeusement stocker chez nous, ce qui d'ailleurs transforme le Plateau de la Brie en bientôt les montagnes de la Brie puisque l'on stocke des déchets multiples. Donc nous sommes cette variable d'ajustement qui fait que l'on pousse chez nous ce que l'on ne peut pas stocker ailleurs. Je pourrais multiplier comme cela les exemples quasiment à l'infini et je suis maire d'une ville qui est traumatisée par le plan prévention des risques d'inondation. L'État, dans sa sagesse, et Monsieur le Sous-Préfet il y a quelques années, nous a imposé un plan qui rend une partie de la ville de Montereau inconstructible et qui vient spolier bien des propriétaires privés qui se retrouvent avec des terrains inconstructibles. Cela au nom de la protection de Paris en cas de crue. On a absorbé, accepté, avalé le plan de prévention des risques d'inondation.

Aujourd'hui, le gigantisme de votre projet, son décalage avec la cohérence environnementale qui est la nôtre, l'absence totale, complète, de compensations pour ceux qui vivent les traumatismes et qui sont les éternels décalés du développement économique me font penser quand même que nous sommes sur une aberration et sur un monstre issu de cerveaux techniques, sans doute très intéressant dans sa modélisation, mais, me semble-t-il, bien inutile pour notre secteur et bien traumatisant pour notre secteur.

Pardon d'être un peu brutal, mais je voudrais vraiment vous faire partager ce que je crois être l'opinion des habitants de ce secteur qui en ont un peu assez d'être toujours ceux qui jouent la solidarité et qui n'ont jamais en échange aucune infrastructure, aucun équipement, aucun moyen, aucun emploi, qui regardent passer les trains – les TGV, j'entends, parce que les autres, on ne les voit pas passer – et qui sont toujours appelés, y compris à financer, puisque si j'ai bien compris, nous serons aussi appelés à financer ces équipements.

Quelles sont les compensations ? Quels sont les scénarios alternatifs ? Qui a inventé ce projet pharaonique ? Comment peut-on faire pour l'éviter et économiser les sommes d'argent que l'on n'a pas aujourd'hui ?

Patrick LEGRAND : Merci.

Jean-Baptiste MAILLARD : Merci, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, vous avez reconnu l'intérêt économique du projet, mais vous avez dit que vous étiez dubitatif sur la capacité à faire de Voies Navigables de France.

Vous savez certainement qu'il y a actuellement un projet de loi à l'examen du parlement qui vient d'être adopté par le Sénat en deuxième lecture, en termes identiques à ceux de l'Assemblée nationale, donc c'est une loi qui va bientôt sortir et qui vise précisément à renforcer les moyens à la fois humains et financiers de Voies Navigables de France.

Voies Navigables de France qui est un établissement public de l'État fait avec les moyens dont il dispose. On a cité le kilométrage de voies navigables sur le bassin de la Seine, qui est de

2 400, soit deux fois plus de berges. Effectivement, cela fait beaucoup de linéaires à entretenir, d'autant que cet entretien n'est pas, de loin, toujours de la compétence de Voies Navigables de France. Voies Navigables de France est compétent que sur la partie en talus, c'est-à-dire jusqu'à la crête de berge, et il y a beaucoup de cas où, par exemple, il y a des voies portées sur les berges avec normalement, si c'est bien formalisé, des conventions de superpositions d'affectation et bien souvent c'est le trafic routier qui assure la voie qui a un impact sur la berge. Là, c'est bien la voie portée qui peut avoir cet impact.

Il demeure que c'est pour VNF un sujet d'importance très grande et ce sont souvent des sujets un peu conflictuels comme vous l'avez dit avec les collectivités locales, les communes, je suis bien obligé de le reconnaître. Ce que l'on peut dire, c'est que sur le projet Bray-Nogent, on a bien conscience que c'est un point sensible de l'état des berges elles-mêmes, mais leur insertion écologique, et donc on veillera à prêter une attention toute particulière à la fois au mode de conception des berges qui seront rescindées, donc qui seront modifiées et à l'entretien d'ensemble de cette section.

Voilà ce que je voulais dire sur vos propos.

Patrick LEGRAND : Je ne sens pas vraiment que cela vous rassure ! Non seulement c'est dit, mais au fond, quand je vous écoute, c'est là que je souffre, parce qu'au fond j'ai envie de vous dire : d'abord, posez la question au public, c'est une façon de trouver des solutions ensemble, de se dire que l'on peut se retrouver, discuter, négocier, réorganiser les choses, etc. Reconfigurer, au fond, le problème.

Régis THÉPOT : Je voudrais tout d'abord excuser l'absence du Président Pascal Popelin qui aurait certainement essayé de pouvoir répondre à Monsieur le Député Jégo.

Nous sommes bien entendu très attentifs à toutes vos interventions. J'ai ici sous les yeux votre intervention devant le Comité de Bassin du mois de septembre, et je crois que vous aviez convenu d'ailleurs avec le Président Popelin que vous interviendriez pendant le débat public et c'est ce que vous avez fait, donc. On vous en remercie puisque l'on a eu communication ce matin du cahier d'acteurs n° 7 qui est votre prise de position en tant que Président de la communauté de commune des deux fleuves par rapport au projet d'aménagement de la Basse Seine, ce qui nous a permis, d'ailleurs, de préparer éventuellement une des premières réponses que bien entendu on pourra vous confirmer par la suite ou confirmer dans le cadre du débat public, sachant qu'il y a un verbatim précis de tout ce qui se dira.

On retrouve effectivement dans ce cahier d'acteurs la plupart de vos interrogations – pas toutes d'ailleurs, il y en a éventuellement quelques-unes que je pourrais relever par la suite – notamment sur la question de l'investissement lourd pour des résultats incertains et des financements inexistant, donc vous posez la question du financement du projet qui était aussi soulignée auprès de VNF. Je suis intervenu tout à l'heure, et je le redis : à ce stade, on est bien sur une étude d'opportunité des projets, donc le débat public doit le confirmer ou l'infirmer. L'institution prendra clairement position sur les suites données à ce débat public d'ici l'été, et la question du financement devra être clarifiée lors de la prise de position de l'institution.

Ce que je peux confirmer à ce stade et redire, c'est que pour nous, clairement, le débat public présente un intérêt majeur qui consiste à savoir si ce projet de la Bassée sera ou non une priorité nationale dans le cadre de la prochaine génération du Plan Seine et dans le cadre de la première génération de programme de mesures du plan de gestion des inondations sur le territoire risque inondation que sera la région Ile-de-France. On devrait avoir ce programme de mesure de plan de gestion en 2015. On a donc une double échéance : 2014 et 2015.

Sur la question du financement, le dossier du maître d'ouvrage est, il nous semble, le plus précis possible à ce stade. Je ne peux aussi que confirmer ce qui est écrit dans le dossier à l'heure actuelle, page 72, tant sur le financement de l'investissement que sur le financement du fonctionnement.

Sur le financement de l'investissement, en fait, on s'est contenté d'indiquer dans le dossier la prise de position officielle de Monsieur le Préfet de Région, préfet de Bassin, qui avait été sollicité par le Président Popelin, en indiquant que l'on pouvait raisonnablement escompter sur le financement futur de ce projet, pouvoir mobiliser des clés de financement comparables, bien entendu à concerner pendant les années qui précéderaient l'enquête publique du projet, avec un financement de l'État, un financement de l'Europe, un financement des collectivités concernées, un financement de l'Agence de l'eau pour le volet environnemental et un financement, pourquoi pas, on le verra dans nos prochaines réunions de débat public, éventuellement des exploitants de réseaux qui auraient intérêt à ce qu'il y ait une réduction du risque à l'aval de l'ouvrage.

Pour répondre aussi à votre interrogation – mais je pense que Jean-Louis Rizzoli pourra, s'il le veut bien, nous préciser un peu l'origine technique de ce projet –, il faut savoir que ce projet ne part pas de rien puisqu'à l'heure actuelle il s'appuie sur la génération du Plan Seine et notamment fait l'objet d'une convention-cadre qui est signée avec l'État, l'Agence de l'eau, et la région Ile-de-France qui conduit en fait à ce débat public. Donc les études correspondant à ce qui vous est présenté aujourd'hui ont été financées dans ce cadre, et on peut d'ailleurs signaler que dans la génération précédente, donc toujours en partenariat avec l'État et la région, sur la période 2000/2006, il y a eu des études préalables qui ont été conduites à ce titre.

Ce projet s'appuie sur des exemples existants. Il est un peu à la limite, et quand vous parlez de monstre technique – ce sont vos propos –, effectivement on est un peu à la limite supérieure de ce que l'on appelle un ouvrage de ralentissement dynamique. Ce sont des ouvrages que nous avons à l'heure actuelle, notamment au niveau national, tant sur le bassin de l'Oise que sur le bassin de la Meuse. Nous avons également une aspiration technique forte dans ce projet qui résulte de ce qui a été conduit d'ailleurs par Voies navigables de France le long du Rhin et par nos amis allemands, notamment ce que l'on appelle « des polders », et en particulier ce projet s'inspire directement du polder d'Erstein, qui est un polder situé le long du Rhin avec exactement le même type de fonction, avec aussi la même volonté de s'inscrire totalement dans une perspective de développement durable, ce qui est aussi, je crois, votre volonté sur ce territoire.

Sur la deuxième question qui est une question très importante et que vous soulevez à tout à fait juste titre, le dossier du maître d'ouvrage précise les modalités envisagées pour le financement du fonctionnement de l'ouvrage et donc là aussi – mais c'est bien sûr à mettre au point, à concerner et à débattre si le projet devait aboutir – on s'inspire de quelque chose qui existe qui est le mode de financement d'un ouvrage existant, porté par l'EPTB Oise qui vise à répartir la dépense de fonctionnement auprès des collectivités qui ont directement intérêt à l'aval, avec des critères qui restent à définir, donc à construire, à co-construire en fonction de l'acceptation sociale, économique, de l'acceptation aussi politique. On peut imaginer, cela s'est fait sur le bassin de la Loire dont je suis issu, des critères reliés à la richesse fiscale. On peut aussi imaginer des critères techniques. C'est aussi une interrogation qui a été soulevée et qui peut être liée aux enjeux que l'on souhaite protéger ou que l'on pourra protéger, que l'on peut estimer avec des volumes d'eau, que l'on peut estimer avec des centimètres puisque le centimètre est très important en termes de protection, des centimètres d'abaissement en ligne d'eau. On peut aussi imaginer avoir des linéaires protégés ou des surfaces protégées. Tout reste à construire.

Un point important – et sans être trop long, mais il y avait énormément de questions, et j’essaie de répondre simplement au cahier d’acteurs, et bien sûr on vous confirmera tous ces éléments-là – la question du PPRI. Là, ce n’est pas de la responsabilité du maître d’ouvrage, le plan de prévention de risque inondation est une prérogative de l’État. Votre question est aussi une question légitime : si l’on avait un projet de protection en amont, pourrait-on éventuellement revoir certaines dispositions du PPRI qui sont arrêtées par l’État, après enquête locale ? C’est une question qu’il faudra répercuter sur les représentants de l’État. Je dirais que la doctrine actuelle de l’État est qu’il ne faut pas tenir compte éventuellement d’ouvrages de protection. Votre demande est une demande que l’on retrouve notamment à l’aval des lacs réservoirs que nous exploitons à l’heure actuelle puisque l’État considère que l’on peut toujours éventuellement avoir un risque de dysfonctionnement de l’ouvrage et donc il convient de rester sécuritaire par rapport à ces dispositifs.

Pour ne pas être trop long sur les scénarios, c’est vrai que le dossier du maître d’ouvrage est relativement succinct sur ces questions, même s’il les explicite page 16 du document. On est, bien entendu, à votre disposition ou celle de vos services pour vous présenter en détail les nombreuses études qui ont été réalisées pendant une dizaine d’années avant d’arriver à ce projet avec – cela a été dit rapidement tout à l’heure – à la fois des examens de possibilités de réaliser des ouvrages de ralentissement dynamique de plus petites tailles sur le bassin de l’Yonne ou également la possibilité de réaliser des retenues pleines ou des retenues mixtes, dont des barrages, sur le bassin de l’Yonne.

Amélie ASTRUC : Je veux compléter sur les scénarios alternatifs. Vous avez posé la question : pourquoi ne pas réaménager les Grands Lacs ou les étendre ?

En fait, la réponse est ce que l’on avait présenté dans la présentation à savoir que le risque majeur d’inondation en région Ile-de-France est souvent dans la majorité des cas provoqué par la pointe de crue de l’Yonne. Cela a été le cas pour janvier 1910, cela a été le cas plus récemment pour la crue de 1982. On voit vraiment que le déficit de protection – parce qu’en 1982, d’autres ouvrages étaient déjà construits – se situe sur cet affluent. Voilà pourquoi on n’envisage pas de créer des ouvrages sur la Seine, sur l’Aube ou encore sur la Marne. Finalement, en se basant sur le bassin de l’Yonne, ce sont ces scénarios qui ont été présentés, soit un ensemble de barrages de grande hauteur. Vous connaissez peut-être le lac de Crescent, monsieur parlait du lac des Settons tout à l’heure, il y avait un projet d’étendre ce lac de Crescent et de créer d’autres ouvrages, mais cela aurait aussi généré des contraintes d’emprises, des contraintes environnementales, des contraintes foncières ; des ouvrages de grande hauteur qui provoquent des gels des terrains situés en amont et d’autres contraintes de ce même type. Donc, ce projet a été abandonné pour ce type de raison, et un autre programme a été le programme d’aménagement de 60 à 80 sites de ralentissement dynamique, mais qui ont démontré une efficacité faible pour les crues de périodes de retour supérieures à 30 ans, donc pour les crues de période de retour finalement générant des dommages importants en région Ile-de-France. Voilà pourquoi on n’a pas retenu ce scénario.

Il y a des études disponibles sur le site internet du débat, notamment sur le programme de 60 à 80 sites de ralentissement dynamique. On peut évidemment mettre d’autres études à disposition.

Régis THÉPOT : Il y a une dernière réponse qui est, je crois, extrêmement importante par rapport à la question posée par Monsieur le Député-maire qui est la question de l’accompagnement de projets locaux, de projets de territoires, puisque c’est une question que vous avez posée devant le Comité de Bassin et que vous avez indiquée à nouveau dans votre cahier d’acteurs.

Il est vrai qu'à l'heure actuelle dans le plan de financement de cette opération il n'est pas prévu de mesures d'accompagnement financier de projets portés par les acteurs locaux, ce qui rejoint, je crois, un peu l'objet de la réunion de ce soir. Sans pouvoir s'engager ni au nom du président, ni au nom du Conseil d'administration, ni au nom des financeurs qui seront derrière cette opération, donc ceux que j'ai cités tout à l'heure, il est clair qu'à un moment donné, si le projet devait se poursuivre et aller jusqu'à l'enquête publique, il faudra qu'il y ait une négociation préalable avec les acteurs locaux visant à définir des mesures d'accompagnement de ce projet. Avec la seule réserve qui était déjà indiquée par le Président Popelin et que l'on a redite à quelques reprises : on ne pourrait s'engager à accompagner ce type de projet porté, je dis bien porté, par les acteurs locaux que s'il s'inscrivait dans le champ de compétence de l'institution. C'est-à-dire, en clair, qu'il faut que l'on reste dans des projets de développement durable de territoires, des projets à caractère écologique, à caractère environnemental, ce qui est d'ailleurs bien ce que vous avez indiqué tout à l'heure comme étant une des priorités de votre collectivité.

Avec cette seule réserve, je crois que l'on pourra travailler ensemble à l'avenir, si le projet prospérait, sachant que tout cela est verbatimé, pour vous donner une référence qui vaut ce qu'elle vaut, on a vérifié pour cette réunion : sur le dernier projet qui a été réalisé par l'institution, donc le lac réservoir Aube, il y a 6 % du coût du projet qui ont été consacrés à ce type de disposition. Il est clair qu'à l'heure actuelle, ces 6 % ne sont pas dans le montant prévisionnel de l'opération. Cette construction et ce financement éventuel de mesures d'accompagnement restent à définir à ce stade.

Patrick LEGRAND : Merci. J'imagine que cela ne vous satisfait pas totalement. Voulez-vous reprendre le micro ? J'imagine aussi qu'il y avait des questions auxquelles vous n'attendiez pas de réponse dans ce type d'assemblée, par exemple, la solidarité sans renvoi d'ascenseur. Ce n'est pas vraiment ici que l'on peut en discuter, en débattre.

Yves JÉGO : Non, mais je pense qu'il est important d'expliquer le contexte sur cette affaire. Je n'ai pas eu de réponse sur le fait générateur, c'est donc l'établissement public qui s'est autosaisi, ce n'est pas une commande de l'État, ce n'est pas une commande de la région, c'est l'établissement public qui s'est autosaisi.

Ensuite, sur les scénarii éliminés, c'est l'établissement public qui a décidé de dire, ceux-là, on ne les retient pas et on les retient. Je ne mets pas en cause votre bonne foi, mais il faut le dire : c'est aujourd'hui un projet issu d'un établissement public qui n'est une commande ni de l'État ni d'aucune collectivité, à ma connaissance, qui fait l'objet d'un débat public et je m'en réjouis, mais qui n'est qu'un projet d'un établissement public autosaisi, autodéterminé et qui a choisi le propre scénario qu'il estimait être le meilleur. C'est sans doute fondé sur plein d'éléments que je n'ai pas capacité à contester, mais vous avouerez quand même que pour une telle mobilisation de moyens et un tel traumatisme sur le sud de notre département, on aurait pu attendre que le partage de la décision soit un partage un peu plus consensuel et un peu moins centré sur l'établissement public dont c'est la tâche. Je ne dis pas que vous êtes hors de vos compétences sur ce sujet-là.

Vous nous expliquez que les compensations ne sont pas prévues alors qu'elles étaient prévues par ailleurs dans d'autres secteurs. Aujourd'hui, nous réclamons évidemment ces compensations, et nous les réclamons – pardon de le dire – pas seulement sur les critères qui sont les vôtres, mais sur les critères qui sont ceux des habitants de ce secteur, pour répondre aux besoins des habitants de ce secteur qui vont voir leur paysage déformé, il ne faut quand même pas l'oublier, qui vont voir pour ce qui est du monde agricole sa capacité diminuer. Là aussi, j'ai une question qui m'est revenue en vous écoutant : si j'ai bien compris, chaque année il faudra inonder les casiers pour être sûr que les systèmes fonctionnent. En tout cas,

c'est ce qui nous a été dit au Comité de Bassin. Si c'est quelque chose qui a évolué, je m'en réjouis, parce que l'idée de dire que l'on va maintenir une utilisation agricole de surface, si chaque année cela doit être inondé, à part des rizières, je ne vois pas bien comment on peut imaginer des productions. En tout cas, moi, c'est ce que j'avais cru comprendre. Si ce n'est pas le cas, au temps pour moi, sur ce sujet-là.

Je vous redis, je ne suis pas convaincu même si je ne demande qu'à prendre connaissance plus en détail de vos études, et pour notre secteur, cela ne me semble pas acceptable. Cela ne me semble pas acceptable en l'état, ni financièrement, ni écologiquement, ni économiquement.

La solidarité avec l'Ile-de-France, la géographie est la géographie, et il faut bien qu'elle joue en fonction de ces phénomènes-là, mais aujourd'hui les armes ne sont pas égales. Ceux qui décident et qui en bénéficient ne sont pas ceux qui subissent les conséquences. Et ceux qui subissent les conséquences, c'est-à-dire nous, on aimerait être un peu plus associé, un peu plus autour de la table, un peu plus dans les décisions des faits générateurs et un peu moins dans les faits accomplis.

Voilà ce message très politique que je voulais porter devant vous sur ce sujet, et je considère qu'en l'état ce projet n'est pas acceptable.

Patrick LEGRAND : Merci. Qui a commandé ? Vous avez l'impression que c'est le mot de l'histoire ? Monsieur le Député-maire, depuis que je vous fréquente sur ces affaires-là, je ne suis pas un spécialiste des crues, je me dis qu'un bon débat public sur la gestion des crues et des inondations sur la région Ile-de-France ce serait presque urgent parce que l'on voit qu'il y a des problèmes techniques, on voit qu'il y a des problèmes de gouvernance, on voit qu'il y a des problèmes d'options. Je serais assez partisan qu'à un moment ou à un autre quelqu'un décide, un ministre par exemple, de saisir la Commission Nationale sur une question comme celle-là, depuis l'incrédulité des populations jusqu'aux options de gouvernance et aux techniques même de gestion de tous ces dispositifs.

Monsieur Rizzoli, vous avez un petit point d'histoire à nous faire, sans doute.

Jean-Louis RIZZOLI, Directeur général adjoint de l'EPTB Seine Grands Lacs : Juste un petit point. Notre institution a eu une commande du Préfet Vauchel suite à la crue de 82. Cette crue de 82 a mis en avant l'importance des crues de l'Yonne, ce que l'on savait déjà, mais surtout qui a failli à quelques centimètres près – d'où l'importance des centimètres gagnés – de la ligne C du RER où, si elle avait été inondée en 82, on ne sait même pas si on l'aurait construit au même endroit puisque l'on aurait démoli tout le réseau.

Donc, dès 1982, 1983, on a lancé des études, mais quand on lance une étude, on a un Comité de pilotage où l'on met tout le monde autour de la table. J'en vois ici qui rient parce qu'il y en a pas mal qui étaient dans ces comités de pilotage : il y a l'Agence de l'eau, il y a l'État, il y a la région et tous ceux qui sont concernés par ces études. On a donc étudié dans les années 80 à 95 les barrages de l'Yonne, et en fait ces barrages, alors que dans les années 90 les sciences environnementales paraissent prendre de l'ampleur, on a vu que faire des barrages sur une rivière n'était pas ce qu'il y avait de mieux.

Il y avait aussi un nouveau concept de ralentissement dynamique qui intervenait. On a dit tout à l'heure que sur l'Oise il y en a et aussi sur le Rhin, Erstein et compagnie. Vous voyez l'Yonne et la Seine confluent à Montereau : la nature a été très bien faite, la crue de l'Yonne passait en général souvent avant celle de la Seine, mais les aménagements qui ont été faits sur la Seine, donc nos lacs et les aménagements de canalisation, ont fait que cela accélérerait les crues, donc on augmentait la probabilité de la concomitance des crues à la confluence

Seine-Yonne. Donc, ce que l'on avait mis en évidence c'est qu'il ne fallait pas faire tout de suite des aménagements sur l'Yonne qui ralentissent, parce que l'on accélère d'un côté et on ralentit de l'autre, la concomitance était sûre d'être assurée. C'est pour cela qu'en priorité il fallait agir sur la Seine pour compenser l'accélération que l'on avait eue.

Yves JÉGO : Excusez-moi de reprendre la parole, mais c'est contradictoire avec ce que Madame Astruc a dit à l'instant. Elle a expliqué que ce n'était pas sur la Seine qu'il fallait agir. Madame Astruc nous a dit à l'instant, quand j'évoquais éventuellement des montées de la capacité des lacs réservoirs sur la Seine que ce n'était pas sur ce levier-là qu'il fallait agir. J'avais compris de ce que vous venez d'expliquer qu'il faut bloquer la crue de la Seine en attendant que celle de l'Yonne passe pour libérer ensuite l'eau de la Seine. Est-il nécessaire de la bloquer à ce niveau-là ou ne peut-on pas la bloquer plus en amont ? C'est la question et j'ai été surpris de l'ampleur quand vous m'avez dit que cela ne peut pas jouer sur les lacs sur la Seine.

Amélie ASTRUC : Les lacs réservoirs que l'on a sur la Seine sont situés bien plus en amont. Leur action a un temps de propagation qui est plus long. Là, en se situant à l'amont immédiat de la confluence entre les deux rivières on peut agir au moment optimum, au moment du passage du pic de crue de l'Yonne. On vient ralentir les eaux de la Seine en les prélevant, comme ce qui était expliqué dans la présentation tout à l'heure, on ralentit le débit de la Seine, on intervient à l'amont immédiat et on a une action optimale de cette manière.

Régis THEPOT : En fait, ce choix a été corroboré par les grosses études sur les enjeux socioéconomiques des crues en région Ile-de-France que l'on a faites des années 90 à 98. Bien sûr, là-dedans, il y a des modélisations économiques, des modélisations hydrauliques. On peut dire ce que l'on veut, mais c'est quand même une première étude qui a été faite au niveau national et qui fait encore référence. Cette étude a montré l'intérêt économique de cet ouvrage de La Bassée dite aval. C'est pour cela que collectivement on était à peu près en phase avec les principaux acteurs du bassin qui participaient à toutes ces crues, et donc, une fois que l'on avait décidé – nous, mais aussi les autres – que ce projet était intéressant, c'est là où on l'a inscrit dans le contrat de plan État/Région, donc État, Région, Agence de l'eau et que l'on a fait ces études locales de concertation en venant sur le territoire expliquer que l'on pensait qu'il y avait une opportunité géographique dans ce secteur pour faire un projet hydraulique qui nous intéressait. On ne sait pas si c'est faisable (pour répondre aux questions, c'est les fuites, etc.), mais on vous propose de faire pendant trois, quatre ans une étude de concertation poussée pour faire un projet commun où, nous, on étudierait le projet hydraulique, mais où vous, vous pourriez regarder un petit peu ce que vous pourriez, à partir de ce projet, faire pour votre développement local et aussi voir tous les aspects environnementaux qui sont le deuxième objectif de ce projet. Pendant quatre ans il y a eu des concertations pour aboutir à un projet faisable qui est le projet que l'on met pour l'instant en débat et qui peut encore évoluer bien sûr puisque l'on va avoir des questions qui viennent d'un plus grand territoire.

Patrick LEGRAND : Merci. On va peut-être s'arrêter là. Je crois que l'on a poussé le plus loin possible. C'est à vous, Monsieur.

Marius DORIDOT, Montereau : J'interviens à titre personnel. Je voudrais intervenir sur le problème des inondations sur le projet Crue Seine Bassée.

Effectivement, je suis tout à fait d'accord que les risques d'inondation existent, qu'il s'agit même du risque majeur au point de vue catastrophe naturelle pour la région Ile-de-France, que ce risque est d'autant plus accentué que depuis plusieurs décennies on a construit, aménagé et modifié l'occupation au sol des zones inondables de telle sorte que maintenant la

catastrophe liée à une inondation type 1910 serait bien plus pénalisante que ce qu'elle était à l'époque, et donc, quand on regarde, il y a un décalage entre la crue de l'Yonne et la crue de la Seine. Ce décalage est lié à des conditions topographiques et hydrodynamiques d'écoulements, mais je me demande si le projet Crue Seine Bassée tel qu'il se présente actuellement n'est pas un projet lié à la mise au grand gabarit de la Seine, puisque la mise au grand gabarit de la Seine est un accélérateur de crue. Cet accélérateur de crue fait que la pointe de la crue de l'Yonne et la pointe de la crue de la Seine, à la confluence, à Montereau, seraient susceptibles de se rejoindre. Il faut donc agir sur l'hydrodynamique pour éviter que ces deux pointes se rejoignent.

Il y a plusieurs moyens. D'abord, je ferai une remarque : quand on regarde depuis plusieurs décennies ce qui est réalisé en zone rurale parfois où tout ce qui est retardateur de crue – je pense aux bosquets, aux petits bois, aux levées de terre, aux chemins de terre – qui sont en partie supprimés, voilà, là, des accélérateurs de crue. Quand je passe en zone urbaine et que je vois les opérations en infrastructures souterraines, sous-sol, qui sont réalisées, il y a là un effet barrage à l'écoulement, et cet effet barrage est particulièrement important à Montereau où l'on se trouve dans une zone de confluence de deux rivières avec un rétrécissement important du lit majeur de la rivière des deux cours d'eau.

À mon avis, il faut agir absolument sur des retardateurs de crue pour pouvoir moduler, et je pense qu'il y a des possibilités, car ce qui nous intéresse c'est la protection de l'existant, ce n'est pas le problème du trafic des bateaux sur la Seine. Dans la protection de l'existant, il y a d'autres solutions que celles qui sont envisagées. Je pense que l'on abandonne un peu trop rapidement les potentialités de retardateurs possibles sur l'Yonne.

Régis THÉPOT : Je crois que sur ce que vous avez dit, on ne peut qu'être complètement en phase, notamment sur le constat du risque considérable et le risque existant pour lequel il faudra avoir des actions à la fois structurelles, hydrauliques, et des actions non structurelles, cela a été évoqué tout à l'heure, dans des actions notamment de sensibilisation de la population et de réduction de la vulnérabilité.

Ce que l'on dit bien aussi dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est que le projet La Bassée n'est pas la seule solution. Ce n'est pas d'un coup de baguette magique qu'avec La Bassée on règle tous les problèmes. Le projet de La Bassée s'inscrit dans un plan global qui porte à la fois sur des actions sur les territoires à risques et qui peut aussi porter, vous avez raison, sur des mesures sur les territoires en amont qui viseraient à essayer de ralentir l'eau le plus possible. C'est bien toute la politique qui a été lancée par le gouvernement depuis 1994. La difficulté, après, est d'agir sur le territoire, parce qu'en fait il faut avoir des maîtres d'ouvrage, donc des acteurs, avec toute la concertation locale qui est nécessaire. Tout cela s'inscrit sur des durées en général assez longues. Le fait de dire que ce type de mesure est complémentaire de projets structurants au point de vue hydraulique, on ne peut qu'être d'accord.

Patrick LEGRAND : Avez-vous des compléments à apporter ?

Amélie ASTRUC : Peut-être sur le grand gabarit et les aménagements divers réalisés sur le bassin de la Seine. On parle du grand gabarit et il y a effectivement la réalisation de nos ouvrages, lacs réservoirs Seine et lacs réservoirs Aube qui ont finalement progressivement supprimé tout ou partie de la capacité de stockage des crues naturelles dans La Bassée.

Il faut savoir qu'en 1910, dans cette zone de La Bassée aval située entre Bray-sur-Seine et Marolles, là où serait situé notre projet, il y a eu 37 millions de mètres cubes d'eau qui ont été stockés lors de cette crue. Notre projet d'aménagement de La Bassée permettrait, outre ces 37 millions de mètres cubes d'eau, de restaurer une capacité supplémentaire de stockage de

50 % en plus puisque l'on arriverait à 55 millions de mètres cubes. Cela aurait une capacité plus importante de rétention des crues, et par rapport au projet actuel de Voies Navigables de France de mise à grand gabarit de la liaison fluviale qui est présentée aujourd'hui en débat public, VNF pourra sûrement le valider et vous en parler mieux que nous, et assurer la neutralité hydraulique de leur projet. Ce travail a aussi fait l'objet d'un travail conjoint entre nos services pour caractériser l'impact de leur projet aussi bien à Bray-sur-Seine que plus en aval, à Montereau, par exemple, ou encore à Paris, démontrant que l'impact de leur projet est tout à fait négligeable en termes de propagation des crues. Cela, ils pourront vous le préciser mieux que nous.

Jean-Baptiste MAILLARD : Pour répondre directement à la question qui était : le projet en aval ne vient-il pas compenser le projet en amont ? La réponse est non. Les deux projets sont bien indépendants. Comme on l'a dit à plusieurs reprises, le projet de mise à grand gabarit entre Bray et Nogent a une obligation de neutralité hydraulique, donc, en aval, et l'aval est le point d'entrée dans le projet de Seine Grands Lacs, mais également le long des aménagements qui vont être effectués.

Cette neutralité hydraulique se mesure à la fois en hauteur d'eau, en variation de hauteur d'eau, mais également au cours du temps. C'est-à-dire qu'effectivement, il ne faut pas accélérer la propagation des crues et cela se fera en maintenant inondables les zones actuellement inondables. Il n'y aura pas de variation des zones actuellement inondables, donc qui permettent de ralentir les crues par le stockage qu'elles permettent du fait des aménagements qui sont envisagés. On peut peut-être apporter des compléments sur la modélisation hydraulique, et comme le Président Legrand l'a dit, ce point a fait l'objet de nombreuses questions au cours des réunions précédentes et doit faire l'objet d'études plus spécifiques et de présentation du modèle.

Benjamin AIRAUD : C'est vrai que c'est un point qui est revenu souvent, la neutralité hydraulique entre les deux projets. Monsieur Maillard vous l'a rappelé, on est vraiment dans deux projets indépendants, l'un n'est pas la compensation de l'autre. Les résultats présentés par Seine Grands Lacs restent valables si le projet de mise à grand gabarit se fait ou ne se fait pas.

On a, au cours des études, réalisé un modèle hydraulique, donc on a modélisé l'ensemble du secteur concerné par notre projet. On a testé différents types de crues, et on a pu voir en aval immédiat de notre projet les résultats en termes d'évacuation des crues sur le périmètre, donc aussi bien en réalisation en hauteur d'eau, soit en temporalité, voir si la crue était avancée de quelques heures et ce genre de choses.

Pour bien aller plus loin sur la question, on a mené une étude conjointe avec Seine Grands Lacs justement sur cette question de neutralité. Les résultats qui ont été fournis par un bureau d'études mandaté par Seine Grands Lacs sont que le projet est neutre vis-à-vis du leur et également vis-à-vis de l'écoulement des crues, si leur projet ne se réalisait pas. C'est un des sujets qui sera mis à l'ordre du jour de l'expertise hydraulique dont le Président Legrand a parlé tout à l'heure, et c'est un des points principaux qui sera notamment expertisé de manière indépendante pour vérifier la véracité des différents propos tenus.

Patrick LEGRAND : Merci. Cela répond à peu près à votre question ? En tout cas, je vous conseille de prévoir de venir aux réunions publiques concernant les modélisations, les modèles, références et applications.

Marius DORIDOT : Cela répond partiellement à la question. J'entendais dire tout à l'heure en parlant des barrages sur la partie amont de l'Yonne, Crescent, Pannecière, Chaumeçon, ces barrages-là, on peut envisager de les surélever pour augmenter la capacité d'écoulement

des eaux. Ce ne serait pas une bonne solution parce que si vous augmentez la capacité d'écoulement, ce sont les eaux de fonte des neiges du Morvan, vous ralentissez le flux hydraulique de l'Yonne et à ce moment-là vous amenez en concomitance les deux crues.

Patrick LEGRAND : Merci.

Anne KERUZORE, Montereau : Je voulais vérifier un point, vous nous avez dit qu'un euro investi rapportait 1,99 €. Si sur 1 € de mes impôts investis, 2 € reviennent aux industries qui emportent des matériaux pour les construire plus loin et qui vont ramener par bateau leur détrit, cela m'ennuie beaucoup, surtout quand vous êtes à Montereau (Montereau en Seine-et-Marne n'est pas très bien placé quant aux revenus par habitant) et c'est donc choquant.

Vous nous avez montré que la quantité transportée par un bateau correspond à tant de camions. Pour un bateau peut-être par jour, combien de routiers seront au chômage ? Certes, il y aura moins de consommation de CO² - c'est important et c'est à la mode – êtes-vous venus en train ou en voiture ?

Patrick LEGRAND : C'est méchant !

Anne KERUZORE : Non.

Patrick LEGRAND : Si, on est parfois dans des obligations.

Anne KERUZORE : On peut ne pas répondre ou répondre qu'il s'agit de covoiturage.

La météo est ce qu'elle est, c'est une science. On connaît des surprises, on peut se retrouver avec du verglas, situation qui n'était pas prévue. L'être humain est faillible. Si j'ai bien compris, il est préférable de pomper l'eau de la Seine, et en cas de crue de l'Yonne, au bout de quatre jours de pompage, l'Yonne passe et la Seine repasse après. Comment prévoir 4 jours à l'avance qu'il y aura une crue pour 20 cm d'eau ? 500 millions : cela me paraît fou.

Patrick LEGRAND : Merci Madame, voici une belle collection de colles bienvenues.

Jean-Baptiste MAILLARD : L'euro en termes de gain socioéconomique par rapport à l'euro investi, simplement par exemple pour le scénario 3, c'est le rapport entre 426 et 214. C'est le rapport entre la valeur créée au plan socioéconomique et le coût d'investissement.

Ensuite vient la question de la répartition de cette valeur créée par le projet. Là aussi, c'est quelque chose qu'il faut étudier plus en détail dans les phases ultérieures. Pour le moment, conventionnellement, il a été admis pour répondre à la question : qui conserve la création de valeur due au projet ? Cela se répartit sur toute la chaîne de transport entre le transporteur, le chargeur et les consommateurs des produits transportés ? Cette baisse du coût de transport, car c'est la principale valeur procurée par le projet, ensuite il faut étudier finement comment elle se répartit sur toute la chaîne de transport. C'est quelque chose qui a été fait schématiquement, mais qui doit encore être affiné.

De façon générale, cette baisse des coûts de transport a un impact en termes de compétitivité du mode fluvial, ce qui est recherché pour le report modal, mais également pour le tissu économique de la zone considérée et du territoire. Plus les coûts de transport sont faibles plus les prix des marchandises sont également faibles. La baisse des coûts de transport a un impact économique positif.

Patrick LEGRAND : Le raisonnement est automatiquement séquentiel.

Anne KERUZORE : Je ne verrais que passer les bateaux.

Jean-Baptiste MAILLARD : Contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure où vous voyez passer des TGV, les péniches s'arrêtent. Il y a des ports à Montereau, à Bray, à Nogent, et il y a donc bien un effet induit sur l'économie du territoire. Il y a un gain en termes de moindre congestion. Vous demandiez comment j'étais venu, je suis venu en voiture effectivement et j'ai été soumis à la congestion, d'où mon retard.

Patrick LEGRAND : Vous êtes tout excusé !

Benjamin AIRAUD : Je vais compléter sur le bénéfice pour la société. On ne le cache pas, le principal bénéfice du projet est deux euros de bénéfice par rapport à l'euro investi, pour la filière transport, les différentes entreprises qui vont charger des produits sur les péniches, les affréteurs de bateaux et les mariniers. On peut évaluer en fonction des scénarios, entre 65 et 80 % des bénéfices. Il ne faut pas oublier les externalités du projet, c'est-à-dire les gains sur l'environnement, on a parlé notamment d'économie de CO². Le fait de limiter le nombre de trajets de poids lourds a un impact sur le rejet de CO² et sur la diminution de l'accidentologie, une diminution des nuisances aux riverains. De nombreuses personnes sont dans des zones concernées par les nuisances sonores liées au trafic routier.

Enfin, vous avez également une diminution de l'usure des routes. L'entretien des routes est un des postes importants des différentes collectivités et de l'Etat. Les deux euros de bénéfice englobent tout cela, à la fois le bénéfice pour les acteurs économiques, les transporteurs, les chargeurs et également les externalités, tous ces coûts externes qui sont évités grâce au projet.

On évite entre 20 et 27 000 trajets de camions. Effectivement, cela permet une diminution mais il ne me semble pas que cela aura un impact sur l'ensemble du modèle économique de la structuration de la filière poids-lourds.

En quelque sorte, le projet n'a pas vocation à diminuer le nombre d'emplois dans la filière du transport routier. Il faut également penser au besoin d'approvisionnement des différents quais et ports situés sur ce secteur. Hélas, hormis le transport routier, on ne pourra pas faire autrement.

Patrick LEGRAND : Merci, vous avez quelques réponses.

Amélie ASTRUC : Pour le modèle de prévision des crues, je sais que l'homme est faillible et c'est valable pour n'importe quelle situation. Effectivement, l'efficacité de l'ouvrage repose sur la faisabilité d'un modèle de prévision des crues à 4 jours. C'est le principe de fonctionnement de l'ouvrage, consistant à utiliser des données pluviométriques observées et des données pluviométriques prévues, sur les bassins amont et sur toute la zone située en amont de la zone de Montereau-Fault-Yonne, et d'utiliser des données d'hydrométriques, c'est-à-dire de hauteur et de débit en différentes stations du bassin. On développerait un modèle, les prémices de ce modèle ont déjà été développés dans le cadre de nos analyses, c'est ce que l'on appelle des modèles de propagation de débit. La pluie tombe sur le sol, elle se transforme en débit, en s'infiltrant et en ruisselant, et ensuite le débit se propage d'amont en aval, et finit par donner une certaine valeur à Montereau.

Ce type de modèles qui serait développé s'appuie des modèles existants. Par exemple, les services de prévisions des crues permettant de gérer et de donner des informations en période de crues, via un site Internet notamment, développent ce type de prévisions. Ce sont des choses qui existent. On a aussi testé, l'homme étant faillible, les mesures étant faillibles, des gestions en mode dégradé, si par exemple on n'avait pas de données pluie suffisamment précises ou des données de débit manquantes, notre système continuerait-il à être robuste ? Nos analyses ont montré que le système continue à être robuste.

Pour répondre à votre seconde question sur l'abaissement des 20 cm, même si cela peut ne pas sembler beaucoup, cela représenterait en termes de gain par rapport aux dommages socioéconomiques, pour une crue type 1910, de 1,5 milliard d'euros. Avec un mur de quai, une protection locale, un parapet le long de la rivière, si vous êtes en dessous de ce seuil, vous n'avez aucun dommage ou alors ce sont des dommages liés à la propagation de la nappe souterraine, des dommages aux réseaux. Par contre, dès que vous dépassez ce seuil, les dommages deviennent considérables. A partir du moment où vous dépassez ce seuil, vous créez des inondations de surface, vous venez noyer des habitations, des activités économiques, des équipements publics, et cela génère des dommages considérables. Quand on parle de l'effet de seuil du projet d'aménagement de La Bassée, c'est pour des crues importantes, on parlait tout à l'heure de la crue de 1955 avec les risques pour le RER C, où vous passez d'un risque réel et d'un dommage réel à passer en dessous du seuil et plus de dommages de surface. 20 cm, c'est peu mais cela génère des gains considérables.

Patrick LEGRAND : Merci, cela répond-il à peu près à vos questions ?

Jean-Jacques BEGUINE, Saint-Germain-Laval : Trois petites questions annexes, aujourd'hui, les chemins de halage servent de piste de motocross et aux quads, je crains que les pistes prévues pour les VTT et les piétons sur les digues subissent le même sort. Apparemment, c'est une activité qui manque de terrain de jeu.

Toujours concernant les pistes cyclables, la liaison Montereau-La Bassée n'est pas praticable ou alors il faut circuler avec les camions de 35 t qui relient la zone industrielle à l'autoroute A5 à Forges. C'est assez compliqué à moins de rétablir le chemin de halage entre Montereau et Saint-Germain-Laval, mais une rupture dans ce chemin confirme l'impossibilité de l'emprunter. Il serait souhaitable d'avoir une liaison avec Montereau.

On songe beaucoup au lieu de reproduction des brochets, en faisant en sorte qu'il y ait des inondations. Le brochet remonte pendant la période d'inondation, pond et redescend. C'est bien d'avoir pensé à la reproduction du brochet, mais celui-ci doit avoir des lieux de vie. Le brochet est un poisson d'étang ou de grande rivière. Quand il va redescendre dans la rivière et se trouver avec des péniches de 125 m de long et 2 000 tonnes, il risque de manquer d'espace pour vivre en dehors des périodes de fraie.

Pourquoi n'a-t-on pas pensé pour les retenues pour faire des casiers à aménager des digues autour des sablières, nombreuses et vastes, qui pullulent sur notre territoire et qui endommagent le territoire un peu le paysage. Cela aurait permis d'avoir les mêmes surfaces de rétention d'eau, au lieu de travailler sur une zone sensible comme La Bassée (et tout le monde reconnaît qu'elle est sensible), c'est quelque chose qui aurait pu être étudié dans le cadre de ce projet.

Monsieur Naudet parlait de la sensibilisation des habitants dans les zones inondables, il suffit de faire des installations pour que les gens se sentent rassurés, et donc reconstruisent dans des zones qui ne devraient pas l'être. Je voudrais rappeler mon expérience personnelle, j'ai acheté un terrain à Saint-Germain-Laval, j'ai fait construire une maison. Autrefois, ces terrains étaient inondés régulièrement, de l'eau montait dans les prés à cet endroit-là. Depuis les années 70, les terrains n'étaient plus inondables grâce aux grands lacs, et quelques années après ils ont été reclassés inondables après la construction des maisons.

Le point soulevé par Monsieur Naudet est très juste, quand on fait des installations, on rassure tout le monde. On reconstruit dans les zones inondables et après on déclare une nouvelle fois ces zones inondables. Il ne suffit pas de mettre des bornes, ni de savoir où l'eau va monter, mais une fois que l'on y est installé, on n'y échappe plus.

Amélie ASTRUC : Concernant les pistes cyclables et les risques que les quads viennent emprunter les pistes, c'est effectivement quelque chose qu'il faudra prendre compte. On prévoit dans notre projet la réalisation de ces pistes cyclables, mais pas l'entretien et les autorisations d'accès.

Régis THEPOT : Nous avons l'expérience en tant qu'exploitant sur les quatre lacs réservoirs en amont, c'est quelque chose que l'on gère avec des dispositifs appropriés. Vous avez raison, il y a un risque si l'on ne prend pas les bonnes dispositions.

Amélie ASTRUC : Concernant la liaison entre Montereau et La Bassée, nous avons participé à un groupe de travail sur la réalisation de parcours VTT, VTC et équestres, organisés par Seine-et-Marne Tourisme et le pays du Grand Provinois, puisque c'était sur la zone Provinois-Bassée-Montois. Je ne saurais pas vous dire avec exactitude si ce chemin a été pris en compte. Par contre, il doit en être fait mention dans les études liées à ce développement d'itinéraires disponibles sur les sites Internet concernant le pôle écotouristique Provinois-Bassée-Montois.

Concernant l'aménagement de digues autour des sablières, notre projet est très global et couvre une surface de 2 300 ha, dont une grande partie de sablières et de plans d'eau inclus dans cette zone. Les 2 300 ha concernent à la fois des terres pour l'extraction des granulats, des terres déjà exploitées avec des sablières et des plans d'eau de gravières, des terres agricoles, etc. Ces surfaces sont déjà prises en compte dans le projet. On a besoin d'une surface très importante pour venir stocker 55 millions de mètres cubes d'eau.

Sur les zones inondables, malheureusement, je pense que votre commune a été redéclarée « inondable » car les plans de prévention des risques d'inondation ne prennent pas en compte, comme l'expliquait Régis Thépot tout à l'heure, les systèmes de protection existants, à savoir les lacs réservoirs Seine et Aube.

Patrick LEGRAND : N'oubliez pas qu'il y a un verbatim des réunions, les questions sont reprises et vous pouvez les reposer par écrit si vous le souhaitez ; c'est quelque chose qui se construit progressivement. Compte tenu de l'heure qui passe, on va peut-être un peu accélérer.

Camille DABIN, Saint-Mammes : Je suis né à Saint-Mammes et j'ai connu la crue de 55 et de 82. J'ai été maire de Saint-Mammes pendant 25 ans. En 82, à l'issue de cette crue, c'est moi qui ai été l'initiateur de la première grande réunion qui s'est tenue en Préfecture de Seine-et-Marne sur la protection des habitants en cas de crue, où Haroun Tazieff est venu nous en parler. Par nature, j'ai beaucoup travaillé sur ces crues, et je n'ai rien perçu de l'établissement public. Je suis intimement convaincu que sur la vallée de l'Yonne, on ne peut rien faire pour des raisons géomorphologiques, les barrages réservoirs sur la Seine sont placés en amont évidemment, mais l'on ne peut pas intervenir sur l'aval, donc le projet des casiers de La Bassée est une excellente solution. En entendant des gens dire « protégeons ce que l'on a », je dis « commençons par protéger les habitants ». Je suis convaincu que ces casiers de La Bassée sont une excellente solution, quand les gens estiment que ce n'est pas grand-chose 20 cm, au niveau de la Seine ce soir, 20 cm ce n'est pas grand-chose, mais s'il s'agit de 20 cm en haut de la crue de 1910, cela représente des volumes absolument énormes. Je suis tout à fait partisan de ce projet, et ce n'est pas innocent car je connais bien le sujet. Bien entendu, je n'ai pas la compétence des gens qui sont là, mais suffisamment pour apprécier la valeur du projet.

Patrick LEGRAND : Merci, c'était très clair.

Régis THÉPOT : Nous sommes d'accord.

Jean-Christophe SALICETI, Montereau : Je suis fervent partisan du développement du tourisme fluvial. J'aurais une petite question adressée aux représentants de VNF et une remarque adressée aux représentants de Seine Grands Lacs.

Vous avez comme projet de pomper l'eau de la Seine à grand renfort de pompes pour remplir vos bassins, et les représentants de VNF ne me contrediront pas, tout ce qui vient de l'amont va vers l'aval. Ne serait-il pas plus simple d'avoir une rigole d'amenée d'eau venant de l'amont remplissant à la demande les bassins de rétention, et une rigole de sortie pour libérer cette eau afin qu'elle retourne dans le lit naturel du fleuve. Ce qui éviterait des pompes et des problèmes de pompes. Si les pompes sont en panne, les digues ne servent plus à rien.

Nogent-Montereau, c'est 1,80 ou 1,90 m d'enfoncement. Actuellement, des pétroliers circulent sur la petite Seine qui transportent du biocarburant, qui font la navette Nogent jusqu'à Rouen, et qui s'arrêtent à la darse de Montereau afin de transvider un bateau dans le deuxième pour pouvoir partir en grand gabarit depuis Montereau. Je ne pense pas que cela représente un surcoût considérable aux frais de transport, n'est-il pas plus pertinent actuellement de faire la même chose avec les céréales, à savoir que les grands gabarits aux 1,80 m s'arrêtent à Montereau. Il y a une manœuvre de transfert de céréales, et le bateau continue en grand gabarit, il n'y a que 40 ou 50 km de navigation aux 1,80 m. Cela éviterait peut-être des coûts d'entreprise pharaonique. Ce n'est peut-être pas une bonne idée, je ne suis pas marinier, ni de VNF, mais il me semble que pour 40 km par rapport au réseau présenté précédemment, c'est peu, et cela limite les surcoûts.

Vous disiez également que le grand gabarit permet le développement du tourisme fluvial, c'est aussi un point qui m'interpelle, le tourisme fluvial est très important sur l'Yonne, car elle débouche sur la Loire par le biais des canaux et revient sur la Seine par le canal du Loing. La Petite Seine ne présente aucun intérêt touristique, car c'est un cul-de-sac.

Le canal de la Haute Seine est totalement à l'abandon, quelques travaux ont été effectués il y a peu de temps, mais pour le développement du tourisme fluvial, il serait souhaitable que ce canal soit rouvert à la navigation et qu'il monte jusqu'à Troyes. A ce moment-là, le tourisme en Petite Seine serait certainement ouvert à plus de clients.

Patrick LEGRAND : Merci.

Hugues LACOURT : Effectivement, VNF a à cœur de préserver l'ensemble des usages de la voie d'eau, le tourisme fluvial en est un. L'intervenant précédent doit rester frustré car on n'a pas répondu à l'aspect piscicole. Une parenthèse, VNF gère de l'eau, demain ou après-demain, on va rétablir la continuité piscicole sur nos rivières. Vous avez parlé du brochet, et on a trouvé aussi du saumon à Suresnes. C'est un souci de VNF de préserver l'ensemble des usages de la voie d'eau. Bien évidemment, VNF a à cœur de développer le transport fluvial, mais pas seulement. Nous travaillons avec l'ONEMA et les Agences de l'eau pour financer ces passes à poissons.

Nous n'oublions pas la plaisance, il y a déjà deux haltes plaisance, une à Bray et l'autre à Nogent. Ce n'est pas parce qu'il y aura le grand gabarit que l'on va supprimer la plaisance, elle peut se développer ailleurs, mais on ne va pas supprimer la plaisance sur la Petite Seine, on peut aller jusqu'à Nogent, Conflans même au-delà. Vous parlez peut-être du canal de la Tombe...

(M. Saliceti apporte un commentaire hors micro)

Le canal de la Haute Seine pourrait être également aménagé. Aujourd'hui, il n'est plus dans les réseaux de gestion de VNF.

Jean-Baptiste MAILLARD : La partie amont n'est plus dans les Voies navigables et elle appartient aux deux Conseils généraux, VNF n'est plus compétent sur toute la partie amont jusqu'à Troyes.

Jean-Christophe SALICETI : Et le fret ?

Hugues LACOURT : On pourrait aussi prolonger votre raisonnement et effectuer les 40 km en camion. C'est une rupture de charge qui a un coût pour le transport, si l'on charge à Nogent et 40 km plus loin on est obligé de décharger pour recharger.

Jean-Christophe SALICETI : Je suis d'accord avec vous mais la rupture de charge existe aussi au Havre, puisqu'on décharge le bateau dans le cargo qui envoie à l'exportation.

Hugues LACOURT : On n'en aurait plus qu'une au lieu d'en avoir deux.

Patrick LEGRAND : Vous aviez quelques interrogations !

Amélie ASTRUC : Comme nous l'avons expliqué, localement La Bassée n'est plus inondable gravitairement du fait des aménagements réalisés dans les années 80, il faudrait aller chercher l'eau en amont, prélever, prendre une conduite et venir par le lit majeur. Le problème est que la pente de la vallée de La Bassée est très faible, il faudrait donc aller chercher cette eau très amont pour pouvoir avoir la hauteur d'eau nécessaire (2,5 m) au stockage dans La Bassée. Qui dit pente faible et nécessité d'acheminer des débits importants, dit également des pertes de charges. En fait, pour faire passer beaucoup de débit dans un tuyau ou dans un chenal d'une certaine dimension, cela crée des pertes et ralentit les écoulements. Vous avez ainsi en aval une alimentation bien moindre de votre aménagement.

Techniquement parlant, cette pente de la vallée de La Bassée étant très faible, on ne peut pas alimenter gravitairement, même en allant chercher très en amont l'eau de La Bassée. Ainsi, le seul moyen viable pour pouvoir remplir ces espaces endigués, c'est uniquement par prélèvement par pompage.

Patrick LEGRAND : Merci.

José-Frédéric DEROUBAIX, Chercheur en Aménagement et Urbanisme à l'Université de Paris-Est : J'ai une question très courte sur la valeur actualisée nette que vous affichez pour vos différents projets.

Vous nous dites qu'un euro investi rapporte à la société 2 euros, donc crée une richesse de l'ordre de 2 euros.

La valeur d'un euro dépensé aujourd'hui n'est évidemment pas la valeur d'un euro dépensé à une certaine période, donc au-delà de la formule lapidaire « 1 euro investi nous rapporte 2 euros », pourriez-vous nous dire quel est votre taux d'actualisation, donc à quel horizon cela nous rapporte 2 euros ? Sans parler de ce qui a été évoqué : à qui cela rapporte 2 euros ?

Ma première question est pour VNF. Pouvez-vous mettre en regard ce taux d'actualisation avec la durée de vie des carrières ? Il s'agit essentiellement de transporter du gravier.

Ma deuxième question est pour les Grands Barrages de Seine. Je sais qu'une expertise sur l'expertise est en cours, mais tout de même dans le dossier du maître d'ouvrage je n'ai pas vu d'explication un peu claire (cela vaut aussi pour VNF) des marges d'incertitude des modélisations hydrauliques auxquelles vous avez recours, et notamment en ce qui concerne le modèle hydrogéologique et le risque de fuite, que vous modélisez et que vous récupérez en partie grâce au réseau de drainage.

Patrick LEGRAND : Tout le monde a-t-il compris ? Non. Vous avez intérêt à faire comprendre et la question, et la réponse, pour les incompetents (ne vous inquiétez pas, je suis incompetent aussi).

Benjamin AIRAUD : La première question portait sur le bilan socioéconomique, donc la valeur actualisée nette ; il s'agit de savoir quelle année de cet euro investi maintenant est prise en compte.

Il faut savoir que le bilan socioéconomique est réalisé sur 50 ans, il commence à l'année d'ouverture du grand gabarit, donc 2008-2009, et va jusqu'à 2068-2069. Pour faire ce bilan, on se base sur les données de trafic et la répartition modale qui s'effectuerait sur toute cette période.

Pour élaborer ces prévisions de trafic, on a eu recours à un modèle numérique de report modal, qui a été réalisé par un Bureau d'études belge : Stratec, et qui a servi notamment pour les études liées au Canal-Seine-Nord Europe.

Dans un premier temps, ce modèle a été calé : on a vérifié qu'il représentait bien, de manière numérique, les trafics tels qu'ils sont actuellement dans la zone. On a utilisé pour cela les données de 2007. Pourquoi 2007 ? C'est assez simple, au-delà de 2007 la SCNF communique peu de données sur ses trafics. Notre modèle est donc en-dessous du pourcentage d'erreurs, notamment dans la part modale du modèle, par rapport à la situation constatée réellement.

Tous les coûts pris en compte – aussi bien la valeur actualisée nette que le coût – dans le projet sont tous en euros de 2007 ; donc on compare des euros de 2007 avec des euros de 2007.

En effet, 1 euro en 2007 ne coûtera pas la même chose en 2018 ou en 2028. C'est un peu compliqué, mais : le 426 à comparer au 214, on est sur la même base de comparaison ; et 1 euro et 2 euros de bénéfice, on est sur la même base de comparaison.

La question sur l'incertitude des modèles hydrauliques : un peu comme ce que je viens d'expliquer pour le modèle socioéconomique, on a calé ce modèle en fonction des connaissances que l'on avait du territoire et des différentes crues répertoriées sur le secteur des crues les plus documentées, notamment 1910 et 1955. Le modèle et le calage ont été faits par un Bureau d'études qui s'appelle SAFEGE, on a partagé les résultats avec un Comité de suivi hydraulique qui réunissait à la fois l'Agence de l'eau, les Services de prévisions de crues de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'eau et de l'environnement, et la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) de Champagne-Ardenne. Le calage a été considéré comme satisfaisant sur le secteur.

On a fait la comparaison entre les résultats liés à nos simulations de nos différents scénarios par rapport à ce calage : l'incertitude est de l'ordre du centimètre.

Patrick LEGRAND : Et de votre côté ?

Amélie ASTRUC : La réponse apportée est très bonne. Pour nous, c'est un peu la même chose, nous avons fait des modélisations hydrauliques, non pas avec le Bureau d'études SAFEGE mais avec le Bureau d'études Hydratec, qui fait partie aussi du panel des Bureaux d'études reconnus dans le domaine de l'hydraulique.

Notre modèle a été calé en fonction d'un panel de crues assez large et sur des crues de typologies bien différentes. C'est sûr qu'il ne représente pas fidèlement, au centimètre près, l'évolution des débits et des hauteurs, qui est très difficile à réaliser. Cependant, à partir du moment où vous avez calé votre modèle, même s'il subsiste quelques incertitudes, ce qui

compte, c'est l'écart relatif : vous avez une situation initiale, ensuite vous testez tel ou tel scénario, et s'il y a un peu d'incertitude sur la situation initiale, l'incertitude reste la même sur les scénarios que vous testez. Finalement, l'écart en relatif est correct, et c'est ce qui compte dans les analyses.

Donc, ces analyses sont tout à fait efficaces pour modéliser les scénarios et en connaître l'efficacité.

Là encore, je rejoins ce que dit Benjamin Airaud : pour nous aussi, dans le cadre de nos modélisations hydrauliques, il y a eu un Comité de pilotage, rassemblant à peu près les mêmes services. Il y a eu la DREAL Île-de-France, dont les services compétents en matière de crues, donc de modélisations hydrauliques, ont suivi l'élaboration du modèle.

Patrick LEGRAND : Au lieu de vous demander si vous êtes satisfait ou insatisfait, je vous suggère de reprendre ce qui a été dit dans le verbatim et de nous envoyer une petite question complémentaire. Cela vous convient-il ? C'est bon pour tout le monde.

Louis-Daniel CHAMPY, Exploitant agricole à Courcelles-en-Bassée : Bonjour, Courcelles-en-Bassée est une commune concernée par l'un des casiers. Je voudrais prendre connaissance des précisions que vous pourriez avoir quant au devenir des parcelles actuellement exploitées en agriculture et pour le bois.

Ma deuxième question est : quid de la petite faune, lorsqu'il sera décidé de remplir le bassin ?

Amélie ASTRUC : Sur la problématique agricole, nous avons eu deux réunions spécifiques, à Sourduin le 24 novembre dernier et à Pont-sur-Seine la semaine dernière, où a été évoqué le devenir des parcelles agricoles et de sylviculture.

Je ne sais pas si l'on peut retrouver la présentation de Pont-sur-Seine, où l'on disait les choses de manière un peu plus précise ; en clair, 200 hectares de terres agricoles – et quelques terres en sylviculture – sont concernées par le projet d'aménagement de la Bassée.

Pour celles qui sont concernées car elles sont situées sous l'emprise directe des digues et des ouvrages hydrauliques, c'est une acquisition par notre établissement des terres agricoles, avec les compensations financières qui vont avec. Pour les terres situées à l'intérieur de ces espaces, qui doivent constituer à peu près 180 hectares sur les 210 hectares, on maintiendrait les usages, moyennant ce que l'on appelle les servitudes de sur-inondation, c'est-à-dire : outre les indemnités apportées par la présence de notre ouvrage, qui pourrait générer des morcellements de terres agricoles et des ruptures d'unité d'exploitation, altérer un peu les cheminements ; on prévoirait le rétablissement des accès, et des indemnités liées à ces contraintes.

Egalement, lors du fonctionnement des ouvrages, où vous auriez 2,50 m d'eau sur vos terres agricoles avec les pertes de récoltes et les retards de semis associés, là encore : des indemnités, comme cela existe déjà sur d'autres sites de ralentissements dynamiques, notamment sur ceux de l'Entente Oise-Aisne, où des protocoles similaires ont été signés avec les agriculteurs.

Donc, c'est quelque chose de faisable, cela engendrerait des contraintes, mais soit elles seraient compensées financièrement, soit on adapterait les cheminements appropriés pour les terres agricoles.

On l'a détaillé, mais très brièvement, dans cette réunion ce soir, on prévoit la mise en place d'inondations écologiques, qui sont totalement différentes des inondations des espaces endigués en période de crue. Ces inondations écologiques auraient pour vocation la

restauration de la zone humide de la Bassée ; elles concernent la zone de Marolles et Courcelles-en-Bassée, où il y a beaucoup de terres agricoles encore tout à fait opérationnelles.

Comme vous pouvez le voir, sur votre secteur ouest, il y a tout ce réseau de noues, qui serait mis en eau annuellement, avec un impact côté ouest de cet espace endigué, avec la présence d'eau et dans ce cas-là il y aurait l'objet de conventions spécifiques avec les propriétaires exploitants agricoles, pour pouvoir gérer ces inondations écologiques, voir les contraintes engendrées et là encore, voir s'il est nécessaire soit que l'on achète les terres concernées, soit que des protocoles spécifiques soient mis en place avec les agriculteurs, pour limiter les contraintes liées aux inondations écologiques.

Voilà, globalement, ce que l'on prévoit vis-à-vis des agriculteurs. Pour les sylviculteurs ce sont à peu près les mêmes principes.

Concernant la petite faune, il est vrai qu'il y a des risques de mortalité, contrairement à la grande faune qui peut s'échapper sur des distances assez importantes. Il serait quand même prévu dans le projet, à l'intérieur de ces espaces, des zones refuges qui peuvent être pour la grande faune ; je pense qu'elles peuvent être aussi pour la petite faune. Cela permettrait de réduire un peu les distances que les animaux auraient à parcourir pour s'échapper.

Malgré tout, on ne peut pas nier le risque de mortalité pour la petite faune.

Je ne suis pas forcément spécialiste de cette question, il y a peut-être des inventaires, ou là encore des mesures compensatoires de réintroductions d'espèces, si besoin, s'il y avait vraiment des déséquilibres ou des mortalités importantes.

Henri AUCLAIR, Conseiller Municipal de Montereau : Vous avez évoqué tout à l'heure le problème de l'inondation écologique, est-ce à dire que c'est une pratique qui serait annuelle ?

Amélie ASTRUC : Oui.

Henri AUCLAIR : Dans ces conditions, quelle serait la durée d'immersion ?

Amélie ASTRUC : Cela dépendrait des secteurs. On peut ressortir la carte de localisation des inondations écologiques. Ce serait uniquement sur des réseaux de noues et sur des surfaces plus conséquentes qui ont des potentiels de restauration écologique élevés, qui présentent notamment des habitats de boisements alluviaux, de prairies humides, des habitats à vocation ornithologique assez importante.

Donc, les inondations écologiques seraient effectivement annuelles, entre fin janvier et le mois d'avril, sur des périodes qui iraient de 15 jours dans les zones moyennes à 2 mois dans les points bas et dans les noues, et il s'agirait de quelques dizaines de centimètres.

Par exemple, dans l'espace sud que vous voyez (en aplat orange), qui serait inondé à vocation ornithologique, on aurait une lame d'eau d'une vingtaine de centimètres. Dans les noues, on pourrait atteindre ponctuellement peut-être 50 centimètres. Ce serait cet ordre de grandeur.

Henri AUCLAIR : Ma question est à tiroirs. Dans notre région il y a énormément de plans d'eau. Le climat a considérablement changé dans notre région, beaucoup de personnes ont des problèmes respiratoires, des problèmes de santé, liés à cette abondance de plans d'eau. Si l'on en rajoute avec ces casiers, cela ne va pas dans le bon sens.

Ne serait-il pas possible d'équilibrer, entre les parties qui seraient immergées (même si ce n'est que quelques mois dans l'année) et en compensation, la diminution des plans d'eau ?

Nous avons des plans d'eau qui sont des carrières, certes, mais qui auraient dû être bouchés, et maintenant on les transforme en réserves ornithologiques.

C'est facile pour l'exploitant, mais au niveau de notre vie au quotidien, nous avons du brouillard dans la région, etc. Je pense que nos concitoyens sont sensibles à cela.

Régis THÉPOT : Votre question – Monsieur Jégo l'avait posée aussi – concerne un point qui revient de manière très récurrente dans le débat, depuis l'origine (nous en sommes à notre neuvième réunion aujourd'hui), avec d'autres aspects que vous n'avez pas soulevés ce soir, par exemple le fait de générer des populations de moustiques.

Quand on écoute très attentivement ce qui se dit, on a un peu les deux demandes contradictoires : certains disent « il faudrait réduire », et d'autres « il faudrait en faire davantage ». On confirme que le maître d'ouvrage est un maître d'ouvrage de service public : on a pris l'engagement à la fois de s'inscrire dans une politique de gestion des risques et inondations aval et aussi de restauration ou création de sites de qualité environnementale dans la vallée de la Bassée.

Par exemple, j'ai ici le cahier d'acteurs n° 5 du Comité de Bassin, qui s'interroge sur les inondations à caractère écologique et demande une expertise sur ces questions.

Si vous prenez le cahier d'acteurs du Conseil Général de Seine-et-Marne : il souhaite que l'on aille plus loin.

Nous n'avons pas de philosophie arrêtée, si on vous l'a proposé c'est que les études préalables l'ont démontré, c'est aussi que cela s'est fait ailleurs, notamment on cite souvent (ce n'est pas un projet qui n'existe pas ailleurs) le Polder d'Erstein, où des inondations écologiques ont été réalisées. Il semblerait d'ailleurs qu'il y ait des difficultés dans la gestion des inondations écologiques sur ce site, donc je crois que c'est vraiment un point que nous retravaillerons et nous sommes complètement ouverts à une concertation locale. Il n'y a pas de souci. Nous n'avons pas la volonté d'en faire 10, nous n'avons pas la volonté d'en faire 1, mais la volonté de s'inscrire dans un projet global qui répond à la demande des territoires – je crois que c'est le sujet de ce soir – et qui soit en plus une affirmation pour l'EPTB Seine Grands Lacs d'un de ses nouveaux métiers.

Une institution qui s'occupe d'hydraulique devient un EPTB, qui a une mission globale environnementale, je le redis avec force ! Donc, nous sommes ouverts.

Tout à l'heure, on a parlé d'une expérimentation sur un casier pour voir s'il y avait des fuites ou pas, des fuites correspondant au niveau que l'on imaginait ; cela peut être aussi tout à fait un point que l'on pourra mettre en œuvre si le projet se fait : commencer par expérimenter sur un casier, voir la mortalité de la petite faune, les difficultés qu'il peut y avoir, etc., pour les différents types d'inondation aussi. Pas de confusion : inondation écologique, petite inondation, à certaines périodes, et le fait de remplir le casier quand on a vraiment une fonction hydraulique de protection, mais c'est beaucoup moins fréquent, éventuellement tous les 4 ou 5 ans, voire moins éventuellement. Nous verrons dans la pratique.

Amélie ASTRUC : Pour compléter la réponse, concernant l'abaissement des plans d'eau de carrières, ces plans d'eau sont remplis par la nappe donc c'est elle qui est affleurante. Pour les vider, il faudrait pomper en permanence. Cela se remplirait automatiquement puisque c'est alimenté par la nappe. Donc, on ne peut pas agir sur le niveau... Remblayer, oui ! Si j'ai bien compris, il me semble que les projets de la Seine-et-Marne seront dans le futur plutôt des réaménagements en terres agricoles et non plus des réaménagements comme ils ont été ces derniers temps, en plans d'eau de gravières.

Nous allons donc plutôt dans le sens que vous souhaitez, concernant le réaménagement des carrières.

Ensuite, concernant nos inondations écologiques, nous pouvons dire pour notre défense qu'ils sont temporaires et dureront assez peu, de 15 jours à 2 mois.

Régis THÉPOT : Nous n'avons pas à nous défendre ; nous sommes à l'écoute des territoires et nous essayons de trouver le meilleur équilibre sur ce projet-là.

Patrick LEGRAND : Il n'y a pas qu'ici qu'il faut poser ce genre de questions, sur l'évolution épidémiologique, etc., les évolutions météorologiques induites par les aménagements. Au fond, les maîtres d'ouvrage peuvent commencer à se poser des questions sur leurs propres projets, mais des tas d'autres projets touchent aussi cette dimension-là.

Yvon DUPART, Président de la Fédération des Associations de Protection de la Vallée de la Seine, Administrateur de Nature Environnement 77 : Vous retrouverez nos propositions, nos analyses pour ce qui est du grand gabarit, dans le cahier d'acteurs n° 7 et pour ce qui concerne la Bassée, dans le cahier d'acteurs n° 3.

Pour avoir fréquenté assidument les Comités de pilotage, et puisque nous étions bien documentés sur la crue de 1910, nous n'avons pas été destinataires des audits réalisés sur la neutralité hydraulique, ni pour la Bassée, ni pour la mise à grand gabarit.

Donc, nous sommes particulièrement contents que Monsieur le Président ait organisé cet audit indépendant, et nous participerons de façon tout à fait volontaire et active au cadrage de cette mission.

Il est dommage que Monsieur Jégo soit parti, mais je trouve que pour un maire et un député, dire qu'il a été traumatisé par un préfet qui lui a imposé un PPRI ! Il devrait au contraire remercier le préfet d'avoir mis en place un règlement qui le protège en cas d'inondation centennale ! Les scientifiques sont à peu près tous d'accord pour dire que cela peut revenir. Même si les gens qui possèdent des terrains en zone inondable à Montereau sont des électeurs, il faut les protéger malgré eux s'ils demandent à les rendre constructibles.

Patrick LEGRAND : Merci. Cela promet pour le débat public sur la gestion des crues et des inondations !

Un participant : Encore une question pour Madame Astruc. Vous avez des pompes à très gros débit pour remplir vos « baignoires ». Dès lors qu'il y a un très gros débit, il y a une montée soudaine des eaux.

Monsieur demandait si vous avez pensé à préserver la petite faune, mais avez-vous prévu un moyen d'alerter la population ? Madame Michu qui est aux champignons, ou Monsieur Machin qui bêche son jardin... Je ne m'attends pas à un raz-de-marée, mais s'il y a une vague, une montée des eaux, cette personne peut se retrouver isolée au milieu de son lopin de terre ou de son bois, avec une nappe d'eau, donc un sol complètement invisible. Même s'il n'y a que quelques centimètres d'eau autour de la personne, elle ne voit pas où elle met les pieds, peut tomber dans un trou... Donc, avez-vous prévu un moyen d'alerte couvrant tout le périmètre inondable ?

Patrick LEGRAND : J'espère que vous n'allez pas nous proposer que l'on munisse tout le monde de bouées de sauvetage.

Le participant précédent : Elles sont obligatoires sur les écluses, pourquoi pas le long des digues ?

Amélie ASTRUC : Tout à l'heure, on vous a parlé d'un modèle de prévision des crues à quatre jours, parce qu'on a regardé la typologie des crues historiques et quand on prévoit un pic de crue de l'Yonne, le moment optimal pour démarrer le pompage est en général trois jours avant, pour être à même d'écrêter, de laminier, la pointe de crue de l'Yonne. Donc, une prévision de quatre jours, nous laisse 24 heures pour déclencher un dispositif d'alerte de la population, pour évacuer la zone, pour parler clairement.

Même si c'est plus rapide qu'une inondation naturelle, la montée des eaux reste quand même assez faible, c'est de l'ordre de 60 cm à 1,80 m par jour (je n'ai pas fait le calcul par heure et il est un peu tard pour que je le fasse), ce sont des montées assez lentes. Mais, il pourrait y avoir des dispositifs sonores pour prévenir la population, cela existe.

On parle beaucoup du Polder d'Erstein, il y a des dispositifs sonores d'alerte de la population, ou des SMS, et d'autres types. Comme on vous l'a expliqué, ces systèmes existent ailleurs, avec des dispositifs d'alerte. On aurait donc ce délai de 24 heures, des moyens sonores pour avertir la population, et des montées de niveau relativement lentes ; mais, des dispositifs d'alerte.

Le participant précédent : Mais, avec 1 cm d'eau qui recouvre un terrain agricole bien plan, on ne voit plus du tout la trace des ornières, des sillons, etc. Donc, même si cela monte tout doucement, si je ramasse des champignons dans un bois, je ressors des bois et je me retrouve au milieu d'un polder inondé.

Amélie ASTRUC : Je suis d'accord, oui.

Le participant précédent : On pense à la préservation de la faune, de la flore, c'est très bien, mais il faut penser aussi à la sécurité des individus.

Par ailleurs, vos pompes très puissantes sont capables de noyer ces bassins ; comment vide-t-on les bassins ?

Amélie ASTRUC : Par gravité.

Le participant précédent : Donc, cela va prendre des mois.

Amélie ASTRUC : Non, cela ne prend pas des mois.

Le participant précédent : Vous m'avez expliqué qu'il y avait très peu de pente dans la Bassée ; s'il y a très peu de pente pour remplir les bassins, il y a très peu de pente pour les vider.

Amélie ASTRUC : On les remplit par pompage, pendant le passage du pic de crue de l'Yonne et une fois ce pic passé, finalement les niveaux baissent, le niveau de la Seine aussi baisse. Vous avez ici le principe animé, cela se passe de commentaires.

On vidange gravitairement, à débit maîtrisé, par des vannes, donc il y a des régulations de débit, pour ne pas dépasser les niveaux qui risqueraient d'engendrer des inondations locales.

Donc, on vérifie ici, à Montereau, il y a la cote de 48-50, un peu plus, et on vérifie à Marolles-sur-Seine qui est vraiment au droit du projet et c'est la zone qui déborde en premier si la Seine monte.

Donc, on vidange à débit contrôlé. La durée moyenne d'une vidange est de 6 jours ; si la Seine n'a pas baissé suffisamment vite cela peut prendre plus longtemps, nous sommes d'accord.

Jean-Louis TAILLET, Exploitant agricole à Cannes-Ecluse : Je suis malheureusement dans la région depuis 1974.

Ce sont les crues qui m'inquiètent un peu. Vous n'avez pas montré une photo de 1910, donc on peut difficilement comparer le terrain de 1910 et le terrain de maintenant.

D'autre part, mon beau-père qui était exploitant en 1955 m'a dit qu'il y avait des crues ; nous étions une exploitation « refuge », c'est-à-dire que d'autres exploitants amenaient leurs animaux chez nous. Depuis quelques années, nous sommes devenus en zone inondable. Donc, je ne sais pas, je n'ai jamais vu d'eau en 1982 et je suis maintenant en zone inondable parce qu'il y a le Lac du Der. Avec des bassins comme cela en plus, je serai en zone inondable et beaucoup de gens à Montereau y seront.

Patrick LEGRAND : Merci. Qu'avez-vous à dire ?

Amélie ASTRUC : Je pense que c'est la même remarque qu'à Monsieur tout à l'heure.

Le participant précédent : Comment les zones inondables sont-elles déterminées ? C'est un peu au pifomètre.

Claudine JOST, EPTB Seine Grands Lacs : Je pense que vous parlez en fait du PPI, qui est un plan qui a été mis en place dans le cadre de la gestion de sécurité des ouvrages existants, notamment pour les ouvrages existants de Marne, Seine et Aube. On réalise une étude de danger et on étudie ce que donnerait la rupture de barrage comme zones inondables. Ces zones ont donc été déterminées par une étude hydraulique, c'est pourquoi elles concernent en particulier votre commune. C'est vraiment dans un cas exceptionnel, qui pourrait arriver s'il y a un problème de sécurité sur les ouvrages en amont et dans le cadre d'une rupture des ouvrages existants.

Ces études sont obligatoires dans le cadre des dispositifs de sécurité demandés par l'Etat. Cela permet d'informer les avalisants des risques liés aux ouvrages situés à l'amont.

Il faut savoir qu'il y a un contrôle très poussé de ces ouvrages et que ce risque est donc extrêmement faible.

Patrick LEGRAND : Merci. Ce n'est pas la première fois que l'on nous pose des questions de cette nature et ce n'est pas la première fois que vous devez y répondre.

Ce débat public aura fait surgir le constat qu'en matière de gestion d'inondation on a probablement tout une série de plans de prévention des risques, mais que l'explication qui va avec aux gens qui sont impactés par le plan manque terriblement. Je vous garantis qu'on le fera remarquer.

Pascal MALBRUNOT, Conflans-Sainte-Honorine : Bonsoir. J'exploite un convoi fluvial, qui transporte 1 880 tonnes à l'aval de Paris, 1 600 tonnes à l'amont de Paris, et 1 150 tonnes à l'amont de Bray.

Ce convoi est actuellement stationné à Bray, je devais aller le charger à Nogent-sur-Seine (du tourteau de colza chez Saipol), on n'y va pas parce que le pont de Beaulieu est trop bas et limité à 4,40. Il a donc fallu appeler le client pour lui dire que la barge ne passera pas. Donc, on fait tout à Bray, tous les uns sur les autres. Où va-t-on charger 1 550 tonnes à Bray-sur-Seine ?

Pour nous, Bray-Nogent à grand gabarit, ce serait bien ! Puisque là, on n'y va donc pas du tout. Une toute petite crue de presque rien, à cause d'un seul pont : c'est juste un pont qui m'a retenu, sinon on passerait.

Vraiment, il faut le faire.

J'avais noté plein de choses. Vous allez le financer par des péages ; de quels péages parlez-vous ? Nogent-sur-Seine, déjà, c'est l'extrême du réseau de voies navigables, on paye déjà du péage sur des chemins vicinaux. Sur un chemin de terre, on ne voit pas une barrière de péage ; nous, on a cela ! Sur le réseau fluvial français, on paye du péage pour aller à Nogent-sur-Seine.

On a parlé de beaucoup de choses, j'ai pris quelques notes. Cela a été dit par Monsieur, si l'on avait la même pluviométrie qu'en 1910, les conséquences seraient bien plus dramatiques puisqu'il y a du béton partout, on a construit des voies sur berges un peu partout, donc ce serait vraiment une catastrophe.

J'ai entendu parler aussi du pont sur l'écluse de la Grande Bosse, qui est interdit à la circulation, c'est formidable ; je voudrais ajouter que c'est aussi un des plus bas. Le pont qui ne sert à rien sur l'écluse de la Grande Bosse est un des plus bas ! Avec 120 mètres, je suis obligé de passer le pont avant que l'écluse soit complètement pleine, sinon la timonerie ne passe plus dessous. C'est formidable aussi.

C'est dommage que Monsieur Jégo soit parti.

Montereau est le confluent où l'on ne peut pas s'amarrer. Cela n'a pas été la capitale de la batellerie, c'est Conflans... Monsieur Dabin est parti, cela aurait pu être Saint-Mammès aussi.

Patrick LEGRAND : Allez-y doucement sur les frontières et sur les oppositions !

Pascal MALBRUNOT : A Montereau on ne peut pas se garer, c'est vrai, pour les bateliers c'est une catastrophe, aussi (le TGV n'apporte rien, que le bruit). C'est dommage que la dame qui s'inquiétait du taux de chômage soit partie, les camions sont à 44 tonnes maintenant, si on met 1 800 tonnes dans mon bateau cela n'occupe que trois personnes ; j'ai une autre idée : c'est réduire les camions à 10 tonnes, cela va créer de l'emploi.

Qui va gagner de l'argent ? Ce n'est pas nous ! Si je peux charger 4 000 tonnes à Nogent le coût du transport sera moins cher, cela a été dit. Donc, on me paiera moins cher à la tonne, mais pour nous ce sera toujours pareil. Gagner de la facilité dans le travail, cela, oui. Vous avez dit 2 km/h, on y est presque, on fait parfois des pointes à 3,5 km/h ; dans le canal de Beaulieu, c'est vrai que c'est le bagne, une catastrophe.

Les chemins de halage sont interdits à tous les véhicules, Monsieur de VNF, même aux vélos, je crois. Surtout pas un véhicule à moteur ! On y va quand même, bien sûr, mais c'est interdit.

Compléter le chargement : on le fait déjà à Bray. Quand on charge du tourteau de colza à Nogent, 1 100 tonnes, 1 150 tonnes, 1 200 tonnes si on se lâche un peu, on complète : on reprend 400 tonnes à Bray, en passant. Cette fois-ci, on va prendre tout à Bray.

Un saumon à Suresnes : formidable ! C'est vrai, vous avez trouvé un saumon à Suresnes ? Combien a-t-il coûté ? Ne me dites pas que vous en avez vu passer à Poses, cela me surprendrait. On fait en effet des passes à poissons à grands frais, partout. A Andrésy il y a une passe à poissons toute neuve, il n'y a même pas une passerelle pour débarquer, pour les usagers. Nous, les usagers du fleuve, nous nous garons très rarement à l'aval d'Andrésy parce qu'il n'y a même pas une passerelle pour débarquer. Par contre, il y a une passe à poissons toute neuve, qui a coûté quelques millions d'euros.

Concernant l'augmentation des bateaux, si on fait ce grand gabarit, j'irai charger 1 600 tonnes directement à Nogent, et cela fera toujours un seul bateau, donc pour répondre à la question « combien de bateaux supplémentaires cela fera-t-il ? », oui, il y aura des

bateaux supplémentaires si on multiplie le trafic par trois, c'est sûr, mais les bateaux existants qui passaient déjà en prendront plus. La seule différence est qu'ils seront, comme mon automoteur, 30 cm plus lourds (enfoncés dans l'eau) et ma barge pourra être enfoncée de 80 cm de plus. Pour le passant qui passe, la différence ne sera pas perceptible.

Patrick LEGRAND : Merci pour ce dernier tour d'horizon, et merci d'être là parce qu'au début du débat on ne voyait pas beaucoup de gens de l'autre côté du bord de l'eau venir, et c'est important que vous soyez là. Mais, vous pourriez au moins leur dire aussi que vous les aimez un peu, parce qu'avec ce que vous avez passé, ils vont passer une mauvaise nuit !

Vous avez sûrement une réponse.

Hugues LACOURT : Mais on aime aussi les bateliers, VNF ne ferait pas grand-chose sans eux. On a besoin de vous et on vous remercie d'être là ce soir, Monsieur Malbrunot. Nous avons tous besoin les uns des autres.

Dans le désordre. Les ponts, en effet, c'est un problème ; je l'ai cité dans la présentation. Les ponts de Villiers, de Courceroy, inférieurs à 4,30 m de hauteur libre, d'autant plus en période de crue, comme ces jours-ci, vous ne pouvez certainement pas passer sous ces ponts.

Le projet de grand gabarit offrira une hauteur libre au-dessus de la ligne d'eau de référence de 5,25 m, qui permettra le passage de couches de conteneurs.

Le pont au-dessus de la Grande Bosse dégage déjà ce gabarit-là, soit votre timonerie est plus haute, mais je pense qu'elle est télescopique.

Donc, le grand gabarit jusqu'à Nogent-sur-Seine, c'est libérer une hauteur sous les ponts de 5,25 m.

Les poissons, c'est une obligation contractuelle de VNF, je suis désolé. La passe à poissons d'Andrésy est une rivière artificielle, la première faite en France de cette grandeur, c'est beau ; 3,5 millions en effet, le coût pour VNF est 20 %. Il faut savoir que ces ouvrages coûtent très cher mais reviennent très peu cher à VNF puisqu'ils sont cofinancés à hauteur de 80 %.

A contrario, d'autres aménagements ne sont financés qu'à hauteur de 40 %. Les passes à poissons, c'est une obligation, et on a donné les moyens à VNF de les faire. Cette obligation sera encore renforcée par le classement des cours d'eau à venir en 2012, notamment le classement de la Seine jusqu'à Nogent. Aujourd'hui, seule la Seine Aval bénéficie d'une obligation pour VNF, demain ce sera la Seine Amont, la Marne, peut-être l'Yonne, et l'Aisne et l'Oise également.

On a parlé du tirant d'eau tout à l'heure, l'objet du grand gabarit est de porter le tirant d'eau à 2,80 m, ce qui permettra de charger jusqu'à 3 000 ou 4 000 tonnes, selon les scénarios.

Je n'ai plus d'autres questions en tête.

Jean-Baptiste MAILLARD : Il y avait une question sur le péage. J'ai mentionné le péage comme une source possible de financement ; si le projet se faisait, ce serait un péage local, pour cette section. Encore une fois, c'est une source possible de financement du projet mais cela n'a pas été étudié plus au-delà.

Patrick LEGRAND : Attendez, je vais vous repasser la parole mais nous n'allons pas tarder à nous arrêter.

Jean-Baptiste MAILLARD : Il faut rappeler aussi que la principale source de financement de VNF, ce n'est pas du tout les péages, mais la taxe hydraulique, donc sur les prélèvements

et les rejets d'eau, ce qui veut dire que les péages ne financent pas tous les investissements de VNF et son fonctionnement, c'est la taxe hydraulique qui le fait, pour l'essentiel.

Patrick LEGRAND : Monsieur Malbrunot, un petit mot final.

Pascal MALBRUNOT : Au sujet de l'enfoncement, je voulais ajouter que plus il y a d'eau tout autour, plus le bateau va vite, c'est comme cela.

Dans un gros tuyau, il passe plus d'eau que dans un petit : c'est tout simple. La gestion de la crue passe tout simplement par l'approfondissement de la Seine. Il suffit de draguer un peu partout, d'approfondir. Je vous l'ai dit tout à l'heure, ils vont approfondir entre Rouen et Le Havre pour que les navires plus lourds puissent remonter jusqu'à Rouen (il faut forcément commencer par le bas, pour ne pas les inonder). Si on approfondit partout, pas de problème, la crue est gérée.

Si j'habitais la Bassée, je ne voudrais pas de vos casiers !

Patrick LEGRAND : Eh bien comme mot de la fin !

Pascal MALBRUNOT : L'accès au grand gabarit, le transport fluvial, oui, c'est mon métier. Il faut vraiment que l'on en fasse.

Patrick LEGRAND : Nous avons entendu beaucoup de choses. Je vais conclure rapidement : Troyes 0 / Montereau 3.

D'habitude, on a du mal à faire démarrer les réunions publiques en ville, un peu comme si les villes étaient réticentes faces à la démocratie. Ce soir, nous avons eu beaucoup de monde ; je vous remercie. La réunion a duré près de 4 heures.

Vous êtes en train de nous faire mentir car je me demandais comment nous, Commission Nationale, pouvions faire démarrer ces débats au sein de villes, qui semblaient un peu plus difficiles d'accès pour ces réunions annoncées et dont les sujets sont parfois très éloignés des préoccupations quotidiennes du citoyen de base.

Donc, merci ; à Troyes la réunion a été très courte, il n'y a pas eu beaucoup de questions.

A Montereau, elle a été très longue, il y a eu un beau paquet de questions, quand bien même elles n'étaient pas vraiment orientées vers notre thème, mais je vous l'avais dit : c'est vous qui faites le sujet.

Il y a eu quelques belles propositions, elles n'étaient pas directement orientées vers notre thème, elles l'ont touché. Je pense que d'un côté comme de l'autre on peut être assez satisfait de ce qui s'est dit.

N'oubliez pas qu'un débat public se juge à la fin ; dans un mois on commencera à réfléchir sur le produit.

Cela se juge sur trois plans.

Le premier plan : le projet rentre bien carré, comme une opération de techniciens et de technocrates (que nous sommes tous, bien sûr) et il sort un peu transformé, on y a intégré des objectifs différents, de la gouvernance, on révise toutes les choses. 80 % des projets sortent profondément transformés des débats publics.

Le deuxième plan est celui de la société et des rapports de force. Des gens se sont découverts. Un jour il faudra que Monsieur Malbrunot rencontre des écolos normalement constitués

pour arrêter de dire des bêtises de temps en temps sur l'écologie ; je suis sûr que l'on pourra s'entendre. Cela change les rapports de force, cela ouvre ; c'est fondamental.

Le troisième plan : je suis désolé, maintenant je peux vous le dire, personne ne sort indemne individuellement d'un débat public ; vous en avez tous pris une bonne ration ce soir. Les gens de VNF continuent à être VNF mais ils sont rentrés ronds comme des billes de vélo, et vont sortir totalement enrichis, n'est-ce pas ? Je vous assure que ce n'est pas une certitude de circonstance.

Merci. Il est minuit. Si l'on clôt le débat public le 17 février alors que la dernière réunion est le 16, c'est parce que cela peut nous arriver de dépasser minuit.

J'espère que vous vous en souviendrez comme un bon moment. Merci pour le travail collectif que nous avons fait.

(Fin à minuit)