

Réunion PUBLIQUE

Bray sur Seine

« Réunion Générale »

Le 12 janvier 2012

Date : le 12 janvier 2012

Lieu : Salle des Fêtes – Rue Tripot – 77480 BRAY SUR SEINE

Durée : 2 heures et 30 minutes

Participants : 134 personnes

Pour la CPDP :

- ✓ Patrick LEGRAND - Président de la CPDP
- ✓ Chantal SAYARET – Membre de la CPDP
- ✓ Isabelle JARRY – Membre de la CPDP
- ✓ Gérard RIOU – Membre de la CPDP

Pour VNF :

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

Paul CARRIOT

Bien, mesdames, messieurs, si vous voulez prendre place, nous allons commencer dans quelques instants. Il y a encore des places devant là. Bien ! Ecoutez ! Bonjour, bonsoir à tous ! Bonne année déjà pour ceux que je n'ai pas encore vus et une excellente année. Et donc, ce soir, nous entamons la septième séance du débat public sur le projet de mise à grand gabarit du canal. Alors, bien sûr, avant d'entamer, je vais vous dire un peu comment cela va se passer.

D'abord, je vais vous présenter Monsieur..., Monsieur Satiat veut nous dire un mot de bienvenue, et je pense que... Voilà ! Je vous laisse la parole Monsieur.

Dominique SATIAT

Il fait surtout très froid et vous avez de la chance, il y a ce qu'il faut comme chauffage parce que des fois, on a... quand cela tombe à 2 degrés. Donc, je veux simplement, en tant que Maire de Bray et Conseiller général, je connais le dossier depuis des années.

Ce que je souhaite, c'est que cela aboutisse enfin après des vicissitudes que tout se passe bien et je voulais vous souhaiter : article 1, la bienvenue ; article 2, mes meilleurs vœux pour vos entreprises, vos structures, et tout. La réunion, je me mets dans le fond volontairement pour ne pas altérer le débat qui intéresse tout le monde. Moi, je connais un petit peu le dossier. Donc, messieurs, bon courage. Vous êtes les bienvenus dans cette salle et je sais que le dossier grand gabarit on le connaît depuis longtemps et est fondamental pour notre économie locale, mais je ne veux pas interférer. Donc, bon courage. Monsieur le Président, il est planté où, Monsieur Legrand ? Ah bien, il est là. Nous nous sommes vus, il y a un certain temps, avec vos collègues et collaborateurs. Donc, bon courage, bienvenue et bon courage.

Paul CARRIOT

Bien, merci, Monsieur le Maire, de ce mot de bienvenue.

Alors, voilà ! Nous sommes encouragés à avoir une séance tout à fait exceptionnelle, en qualité et en quantité.

Alors, avant d'engager le débat, il y a un certain nombre de choses que nous voudrions vous dire.

Déjà, je vais vous présenter Madame Chantal Sayaret, qui est donc membre de la CPDP. Et moi donc, j'assume ce soir la présidence de cette séance. Je voudrais signaler aussi que dans la salle, la Commission particulière de débat public, qui est en charge de mener à bien ce débat, comprend ce soir un certain nombre de mes collègues. Je vais les citer, peut-être qu'ils peuvent se lever si cela ne les pose pas de problème. Gérard Riou, qui est au fond là, à droite, voilà ; Patrick Legrand, notre Président qui vient donc effectivement d'être cité ; Isabelle Jarry, voilà, très bien ; et donc, à ma gauche, Chantal Sayaret.

Ce soir, nous allons donc entamer ce débat pour la septième fois.

Trois heures de débat, normalement, et je voudrais au préalable vous situer un petit peu, l'historique un petit peu de notre..., de cette aventure, sachant que la Commission particulière du débat public est issue de la Commission nationale du débat public. Ce n'est pas la même chose, particulière ou nationale. La Commission nationale du débat public a pour mission de mettre en débat des projets. Mais, il ne s'agit pas seulement d'un débat pour le débat, il s'agit de débattre, comme le dit d'ailleurs la loi, des objectifs du projet, de l'opportunité du projet, des caractéristiques du projet et pas seulement les caractéristiques techniques, tout ce qu'elles comportent et ce qu'elles impliquent.

Donc, ce débat doit être large, le plus large possible, et je voudrais vous dire que la Commission nationale du débat public est une institution qui s'appelle une autorité administrative indépendante. Et ce concept, qui peut apparaître un peu barbare, désigne tout simplement un service, une administration, une autorité, c'est-à-dire qu'elle est indépendante totalement des pouvoirs publics et de toute pression quelle qu'elle soit.

Donc, cette Commission nationale a été créée en 1995 et confortée en 2002 par un autre texte qui lui donne toute autorité pour gérer des débats publics, comme nous allons le faire ce soir. Je voudrais vous dire également que, à notre gauche, nous avons le représentant du maître d'ouvrage. Comme vous voyez, nous sommes une séparation qui n'est pas totalement innocente. Le maître d'ouvrage défend son projet, l'expose, le présente, le discute, et cetera. Nous, notre rôle, la Commission particulière, c'est d'organiser ce débat, de faire en sorte qu'il soit le plus transparent possible, le plus clair possible et le plus objectif possible. Je m'explique. Nous avons un certain nombre de principes

sur lequel je voudrais insister plus particulièrement, notamment, parce que c'est ce qui fait un peu l'intérêt d'un tel débat. Nous sommes, la Commission particulière, garante de la manière de la concertation, de la qualité de cette concertation.

Cela se traduit comment ? Mais d'abord, puisque nous sommes indépendants. Cela, c'est très important, je viens de le dire. Nous sommes indépendants du maître d'ouvrage, nous sommes indépendants de toute pression possible. Et à ce niveau-là, je crois qu'il faut le dire haut et fort, nous n'avons pas de compte à rendre, sauf à la fin du débat public où nous devons faire un compte-rendu de ce débat. Ce compte-rendu, c'est quoi ? C'est un compte-rendu qui permettra de voir tout ce qui a été dit, tout ce qui a été entendu et tout ce qui aura été questionné. Toutes les formes et toutes les questions, enfin, tous les débats qui ont pu avoir lieu seront exprimés, seront retraduits dans ce compte-rendu, aussi fidèlement que possible.

Un deuxième principe, c'est la neutralité. Nous ne sommes ici, la Commission particulière, ni pour ni contre ce projet, nous ne sommes ni avec ni contre, nous sommes chargés d'organiser ce débat de manière la plus objective possible. C'est cela l'intérêt de cette commission.

Et donc, ici, il y a deux points sur lesquels je voudrais insister. D'abord, chacun ici à la parole. Il n'y a pas des paroles qui valent plus que d'autres. C'est le principe, effectivement, d'équivalence. Toute personne, comme c'est écrit d'ailleurs, a la possibilité de s'exprimer. Et c'est notre rôle de faire en sorte que chacun s'exprime. Chacun s'exprime, dans les temps, on ne peut pas s'exprimer pendant une heure, mais enfin, on peut s'exprimer le temps qu'il est nécessaire pour expliquer sa pensée. Chacun est libre de poser les questions, il n'y a pas de question, comme on dit d'habitude, de manière un peu brutale, peut-être, mais il n'y a pas de question idiote. Il y a des questions qui sont intéressantes, intelligentes et des questions qui comptent et c'est cela qui est intéressant, c'est que c'est qu'elles s'adressent au maître d'ouvrage, et notre rôle, c'est effectivement de faire émerger cette parole. Et ce soir, je pense que dans les trois heures qui vont, qui nous sont imparties ou à peu près, c'est cela auquel nous allons, auquel nous tenons. Puis, dernier point, nous voulons qu'il y ait une transparence. La transparence, là, je vais laisser la parole à ma collègue, Chantal Sayaret.

La transparence, cela veut dire quoi ? Cela veut dire que tout ce qui est écrit et dit, je l'ai dit tout à l'heure, sera répertorié, sera écrit, et en particulier, dans ce débat ce soir, aura lieu ce qu'on appelle un verbatim, le nom veut dire tout simplement que tous les mots, tout ce qui est dit ici, toutes les questions seront retransmises, tout simplement. Et nous tenons beaucoup à ce que, lorsque le micro sera tout à l'heure distribué, que chacun se présente, chacun parle et toutes les questions seront enregistrées. Voilà ! C'est cela que cela veut dire la transparence, mais pas seulement... Là, je laisse la parole à Chantal qui va vous dire un petit peu les moyens dont dispose notre Commission pour faire connaître ce débat et de quelle façon nous procédons.

Chantal SAYARET

Mesdames, messieurs, bonsoir !

Vous avez sous les yeux un certain nombre de chiffres. Ce débat a démarré début novembre, et voilà où nous en sommes. Six réunions se sont déjà déroulées. Certaines ont été thématiques, d'autres générales, comme c'est le cas ce soir, et puis, quatre d'entre elles, de ces réunions, ont été communes. On aura l'occasion d'en reparler à un autre débat sur un territoire semblable, le projet de lutte contre les inondations par la construction d'espaces endigués. Donc, des réunions dans des lieux, évidemment, au plus proche de la population. Des questions et avis, vous avez les chiffres sous les yeux, sur le site Internet ; des questions et avis directement posés et qui ont connu réponses par

le maître d'ouvrage en réunion publique ; des cahiers d'acteurs sous cette forme, qui sont à votre disposition à l'entrée de la salle et qui sont distribués par ailleurs, 16 cahiers d'acteurs. Qu'est-ce que c'est qu'un cahier d'acteur ? C'est un ensemble de personnes qui argumentent, qui donnent leurs opinions sur le projet tel qu'il est proposé. Six cents participants à la louche, à un près, 600 participants aux réunions publiques et 4 200 dossiers du maître d'ouvrage et lettres du débat ont été distribués, et on peut espérer que, sur ce chiffre, un grand nombre de ces dossiers et de ces lettres ont été lus. Voilà ! S'informer, communiquer et poser les questions.

Paul CARRIOT

Voilà ! Alors, effectivement, j'ai envie de dire s'écouter les uns les autres, une chose que je n'ai pas dite, mais je crois que cela va de soi, c'est que l'argumentation est importante, c'est cela qui fait vivre ce débat. L'expérience montre, en fait, que lorsqu'on démarre un débat sur un projet, où les gens ont tous des idées, parfois des idées sur tel ou tel aspect, ils ont eu... Mais on s'aperçoit au fil des débats, au fil des semaines, que ces questions évoluent, que les positions évoluent, tant d'ailleurs du côté du public que du côté du maître d'ouvrage, on le constate, et évolue tout simplement parce que les questions font qu'aux questions on est obligé d'apporter des réponses, de plus en plus précises, jusqu'à ce que le projet émerge, ou au contraire, évolue d'une façon ou d'une autre. Cela, c'est un petit peu la surprise, un petit peu qui résulte de ce débat. Avant de céder la parole aux représentants du maître d'ouvrage, que je vais désigner ici, à savoir Monsieur Jean-Baptiste Maillard, qui est le Directeur interrégional du Bassin de Seine ; Monsieur Hugues Lacourt qui est le Chef du Service technique et Monsieur Benjamin Airaud qui est le Chef de projet, plus exactement Chef du projet puisque c'est de cela dont il s'agit, je voudrais dire un petit peu comment nous allons organiser cette soirée. D'abord, la présentation du débat... la présentation, pardon, du projet, la représentation du maître d'ouvrage, qui prendra un certain temps, on va dire 20 minutes, une demi-heure, et puis, à la suite de quoi, nous engagerons le débat avec les uns et les autres présents dans la salle.

Et ces questions, donc ce sont nous, ma collègue et moi-même, qui serons chargés de veiller à cette qualité, dont je vous ai parlé tout à l'heure, de faire en sorte que chacun s'écoute et écoute les autres. Alors, voilà ! Cela a l'air simple, mais comme on va le voir, cela n'est pas aussi évident qu'il n'y paraît. Donc, à présent, écoutez, je vais laisser la parole tout de suite à Monsieur Maillard. Et puis ensuite, c'est à son collègue Monsieur Airaud.

Jean-Baptiste MAILLARD

Merci, Monsieur le Président. Mesdames et messieurs, bonsoir !

Donc, effectivement, je suis Jean-Baptiste Maillard, le Directeur territorial du Bassin de la Seine de Voies navigables de France, et je suis accompagné de Hugues Lacourt qui est responsable du Service Grands travaux de cette direction, et de Benjamin Airaud qui est le Chef du projet Bray-Nogent. Alors, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine est porté par Voies navigables de France.

Voies navigables de France, c'est un établissement public de l'Etat qui a pour mission d'exploiter, d'entretenir, de moderniser et également de développer le réseau national des Voies navigables qui a un linéaire de plus de 6 000 kilomètres. Ces missions, confiées à VNF, ont reçu une nouvelle impulsion à la suite du Grenelle de l'environnement et de la loi Grenelle I du 3 août 2009, qui a fixé des objectifs ambitieux de développement du transport fluvial et ferroviaire de marchandises par rapport au transport routier. C'est ce qu'on appelle le report modal depuis la route vers les modes massifiés que sont le ferroviaire et le fluvial. L'objectif de tout cela, c'est de réduire, essentiellement, les émissions de gaz à effet de serre et de réduire les nuisances liées au tout routier et aux camions.

Alors, le Bassin de la Seine est évidemment, particulièrement, concerné par ces objectifs de développement du transport de fret fluvial, puisqu'il représente entre le tiers et la moitié du trafic de transport fluvial sur l'ensemble du réseau national. Donc, dans ce cadre général de développement du transport fluvial de marchandises, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent consiste à aménager la liaison pour permettre à des bateaux à la fois plus grands et plus chargés de l'utiliser, ceci pour abaisser les coûts de transport et améliorer ainsi la compétitivité du mode de transport fluvial par rapport à la route et au camion. Cette baisse des coûts de transport, si le projet se réalise, améliorera également la compétitivité du tissu économique et des entreprises de Seine-et-Marne et de Champagne-Ardenne en favorisant l'accès au bassin parisien, et au-delà de l'Île-de-France, au port maritime du Havre et de Rouen, ainsi qu'au port du Nord par le futur canal Seine-Nord Europe. C'est donc un projet de transport qui se situe dans une zone à forts enjeux, la plaine de la Bassée, avec des enjeux à la fois écologiques en termes de biodiversité, notamment ; des enjeux hydrauliques, prévention des inondations, expansion des crues, alimentation en eau potable ; des enjeux économiques, touristiques, agricoles et plus généralement des enjeux de développement territorial. Alors, compte tenu de l'importance de ces enjeux et également de l'existence d'un projet immédiatement en aval du projet de VNF, donc il y a le projet des Grands lacs de Seine, VNF a pris le parti pour les cinq scénarios qui sont présentés au débat public, qui ont été étudiés et qui sont présentés maintenant, de prendre en compte ces enjeux dès la phase de conception des tracés des différents scénarios pour essayer d'abord d'éviter le plus possible les impacts, et ensuite, pour essayer de limiter le plus possible les impacts résiduels. Ces études ont fait l'objet de concertation avec les acteurs du territoire avant le débat public, donc dans le cadre d'un Comité de pilotage commun, avec le projet de Seine Grands lacs, présidé par le Préfet coordonnateur du Bassin de la Seine.

Hugues Lacourt, puis Benjamin Airaud vont maintenant exposer de façon plus détaillée, à la fois le contexte du projet, ses caractéristiques et les différents scénarios étudiés.

Hugues LACOURT

Merci. Voilà donc, le plan s'affiche.

Effectivement, on va commencer une première partie sur le contexte des enjeux du territoire. Ensuite, on examinera les atouts de la mise à grand gabarit, et on vous présentera les différents scénarios qui ont été envisagés pour la mise à grand gabarit. Tout d'abord une carte du Bassin de la Seine, voilà. Quelques chiffres indicateurs relatifs à ce Bassin de la Seine, qui représente 1 400 kilomètres de Voies navigables dont 500 au grand gabarit, principalement la Seine à l'aval de Paris, et en amont jusqu'aux écluses de la Grande Bosse. Donc, nous sommes ce soir à Bray, c'est l'extrémité Sud ou aval, plutôt Ouest, voilà, du projet de mise à grand gabarit Bray-Nogent-sur-Seine, donc dans le petit carré qui figurait sur la carte. Ce tronçon représente 27 kilomètres de Voies navigables à un gabarit très limité.

Donc, le projet il est situé sur deux régions : la Région Champagne-Ardenne et la Région Île-de-France, et également sur deux départements : la Seine-et-Marne et l'Aube. Vingt-cinq communes sont traversées par le projet et cela représente 27 kilomètres de Voies navigables. Donc, ces 27 kilomètres se répartissent en deux grandes parties : une partie en rivière, une partie entre Bray et l'Écluse de Villiers, qui représente à peu près 18 kilomètres, et ensuite, une partie en canal, qui est canalisée, c'est le Canal de Beaulieu, qui représente 8 kilomètres de long. Donc, le projet est situé également dans un territoire au nombreux enjeux, c'est la vallée de La Bassée qui regroupe des enjeux de biodiversité, on l'a dit avec un patrimoine très riche, de nombreuses espèces végétales et animales qui sont protégées ; des enjeux en matière d'hydraulique, La Bassée est une zone naturelle pour l'expansion des crues de la Seine ; des enjeux économiques également, il y a des gisements

importants de granulats tout au long de cette vallée qui alimentent notamment les grands chantiers en Ile-de-France ; des enjeux d'alimentation en eau, avec une réserve d'eau potable abondante, qui également alimente la Région Ile-de-France ; et enfin, les enjeux liés au tourisme fluvial avec la navigation de plaisance qui est également en voie de développement.

Alors, quels sont les atouts de la mise au grand gabarit de cette liaison fluviale ?

D'une part, on peut constater que le trafic fluvial est en développement sur cet axe, on a constaté un triplement du trafic entre Bray-sur-Seine et Nogent sur les dix dernières années, avec un trafic qui a passé d'un peu plus de 100 millions de tonnes-kilomètres. Alors, la tonne-kilomètre, c'est une unité qui est utilisée dans le transport fluvial, c'est une tonne qui est transportée sur un kilomètre. Et donc ce trafic, il est passé de 100 millions de tonnes en 2001 à 350 millions en 2010. Les trois grandes filières qui sont transportées, tout d'abord les produits agricoles à hauteur de plus de 80 % du trafic et représentent 280 millions de tonnes-kilomètres. Les produits agricoles, ce sont les céréales, le malt, les divers engrais. Ensuite, la deuxième filière que l'on enregistre, c'est la filière granulats qui représente 9 % du trafic, soit un peu plus de 30 millions de tonnes-kilomètres. Donc, à noter que ce trafic de granulats a été multiplié par quatre entre 2006 et 2010.

Enfin, un trafic de conteneurs qui représente 4 % du trafic ou 15 millions et demi de tonnes-kilomètres ou encore 2 600 EVP, EVP c'est l'unité de transport de conteneurs, qui veut dire, équivalent 20 pieds. Alors, ce trafic pourrait également encore augmenter face aux besoins croissants en granulats, besoins croissants de granulats notamment pour les besoins du Grand Paris, mais également liés à l'implantation des nouvelles entreprises et au développement de l'offre portuaire. Nous sommes ici à Bray, Bray, c'est un port ; Nogent, qui est l'extrémité amont du projet est également un autre port. Il y a également le Port de l'Aube qui a été mis en service en septembre 2011, donc, un axe de navigation très fréquenté mais qui est désormais inadapté aux besoins des transporteurs.

Donc, cette carte montre un petit peu les capacités d'emport maximales sur l'itinéraire de la Seine, depuis Paris jusqu'à la Grande Bosse, où on peut naviguer avec des bateaux et des capacités d'emport jusqu'à 4 000 tonnes jusqu'aux écluses de la Grande Bosse. Entre la Grande Bosse et Bray, cette capacité descend à 1 400 tonnes seulement ; au-delà, jusqu'à Villiers, on peut aller jusqu'à 1 000 tonnes ; et entre Villiers et Nogent, c'est principalement le Canal de Beaulieu qui détermine cette capacité qui est très faible de l'ordre de 650 tonnes. On peut noter qu'il y a quelques dérogations qui ont été accordées pour dépasser ce tonnage jusqu'à 900 tonnes. Donc, des conditions actuelles sont très dégradées sur cet axe, notamment à cause de la hauteur libre sous les ponts, qui est inférieure à 4,30 mètres pour certains de ces ponts, alors que par exemple, le transport de conteneurs avec deux couches de conteneurs nécessite une hauteur libre sous les ponts de 5,25 mètres. Donc, il nous manque encore un mètre de tirant d'air. La profondeur également du canal est très faible, on est à deux mètres environ, ce qui nécessite des vitesses très limitées, des bateaux sur le canal, de l'ordre de 2 kilomètres/heure. En plus, c'est un canal qui est à sens unique, donc on ne peut pas se croiser sur le canal. Difficultés de manœuvre liées aux courbures également qui sont très prononcées en aval de Villiers sur la Seine, des offres insuffisantes en matière de stationnement de bateaux. Il y a également des difficultés de croisement et de virement des bateaux sur cet axe. Donc, des gabarits, on vient de le voir de plus en plus petits, au fur et à mesure que l'on va vers l'amont. Et à l'inverse, la technologie évolue et on a des gabarits de bateaux qui augmentent en France et également dans le reste de l'Europe, avec notamment le bateau rhénan qui fait 135 mètres de long, par exemple. La voie d'eau.

Un petit rappel quand même, cela a été dit en introduction par Jean-Baptiste Maillard, mais c'est un mode de transport écoresponsable en référence au Grenelle de l'environnement, qui a fixé des objectifs ambitieux, atteindre le taux de 25 % de fret non routier d'ici 2022. Ce taux, il était de 14 % en 2010, donc cela représente un doublement de la part de marché du fret non routier pour les

acheminements à destination et en provenance des grands ports d'ici 2015. Les atouts du transport fluvial, principalement la forte contenance des bateaux, qui permet de transporter plus de marchandises, en consommant moins de pétrole et en émettant moins de tonnes de CO₂. Donc, ce petit schéma qui illustre un petit peu ce propos pour dire qu'un bateau qui est chargé à 2 500 tonnes représente en gros 63 wagons ou encore 125 camions. Selon les différents scénarios que Benjamin Airaud va vous présenter maintenant, il y aurait une économie de l'ordre de 20 000 à 27 000 camions par an sur les routes... et de l'ordre de 3 000 à 4 700 tonnes de CO₂ par an émis en moins. Voilà ! Donc, je passe la parole à Benjamin Airaud qui va vous présenter les différents scénarios.

Benjamin AIRAUD

Bonsoir ! Quel scénario est envisagé pour la mise à grand gabarit ?

Le projet qu'on propose est de mettre à grand gabarit la Seine sur 27 kilomètres entre l'Ecluse de la Grande Bosse, donc en aval de Bray-sur-Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine. Pour mettre en place ce projet, on l'a répété tout à l'heure, de nombreux enjeux étaient présents sur le territoire et on a dû les prendre en compte.

Donc, l'objectif, c'était de rechercher un tracé qui soit optimal et qui ait donc le moins d'impact possible sur l'environnement, et qui soit également un projet qui permette d'arriver à approcher la neutralité hydraulique sur le secteur. Il était donc nécessaire de trouver un compromis entre les conditions de navigation, les impacts sur l'environnement et l'hydrologie du secteur. On a donc étudié cinq scénarios qui diffèrent en fonction des gabarits, des bateaux qui pourront circuler jusqu'à Nogent-sur-Seine. Ces tracés ont été étudiés en plusieurs temps, plusieurs moments, on a procédé par itération. On a tout d'abord défini des scénarios qu'on a qualifiés de bruts, donc des premiers tracés qu'on a pu analyser par la suite pour se rendre compte des différents impacts sur le milieu et le territoire. Par la suite, on a mis en place différents aménagements pour permettre l'optimisation de ces scénarios afin de réduire les impacts sur les milieux et sur le régime hydraulique de la Seine, et puis également réduire l'emprise de ces tracés sur les activités, notamment l'agriculture, les carrières. Des impacts résiduels restent présents lors de cette phase d'optimisation et des mesures de compensation seront à envisager si le projet devait se poursuivre. Les différents scénarios. Tout d'abord, le scénario 1. Donc, son objectif, c'est de supprimer les différents points durs de la navigation qui existent actuellement entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Son coût est de l'ordre de 76 millions d'euros et il permettrait une augmentation de trafic, d'ici 2020, de 26 %. Donc, tout d'abord sur cette animation, les gabarits de bateaux qui seraient autorisés à circuler, du 2 500 tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, puis du 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les aménagements qui sont envisagés. Au niveau de la Seine, il y aurait des élargissements du chenal et des rectifications des berges. Et deux autres types de travaux sont également envisagés : tout d'abord, la suppression d'une partie de l'île de Jaulnes, immédiatement en aval de l'Ecluse de Jaulnes, du fait des difficultés d'insertion des bateaux dans l'écluse, et puis, la réhabilitation du Canal de Beaulieu. Vous voyez sur l'encadrement l'emplacement actuel de l'Ecluse de Jaulnes. En bleu, vous voyez donc le tracé futur de chenal qui serait envisagé, et on voit qu'il y a un besoin de supprimer une partie de l'île de Jaulnes pour faire passer les bateaux sur ce secteur. Le scénario 2, son objectif, c'est également de supprimer les différents points durs de la navigation qui existent. Il a été mené dans l'hypothèse de la création d'une plate-forme portuaire au niveau de Villiers-sur-Seine. Son coût est de l'ordre de 132 millions d'euros et il permettrait une augmentation du trafic du même ordre que le scénario 1, c'est-à-dire plus 26 % à l'horizon 2020. Donc, au niveau des gabarits de bateaux, on voit aussi l'animation, du 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine, qui correspond à l'entrée du Canal de Beaulieu, puis du 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Donc, les aménagements envisagés, comme pour le scénario 1, une réhabilitation du Canal de Beaulieu.

Qu'est-ce qu'on entend par réhabilitation ? C'est la création de zone d'attente en amont et en aval des écluses, l'élargissement de ce canal en passant de 11 à 17 mètres pour le fond du canal, et puis également, la reconstruction des ponts pour permettre le passage de deux hauteurs de conteneurs, comme l'a dit tout à l'heure Hugues Lacourt, c'est-à-dire, 5,25 mètres d'hauteur libre.

L'autre aménagement nouveau pour ce scénario par rapport au scénario 1, c'est la construction d'une nouvelle écluse à Jaulnes. En effet, l'écluse actuelle ne serait plus assez large pour les bateaux de 2 500 tonnes. Donc, le tracé envisagé est un tracé en dérivation du méandre actuel de la Seine. Donc, l'intérêt, c'est de permettre de conserver l'île de Jaulnes, de faire que la Seine continue à couler dans son lit naturel.

Le scénario 3. Le scénario 3, c'est une mise au gabarit de 2 500 tonnes sur l'ensemble de l'itinéraire. Son coût est de l'ordre de 214 millions d'euros et il permettrait une augmentation de trafic de 74 % à l'horizon 2020. Donc, les gabarits de bateaux autorisés, c'est une cohérence, on a 2 500 tonnes sur l'ensemble de l'itinéraire. Et au niveau des aménagements, pour la partie entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine, on a les mêmes types d'aménagement que pour le scénario 2, c'est-à-dire notamment la reconstruction de l'Ecluse de Jaulnes. Et à partir de ce scénario, on créerait un nouveau canal, donc, un canal à grand gabarit, qui est parallèle au Canal de Beaulieu existant. Donc, ce canal serait réalisé en utilisant les casiers SEDA qui ont été creusés dans les années 80 pour réaliser la plate-forme de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine. On va voir un zoom sur ce canal, et notamment, son arrivée au niveau du Port Montain. Sur cette carte, vous voyez notamment une des phases qui a été prise en compte lors de la... l'optimisation des tracés. Vous voyez que le tracé initial qui est le tracé orange, qui est un tracé assez rectiligne au vu des impacts que cela produirait sur les milieux, et puis, également, sur l'écoulement des crues et l'abaissement de la ligne d'eau de la Seine, on a révisé le tracé pour finaliser un tracé en bleu sur la carte.

Le scénario 4. Ce scénario devait permettre le passage de bateau de 3 000 tonnes sur l'ensemble de l'itinéraire, donc ces bateaux, ce sont des automoteurs de 135 mètres. On l'a dit juste avant, ce sont des bateaux qui se développent notamment sur le bassin rhénan. Ce scénario n'a pas été retenu, car la traversée de Paris ne serait possible qu'une centaine de jours par an pour ce type de bateau. En effet, à Paris, la limite est fixée à 125 mètres pour le passage de bateau.

Enfin, scénario 5. Donc, le scénario 5, c'est une mise au grand gabarit de 4 000 tonnes de l'ensemble de l'itinéraire. Donc, l'estimation de ce scénario est de 305 millions d'euros, et les prévisions de trafics sont similaires au scénario 3. Donc, on a conservé ce scénario car les bateaux dans ce cas-là sont des convois poussés, c'est-à-dire qu'ils sont composés d'un pousseur et de deux barges. Il est donc possible d'enlever une barge avant Paris et de remettre une autre après le passage de Paris. Donc, les aménagements de ce scénario, on a également la construction d'un nouveau canal à grand gabarit, on a également la construction d'une nouvelle écluse à Jaulnes, puis, deux autres aménagements supplémentaires qui sont la création d'un canal de dérivation entre Bray-sur-Seine et l'Ecluse de la Grande Bosse, et la coupure d'une boucle de la Seine au niveau de Grisy-sur-Seine. Alors, on va montrer différents zooms.

Donc, tout d'abord, c'est ce nouveau canal qui serait réalisé entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine, avec la création d'une écluse au niveau de l'entrée de l'actuel canal de la Tombe ; Ensuite, la coupure de boucle au niveau de Grisy-sur-Seine. On voit le tracé en bleu, donc ce serait le tracé envisagé pour ce scénario. Et enfin, l'arrivée du canal à grand gabarit pour le cas du scénario 5. Alors, je ne sais pas si on arrive... si on le voit quand même. Donc, en bleu, le tracé du scénario 5, et en noir, le tracé du scénario 3. Donc, il n'est pas possible de passer par les deux méandres avant vu la taille des bateaux.

Ces différents scénarios permettraient d'envisager des retombées positives sur l'économie locale, tout d'abord grâce au fait qu'on peut remonter avec des bateaux plus grands qui peuvent transporter plus. Les coûts de transport seraient moindres, cela permettrait d'envisager des perspectives de

nouveaux marchés et des économies pour les chargeurs. Vous avez à droite un graphique qui représente le coût d'un trajet entre Nogent-sur-Seine et Rouen pour une tonne de céréales. La barre en noir, c'est si on fait l'ensemble du trajet en routier, donc à peu près 16,23 euros, et ensuite, vous avez les différents cas, en rouge, le cas actuel, puis, les différents scénarios. On voit que pour le scénario 3, par exemple, on a un coût divisé par deux ; pour le scénario 5, un coût divisé par 3. Cela engendrerait également des retombées en matière d'emploi, pendant le chantier mais également pendant l'exploitation du futur canal. Cela participerait également à la lutte contre le changement climatique. On a, effectivement, un mode de transport qui est peu consommateur d'énergie, peu polluant, qui permettrait d'éviter de 3 à 4 700 tonnes de CO₂ par an.

Enfin, c'est également l'amélioration du cadre de vie pour les populations du territoire, mais également de la Seine-et-Marne en entière, puisque cela serait moins de poids lourds sur les routes, de 20 à 27 000 trajets de camions évités par an. C'est également un projet qui permettrait de favoriser les échanges du territoire concernés par la mise à grand gabarit. En effet, les échanges avec notamment l'Ile-de-France, les ports de la façade maritime ainsi que le Nord de l'Europe, on pourrait avoir plus d'échanges par la voie d'eau. On voit ici quelques chiffres des principaux trafics futurs d'ici l'horizon 2020. Quels sont les impacts résiduels des scénarios ? Au niveau environnemental, on a effectivement des emprises qui, de certains des scénarios, sont des zones à enjeux environnementaux exceptionnels. Des mesures de compensation seraient donc envisagées pour contrebalancer ces impacts. Au niveau hydraulique, en période de basses eaux, donc ce qu'on appelle « l'étiage », l'abaissement du niveau d'eau serait très faible. En période de moyennes eaux, certaines précautions prises en compte dans le projet des aménagements permettraient de rehausser notamment la ligne d'eau au niveau de Vezoult et de Jaulnes, ce qui peut être favorable pour l'alimentation en eau de la nappe et des milieux humides. En période de crue, on parviendrait à maintenir les conditions d'inondation du lit majeur. Et enfin, vis-à-vis du projet de Seine Grands lacs, on viserait et on obtiendrait la neutralité hydraulique.

En conclusion, donc, l'ensemble de ces études nous a permis de comparer les différents scénarios. Vous avez ici quelques chiffres qui reprennent ces études, vous avez notamment les futurs trafics en million de tonnes-kilomètres. On voit pour le scénario 1, on serait autour, pour le vrac, donc tout ce qui est granulats, produit agricole, autour de 780 millions de tonnes-kilomètres par an à l'horizon 2020, et on passerait au-delà du milliard de tonnes-kilomètres par an pour les scénarios 3 et 5. On l'a déjà dit donc le nombre de camions évités, les tonnes de CO₂, les différents coûts de ces scénarios, et puis, enfin, les indicateurs socio-économiques, le taux de rendement interne et la valeur actualisée nette, qui permettent de conclure si le projet est intéressant ou pas pour la société. En substance, ce qu'on veut dire, c'est que, par exemple, pour le scénario 3, un euro investi revient à 2 euros de bénéfice pour la société. En comparant ces différents indicateurs, VNF considère le scénario 3 comme le scénario préférentiel. Enfin, pour terminer, deux éléments complémentaires. Tout d'abord, le financement, actuellement, les études qui nous ont servi à arriver jusqu'au débat public, donc les études d'opportunité, ont été cofinancées par les Régions Ile-de-France, Champagne-Ardenne, le Département de l'Aube, la ville de Nogent et la Chambre de commerce et d'industrie Troyes-Aube. Pour la suite, si le projet devait se poursuivre, des financements seraient à trouver, notamment avec les collectivités et avec l'Europe. Enfin, le calendrier. La décision de VNF de poursuivre son projet arriverait au cours du premier semestre, à la fin du premier semestre 2012. Et si le projet devait se poursuivre, les études seraient réalisées entre 2012-2015 pour des travaux entre 2015-2019, et une mise en service à l'horizon 2019.

Merci de votre attention.

Paul CARRIOT

Bien. Merci Monsieur de cette présentation.

Alors, vous avez entendu, donc dans le détail, les différents scénarios, enfin, les différentes variantes de ce projet. Vous avez entendu également les caractéristiques. Vous avez entendu quels étaient les impacts possibles sur l'environnement, sur l'hydraulique, le financement. Toutes ces questions et tous ces éléments qui vous ont été fournis par le maître d'ouvrage, appellent certainement de votre part des remarques, des questions, des interrogations. Et donc, le moment, je crois, est venu de vous laisser la parole, de vous passer la parole plus exactement. Donc, vous avez à droite et à gauche deux hôtessees qui s'apprêteront à vous donner le micro dès que vous aurez levé la main pour cela. Et donc, écoutez, je crois que le moment est venu maintenant de passer aux questions. Voilà. Alors, y a-t-il quelqu'un qui se lance pour la première fois ? C'est toujours un peu délicat, je sais, mais je vois... Non, je vois un doigt qui se lève là-bas, donc voilà. Voilà, je vois le premier doigt qui se lève. Le micro. Alors, pouvez-vous vous présenter s'il vous plaît ? Comme je l'ai dit tout à l'heure parce que c'est enregistré, c'est très important. Monsieur.

Jean-Jacques BEGUINE

Monsieur Béguine de Saint-Germain-Laval.

Paul CARRIOT

Merci !

Jean-Jacques BEGUINE

Je voudrais intervenir, moi, par rapport aux délaissés qui subsistent après le redressement des boucles de Seine et qui sont abandonnés par la suite par VNF, notamment, puisqu'ils ne sont pas du tout entretenus. Je prends l'exemple de ce qui existe entre Montereau et Bray où des virages à hauteur de Saint-Germain-Laval où j'habite sont complètement à l'abandon. Il y avait des fonds de 6 mètres autrefois, aujourd'hui, il y a 2 mètres, 2,50 mètres et avec un envasement qui détruit toutes les végétations, effraye les poissons, et cetera, et je pense que l'engagement... il doit y avoir un engagement immédiat sur les boucles qui vont être créées pour leur entretien et qui garantit leur entretien à long terme.

Et puis, je pense qu'on pourrait examiner également du fait des arriérés, inclure dans le projet actuel la réhabilitation des délaissés existants entre Bray et Montereau, qui nécessitent d'être réhabilités sérieusement avec dragage.

Les produits de dragage pouvant être également utilisés, notamment, pour combler les sablières qui sont terminées en exploitation. Et je pense que la nécessité d'un engagement important et sérieux en lien avec des organismes qui connaissent les questions d'environnement et de nature pour avoir des conseils sur la façon de réhabiliter correctement ces bras de Seine, je crois que c'est une question importante. Et je pense un engagement qui permettrait de réhabiliter un peu la Seine qui doit rester tout de même une rivière agréable et qu'elle ne soit pas uniquement une autoroute à péniche mais également avec des endroits qui soient naturels et très bien entretenus.

Paul CARRIOT

Bien. Merci Monsieur. Je note dans votre question, je dirais, un double aspect : d'une part, le devenir des délaissés, qu'est-ce qui va se passer si le projet a lieu ? Et d'autre part, quels engagements pourrait faire VNF à ce sujet dans l'avenir pour, si j'ai bien compris, pour permettre à ce que ces

délaissés soient encore des lieux de vie, si je puis dire, en tout cas, qui soient au point de vue environnementale, protégées.

Alors, je laisse la parole... Alors, c'est peut-être Monsieur... Oui, Monsieur Lacourt.

Hugues LACOURT

Pour apporter quelques éléments de réponses, alors pour bien reformuler la question, je crois que Monsieur faisait allusion aux délaissés du projet précédent, donc qui avait eu lieu dans les années 80. C'est cela ? Entre Montereau et Bray. C'est cela. Et puis, bon, et les futurs délaissés qui pourraient y avoir dans le cas du projet qui serait réalisé. Donc, actuellement, VNF travaille effectivement sur un endroit, mais plus à l'amont, sur la boucle de la Grande Bosse, qui est également un délaissé pour essayer de rétablir une continuité hydraulique, à cet endroit-là.

Voilà ! Donc, l'objet, c'est de faire une expérimentation un petit peu de ce qui peut être fait sur un délaissé. Donc, on a choisi ce site-là parce que, en plus, sur la Seine, il y a le barrage de la Grande Bosse, et cela permettrait de voir comment se comporte la remise en eau et en circulation hydraulique de cette boucle. Et encore actuellement, on a des études en cours qui permettraient également de rétablir la continuité piscicole via la réouverture hydraulique de cette boucle. Donc, c'est une expérimentation un petit peu que l'on va mener pour voir comment on pourrait mener le même type d'études sur les autres boucles, les autres délaissés qui sont plus en aval, entre Montereau et la Grande Bosse. Mais effectivement, le tracé des années 80 a été très impactant sur le territoire. Depuis, VNF a beaucoup progressé en matière de prise en compte des éléments environnementaux sur le territoire. On peut peut-être montrer rapidement, on a une vue de tout ce qui a été fait dans les années 80. Enfin, vous êtes sur le territoire, donc vous savez très bien ce qui a été fait. Mais pour montrer un petit peu la différence d'approche que l'on a, aujourd'hui, en 2012 sur la mise au grand gabarit d'un axe, c'est-à-dire qu'on a pris en compte au maximum l'infrastructure existante, la voie d'eau, pour essayer de l'aménager et pour concilier au maximum le moindre impact sur l'environnement et privilégier également la navigabilité. Donc voilà, sur le tracé qui était envisagé dans les années 80, qui allait d'ailleurs au-delà de Montereau, montrait qu'on était beaucoup plus impactant sur le territoire. Il y avait de nombreuses coupures de boucles, chose que l'on ne fait plus... que VNF essaie de limiter autant que faire se peut sur le projet actuel. Donc, pour répondre précisément à votre question : Que faire sur les délaissés ? Voilà ! On mène cette expérimentation et on en tirera les conséquences pour faire le même type de projet sur les délaissés plus en aval.

Paul CARRIOT

Et à quelle période cette conséquence, enfin, vous aurez une connaissance plus précise sur les conséquences possibles de cette expérience ?

Hugues LACOURT

Donc, actuellement, on est en phase d'avant-projet, d'étude. Peut-être que Benjamin Airaud peut compléter, il est également en charge du projet de la reconstruction hydraulique de la Grande Bosse.

Benjamin AIRAUD

Donc, le projet de la Grande Bosse, actuellement, on est en phase d'études, on est à l'avant-projet. On travaille, j'ai bien noté dans la question de Monsieur, le conseil, on va dire, du fait que VNF devait s'accompagner des différents acteurs qui connaissent les milieux. Donc, c'est vrai que sur l'Ecluse de

la Grande Bosse, juste sur la boucle de la Grande Bosse, on travaille notamment avec l'Agence de l'eau, la Fédération de pêche de Seine-et-Marne, et puis également, les directions de département des territoires, de Seine-et-Marne, le Conseil général également. Donc, ces études sont en cours. L'objectif, ce sont des travaux pour l'année 2014, une enquête publique en 2013, et les travaux en 2014. Et puis ensuite, donc, ce projet est également mené en coopération proche avec Seine Grands Lacs, et c'est notamment Seine Grands Lacs qui va réaliser un suivi écologique et piscicole de l'aménagement, et donc, on devrait avoir des premiers résultats aux alentours de 2015. Ce qu'il faut savoir c'est qu'on a notamment mené un premier relevé, on a fait un état des lieux piscicoles dernièrement, là, au mois de décembre sur ce secteur-là pour justement pouvoir voir les conséquences de l'aménagement futur.

Paul CARRIOT

D'accord. Dans l'optique de la question de monsieur, il y avait une question de l'engagement, c'est-à-dire : quelle était la nature d'engagement possible, aujourd'hui, compte tenu de l'expérimentation ? Et de la question posée sur les délaissés, quelle est la nature de l'engagement que peut prendre VNF, aujourd'hui ? C'est cela la question. Est-ce que Monsieur Maillard peut répondre à la question.

Jean-Baptiste MAILLARD

L'engagement qui peut être pris, c'est effectivement que l'impact sur les milieux, j'ai rappelé un peu au début, l'approche qui a été retenue, on cherche d'abord à limiter au maximum les impacts, et puis ensuite, on compense les impacts résiduels. Donc, l'engagement qui est pris, évidemment, c'est de compenser tous les impacts résiduels qui resteraient. Et donc, les délaissés, effectivement, c'est une obligation réglementaire, c'est-à-dire qu'il faut, il faut maintenir ces espaces dans des conditions, enfin...

Hugues LACOURT

Je pense qu'effectivement, il faut attendre les résultats de cette expérimentation. Donc, l'engagement, c'est après la réalisation de ces travaux. L'engagement qu'on peut faire, c'est de passer à d'autres en fonction des résultats de cette expérimentation. Ce sont des travaux également importants à réaliser sur cette boucle-là. Donc, c'est vrai qu'on peut dire, on reporte encore de deux ans, les travaux sur la Grande Bosse.

Donc, qu'est-ce qui va se passer ? Cela va arriver quand chez nous ? Beaucoup plus en aval. Voilà ! Mais, pour montrer l'efficacité, je pense, des travaux que l'on veut faire pour remettre en continuité hydraulique, vous l'avez dit, vous-même, il y a, à un moment donné, il y a les travaux qui ont été faits, il y a eu les délaissés, dont acte on ne peut que, aujourd'hui, dire qu'on essaie de ne plus travailler dans les mêmes conditions. Voilà ce qu'on peut dire. Il y a des erreurs qui ont été faites dans le passé. On le reconnaît. Maintenant, VNF va essayer de ne plus faire les mêmes à l'avenir. Donc, pour essayer de réparer ces erreurs, on va remettre en continuité hydraulique une boucle pour voir comment cela se passe d'un point de vue hydraulique. On travaille aussi, Benjamin Airaud l'a dit, avec tous les acteurs qui sont concernés sur ce projet-là, l'Agence de l'Eau pour voir un petit peu comment définir des enseignements pour remettre d'autres, peut-être dans le futur, d'autres boucles en continuité hydraulique avec la Seine.

Paul CARRIOT

Voilà ! Donc, les enseignements, vous avez dit tout à l'heure, quelle date à peu près ? Pour répondre à la question de monsieur.

Hugues LACOURT

Oui.

Paul CARRIOT

Vers quelle... ? Quand ?

Hugues LACOURT

A l'issue des travaux, il faudra voir comment se comporte la remise en continuité hydraulique de cette boucle, voir si cela fonctionne bien, si... Voilà ! Et puis, un enseignement, je pense que dans les six mois qui suivent, je ne sais pas.

Paul CARRIOT

Monsieur Maillard, vous vouliez rajouter quelque chose ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui, je voulais compléter en disant que l'engagement qui est pris rejoint un engagement qui a déjà été évoqué, qui est celui d'instaurer des comités à la fois de définition, de mise en œuvre et de suivi des mesures d'accompagnement et des mesures compensatoires dont... et en recourant effectivement aux bonnes expertises et aux acteurs compétents sur ces différents sujets. Donc, je pense que l'engagement que vous évoquez et que vous demandez rejoint en partie cet engagement de... Donc, ce ne sont pas que les mesures compensatoires, ce sont également les mesures d'accompagnement du projet. Et le projet de la Grande Bosse, ce n'est pas une mesure compensatoire du futur projet, puisque cela sera réalisé, que le projet Bray-Nogent se fasse ou ne se fasse pas. Donc, c'est... voilà, c'est déjà une restauration du milieu indépendante du projet Bray-Nogent.

Paul CARRIOT

D'accord. Très bien, merci. Monsieur, est-ce que vous avez réponse à votre interrogation ?

Jean-Jacques BEGUINE

Oui, j'ai bien entendu qu'il y a une volonté affichée. J'aimerais bien qu'il y ait quelques lignes, écrites quelque part où on dit : « VNF va entretenir et faire en sorte de maintenir un niveau écologique intéressant et adéquat sur les boucles restantes et celles existantes déjà ». Voilà ! Quelques lignes, ce serait bien.

Paul CARRIOT

D'accord ! Bien ! Mais écoutez donc, je pense que VNF a pris note. En tout cas, le verbatim en fera état. Voilà ! Ecoutez, c'est la première question. J'ai l'impression que, oui, voilà, il y a une... Alors, excusez-moi, devant, voilà ! Madame.

Marie France PLAINCHARD

Madame PLAINCHARD ; nous avons un chalet de week-end à côté de l'Ecluse de Jaulnes. Je voudrais savoir ce que vont devenir tous ces petits chalets au bord de Seine ?

Paul CARRIOT

Donc, question précise, réponse précise. Monsieur Airaud.

Benjamin AIRAUD

Ils se situent en rive droite ou en rive gauche de la Seine ? On va mettre un zoom du secteur déjà pour les personnes qui ne le localisent pas. C'est en rive droite ? Oui. Ce qu'il faut déjà dire tout d'abord, c'est qu'on a..., comme on vous l'a dit, on vous l'a montré, on a plusieurs scénarios, et donc, des tracés différents en fonction des scénarios. On a des scénarios qui... Aucun des scénarios n'a d'emprise sur des... des habitations référencées au cadastre. Cela, je peux vous l'assurer. Donc, là, on voit le zoom sur Jaulnes.

Donc, a priori, je pense, c'est un niveau de détail encore qui méritera justement d'être poussé, si on va plus loin dans les études, si on poursuit le projet. Ce qui est certain, c'est que les tracés actuels sur ce secteur-là, je ne sais pas si on peut afficher, par exemple, le scénario 3. On va faire un zoom avec le tracé. On est sur un tracé qui vient plutôt mordre la rive, l'autre rive sur ce secteur. Oui, c'est vrai que... Vous êtes réellement au droit de l'écluse actuelle ?

Paul CARRIOT

Oui, oui. Non, mais en attendant peut-être, oui.

Marie France PLAINCHARD

On constate que les chalets sont référencés sur le cadastre ici.

Benjamin AIRAUD

Alors, cela, voilà. Pour l'instant, on est, comme on le disait, on est à des études d'opportunité, donc on s'est basé sur des données cadastrales. Ce qui est sûr, c'est que si on a pu voir dans le projet, si une fois qu'on aura défini un scénario retenu et un tracé, à partir de ce moment-là, on devrait faire vraiment une recherche foncière de l'ensemble des terrains occupés au bord de la rivière, et voir après ou cela sera un traitement au cas par cas, cela c'est certain.

Paul CARRIOT

OK, d'accord. Bien. J'avais noté juste à côté de vous Madame, voilà. Oui, question.

Marie-Claude LEMOINE

Bonjour ! Madame Lemoine de Gravon.

Paul CARRIOT

Bonjour !

Marie-Claude LEMOINE

J'ai pas mal de questions à vous poser. Je les pose tout d'un coup ou une par une ? Bon.

Paul CARRIOT

On vous écoute.

Marie-Claude LEMOINE

Qu'on retienne la solution du projet 3 ou du projet 5, on va se retrouver avec des grands gabarits extrêmement importants. Est-ce que cela veut dire que le réseau Freycinet risque de disparaître ? Première question.

Paul CARRIOT

Ecoutez ! Vous avez beaucoup de questions, vous m'avez dit.

Marie-Claude LEMOINE

Oui. Alors, je les dits un peu toutes ?

Paul CARRIOT

Ecoutez, sauf s'il y en a 80 mais...

Marie-Claude LEMOINE

Non, non. Donc, si je pose cette question, c'est aussi en cas d'accident, c'est-à-dire si nous avons un accident avec un grand gabarit qui transporte du pétrole, quels sont les mesures, enfin, l'impact est énorme sur la rivière encore plus que parfois même sur la mer, donc quelles sont les dispositions qui sont prises ?

L'autre question. Pour avoir vécu 8 ans et demi sur une péniche dans l'Essonne, j'ai pu vérifier que les trois dernières années, nous avons eu de grands gabarits qui arrivaient en force tous les jours, il y en a à peu près trois à quatre nouveaux rhénans qui débarquaient sur la Seine, et nous avons un gros problème de vitesse. Il n'y a aucune police dans l'Essonne et la Seine-et-Marne, aucune police fluviale. La police fluviale vient de Conflans-Sainte-Honorine quand il y a un souci. Quelles sont les mesures que VNF pensent prendre par rapport à la vitesse et au dégazage sauvage, sachant que les trois dernières années, moi, j'avais perdu entre 40 à 50 centimètres de berge par le phénomène d'écosystème et de vitesse des bateaux ?

Et enfin, ma dernière question, dans les bras morts de la Seine qui vont rester, une fois que le canal sera fait, est-ce qu'on envisage, on pense un petit peu à la plaisance et on aurait une petite tendresse pour créer des ports dans les bras qui vont rester, des ports pour la navigation de plaisance ? Voilà. Merci.

Paul CARRIOT

Bien. Merci Madame. Ecoutez ! Je crois que là, nous avons quatre questions qui vont faire l'objet de réponses précises. La première question portait sur le réseau Freycinet existant. Que va-t-il devenir de ce réseau ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Alors, je vais apporter des éléments de réponse, et puis, on complètera.

Paul CARRIOT

On vous écoute.

Jean-Baptiste MAILLARD

Ce qu'on peut dire, c'est qu'on est déjà au-dessus du gabarit Freycinet jusqu'à Nogent, puisque des péniches de 650 tonnes peuvent accéder à Nogent, des péniches jusqu'à 900 tonnes peuvent y accéder avec dérogations spéciales qui sont données bateau par bateau, donc on est au-delà déjà du gabarit Freycinet. Donc, ce n'est pas que le gabarit Freycinet va disparaître, c'est que si le projet se fait selon le scénario, le gabarit sera augmenté, mais on n'est déjà plus au gabarit Freycinet. Alors, si la question porte au niveau national, la très grande majeure partie des Voies navigables sont au gabarit Freycinet, pas en trafic mais en linéaire, et donc, le gabarit Freycinet continue à être entretenue et ne va pas disparaître. Voilà.

Paul CARRIOT

Cela, c'est pour la partie Freycinet. Vous voulez rajouter quelque chose Monsieur... Non ? D'accord. Alors, écoutez, on passe à la deuxième question. Enfin, on y reviendra si, effectivement, il y a des points d'interrogation. Sur les problèmes des accidents qui génèreraient, disons, des pollutions. Quelles sont les dispositions, qui sont réglementaires, mais quelles sont les dispositions, est-ce que vous pouvez les rappeler ici pour répondre à Madame dans le cas d'accident ? Qu'est-ce qui peut se passer et quelles sont les dispositions existantes ? Alors, peut-être... Monsieur Maillard, peut-être.

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, enfin, il n'y a pas de... Au stade d'étude du projet, il n'y a pas de disposition particulière étudiée sur ces impacts.

Paul CARRIOT

Non, mais je pense que Madame se situait dans le cas où il y a effectivement un accident, si vous voulez préciser. Oui.

Hugues LACOURT

Alors, aujourd'hui, il y a déjà des transports...

Paul CARRIOT

Allez-y !

Hugues LACOURT

Aujourd'hui, il existe déjà du transport de pétrole par péniche, il n'y en a pas beaucoup, mais cela existe déjà, donc le risque, il est d'ores et déjà présent, au même titre qu'un camion-citerne circule, bon, il peut y avoir des accidents, et puis, un camion-citerne se déverse sur la voirie, et puis, cela va également impacter les nappes d'eau, au même titre qu'il y a des accidents potentiels sur la voie d'eau, un bateau à la dérive qui est non manœuvrant, qui peut aller percuter une pile de pont ou s'échouer sur une berge. Il faut savoir que les accidents sont beaucoup plus rares sur la voie d'eau que sur d'autres modes de transport, notamment routiers.

Paul CARRIOT

Oui. Pardon. Oui, Madame. Vous vouliez rajouter quelque chose ?

Marie-Claude LEMOINE

Excusez-moi là-dessus mais quand même, l'année 2011 a été une véritable catastrophe en accident de bateaux. On a vu en Allemagne, sur le Rhin, la Lorelei, la catastrophe que cela a été. Et plus le gabarit est grand, plus évidemment la pollution est grande, et cela pose problème. C'est-à-dire, plus on aura de gros gabarit, quand il y aura du courant, on sait que la quantité d'accident, elle est quand même beaucoup plus probable que lorsqu'il y avait à la fois effectivement des rhénans, des freycinet et autres.

Paul CARRIOT

Voilà. Merci. Vous avez bien fait de préciser la question. Monsieur Maillard, peut-être.

Jean-Baptiste MAILLARD

Je ne pense pas qu'on puisse dire cela que la probabilité d'accident augmente avec la taille des bateaux. Les bateaux de taille plus grande sont le plus souvent plus modernes et beaucoup plus manœuvrables, donc la probabilité d'accident diminue. Ce que vous voulez dire, c'est quand il y a un accident, effectivement, l'ampleur de l'impact peut être plus grande en fonction du gabarit. Mais la probabilité elle-même d'accident a plutôt tendance à diminuer avec des bateaux plus modernes que

sont les bateaux à grand gabarit. Donc, sinon, le traitement des pollutions, il y a les services de police de l'eau, les services de l'Etat, et puis, les services d'intervention. Donc, vous avez cité la police fluviale qui dépendrait de Conflans. Depuis peu, la brigade fluviale qui dépend de la préfecture de police de Paris a compétence sur toute l'Île-de-France, donc jusqu'ici.

Paul CARRIOT

Mais Madame, si vous voulez parler, vous prenez le micro, s'il vous plaît ! Oui.

Marie-Claude LEMOINE

Le temps qu'elle arrive, je suis désolée, de Paris, quand on vit en sud Seine-et-Marne, quand il y a accident, la police fluviale va mettre une journée, quasi, pour arriver.

Jean-Baptiste MAILLARD

Mais alors, il y a plusieurs catégories d'intervenants avec des moyens correspondants, notamment des barrages, la mise en place de barrages pour limiter l'extension de la pollution.

Marie-Claude LEMOINE

Oui, mais il n'empêche que les vitesses, alors là, je reviens aussi sur mon autre question, les vitesses excessives n'ayant pas de contrôle, les bateaux, et cela, je peux vous l'assurer pour l'avoir vécu et bien vécu, les bateaux prennent des vitesses en plus de la masse d'eau qui dégage, qui est effectivement beaucoup plus importante que les autres, la vitesse détruit les berges, détruit les... et s'il n'y a pas de police derrière, s'il n'y a pas de choses, on voit n'importe quoi, de tout et n'importe quoi.

Paul CARRIOT

D'accord. Donc, cela, c'est la troisième question qui est votre inquiétude sur la vitesse.

Marie-Claude LEMOINE

Oui, les deux sont pièces. Les deux se chevauchent.

Paul CARRIOT

OK. Alors, bien. Sur ce point-là, sur la troisième question, sur la vitesse, effectivement, qui peut poser problème.

Hugues LACOURT

Effectivement, Madame...

Paul CARRIOT

Je voudrais que vous apportiez une réponse à Madame, s'il vous plaît !

Hugues LACOURT

Non, mais effectivement, Madame, au même titre que la police de la route sur la route, elle n'est pas toujours présente quand il y a des infractions au code de la route, mais la brigade fluviale, elle n'est pas toujours présente lorsqu'il y a un bateau qui dépasse la vitesse autorisée. On est tous d'accord que les forces de police sont insuffisantes dans ce pays. Donc, ensuite, la vitesse, elle est limitée à 12 kilomètres/heure sur les voies d'eau. Alors, ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a un règlement particulier de police qui existe, un règlement général de police qui existe, et dont, la brigade fluviale est en charge de le faire respecter, on est d'accord. Après, ce n'est pas à VNF de dimensionner les zodiaques de la brigade fluviale. Pour revenir sur le risque, les bateaux également, la technologie des bateaux évolue et le trafic actuel, c'est de l'ordre d'une quinzaine de bateaux/jour, 10, 15 bateaux/jour. Il faut relativiser aussi le pourcentage du risque d'accident. Alors, en fonction du scénario qui sera retenu, on mènera des études de trafic pour voir à combien ce nombre de bateaux/jour portera. Aujourd'hui, on ne peut pas vous le dire. Mais voilà, la technologie des bateaux évolue. Les bateaux qui emportent ce type de produit pétrolier sont soumis à des contraintes beaucoup plus strictes que du vrac, de céréales ou un transport de conteneurs. Ce sont des bateaux avec des doubles coques, et cetera. Donc, les accidents, je ne peux pas dire par mon propos qu'ils sont nuls, non. Le risque n'est pas nul, mais il est quand même limité par, justement, l'évolution de la technologie des bateaux en charge de transporter ce type de produits dangereux.

Paul CARRIOT

D'accord. Mais au-delà de la notion de risque, il y a également la notion de dégazage sauvage. Elle est bien notée la question de Madame. Alors, notion de dégazage sauvage, là ce n'est pas..., enfin c'est le fait de l'homme. Donc, quid par rapport à cela ? Ce n'est pas la même chose.

Hugues LACOURT

Oui, mais c'est pareil que lorsqu'il y a un bateau qui dépasse les vitesses autorisées, il y a du dégazage sauvage, il y a des gros pétroliers, cela arrive en mer, cela arrive en rivière également. Voilà !

Paul CARRIOT

D'accord.

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui, d'accord. Alors, il y a peut-être insuffisamment à votre gré, mais il y a un PV d'infraction à la fois pour les pollutions et pour les vitesses. Donc, effectivement, il y a des réglementations qui doivent être respectées et qui, quand elles ne sont pas respectées, sont sanctionnées. Alors après, effectivement, il y a la question du taux de sanction et du taux de présence, mais la réglementation est en place.

Paul CARRIOT

Bien ! Pour quitter ce domaine... Non, attendez, vous voulez intervenir sur ce point ? On passe au quatrième, pardon.

Marie-Claude LEMOINE

Oui, vraiment là, j'insiste.

Paul CARRIOT

Je vous en prie.

Marie-Claude LEMOINE

Vous me dites qu'il y a un règlement, on est d'accord, mais il n'y a pas de police fluviale dans l'Essonne et la Seine-et-Marne. Donc, il ne peut pas y avoir de contrôle et de répression. Si vous mettez quelque chose au grand gabarit qui est quand même très important, et personnellement, je suis tout à fait en faveur, il faut, en parallèle, absolument penser à ce qu'il y ait, à ce qu'on institue une police fluviale. Parce que, pour l'instant, il n'y a rien. On ne peut pas comparer avec la route, il n'y a rien. Donc, les gens font ce qu'ils veulent. Et c'est du tout et de n'importe quoi. Il y a du bon, il y a du mauvais. Donc, j'insiste là-dessus, il n'y a pas de police fluviale en Essonne et en Seine-et-Marne.

Paul CARRIOT

Alors, sur ce point précis que vous dénoncez, oui, sur ce point précis aussi qu'il n'y a pas de police fluviale dans l'Essonne et la Seine-et-Marne, j'aimerais vous entendre Monsieur.

Jean-Baptiste MAILLARD

Moi, j'insiste à nouveau, on ne peut pas dire qu'il n'y a rien, il y a peut-être insuffisamment à votre gré, mais il y a bien, l'Île-de-France est une zone de compétence pour la brigade fluviale. Donc, il y a bien des brigades fluviales compétentes sur l'Essonne et ce que vous citez. Ce qu'on peut dire également, c'est que le trafic, vous parlez de l'Essonne, donc le trafic sur la Haute Seine est beaucoup plus important que celui sur la Petite Seine, c'est-à-dire en amont de Montereau, et il est plus important actuellement que le futur trafic sur la petite Seine.

Donc, il y a également une expression que vous avez utilisée qui est autoroute fluviale, ce n'est pas une autoroute qu'on crée, on a montré la différence qu'il y avait entre le tracé qui était envisagé pour le scénario 3 et le tracé qui était envisagé dans les années 80, où dans les années 80, effectivement, c'était assez rectiligne, le tracé enfin en fonction des scénarios, mais le tracé du scénario 3 est beaucoup plus sinueux, enfin, il épouse beaucoup plus les méandres de la rivière que ne le faisait le tracé des années 80. Donc, le terme autoroute est impropre. C'est encore une fois le gabarit, qui sera le gabarit dans le scénario maximal et reste inférieur à celui de la Haute Seine actuelle. Alors, ce n'est pas le même gabarit de la voie non plus, mais c'est pour donner un élément de comparaison.

Paul CARRIOT

Bien. Merci. Alors, oui, je vous passe la parole tout de suite. Il y avait un quatrième point qui était un petit peu différent des trois premiers qui concernait la plaisance ou les bras morts. Alors, Madame souhaitait en tout cas, vous suscitez l'idée de créer des ports de plaisance, c'est bien cela ? Alors, par rapport à cette question, Monsieur Airaud peut-être.

Benjamin AIRAUD

Oui, je vais répondre. Tout d'abord, cela rejoint aussi la question du Monsieur d'avant sur le fait que « est-ce qu'il y aurait des nouveaux bras morts avec le projet ? » Donc, on n'y a pas répondu d'ailleurs tout à l'heure. Donc, hormis pour le scénario 5, on ne crée pas de nouveaux bras morts sur ce secteur. Cela, c'est la première chose à dire. Ensuite, au niveau de la plaisance fluviale, vous avez déjà deux haltes qui existent, une, ici, à Bray-sur-Seine et puis une à Nogent-sur-Seine. Dans le cadre du projet au stade actuel des études, on n'envisage pas de créer de nouvelles haltes fluviales ou de ports de plaisance. Par contre, il y a des pistes qui peuvent être envisagées, mais il faut également voir cela avec les personnes, on va dire, les acteurs compétents sur ces questions-là, liés notamment au tourisme. On peut très bien envisager des choses telles que la réhabilitation d'une écluse en port de plaisance. Ce sont des choses qui se font, cela s'est déjà fait dans l'Est de la France. On voit notamment que dans le cadre des scénarios 3 et 5, on a une écluse qui ne serait plus utilisée par la suite, l'Ecluse de Jaulnes. Cela peut être réhabilité en port de plaisance, ce sont des choses qui se font.

Paul CARRIOT

D'accord. Bien. Madame, je crois que vous pourrez venir tout à l'heure s'il y a d'autres questions qui vous viennent à l'esprit. Voilà. Alors, j'ai noté une question... oui, deux, plusieurs doigts qui se lèvent là-bas. Monsieur avec le journal, Madame, non c'est Monsieur, pardon, juste derrière, voilà, oui. C'est vous qui avez posé la question. Oui, Monsieur, voilà. Vous vous présentez Monsieur.

Jean-Claude JEGOUDEZ

Bonsoir ! Jean-Claude Jegoudez, Maire de Grisy-sur-Seine.

J'ai eu l'occasion d'intervenir à plusieurs reprises lors des précédents débats, notamment pour la sauvegarde de notre territoire à Grisy qui fait partie des circuits les plus accidentés et où on risquait, disons, le plus gros.

Donc, ce soir, je m'adresse comme d'habitude mais je note un petit avancement dans ce que vous avez présenté, disons, tout à l'heure. J'ai vu nettement que le circuit préférentiel, le scénario préférentiel, est maintenant encadré, disons, dans vos tableaux, ce qui est quand même déjà un premier réconfort par rapport aux autres discussions.

Donc, je vous en remercie. Donc, je ne vais parler que de ce scénario-là, j'élimine complètement les autres. J'ai deux questions à vous poser concernant principalement, disons, les berges. Actuellement, des péniches de 1 000 tonnes passent, les berges sont littéralement laminées, on a un recul, disons, de chaque côté de la Seine notamment dans tous les méandres. Nous avons dû effectuer des travaux sur notre commune à notre charge pour une rénovation d'un pont parce que VNF n'a pas voulu le prendre en charge, alors que ce pont a été partiellement détruit par le passage des péniches et a été complètement désenroché. Donc, cela, on s'est débrouillé par nos propres moyens puisque vous aviez coupé le chemin de halage en nous rejetant la responsabilité à nos communes. Donc, nous avons solutionné le problème et pas grâce à VNF. Donc, ce que je voulais savoir, qu'est-ce que vous avez prévu pour consolider les berges une fois qu'il y aura le scénario, disons, d'adopté ? Est-ce que

cela va être un système un petit peu du type que vous avez fait au Vezoult que je trouve très bien, c'est-à-dire que c'est un système qui est esthétique, qui est efficace et non dangereux en cas de chute dans l'eau. Si quelqu'un tombe, il peut en sortir, disons, sans problème alors que les systèmes de palplanche sont considérablement dangereux. Je sais qu'à certains endroits, cela ne sera pas facile. Donc, cela, c'est ma première question concernant les berges sur la sécurisation. Ma deuxième question, qu'y a-t-il de prévu comme berge sur la rive droite, d'une part, entre Noyen et Jaulnes, et d'autre part, sur la rive gauche où actuellement entre Grisy-sur-Seine et Jaulnes, il n'existe absolument aucun passage ? Et sur cette rive-là, vous avez des propriétés qui, elles, figurent sur le cadastre, je le confirme, donc elles ont droit à toute la considération. Et quel passage vous allez prévoir, est-ce que vous allez en prévoir un, est-ce qu'il va y avoir un chemin de halage et comment vous l'envisagez ?

Paul CARRIOT

Bien. Merci Monsieur. Dans votre première question, j'ai relevé deux, on va dire, deux composantes. Votre question exprime une crainte sur le financement de ces berges qui sont aujourd'hui impactées par les passages des péniches. Donc, cette question de financement est posée. D'autre part, vous vouliez un éclaircissement sur les méthodes de sécurisation, en tout cas, de quelle sécurisation s'agira-t-il ? Donc, voilà ces deux points, sur la première question. Alors, peut-être, Monsieur... Oui ?

Hugues LACOURT

Moi, je vais y apporter quelques...

Paul CARRIOT

D'accord ! Ces deux points.

Hugues LACOURT

... quelques éléments de réponse qui pourront être utiles. Alors...

Paul CARRIOT

Donc, la première crainte exprimée, c'est bien de savoir comment ce financement sera pris en charge.

Hugues LACOURT

Monsieur fait référence donc au batillage induit par les bateaux. Alors, un premier élément de réponse sur le niveau de batillage, qui peut être apporté par de nouveaux bateaux ou des bateaux plus gros, il y a une fausse idée reçue qui dit qu'un bateau plus gros fait des grosses vagues. En fait, la vague, elle est induite par la vitesse du bateau.

Et je rejoins tout à fait Madame qui disait tout à l'heure, je suis d'accord avec vous, les petits bateaux, qui vont très vite et qui sont peu chargés, font les grosses vagues, alors qu'un bateau de 3 000 tonnes, qui serait chargé à 3 000 tonnes, et qui avancerait à une vitesse de 10 voire 12 kilomètres/heure, on a des photos, on peut vous montrer, il n'y a quasiment pas de vague. Donc, l'augmentation du batillage n'est pas liée à l'augmentation de la grosseur du bateau. Cela, c'est le

premier point. Le deuxième point, c'est qu'il existe, dans le cadre du projet, toutes les berges qui seront rescindées, c'est-à-dire qui nécessiteront un élargissement de la voie d'eau, qui seront protégées donc, cela sera financé dans le cadre du projet. Après, au-delà de ces berges rescindées, actuellement, on n'a pas envisagé de protéger l'ensemble du linéaire de berges qui n'est pas touché, qui ne nécessite pas un élargissement du canal. Par contre, un état un peu relevé des berges qui sont d'ores et déjà très dégradées, et dont l'augmentation du trafic, et là, je parle bien de l'augmentation du trafic, qui pourrait augmenter le batillage... enfin, le nombre de bateaux, pas les bateaux plus gros mais le nombre. Si on passe à deux fois plus de bateaux, on peut dire qu'il y a deux fois plus de batillage, et la fatigue sur les berges sera deux fois plus importante. Là, on est d'accord. Et s'il y avait des berges qui sont d'ores et déjà très dégradées, et dont l'érosion pourrait être accentuée avec un batillage plus important, et dans le cas où ces berges protégeraient des secteurs à enjeu élevé, c'est-à-dire la présence d'infrastructures, la présence de bâtis, là, VNF pourrait être amené à prendre en charge le confortement de ces berges. Sur la typologie de confortement des berges, vous avez parlé des berges à palplanche, autant que faire se peut et selon les emprises nécessaires, et qui seront disponibles pour réaliser les protections de berges, on utilise maintenant des protections de berge type végétalisé, c'est-à-dire avec plutôt un aménagement en pente douce permettant, effectivement, de reconstituer une ripisylve. Voilà, un schéma d'aménagement type que l'on peut réaliser, à savoir que, dans un premier temps, il y a une rice-berne, ce qui fait que si on tombe dans l'eau par accident, un promeneur et cetera, il n'y a pas la partie assez profonde tout de suite. Il y a ce qu'on appelle une rice-berne, c'est un petit talus sous l'eau. Dans cette partie-là, on peut planter des plantes que l'on appelle hygrophiles, c'est-à-dire qui poussent dans l'eau ; et puis, un petit peu en pente douce après des arbustes ou des arbres pour, effectivement, reconstituer la ripisylve. Vous avez également évoqué les chemins de halage. Donc, naturellement, lorsque le projet va interrompre ou nécessiter un décalage de voiries existantes, c'est-à-dire dans le cas où il y a des voiries qui existent déjà, il y a des chemins de halage qui existent déjà, si le projet touche ces voiries, ou l'interrompt. On reconstituera les voiries, naturellement. Par contre, le projet n'a pas vocation à réaliser des chemins de halage dans des endroits où il n'y en a pas. Voilà ! Est-ce que j'ai peut-être fait le tour de la question ? Je ne sais pas !

Paul CARRIOT

Alors, il y avait deux questions donc, effectivement. Vous avez évoqué spontanément la seconde. Alors, Monsieur, permettez-moi de vous demander... Oui. Alors, voilà ! Vous avez peut-être une... Voulez-vous rajouter quelque chose ou êtes-vous satisfait de ces réponses ?

Jean-Claude JEGOUDEZ

Je veux simplement rajouter quelque chose. Donc, là, vous êtes en train de dire que là où il n'y a pas de passage, vous ne feriez pas de passage. C'est-à-dire qu'entre Grisy et Jaulnes, côté rive gauche, il n'y aura aucun passage. C'est cette distance-là qui est en cause.

Paul CARRIOT

Bien ! Par rapport à cela, Monsieur... ?

Jean-Claude JEGOUDEZ

Peut-être sur une carte. Mais toute la distance, il n'y a aucun passage. Impossible !

Paul CARRIOT

Donc, par rapport à cette question ?

Jean-Baptiste MAILLARD

J'aimerais savoir dans quelle mesure le projet, et selon le scénario, impacte la zone que vous dites ? Ce qu'on a simplement dit, c'est que, a priori, le projet n'a pas vocation à aller modifier des aménagements, ou des absences d'aménagement, qu'il n'impacte pas directement. Tout à l'heure, j'ai parlé de mesures compensatoires mais également de mesures d'accompagnement. Donc, on peut voir, comme mesures d'accompagnement ce qui serait éventuellement possible de faire dans le cadre du projet, même s'il n'y a pas un impact direct. Mais vous voyez que c'est dans ce cadre-là qui, pour le moment, à ce stade amont, n'est pas défini.

Paul CARRIOT

Bien ! Est-ce que... vous avez terminé, Monsieur ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui, enfin, je redis que le projet doit corriger ses propres impacts. Donc, les minimiser d'abord, et puis, corriger les impacts résiduels. Et puis ensuite, on peut essayer de définir des mesures d'accompagnement pour favoriser l'insertion du projet dans le territoire. Donc, c'est un peu cela la logique. Et donc, les mesures d'accompagnement, elles sont moins strictement liées aux impacts du projet.

Paul CARRIOT

D'accord. Bien ! Ecoutez, Monsieur, je considère que vous avez les éléments de réponse que vous souhaitiez ? Très bien ! Bien merci. Donc, à côté, Monsieur... voilà, qui lève la main depuis longtemps. A vous !

Michel FORET

Merci.

Paul CARRIOT

Et devant.

Michel FORET

Oui, Monsieur Foret, Maire de Chalmaison.

Le débat public, comme celui auquel nous assistons, permet des échanges directs ; questions-réponses, c'est intéressant. J'ai pris connaissance, hier, sachant que je viendrai à cette réunion, de

documents, cahiers d'acteurs. Vous en avez parlé tout à l'heure, et vous encouragez la création de ces cahiers d'acteurs qui couchent par écrit des réflexions plus profondes, des points de vue généraux et des questionnements. Je suis extrêmement surpris en lisant celui du Conseil général. Je vois qu'en ce qui concerne, cela mérite d'être clair, le Conseil général dit que le département de Seine-et-Marne exclut toute contribution financière à ce projet. J'étais fort surpris parce que, comme Dominique Satiat le disait tout à l'heure, élu de cette région depuis longtemps, nous avons toujours attendu que ce projet se réalise, en y voyant un grand intérêt. Et après, quand on lit dans le détail l'argumentaire du Conseil général, on se demande qu'il y ait quand même des choses qui alertent et des questions qui méritent d'être posées, surtout des réponses à être apportées. Alors, je ne sais pas comment cela se passe après quand ces cahiers sont rédigés. Ils sont distribués, est-ce que vous envisagez apporter des réponses par écrit ? Ou est-ce que l'on profite d'une réunion publique, comme celle-ci, pour entrer dans les détails des trois, quatre points qui ont été soulevés : des enjeux économiques limités, des filières économiques peu durables et un impact environnemental conséquent ? Cela n'a pas été écrit par des « incompetents notoires », donc je ne voyais pas cela sous cet aspect. Qu'avez-vous à en redire ? Merci.

Paul CARRIOT

Bien, merci de votre question. Ecoutez ! Alors, en ce qui concerne les cahiers d'acteurs, il est bien évident que les auteurs sont seuls responsables de ce qu'ils écrivent. Par rapport à cela, la Commission, la CPDP n'a pas d'avis, ni de commentaire à faire sur ce qui est écrit, par rapport à ce que dit le Président du Conseil général. Donc, je prends note... Enfin, nous prenons note de votre remarque. Il y a certainement un certain nombre de questions qui sont sous-jacentes dans votre propos, et cela, effectivement, vous vous posez... enfin, en tout cas, j'en ai noté quelques-unes. C'est bien cela, Monsieur ? Alors, est-ce que vous pouvez redonner le micro ? Oui, parce que, outre le fait que ces cahiers d'acteurs, effectivement, n'engagent que ses auteurs, par définition d'ailleurs, c'est tout à fait écrit. Si vous le lisez d'ailleurs dans le site, effectivement, l'auteur est complètement responsable de ce qu'il écrit. Alors, mais il y avait une question... oui, j'aimerais que vous la précisiez.

Michel FORET

Non, ma question était de savoir comment vous envisagez de répondre. Mais vous venez de me répondre que vous ne répondrez pas !

Paul CARRIOT

Bien sûr !

Michel FORET

Donc, ce n'est pas la peine d'aller plus loin. Vous dites que les réflexions n'engagent que leurs auteurs.

Paul CARRIOT

Oui.

Michel FORET

C'est comme les promesses n'engagent que ceux qui la... que cela arrange de croire qu'elles seront tenues.

Paul CARRIOT

Non, Monsieur...

Michel FORET

Je trouve surprenant que vous disiez que vous n'allez pas répondre à cela parce que, ce qui est écrit ici n'est pas stupide ou alors ils sont complètement à côté de la réalité, mais les craintes évoquées méritent quand même une réponse. Monsieur, vous dites que vous n'avez pas de réponse à donner...

Paul CARRIOT

Non ! Moi, je n'ai pas dit cela.

Michel FORET

... mais vous êtes quand même des acteurs de la réalisation de ce projet et je pense que vous ne faites pas un projet en pensant qu'il pourrait avoir des impacts négatifs. Donc, à mon avis, vous devez pouvoir apporter quelques réponses.

Paul CARRIOT

OK. Alors, écoutez, soyons clairs, nous ne sommes pas les acteurs du projet, d'une part. D'autre part, s'il y a les réponses à apporter, c'est VNF qui doit intégrer, dans sa décision, les remarques qui peuvent être formulées ici et là. Donc, j'invite à ce moment-là VNF à répondre à cette question que vous soulevez. D'ailleurs, effectivement, il y a des interrogations, écoutez, VNF est totalement en mesure de répondre à ces interrogations. Donc, j'ai envie de laisser la parole, ah oui... si je puis dire, à VNF.

Hugues LACOURT

Oui, donc, vous l'avez très justement dit, les cahiers d'acteurs, c'est l'expression libre de tout un chacun... C'est vrai que, quand on est le Conseil général 77, on a plus de moyens pour écrire, et puis, pour s'exprimer qu'une association quoique... Donc, effectivement, on ne répond pas à un cahier d'acteurs. Un cahier d'acteurs, c'est la libre expression d'un acteur.

Par contre, VNF pourra en prendre compte dans le bilan qui sera fait de la concertation, et à ce moment-là, il pourra, justement dans le cadre de sa décision, apporter des réponses à ces cahiers d'acteurs, mais on ne va pas écrire au Conseiller général en le disant : « Vous avez écrit cela », non, voilà, c'est une expression libre. VNF dans son expression libre a apporté des éléments, on vous en a présenté quand même pas mal ce soir sur le fait qu'il y a des enjeux quand même économiques qui ne sont pas que très limités, après chacun a un avis, on vous a apporté des éléments, notamment à travers une étude socio-économique pour démontrer l'intérêt du projet, tant sur le taux de rentabilité interne du projet que sur la valeur actualisée nette.

Voilà sur ce point-là ! Donc, voilà un impact environnemental conséquent, on n'a pas nié qu'il n'y ait pas d'enjeu environnemental. Là aussi, on a apporté des éléments pour dire qu'au stade actuel des études qui sont faites, on essaie de prendre en compte au maximum les impacts environnementaux et on verra une fois après, une fois que c'est, si le projet se poursuit et selon quel scénario il se poursuit, on analysera les impacts pour essayer de voir comment compenser les impacts résiduels.

Paul CARRIOT

Bien, merci. Donc, moi, ce que je vous, ce à quoi je vous invite Monsieur, c'est de prendre ce document, éventuellement, de s'approprier les questions qui peuvent vous apparaître... qui peuvent vous poser problème et de les reformuler de telle sorte que VNF qui est ici présente, profiter de leur présence pour répondre si vous avez effectivement des questions par rapport à ce qui est écrit. Voilà ! C'est... je ne peux vous inviter qu'à les formuler de cette manière. Voilà ! Je ne sais pas si je me suis exprimé clairement. Oui ? D'accord. Si vous avez une ou deux questions, enfin, ou des questions, je crois que c'est le moment de profiter par rapport à cela.

Michel FORET

Non ! Je n'ai pas de question précise. Je vous ai dit que j'étais surpris par les considérations qui ont un fond qui mérite réflexion.

Paul CARRIOT

D'accord.

Michel FORET

Et je ne demande pas que vous me répondiez à moi à des questions posées par le Président du Conseil général, c'est une réflexion, je ne vais pas dire philosophique, mais qui a quand même une conséquence sur l'avenir de ces travaux qui seront faits. On est tous responsable de ce qui se passera dans le futur. Etant donné les sommes engagées, je crois qu'effectivement, et c'est d'ailleurs l'intérêt de ce que vous provoquez par ces réunions et votre invitation à faire des cahiers d'acteurs, mais j'attends quand même que l'on puisse argumenter en face de cet argumentaire qui m'a énormément surpris. Voilà !

Paul CARRIOT

D'accord. Très bien. Ecoutez ! Oui, alors, oui, enfin, il y a un monsieur qui pose une question.

Yvon DUPART

Oui, bonsoir ! Yvon Dupart, je suis Président de la Fédération des Associations de Protection de la vallée de la Seine en Seine-et-Marne, ce sont 19 associations et je suis administrateur aussi de Nature Environnement 77 qui regroupe plus de 56 associations en Seine-et-Marne.

Donc là, ce que je vais résumer, c'est un argumentaire qui figure dans le cahier d'acteurs numéro 7. Et je ne le figure pas sous forme de question mais simplement pour que les gens qui sont nombreux, qui se sont déplacés aujourd'hui, aient des éléments de réflexion en face de ce que VNF, qui est le maître d'œuvre là, nous a présenté. Donc, pour nous, qui avons participé au comité de pilotage en

amont, nous avons étudié les éléments économiques et financiers qui ont été proposés et nous sommes assez sceptiques parce qu'ils sont étayés, mais peut-être pas suffisamment. Et en tout cas dans nos calculs, nous ne voyons pas des prévisions de trafic aussi importantes que ce qu'elles ont été présentées ici. 80 % de ce trafic, ce sont des produits agricoles, donc, on ne voit pas comment on passerait à... on doublerait ces transports agricoles, 15 %, ce sont des granulats. Donc, la marge d'évolution, cela nous paraît être plutôt du côté des conteneurs.

Alors, à ce moment-là, est-ce que du côté de Nogent-sur-Seine, il y a de quoi augmenter en nombre de millions de tonnes autant que ce qui est prévu ? Pour nous, toute cette infrastructure qui a un prix très, très important, en fait, pourrait servir, on a calculé un peu en nombre de bateaux/jour, trois à quatre bateaux par jour pas plus dans le scénario numéro 3, donc cela nous paraît un petit peu disproportionné. Deuxième point de l'argumentaire. Nous avons demandé à ce que sur les 27 kilomètres, il y ait un travail d'études concernant une alternative ferroviaire. Puisqu'il existe une voie ferrée qui longe la Seine et cette voie ferrée vient d'être réhabilitée, et donc, le trafic qui passerait sur ces conteneurs, pourquoi on ne pourrait pas voir chiffres contre chiffres dans le cas où ce serait une alternative ferroviaire pour lequel il n'y a pas d'emprise, tout existe pour le moment. Ensuite, et pour avoir travaillé dans le cadre du centenaire de la crue de 1910, si on fait ce canal à grand gabarit, on va accélérer l'écoulement des eaux sur ces 27 kilomètres et de façon très importante. D'ailleurs, dans la présentation qui a été faite par VNF, on parle de neutralité. Or, le projet qui n'est pas débattu ce soir, mais qui, les bassins de La Bassée permettraient de gagner 30 centimètres. Et si on parle de neutralité, cela veut dire que l'on constate que la mise à grand gabarit augmenterait de 30 centimètres le niveau, écoutez, nous voulons apprécier parole contre parole mais à notre niveau, c'est à ces conclusions que l'on arrive, donc, à cette neutralité. Or, 30 centimètres c'est très important, parce que cela double la superficie de Paris qui serait inondée. Donc, autant, nous, d'après, dans notre réflexion, nous sommes favorables, en tout cas, nous voyons un intérêt dans le cadre de limitation en cas de crue centennale pour les bassins de La Bassée, autant nous sommes plus que dubitatifs et opposés dans le cadre de ce canal à grand gabarit au niveau des effets des répercussions en cas de crue centennale. Enfin, nous avons bien vu qu'il y a actuellement des méandres, si on fait un canal à grand gabarit, l'eau pourra s'écouler plus rapidement, donc elle ne s'infiltrera pas. Donc, à partir du moment où sur ces 27 kilomètres, on aura canalisé la Seine, on va donc fragiliser les infiltrations, fragiliser les réserves d'eau potable que reconstitue La Bassée, et donc, on risque d'avoir des problèmes, puisque nous sommes déjà en alerte au niveau de la nappe de Champigny. Donc, pour ne pas trop abuser de...

Paul CARRIOT

Oui, terminez votre question.

Yvon DUPART

Je résumerai en disant que, bien sûr, nous sommes, pour qu'il y ait moins de camion, moins de gaz à effet de serre et cetera, mais dans ce cas-là, nous constatons que ce sont... on demanderait à des fonds publics de financer ce canal à grand gabarit alors que, et Monsieur y faisait allusion tout à l'heure, le Conseil général note que les répercussions pour la collectivité en Seine-et-Marne ne sont pas très intéressantes et que cela profiterait surtout aux armateurs et aux privés qui, eux, ne seraient pas les financeurs de ce canal à grand gabarit. Et au vu des impacts sur la réserve nationale de La Bassée et sur les risques d'inondation, nous nous sommes totalement opposés à ce projet de canal à grand gabarit.

Paul CARRIOT

Bien, merci Monsieur. Enfin, il est noté cinq questions. Donc, on va les prendre dans l'ordre, si vous voulez bien. La première question, cela concerne vos doutes sur l'évolution des trafics. Alors, sur ce point, je me tourne vers le maître d'ouvrage, et non pas le maître d'œuvre, pour lui poser la question.

Benjamin AIRAUD

Oui. Donc, sur la question du trafic...

Paul CARRIOT

Quelles sont les évolutions ?

Benjamin AIRAUD

Oui. Moi, je me rappelle très bien de... vous nous aviez posé cette même question quand on a fait notre concertation préalable en 2010. Depuis, donc, on a finalisé nos études de trafic, nos études socio-économiques qui sont disponibles sur le site Internet du débat. Donc, ce que je tiens à dire tout d'abord, c'est que ce projet..., donc, pour définir les futurs trafics, potentiels de trafic, on a mené des enquêtes auprès des différents chargeurs du secteur du Département de l'Aube, de la Champagne-Ardenne et également en Seine-et-Marne. Donc, on est parti de ces prévisions de trafic et par la suite, on a du coup évalué les hypothèses de trafic à l'horizon 2020 et 2050. On est parti sur des hypothèses qu'on va dire assez conservatrices.

On n'a pas inventé des trafics, on n'a pas ajouté des trafics, on est vraiment parti sur les données fondées sur le secteur, par rapport à notamment des capacités de production de certaines entreprises qui existent sur le secteur. Le principal intérêt du projet et ce qui fait que le trafic sur la Seine, le trafic fluvial augmenterait, c'est le report modal, ce n'est pas la création de nouveaux trafics qui n'existent pas actuellement. Je pense qu'on va pouvoir le montrer à l'écran. On va montrer donc un graphique qui montre la part du transport fluvial telle qu'elle serait avec le projet. Donc, j'attends que cela s'affiche. Voilà ! Donc, actuellement sur le secteur, notre zone d'études, pour schématiser, c'est à peu près 50 kilomètres de part et d'autre du secteur entre Bray et Nogent. Donc, on a modalisé l'ensemble des trafics qui partent de cette zone et qui arrivent vers cette zone. Actuellement, le fluvial, c'est à peu près 5, 5,4 % de part modale, c'est-à-dire de... les marchandises, il y a à peu près 5,4 % des marchandises qui partent et qui arrivent sur cette zone, qui passent par la voie d'eau. On est déjà sur un secteur qui utilise beaucoup la voie d'eau par rapport au reste de la France, la moyenne française est autour de 3,8, 3,9 %. Donc, ce qu'on voit, c'est que, à l'horizon 2020, si on se place dans le cas notamment des vracs, tout ce qui est granulats et produits agricoles, avec le projet et notamment avec les scénarios 3 et 5, on aurait une part du fluvial qui est de 21 %. Et donc, ce report modal, c'est ce qui crée le trafic supplémentaire. Pour l'instant, on ne vous donne pas des chiffres en nombre de bateaux. Vous avez fait un calcul, vous arrivez à 3, 4 bateaux de plus. Moi, je ne suis pas capable de vous dire. Ce que je suis capable de vous dire, c'est que, en gros, vous avez sur le secteur actuellement un million de tonnes qui transitent par la voie d'eau. En 2020, avec le scénario 3, c'est quasiment trois millions de tonnes. Et de plus, ce qu'il faut savoir aussi, c'est qu'actuellement, vous avez des bateaux de 110 mètres, 9,50 mètres de large qui arrivent, voire même de 120 mètres qui arrivent jusqu'à Nogent-sur-Seine, sauf que le problème actuel, c'est que ces bateaux, du fait que la rivière n'est pas..., notamment, le canal n'est pas assez profond, ces

bateaux sont en sous-charge. Donc, le projet permettrait de rentabiliser le chargement de ces bateaux, vous savez, des bateaux qui peuvent charger jusqu'à 2 000, 2 500 tonnes, qui actuellement ne chargent qu'à 600 tonnes, 900 tonnes. Et donc, l'objectif du projet, c'est justement de pouvoir faire en sorte que les bateliers et les mariniers qui travaillent sur ces secteurs puissent remplir au maximum leurs bateaux puisque, évidemment, c'est là où le transport fluvial est intéressant. C'est si vous êtes avec un chargement à moitié plein, vous avez moins d'économie, vous réalisez moins d'économie, et donc, le fluvial perd finalement sa compétitivité par rapport au ferroviaire et au routier. Voilà sur ce premier point. On est vraiment..., on est sur des trafics beaucoup plus importants, pas parce qu'il y a des nouveaux trafics qui se créent, mais parce que réellement, on vient de prendre des parts de marché à la route. Et cela permet d'enchaîner sur votre deuxième question qui est l'alternative ferroviaire. Puisqu'on voit sur ce graphe aussi, vous avez en vert la part du transport de marchandises par le ferroviaire. Et donc, ce qu'on voit, c'est que si le projet se réalisait, bien évidemment, la part du fluvial augmente, ce qu'on disait juste avant. Mais par contre, vous n'avez pas une diminution de la part du fret ferroviaire. Réellement, c'est réellement un report du routier vers le fluvial qui se crée. On n'est pas en train de prendre des parts de marché au ferroviaire. Par rapport à votre question d'alternative ferroviaire, effectivement, vous l'avez dit, il y a un projet actuel, il y a une mise en service récente de la ligne ferroviaire entre Flamboin et Montereau. Cela, on l'a bien noté, on l'a pris en compte dans nos études. D'ailleurs, ce qu'il faut savoir, c'est que dans notre modélisation de trafic, on a bien pris en compte le fait que cette ligne était en service. C'est un sujet qui a déjà été évoqué dans plusieurs réunions, notamment une réunion de Paris, et à l'occasion de cette réunion de Paris, un représentant de RFF était présent, et il a pu prendre la parole et s'exprimer sur ce sujet. Et il existe..., il y a une contribution qui a été faite, une contribution écrite de RFF sur son positionnement par rapport à cette ligne ferroviaire. Donc, étant Voies navigables de France, je ne vais pas m'exprimer pour Réseau Ferré de France, mais je vous invite à lire cette contribution qui explique que cette ligne Flamboin-Montereau est une ligne de transit locale et qu'elle n'a pas vocation à être une alternative au fluvial mais plutôt c'est une complémentarité. On énonce des solutions de complémentarité. L'objectif est bien ici d'avoir le moins possible de transports marchandises sur la route, mais évidemment sur le ferroviaire et sur le fluvial.

Paul CARRIOT

Excusez-moi, mais, vous pouvez dire comment peut-on accéder à cette contribution ? Quel est le... ?

Benjamin AIRAUD

Oui. Je pensais...

Paul CARRIOT

Non, non, mais, où concrètement, Monsieur, voulez-vous dire, se procurer de ces contributions.

Benjamin AIRAUD

La contribution écrite est sur le site Internet du débat public, sur la partie, si je ne me trompe pas, « S'informer ». Et donc, vous cliquez sur « S'informer », et vous aurez toutes les contributions, les différentes contributions qui ont été émises. Et donc, RFF a fait une contribution écrite sur ce sujet.

Paul CARRIOT

Alors, maintenant, revenons à la troisième et quatrième question. Ensuite, une cinquième, c'est le problème de la neutralité hydraulique, si j'ai bien compris, Monsieur. Alors, sur ce point, est-ce que vous pouvez nous apporter des éclaircissements ?

Benjamin AIRAUD

Je vais essayer du moins. Donc, le sujet de neutralité hydraulique, c'est un sujet également qui est permanent depuis le démarrage du débat. On l'a bien noté. De toute manière, nous, quand on a envisagé le démarrage de nos études, c'est un des points central par rapport aux études à mener, par rapport à la manière de concevoir ce projet et ces différents tracés. Donc, quand on a parlé tout à l'heure, quand on a inscrit qu'il y avait neutralité hydraulique vis-à-vis du projet de Seine Grands Lacs, ce n'est pas de dire que notre projet plus celui de Seine Grands Lacs égale 0 centimètre, égale une différence de 0 centimètre des crues à Paris, c'est bien que le projet de Seine Grands Lacs... que notre projet n'a pas d'impact sur les bienfaits du projet de Seine Grands Lacs, c'est-à-dire que les 30 centimètres de gain sur les différentes crues sont conservés à Paris. Donc, pour montrer cela, on a réalisé une étude qui est également sur le site Internet. C'est une étude qui a été réalisée par Seine Grands Lacs, qui a pris en compte les résultats de notre modélisation hydraulique sur ce secteur, modélisation d'étude hydraulique qui a été faite en coopération avec Seine Grands Lacs, mais également avec d'autres acteurs de l'eau, notamment l'Agence de l'eau, les directions régionales de l'aménagement du territoire. Et donc, l'étude a conclu au fait que le projet de VNF n'avait pas d'impact sur les résultats, et on va dire, l'efficacité du projet de Seine Grands Lacs. Alors, à ce sujet, je pense que je peux me lancer sur ce sujet-là. On a... étant donné le nombre de questionnements sur la partie hydraulique et l'étude hydraulique, je vais peut-être laisser la parole à la commission de..., sur ce sujet pour l'aspect hydraulique. Vous allez peut-être...

Paul CARRIOT

Ecoutez. Nous réfléchissons effectivement, enfin, nous réfléchissons en tout cas, à la suite d'un certain nombre de questions, de l'initiative qui a été prise, cette question de la neutralité hydraulique est effectivement posée et soulevée. Donc, nous réfléchissons, nous essayons de créer, enfin de réfléchir dans un atelier pour voir de quelle façon cette neutralité hydraulique doit s'appliquer et comment elle s'applique, comment elle se résout, entre les deux maîtres d'ouvrage. D'ailleurs, Monsieur Demerliac pourrait y ajouter d'ailleurs un mot sur ce sujet, mais en tout cas, si vous le souhaitez. Mais effectivement, nous..., c'est une question d'actualité qui se pose aujourd'hui même et donc, qui sera en tout cas intégrée pleinement dans le cadre du... Voilà ! Oui, vous voulez dire quelque chose, Monsieur ? Oui.

Stéphane DEMERLIAC

Pas forcément, simplement pour dire, d'une part, que je suis là et que, effectivement, la neutralité hydraulique, c'est bien la neutralité du projet de VNF à l'amont des espaces endigués que nous, on envisage, et non pas, enfin, notre projet n'a jamais été, n'est pas et ne sera jamais une mesure compensatoire d'un dégât causé par VNF. Les deux projets sont totalement indépendants, l'un peut exister sans l'autre, les deux peuvent exister ensemble ou aucun des deux ne peut exister. La

neutralité hydraulique s'entend en termes de ligne d'eau et de décalage de pointes de crue, à la limite, entre les deux projets. C'est cela qu'on a étudié. Donc, le gain de 30 centimètres à Paris demeure. Voilà, c'est tout.

Paul CARRIOT

Merci, Monsieur Demerliac Je vais noter que Monsieur Legrand, oui, le Président, Monsieur Legrand voulait s'exprimer là-dessus.

Patrick LEGRAND

Oui. Merci, donc Patrick Legrand.

Et pour préciser un peu ta réponse sur les questions de modèle et d'évaluation collective et publique des modèles, nous sommes en train de préparer une évaluation des modèles qui ont servi à déterminer, d'une part, la neutralité hydraulique des projets. Et d'autre part, grosso modo l'effet hydraulique sur les nappes de la Bassée, nous sommes en train de préparer une expertise qui sera multi expert avec probablement des experts étrangers qui n'ont pas travaillé ni avec VNF ni avec Grands Lacs de Seine. Cela garantit l'indépendance et cette expertise sera d'ailleurs, je vous le dis comme cela, une première puisqu'au fond, elle se fera en temps réel devant vous. Alors, on va essayer de monter une réunion avant la fin, une première réunion avant la fin du débat. Quoi qu'il arrive, le mandat des experts sera défini publiquement. Et si par hasard, pour des raisons, parce que nous sommes presque à la fin du débat tout de même, si, par exemple, nous n'aurions pas à le monter, je pense que les maîtres d'ouvrage se sont engagés à la poursuivre pendant les quatre ou cinq mois jusqu'avant leur décision finale, c'est-à-dire jusqu'avant début juillet. Et l'expertise globale multi expert sur les deux projets évaluant avec l'un, sans l'un, et cetera, touchant aussi sur La Bassée et qui plus est, qui vous sera soumise en temps réel pour une fois, vous verrez comment les scientifiques ou les techniciens raisonnent ensemble et vous pourrez avoir à en penser quelque chose. Voilà. Je ne vous cache pas que pour l'instant, c'est un schéma que nous le ferons, tout le monde est d'accord, n'est-ce pas Monsieur de VNF et le Grands Lacs de Seine, messieurs et mesdames de Grands Lacs de Seine, pour la faire, et elle sera exécutée dans les quatre à cinq mois qui viennent et n'ayez pas peur si nous n'avons pas le temps de l'engager avant la fin du débat public, elle sera tout de même exécutée sous notre contrôle, sous le contrôle de la Commission nationale et de la Commission particulière, voilà.

Paul CARRIOT

Bien.

Patrick LEGRAND

C'est à peu près clair ?

Paul CARRIOT

Voilà. Est-ce que quelqu'un a une question à ce sujet ? Peut-être, c'est le moment. Oui, oui, je sais, j'ai une question là. Mais avant d'entamer la question suivante, sur ce point, êtes-vous... avez-vous la réponse à votre interrogation, Monsieur ? Et puis, nous passerons à la question suivante, oui. Allez-y !

Yvon DUPART

Je ne vois pas comment on peut objectivement dire qu'il n'y aura pas d'impact sur la hauteur des eaux en cas de crue centennale sur Paris, dans la mesure où sur 27 kilomètres, il n'y aura pas, la Seine étant canalisée, il n'y aura pas donc... il y aura beaucoup moins d'écoulement et que là où l'eau va arriver beaucoup plus vite. Donc, actuellement, on est à deux, trois jours en cas de pépin, donc l'eau va arriver en plus grande quantité et plus rapidement sur Paris. Cela nous paraît, nous, une évidence.

Paul CARRIOT

Oui, c'était le sens de votre question préalable, d'accord. Bien. Alors, sauf si VNF veut rajouter un point dessus, mais je passerai à la question suivante, alors, peut-être une dernière remarque par rapport à cela ou sauf si...

Benjamin AIRAUD

Oui, on peut.

Paul CARRIOT

... vous amenez des éléments, bien sûr, qui puissent relancer le débat.

Benjamin AIRAUD

On peut rappeler ce qu'on a montré tout à l'heure, c'est que si on avait fait un projet tel qu'il était projeté dans les années 80, quelque chose qui était tout droit, qui coupait tous les méandres, je suis d'accord avec vous. A ce moment-là, vous avez ce qu'on a dit tout à l'heure une autoroute fluviale, de l'eau qui arrive beaucoup plus vite, qui arrivait plus vite, qui n'avait plus du tout la même sinuosité, plus du tout le même chemin hydraulique. Je pense, on peut la remonter cette illustration qui montre le scénario 3 tel qu'il est envisagé par rapport aux scénarios projetés dans les années 80. On voit très bien, on voit sur ce schéma, notamment le tracé orange, on voit que le chemin hydraulique, la sinuosité de la Seine, donc ses virages, ses méandres, on les conserve. Donc, on n'est pas en train de court-circuiter tous ces méandres pour faire une autoroute fluviale. Et on a également mis en place dans le cadre du projet d'autres aménagements au-delà du fait que le tracé épouse le tracé actuel de la Seine, on a également prévu sur certains secteurs où vous avez dès aujourd'hui des largeurs trop importantes, vous avez des largeurs sur certains secteurs, notamment au droit de Noyen ou d'autres secteurs, vous avez une Seine qui était très, très large, qui est plus large que ce que nécessite le passage de deux bateaux de 2 500 tonnes. Donc, l'objectif, c'est peut-être de réaliser, et c'est ce qu'on envisage, des remblaiements sur ces secteurs-là pour limiter la section de la Seine, et justement pour éviter d'avoir beaucoup de débits qui passent en période de crue que la Seine ne déborde plus, et justement, puisse être ralentie sur son lit majeur sur la vallée. Ensuite, comme on l'a dit au début, ce projet, c'est un compromis, on n'est pas sur un projet uniquement fluvial où on ne va mettre en avant, on va dire, que les récriminations, les demandes des bateliers. On a donc certains tronçons qu'on va avoir en alternat. Vous ne pouvez avoir qu'un seul bateau qui passe, ce sera une circulation alternée. Alors, bien sûr, il ne faut pas non plus créer des embouteillages, donc on créera des zones de croisement, mais on a bien pris en compte le fait que si

on veut respecter l'évacuation des crues telle qu'elle est actuellement sur certains secteurs, on doit limiter l'emprise du chenal, et donc, dans ce cas-là, on propose des sections en alternat qui sont restreints, pour permettre non plus de ne pas avoir un embouteillage de péniches. Et puis, on a également d'autres secteurs où les bateaux peuvent se croiser mais à vitesse réduite. Ce qu'on appelle des secteurs où le chenal est réduit, et pareil où vous aurez du coup des sections de rivière qui seront moins importantes que ce qu'on aurait pu faire si on était parti sur de l'autoroute fluviale. Donc, vraiment, c'est l'ensemble de ces mesures qui permettent d'arriver à envisager une neutralité du projet vis-à-vis du projet de Seine Grands Lacs.

Paul CARRIOT

Bien. Ecoutez, le débat, je pense qu'il est largement engagé, il va se poursuivre avec la précision que vient de donner Patrick Legrand. Je vous propose qu'on passe à la question suivante. Mais de toute façon, il y aura d'autres possibilités de les exprimer, je vous rassure. Donc, Madame, je crois que c'était Monsieur, oui, qui voulait poser des questions depuis longtemps. Je vous cède la parole.

Daniel CLAEYS

Oui, bonjour ! Monsieur Claeys, je suis artisan marinier et Président du syndicat La Glissoire. Je vois ici, il y a beaucoup de réflexions et je m'aperçois que beaucoup de monde a peur des gros bateaux. Moi, j'ai moins peur d'un bateau de 2 000 tonnes que d'un camion de 44 tonnes lancé à 100 à l'heure. Il faut savoir que dans la batellerie, il y a en moyenne deux accidents mortels par an. Hélas, ce n'est pas le cas sur la route. Il faut savoir aussi que la plupart des mariniers, on est nés sur l'eau, donc on la respecte. On ne dégaze jamais sauvagement. Cela peut arriver qu'un accident se passe, mais on ne le fait jamais exprès parce que c'est notre place de vie, on ne va pas salir notre espace qui nous appartient, on est nés là-dessus. Après, il y a beaucoup aussi de réflexions au niveau des crues, il y a 27 kilomètres, je ne pense pas que cela va changer beaucoup au niveau des crues. L'amont est toujours pareil, donc la crue vient de l'amont, elle ne vient pas de la région de Nogent-Bray. Donc, cela ne remontera pas les crues. Après, au niveau de la vitesse, si la rivière est faite correctement, c'est-à-dire avec un dragage, une profondeur de 4 mètres, l'idéal, cela sera 5 mètres de profondeur, je peux vous garantir qu'il n'y aurait plus aucun déplacement d'eau. Vous pourrez aller voir aux Pays-Bas, les bateaux naviguent à 20 à l'heure, les bateaux de 4 000 tonnes et cela ne bouge pas. Et si cela bouge, pourquoi ? Parce la rivière n'a pas été adaptée pour les gros bateaux, il est vrai qu'il y a des bateaux de 1500 tonnes qui montent, qui viennent, mais cela a été prévu pour des Freycinet, donc il n'y a pas un tirant d'eau assez important et même en naviguant lentement, on fait du déplacement, et cela, on n'y peut rien, on fait attention, on n'essaie de ne pas trop démolir, mais c'est comme cela. Et si le fond, VNF fait cela correctement, je ne pense pas qu'il y aura des problèmes. Donc, ce que je demanderais à VNF pour savoir quels sont leurs projets...

Paul CARRIOT

Une question.

Daniel CLAEYS

... la profondeur de la rivière et après, la hauteur des ponts. Et j'ai entendu aussi que Monsieur vient de dire : « On va faire des coins avec des croisements, de l'alternat et tout cela » mais on n'est plus au temps de Napoléon, il faut arrêter un peu le délire. Là, je reconnais bien le délire de VNF. Vous allez faire... on est en 2012, et vous nous reprenez d'histoire de nos arrière-grands-pères de 1800, on doit faire un canal qu'on peut se croiser régulièrement, je veux bien en vitesse réduite, mais il faut arrêter de faire les alternats, mais cela représente quoi, cela ? Vous allez mettre un paquet d'argent pour ce projet et encore pour travailler de façon arriérée ? La France, a toujours été un siècle en retard par rapport aux Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique qui est un tout petit pays, mais on se fout de nous quand on va de l'autre côté. Et vous allez encore continuer à dire notre grand projet ! Je pense qu'il faut arrêter un peu, il faut que vous voyiez quelque chose, qu'on peut naviguer, se croiser normalement. Je ne vais pas parler du canal du Nord parce que là, on aura encore à dire mais...

Paul CARRIOT

Bien.

Daniel CLAEYS

Je ne comprends Voies navigables, on dirait vraiment que vous vous acharnez pour détruire notre profession.

Paul CARRIOT

Bien.

Daniel CLAEYS

Là, il y a un truc que je ne comprends pas, mais je vous remercie.

Paul CARRIOT

Bien. Mais écoutez, en tout cas merci de votre témoignage. Il y a un certain nombre de questions et d'éléments qui s'interpellent directement, pardon qui interpellent directement VNF. Alors, j'ai envie d'attaquer d'abord par la question technique, et puis, on verra aussi par la suite l'autre question, c'est d'abord en terme technique, c'est-à-dire la profondeur et les hauteurs des ponts. Est-ce que vous avez un élément là-dessus, je pensais à Monsieur Airaud peut-être ou non... Monsieur... sur les profondeurs et hauteurs.

Benjamin AIRAUD

Oui. Sur les hauteurs sous les ponts, je crois qu'on l'a déjà dit dans la présentation, c'est moi qui l'ai dit d'ailleurs. Donc, c'est la hauteur libre sous les ponts dans le cadre des projets, c'est de 5,25 mètres minimales pour faire passer deux hauteurs de conteneur. Voilà !

Daniel CLAEYS

Attendez Monsieur !

Paul CARRIOT

S'il vous plaît ! Pouvez-vous lui donner le micro, vite.

Benjamin AIRAUD

Voilà ! Vous me posez la question, qu'est-ce qu'on a prévu dans le projet ? Je vous réponds ce qu'on a prévu dans le projet. Voilà !

Daniel CLAEYS

Oui ! Non, mais... 5 mètres, ce n'est pas la peine, les conteneurs ne pourront jamais passer.

Benjamin AIRAUD

... 5,25 mètres de hauteur libre, 5,25 mètres de hauteur libre.

Daniel CLAEYS

Mais les conteneurs ne pourront jamais passer. Actuellement, on a 5,50 mètres à Melun, j'ai un bateau que de 700 tonnes et je n'arrive plus à passer dès qu'il y a de la crue, là, vous avez par ici... non, mais...

Benjamin AIRAUD

Ah, mais 5,25 mètres par rapport aux PHEN Monsieur.

Daniel CLAEYS

Oui, mais on a eu de la chance ces dix dernières années qu'on n'a pas eu de crue longtemps, mais on peut très bien avoir des périodes de crue de quatre, cinq mois.

Benjamin AIRAUD

Alors, je précise ma réponse : La hauteur libre de 5,25 mètres, c'est par rapport à la ligne d'eau de référence, voilà ! Ce n'est pas par rapport aux PHEN, effectivement, il y a un marnage entre RN retenue normale et les PHEN, les Plus Hautes Eaux Navigables pour ceux qui n'ont pas le vocabulaire adéquat. Alors, là, on peut naviguer sur les rivières entre une ligne d'eau que maintient le barrage, c'est-à-dire une ligne d'eau constante en période d'étiage ; en période normale, les barrages permettent de réaliser un escalier d'eau avec un plan d'eau relativement horizontal. D'accord ? Ce plan d'eau horizontal, c'est ce qu'on appelle la retenue normale. Un projet, il se fait par rapport à une ligne d'eau normale, au-delà de cette ligne d'eau normale en période de crue, on peut continuer à naviguer avec des conditions de navigation réduite, je le conçois. On prend des avis à la batellerie pour informer que à tel endroit, la ligne d'eau est supérieure, et donc, forcément, quand la ligne

d'eau augmente jusqu'à cette ligne qui est les plus hautes eaux navigables, les conditions sont réduites, ce n'est que peu de jours par an, sur les dernières années, il n'y en a pas eu énormément. Alors après, on peut faire le calcul économique pour pouvoir dire, d'ailleurs, mettre tous les ponts à 15 mètres comme il y a ailleurs, je ne pense pas que c'est l'intérêt. Donc, je maintiens ce que le projet ait 5,25 mètres par rapport à la ligne d'eau de référence, qui n'est pas la ligne d'eau des PHEN, on est d'accord. Lorsque vous continuez à naviguer en période de crue, les conditions sont plus contraintes. Voilà ! En termes de tirant d'eau, puisque c'était la deuxième question, j'ai répondu sur la partie tirant d'eau ou hauteur libre, le tirant d'air ou hauteur libre sur la partie mouillage ou enfoncement, on en sera à 2,80 mètres sur le secteur. Voilà !

Daniel CLAEYS

D'accord. Oui, l'enfoncement.

Benjamin AIRAUD

L'enfoncement.

Daniel CLAEYS

Mais la profondeur de la rivière pour marcher à 2,80 mètres, donc vous allez mettre à 3,20 mètres ?

Benjamin AIRAUD

On est à 3,50 mètres.

Daniel CLAEYS

On continuera à avoir à faire des remous, à abîmer les berges et tout cela. Tout cela, parce que vous ne voulez pas faire quelque chose de correct dès le départ. Les ponts à 5,20 mètres dans le Nord, cela fait quatre fois qu'ils rehaussent les ponts, tous les ans, ils les rehaussent de 20 centimètres, mais vous allez faire pareil par ici, faites-les une bonne fois pour toutes ou au minimum à 6 mètres que les gens qui travaillent avec des conteneurs peuvent passer. Voies navigables a toujours dit que les marinières étaient des arriérés, on s'est modernisés et vous, vous voulez rester au temps de Napoléon. Donc, il faut arrêter un peu, et creusez pas votre rivière, et faites-la au moins à 4,50 mètres ou 5 mètres, cela ressemblera à quelque chose.

Paul CARRIOT

D'accord. Donc, je crois que VNF là-dessus, je pense peut répondre sur cette assertion. Oui, Monsieur Airaud, peut-être, Monsieur Maillard.

Jean-Baptiste MAILLARD

Ce que je voulais dire, c'est que c'est effectivement l'intérêt du débat public d'entendre des points de vue assez divergents.

Paul CARRIOT

Bien sûr !

Jean-Baptiste MAILLARD

Je pense qu'il y a une partie de l'assistance qui verrait d'un très mauvais œil cet approfondissement à quatre ou cinq mètres de la rivière. Donc... mais oui, mais à ce moment-là, il y a des impacts en termes hydrauliques qui ne sont pas les mêmes.

Paul CARRIOT

Alors... chut, chut... Si quelqu'un veut donner un avis là-dessus. Oui, monsieur.

Jean-Baptiste MAILLARD

Attendez, je n'ai pas terminé. Ce que je voulais dire, c'est qu'il y a quelque chose qu'on peut constater...

Paul CARRIOT

... Terminez votre question.

Jean-Baptiste MAILLARD

... Il y a quelque chose qu'on peut constater systématiquement, c'est que les projets maximalistes n'aboutissent pas, et vous voyez que tout l'enjeu, on l'a bien présenté comme cela et cela a été la démarche de VNF. Ce projet, il est justifié au plan économique, toute la difficulté du projet, c'est son insertion dans le territoire et dans la zone à forts enjeux de La Bassée. Et donc, c'est pour cela qu'on a expliqué, qu'on a recherché un compromis effectivement, ce ne sont pas des tracés maximalistes en termes de navigabilité, ce sont des compromis entre un impact environnemental ou hydraulique aussi atténué que possible et évidemment des enjeux de navigabilité, il faut bien que la voie soit navigable.

Paul CARRIOT

Bien. Il y avait aussi une question sur l'alternat avant qu'on passe à la question suivante, Monsieur Airaud.

Jean-Baptiste MAILLARD

Alors, effectivement...

Paul CARRIOT

C'est Monsieur Airaud, oui.

Benjamin AIRAUD

Moi, je vais revenir aussi sur la question des ponts. On propose donc, ce qu'a dit Hugues Lacourt, on propose pour l'instant un tirant d'air de 5,25 mètres pour les ponts qu'on reconstruit. Donc, si on se place dans le cadre des scénarios 3 et 5, il s'agit notamment des nouveaux ponts qu'il y aurait au-dessus du futur canal à grand gabarit, c'est dans l'état actuel des études, on les a dimensionnés à ce niveau-là. Il est certain que si, en poursuivant le projet, puisque si on poursuit le projet, il y aura une poursuite de la concertation et notamment avec vous, les usagers, il faudra voir aussi les demandes et prendre en compte ces demandes pour calibrer les ponts. Je ne pense pas que changer une hauteur libre de... passer de 5,25 mètres à 5,50 voire 6 mètres pour des nouveaux ponts soit un critère vraiment discriminant pour la réalisation du projet. Donc, cela c'est une première chose. Après, il restera toujours la problématique de certains ponts en aval, qui, hélas, ont une hauteur, vous citez le pont de Melun, le pont Général Leclerc, on n'est pas prêt de reconstruire ce pont, cela c'est certain. Au niveau de l'alternat, j'ai expliqué tout à l'heure pourquoi on faisait des alternats, c'est pour des raisons hydrauliques, vous avez aussi votre position et je la comprends très bien, qui est finalement d'arriver le plus rapidement possible, de naviguer le plus rapidement possible et donc de pouvoir charger le plus possible, faire plus de rotation. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'actuellement sur le secteur, les temps des navigations entre la Grande Bosse et Nogent pour les bateaux les plus importants, on est entre 12 et 14 heures en fonction de l'arrivée dans les écluses. Donc, la Petite Seine n'étant pas ouverte plus de 12 heures par jour, forcément cela veut dire au moins une journée de remontée sur ce secteur. Dans le cadre du projet, si on se place notamment dans le cadre du scénario 3, en fonction des alternats, des différents alternats qu'on envisage, il faut savoir que pour le scénario 3, par exemple, l'alternat se situerait entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine, on aurait cette section-là qui serait en alternat, donc c'est à peu près un peu plus de 5 kilomètres et ce qu'on propose, c'est que si une section d'alternat est de plus de 3 kilomètres, en prenant une vitesse de 6 kilomètres/heure, cela fait à peu près 30 minutes de navigation, on propose des zones de croisement, 30 minutes de navigation, 30 minutes, c'est à peu près le temps que vous passez dans une écluse. Donc, en gros, la régulation se fait au niveau des écluses et ne se fait pas au niveau de l'alternat. Et ensuite, si je reviens sur les temps de navigation avec le scénario 3, on arriverait à peu près à 6 heures, 6 heures et demie de navigation. Dans le cadre du projet également, comme on est sur un projet de mise à grand gabarit, et puis c'est également dans les évolutions actuelles de VNF, on aurait des horaires d'ouverture qui sont élargis. On va passer dans un premier temps à 14 heures, et dans le cadre du projet, on arrivera à des horaires d'ouverture de l'ordre de 24 heures. Donc, effectivement, vous aurez plus de possibilités de naviguer et de faire plus de rotations.

Paul CARRIOT

Alors, Monsieur, attendez...

(Passage inaudible, sans micro)

Benjamin AIRAUD

Non, mais je ne parle pas de travail 24 heures sur 24, pour vous.

(Passage inaudible, sans micro)

Benjamin AIRAUD

Non ! Cela veut surtout dire que vous pourrez naviguer quand bon vous le souhaitez. Cela veut dire que, actuellement, si vous arrivez à 18 heures, les écluses sont fermées.

Daniel CLAEYS

Oui, je suis d'accord avec vous mais 24 heures sur 24, on n'est qu'un couple sur un bateau, on ne peut pas travailler 24 heures sur 24, on peut faire une nuit, on ne peut pas faire toutes les nuits.

Paul CARRIOT

Le micro, sinon c'est perdu pour le...

Daniel CLAEYS

Ah oui, d'accord. Oui, on ne peut pas travailler 24 sur 24 toute la vie. Une nuit de temps en temps, on peut le faire, et je veux bien pour rendre service aux clients, quand il faut, on est en retard, mais travailler 24 sur 24 sans arrêt, non, ce n'est pas la bonne solution. Et faire des croisements dans les zones de rivière, vous avez prévu des postes de stationnement avec amarrage correct ? Parce qu'un bateau avalant qui doit s'arrêter en période de crue dans un chenal comme cela, ce n'est pas évident. Or, dans les canaux, il n'y a pas de problème, on peut faire des croisements, mais en rivière je ne vois pas pourquoi on doit faire des croisements.

Benjamin AIRAUD

Les postes de stationnement sont bien prévus, après, c'est encore une fois par rapport à ce que... c'est la même chose ce que je disais tout à l'heure, c'est, si le projet doit se poursuivre, il faut évidemment voir avec les usagers comment on équipe ces postes de stationnement. C'est par rapport à vos demandes que cela sera équipé en fonction. Par rapport à l'ouverture à 24 heures sur 24, on ne vous demande pas de travailler 24 heures sur 24, on vous offre un service qui peut être... vous pouvez naviguer toute la journée si vous le souhaitez, après vous êtes, c'est finalement, c'est comme une autoroute qui est ouverte 24 heures sur 24 si vous voulez, mais on ne va pas obliger un routier à rouler 24 heures sur 24, ce n'est pas la même chose.

Paul CARRIOT

Bien ! Ecoutez, le débat, peut-être, s'arrête. Pour le moment, je ne sais pas, peut-être, il reprendra. J'avais noté un monsieur qui veut s'exprimer depuis longtemps. Monsieur, oui. Et puis à gauche, tout de suite après. Oui, oui.

Daniel LAVRILLEUX

Bonjour ! Moi, je suis aussi batelier. Et à l'heure actuelle, j'ai un 85 mètres par 9,50 mètres, 1 700 tonnes. Pour moi, monter à Nogent-sur-Seine, au lieu de prendre 1 700 tonnes, je ne peux prendre que 800 tonnes, suivant le gabarit à l'heure actuelle. Donc, un autre gabarit serait beaucoup mieux. Mais vous voyez, si vous voulez faire des ponts de 5,50 mètres, comme vous dites, 5,25 mètres, à l'heure actuelle, je suis avec un tirant d'air de 5,75 mètres, donc déjà là, je ne peux déjà pas passer là-bas. Donc, il faudrait voir tout au moins un minimum des hauteurs de pont de 7,50 mètres et une profondeur au moins de 4 mètres, comme mon collègue le disait. Parce que si on n'a

pas de profondeur, s'il descend 1 700 tonnes de là-haut, je vais tout arracher, même en faisant le plus doucement possible.

Paul CARRIOT

Donc, votre question, ce serait de poser... La suivante, c'est : qu'est-ce que...

Daniel LAVRILLEUX

Les hauteurs de ponts, beaucoup plus hauts.

Paul CARRIOT

D'accord. OK !

Daniel LAVRILLEUX

Parce que 5,25 mètres, cela ne sert à rien du tout. A l'heure actuelle, depuis Paris, je suis obligé de mettre de l'eau dans mon bateau, je ne passe nulle part.

Paul CARRIOT

D'accord. Bien. Non, attendez, cela c'est... Allez-y !

Benjamin AIRAUD

J'avais juste une petite question à poser. Qu'est-ce qui justifie votre tirant d'air de 5,75 ?

Daniel LAVRILLEUX

Disons qu'à l'heure actuelle, je suis obligé de mettre du ballast dans mon bateau pour passer sous les ponts. Donc, vous nous dites...

Benjamin AIRAUD

C'est votre... C'est la marquise du...

Intervenant

Oui, la marquise du bateau.

Benjamin AIRAUD

La marquise du bateau, d'accord.

Daniel LAVRILLEUX

Oui, elle ne passe pas.

Benjamin AIRAUD

La cabine.

Daniel LAVRILLEUX

La cabine, oui, si vous voulez.

Paul CARRIOT

Alors, par rapport à la question de Monsieur...

Intervenant

Et, attendez, je ne fais que 85 mètres. Et là, sur l'étude que vous nous faites voir, vous voulez des 135 mètres. Donc, les 135 mètres, c'est encore plus haut que moi, c'est encore plus haut de un mètre. Comment ils vont faire pour passer ?

Benjamin AIRAUD

Ils ont des cabines... Il y a certains bateaux qui ont des cabines télescopiques, naturellement.

Daniel LAVRILLEUX

Oui. Mais tout le monde ne l'a pas. Et puis après, pour prendre le tonnage, les bateaux sont beaucoup plus hauts. Moi, je suis jaugé à 3,20 mètres, mais les bateaux sont jaugés à 3,50 mètres. Donc, la hauteur, on y arrive toujours, de toute façon.

Paul CARRIOT

D'accord. Alors, par rapport à cela, Monsieur le maître d'ouvrage, vous avez une interrogation concernant les capacités de passage. Alors, c'est Monsieur Airaud, peut-être.

Benjamin AIRAUD

Oui, quand on définit un...

Paul CARRIOT

Quelle réponse vous pouvez apporter, Monsieur ?

Benjamin AIRAUD

La réponse, elle est réglementaire. C'est-à-dire que nous, on a des caractéristiques de Voies navigables, c'est la circulaire 76, vous la connaissez très bien. Donc, pour le gabarit de la voie d'eau

considéré, le tirant d'air qui est nécessaire, c'est 5,25 mètres, qui permettent le passage de deux couches de conteneurs, je me répète. Mais voilà ! Si vous nous dites qu'avec 5,25 mètres, vous ne passez pas sous les ponts, mais on peut faire une silhouette d'un bateau pour voir qu'on peut passer sous les ponts avec un 5,25 mètres. Voilà !

Paul CARRIOT

Bien. Le micro, et puis, on passe. Merci.

Daniel LAVRILLEUX

Oui. Pourquoi aux Pays-Bas aussi, là-bas, ils font des ponts beaucoup plus hauts ? Tout au moins de 7,50 mètres avec leur gros bateau. On est vraiment des arriérés, là. Il faut arrêter quand même de toute façon.

Daniel LAVRILLEUX

Alors, il y a une réglementation, elle peut évoluer au niveau européen. Voilà, je vous ai cité la réglementation française. Alors après, on peut toujours... Le législateur peut légiférer pour modifier la réglementation. Aujourd'hui, tous les ponts qui sont construits sur le grand gabarit, ils sont reconstruits avec une hauteur libre de 7 mètres, les nouveaux ponts, les ponts qui n'existent pas...

Daniel LAVRILLEUX

Et aussi, je voulais vous demander au sujet du pont de Noyen, qu'est-ce que vous pensez faire ?

Paul CARRIOT

Ah, bonne question, une autre question précise. On passe à la question suivante après. Oui. Allez-y, merci Monsieur Airaud. Pont de Noyen.

Benjamin AIRAUD

Oui, on va répondre. Donc, le Pont de Noyen, on va peut-être mettre un zoom à l'écran, donc c'est au niveau du Port Montain. Donc, c'est vrai que c'est un pont qui est situé dans une succession de virages, actuellement, qui est difficile à passer pour les différents bateaux sur le secteur. Donc, c'est un point qui a été étudié lors des études d'opportunité. On a notamment... C'est vrai que c'est un des secteurs qui a fait l'objet d'une étude particulière, comme on l'a répété depuis le début, on est dans des études d'opportunité, des études qui ne sont pas encore finies, puisqu'on a plusieurs scénarios. Si le projet devait se poursuivre, bien sûr, les études seraient approfondies sur chacun des secteurs. Donc, le pont de Port Montain, c'est celui qu'on voit, qui traverse la Seine le plus à gauche. Je ne sais pas si on peut le montrer avec la souris. Voilà, c'est celui-ci. Donc, en fait, on a plusieurs possibilités à envisager au niveau de ce pont. Le problème de ce pont actuel, c'est qu'il a deux piles qui sont dans la Seine. Donc, effectivement, les bateaux doivent passer soit d'un côté, soit de l'autre. Donc, il y a trois solutions qui sont, pour le moment, envisageables et qu'on a étudiées. Donc, c'est tout d'abord, la première solution qui est la solution extrême, c'est la reconstruction du pont. La seconde solution, c'est d'aménager le chenal d'arrivée et de départ de ce secteur, en fait, retracer la rivière sur ce secteur-là. Sauf qu'on peut le voir, on le devine sur cette carte, vous avez des habitations en rive

droite de la Seine. Je ne sais pas si on peut les montrer avec la souris... donc des habitations justes en amont de ce pont, et c'est vrai que tout redessinage de ce méandre dans ce secteur-là viendra impacter ces habitations. Et enfin, la dernière possibilité, c'est de mettre en place ce qu'on appelle des dispositifs de guidage, pour éviter justement qu'il y ait un accrochage d'un bateau sur une des piles. Donc, je vois hocher de la tête, cela a l'air de vous convenir.

Daniel LAVRILLEUX

On a le droit de hocher la tête...

Benjamin AIRAUD

Donc, pour l'instant, on a envisagé certains aménagements sur le chenal de la rivière, et puis un dispositif de guidage. C'est une section avec un alternat. Pour le moment.

Paul CARRIOT

Si vous avez des remarques. Allez-y !

Daniel LAVRILLEUX

Oui, parce qu'un système de guidage, cela ne va pas, vu comment qu'il est le pont. Quand vous avez le nez du bateau, c'est-à-dire l'avant du bateau dans le pont, vous avez l'arrière qui se trouve dans le tournant, et donc, on ne fait pas... le bateau, il n'y a pas une charnière au milieu. Donc, qu'est-ce qu'on va faire ? On va aller le caramboler, automatiquement. Donc, l'histoire du guidage, on en a un sur l'Oise, à l'heure actuelle, le Pont d'Epeluches. Donc, quand c'est en plein été, qu'il n'y a pas du tout plus de courant que dans un canal, cela va très bien. Mais, à l'heure actuelle, en ce moment, il y a du gros débit aussi sur l'Oise et cela ne va pas du tout, et pour seulement un 85 mètres, alors là vous parlez de 135 mètres.

Paul CARRIOT

Alors, par rapport à cela.

Benjamin AIRAUD

On a bien notre préoccupation de... C'est une préoccupation, on avait déjà une question écrite sur le site Internet sur ce sujet. Ce que je dis, c'est que dans l'état actuel des études, on envisageait ce procédé. Je pense que c'était justement l'intérêt de la chose, c'est de venir montrer ce qu'on envisage et de confronter nos études et nos tracés, et puis notre définition du projet vis-à-vis des avis de chacun. Donc, on prend bien en note votre préoccupation et comme pour les hauteurs de ponts, ce sont des sujets qui seront envisagés dans la suite du projet s'il se poursuit, notamment au niveau des études d'avant-projet, notamment au travers de différentes phases de concertation avec les usagers.

Paul CARRIOT

Voilà ! Monsieur, vous êtes rassuré sur ce que..., enfin, rassuré. Vous avez une explication sur... Attendez ! D'accord, merci. Alors, Monsieur, vous attendez depuis longtemps.

Jean Pierre PETIT

Oui, mais ce n'est pas grave. Monsieur Petit, le Maire d'Everly. Donc là, j'ai appris beaucoup de choses parce que je ne connaissais pas tout le milieu de la batellerie. Par contre, ce que je voudrais, c'est apporter une information concernant la ligne de fret Flamboin-Montereau. Il faut savoir que la ligne, normalement, doit être réouverte le 28 janvier prochain, mais seulement, elle n'a été ouverte, enfin, autorisée pour ouverture que le 10 novembre par Monsieur Mariani, Ministre des Transports, suite à une longue discussion qu'il y a eu entre les élus de cette Commune concernée et l'Association de défense des riverains de la ligne de chemin de fer. Il faut savoir qu'au début, il y avait une opposition pour que la ligne ne soit pas réouverte, sauf que suite à des discussions que nous avons eues, des concertations que nous avons eues, dans la sous-préfecture de Provins, souvent donc, d'ailleurs, présidé par Monsieur le sous-préfet présent aujourd'hui, pour trouver un moyen de se mettre d'accord entre les gens de chez RFF, les élus et les propriétaires riverains de la ligne. Aujourd'hui, il a été décidé que la ligne était réouverte pour quatre allers et retours par jour, seulement les jours de semaine, entre 8 heures et 20 heures, ni les jours fériés, ni les samedis, ni les dimanches. Voilà ce que je voulais dire. Et si demain, nous devons être au-dessus de quatre allers et retours par jour, nous relancerions la concertation. Voilà ! C'est ce que je voulais ajouter. Donc, ce n'est pas forcément un axe principal de circulation de marchandises.

Paul CARRIOT

D'accord. Merci de cette précision, de ce témoignage du Maire d'Everly, bien sûr.

Benjamin AIRAUD

Je pense que... Justement, on faisait référence tout à l'heure à la contribution de RFF, je pense que c'est exactement ce qui est repris dans la contribution de RFF, ce que vient de dire Monsieur.

Paul CARRIOT

Très bien. Oui, alors, Monsieur debout. Vous l'avez vu, il y avait quelqu'un. Oui. Alors, donnez-lui le micro, s'il vous plaît ! Monsieur ?

M. PIERRE

Monsieur Pierre de Hermé, Conseiller municipal. Les préfectures nous obligent à avoir des plans prévisionnels aux risques d'inondation. Et là, VNF a fait un largage où la montée des eaux a été très, très rapide par rapport à d'habitude. On n'a pas été prévenu en mairies, il y a des cars qui se sont retrouvés à passer dans l'eau. Il y a beaucoup d'usagers qui empruntent les routes, entre Villiers et Hermé, dont un qui a été verbalisé par la gendarmerie, pour une contravention de 135 euros avec 4 points retirés sur son permis, il était très content. Le problème, c'est qu'ils sont arrivés face à la flotte sur la route. Alors, est-ce qu'il ne serait pas possible que VNF prévienne les mairies qui sont concernées, puisqu'on nous oblige à faire un PPRI ? Alors, si on ne peut pas prévenir les administrés, voilà...

Paul CARRIOT

Bien, alors, c'est une question d'actualité. Là-dessus, je pense qu'effectivement Monsieur... peut-être Monsieur Maillard, peut-être...

Jean-Baptiste MAILLARD

Je ne sais pas à quel évènement précis vous faites référence. Ce qui est vrai, c'est qu'il y a une montée en crue extrêmement rapide. Et sinon, il y a tout un système de prévision des crues et d'informations réciproques des services de l'Etat, par les gestionnaires des ouvrages de navigation.

Paul CARRIOT

Non mais, concrètement, par rapport à la question de Monsieur, je pense, il veut savoir comment cela se passe. Et si vraiment, il y a avertissement.

M. PIERRE

Justement ! Avec les PPRI, on est obligé de donner nos numéros de téléphone à la préfecture et cetera, et cetera. Et là, même sur le fax de la mairie, il n'y a rien eu.

Jean-Baptiste MAILLARD

Donc, là, ce sont les services de l'Etat chargés de la prévision qui diffusent l'information. Donc, VNF, lui, est chargé d'informer ces services, effectivement, et de...

Paul CARRIOT

Monsieur, vous avez... Oui, alors, attendez... Non, non. Quelqu'un de VNF... ? Pardon ! OK, je vous laisse. Allez-y ! Posez la question tout de suite après. Oui, allez-y !

M. PIERRE

Oui. Le problème, c'est que vous, vous faites des prévisionnels. Donc, vous pourriez prévenir...

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, non, on informe aussi, en temps réel des mouvements des ouvrages...

M. PIERRE

Oui. Mais, bon ! Vous pourriez prévenir quand même un peu en avance. Je suppose que vous ne décidez pas d'ouvrir...

Paul CARRIOT

Non.

M. PIERRE

... du jour au lendemain comme cela.

Paul CARRIOT

Par rapport à cette alerte, peut-être...

M. PIERRE

Vous avez...

Jean-Baptiste MAILLARD

Le représentant local de VNF va donner quelques éléments de...

Paul CARRIOT

Voilà ! Alors, Monsieur, pouvez-vous vous présenter, s'il vous plaît !

Pascal FAVIER

Oui, bonsoir ! Oui, Pascal Favier. Oui, je suis VNF, donc l'exploitant local sur la Petite Seine. Alors, je peux apporter deux éléments de réponse. Donc, actuellement, effectivement, nous subissons, si je puis dire, une crue, mais cela, c'est du classique. On avait eu la même, quasiment... ou même plus importante déjà l'année dernière. Donc, là, effectivement, aujourd'hui, depuis même déjà quelques jours, quelques semaines, nous sommes en crue. La crue continue de monter, et nous réglons nos barrages toujours de la même manière, d'une façon identique, jusqu'à effacement complet des ouvrages de navigation. Là, à l'heure actuelle, sur le secteur qui nous préoccupe, quasiment tout... enfin, nos barrages doivent être couchés quasiment aux trois quarts, si ce n'est complètement. Voilà ! Donc, il n'y a pas de... Nous, nous respectons, nous, la ligne d'eau pour les mariniers, et en fonction des débits. Donc, à partir de... De mémoire, nous devons être actuellement à peu près à 200 m³/s, un peu plus même que 200 mètres cube. Voilà ! Donc, à partir du moment où nos barrages sont couchés, ils vont l'être très bientôt, et puis, pour la moitié d'entre eux, ils sont déjà couchés. Donc, là, après si... je dirais, c'est la nature qui reprend ses droits, c'est la crue qui continue à monter, et là, nous ne sommes plus... nous ne sommes plus du tout acteurs de la montée des eaux. Donc, là, c'est... on est presque en milieu naturel à l'heure actuelle. Après... Alors, ce que je voudrais ajouter aussi, en prévision des crues, c'est que là, malheureusement... enfin, malheureusement, mon service, en tout cas, moi, localement, je ne suis pas compétent pour gérer les crues, pour être... annonce des crues, voilà, au niveau des mairies. Cela se passe au niveau de la DIREN qui doit faire le relais par les préfectures, et cetera.

Paul CARRIOT

Alors, je pose la question autrement. Alors, qui est compétent pour répondre à cette question ? Qui est compétent, en l'occurrence, prenons le cas précis de ce qui était dit ?

Pascal FAVIER

Alors, à ma connaissance, c'est la DIREN qui est compétente pour l'annonce des crues.

Paul CARRIOT

Service de l'Etat. Alors, Monsieur le Sous-préfet, oui. Si vous voulez prendre la parole.

Thierry BONNET

Oui, Thierry Bonnet, Sous-préfet. Je suis obligé d'intervenir parce que la question, c'est de savoir, si j'ai bien compris Monsieur le Maire, s'il y a eu un lâcher d'eau par un barrage de VNF sans que personne ne soit prévenu. C'est cela la question ? Alors, je ne sais pas si c'est le cas. Si c'est le cas, ce n'est pas bien, parce qu'effectivement il faudrait qu'on soit prévenus. Si ce n'est pas le cas, et si c'est dans le cadre d'une crue naturelle, effectivement, il y a un service d'annonce de crue. Tout cela fonctionne avec des côtes. C'est la DIREN, effectivement, qui gère le dispositif, qui répercute les annonces sur les préfetures, et qui, elles-mêmes, préviennent les maires. Donc, s'il n'y a pas eu... si les maires n'ont pas été informés, c'est que le service d'annonce de crue n'a pas estimé qu'il y avait naturellement une cote d'alerte d'atteinte. Naturellement, il n'y a pas eu cette cote d'alerte d'atteinte. Maintenant, s'il y a eu un lâcher d'eau qui n'était pas prévu, personne... par nature, puisqu'on n'était pas prévenus, on n'a pas pu prévenir.

Paul CARRIOT

D'accord. Mais enfin, Monsieur, vous voulez rajouter une précision ?

Pascal FAVIER

Je vais rentrer un peu dans la technique des barrages. On parle de lâcher d'eau. En fait, il n'y a pas de lâchers d'eau, ou alors, s'il y en a, il y en a tous les jours. C'est-à-dire que tous les jours, 365 jours par an, nos barrages fonctionnent. Nos barrages fonctionnent d'une manière relativement modeste, d'ailleurs, puisqu'on a... pour tout vous dire, on a automatisé nos barrages qui sont mécanisés, donc sur... à partir de Villiers, on va dire, à partir du Vezoult plus exactement. Donc, nos quatre barrages sont automatisés. Donc, ils fonctionnent 24 heures sur 24, et 365 jours par an. Donc, des lâchers d'eau, si vous voulez, il y en a tous les jours, et en ce moment, pendant que je vous parle. Mais ces lâchers d'eau, c'est de l'ordre de... ce sont des manœuvres de barrages de l'ordre de quelques centimètres qui peuvent se produire une fois par heure, en fonction du débit de la rivière qui vient de l'amont. Voilà ! Donc, ces lâchers d'eau, je ne sais pas si on peut employer le terme de « lâcher d'eau », mais c'est... Le fonctionnement de ces barrages est ainsi fait depuis que les barrages fluviaux existent. Voilà, rien n'a été changé dans ce bas monde.

Paul CARRIOT

Alors...

M. PIERRE

La route, elle est envahie, quand même ! L'eau est envahie par l'eau, et sans qu'on soit prévenu, et on se retrouve coincé.

Pascal FAVIER

La route est envahie parce que nous sommes en crue.

M. PIERRE

Oui. Mais...

Pascal FAVIER

Nous arrivons à 250 mètres cubes, et...

M. PIERRE

On n'a pas été pas été prévenus, et on ne peut pas prévenir les usagers non plus. Et il y a des transports scolaires qui passent par cette route aussi.

Pascal FAVIER

Oui. Alors, moi, je ne suis pas chargé de prévenir les collectivités territoriales.

Paul CARRIOT

D'accord ! Bien. Alors... Bien, on considère que pour l'instant, ce débat est presque clos. Je ne sais pas. Il y a une personne... Alors, il y a deux personnes, Monsieur et Madame. Alors, Monsieur... Madame a demandé avant ? Monsieur, d'abord. Et Madame ensuite.

Laurent BEDU

Je suis Laurent Bedu je suis le Directeur adjoint des territoires, et je voulais vous informer de la manière dont on est informés sur les crues.

Alors, en effet, c'est l'ex-DIREN, qui s'appelle la DRIEE maintenant, qui est le service de prévision des crues pour le bassin de la Seine. Il existe donc... Normalement, on est informés par un système qui s'appelle « Vigicrues » ; vous pouvez y accéder, d'ailleurs, il y a un site Internet. Et cela, on n'a pas reçu d'informations concernant la crue dont vous parlez, donc, je dirais, sur La Bassée, on a eu des informations sur des crues du côté de Melun. Alors, faites-nous remonter l'information ; nous, on va aller voir ce qui s'est passé parce que, manifestement, il y a eu un problème qui n'a pas été signalé, et ce n'est pas... voilà !

Paul CARRIOT

Voilà ! Je crois qu'effectivement, vous avez répondu à la question posée. Il est témoin. Alors... Pardon, excusez-moi, Monsieur Maillard ! Oui, vous vouliez rajouter quelque chose.

Jean-Baptiste MAILLARD

Ecoutez ! Ce qu'on se propose de faire, c'est une petite note expliquant les rôles respectifs des services de prévision et d'annonce des crues, et le rôle des gestionnaires d'ouvrages de navigation. Comme cela, cela permettrait de...

Paul CARRIOT

Très bien !

Jean-Baptiste MAILLARD

On le mettrait sur le site du débat comme petite fiche explicative des rôles respectifs.

Paul CARRIOT

D'accord, on a pris note. Entendu. Madame ?

Brigitte LANCELOT

Oui, bonjour ! Excusez-moi. Donc, je suis Brigitte Lancelot et je représente l'Agence de l'Eau Seine Normandie, ce soir.

Mais j'étais un petit peu surprise, par rapport au fait que vous ayez dit qu'il n'y aurait pas de réponse aux cahiers d'acteurs, parce que moi, je sais qu'en tant qu'Agence de l'Eau, experte un petit peu sur le territoire de La Bassée, j'ai essayé de contribuer à ce cahier d'acteurs qui a été rédigé au nom du Comité de bassin. Des questions sont posées, et je pensais qu'on allait nous donner des réponses. Donc, si elles ne sont pas données, il faudrait qu'effectivement, on puisse les exprimer par oral. Alors, je ne sais pas si je le fais tout de suite, ou si...

Paul CARRIOT

Si vous avez des questions, Madame, c'est le moment. Allez-y !

Brigitte LANCELOT

Oui. Enfin, sauf que je n'étais pas vraiment mandatée pour les poser, ce soir, en réunion, mais elles ont été posées, en tout cas, au Comité de bassin...

Paul CARRIOT

Alors, si vous pouvez en formuler quelques-unes, je pense que... Voilà !

Brigitte LANCELOT

D'accord ! Alors, il y en avait une qui était, par rapport aux données environnementales listes, et notamment d'inventaires faune et flore du territoire, puisqu'il avait été relevé que les données utilisées par VNF étaient uniquement celles qui étaient liées au zonage réglementaire. Or, on sait que

sur la Bassée, de nombreuses études ont eu lieu, et donc, il y a de nombreuses données existantes qui pourraient être utilisées. Donc, on se demandait pourquoi celles-ci n'avaient pas été utilisées. Ensuite, il y avait une question sur la mobilité des cours d'eau, notamment à l'amont, dans le secteur aubois. Donc, il est demandé par le SDAGE que les fuseaux de mobilité soient respectés, si possible, et il y a eu une négociation qui avait eu lieu dans le Nogentais à ce propos. Donc, est-ce que le projet aurait un impact sur ces besoins de mobilité ou pas ?

Paul CARRIOT

Il y a combien de questions à poser ?

Brigitte LANCELOT

Il y a quatre, cinq questions. Après, il y avait juste une question sur... Mais peut-être que si les réponses ne sont pas données aujourd'hui, ce n'est pas très grave, mais au moins...

Paul CARRIOT

Voilà, c'est cela ! C'est ce que j'allais vous dire, on n'est pas obligé donc...

Brigitte LANCELOT

Voilà !

Paul CARRIOT

Il y aura un certain nombre de questions qui peuvent...

Brigitte LANCELOT

Est-ce que le projet de VNF aura un impact sur le statut... Alors, c'est un petit peu barbare comme langage, excusez-nous, mais c'est le langage de la directive-cadre européenne sur l'eau : est-ce qu'il y aura un impact sur le statut des masses d'eau superficielles et souterraines ? C'est-à-dire qu'il y a certaines masses d'eau qui ont été déclarées... Les masses d'eau, ce sont des tronçons de cours d'eau ou bien des parties de nappes, si je puis dire. Il y en a qui ont été, dans le SDAGE, décrétées « masses d'eau naturelles », d'autres « masses d'eau fortement modifiées », et enfin « masses d'eau artificielles ». Donc, est-ce que le statut de masses d'eau naturelles actuel va être modifié par le projet ? Ou bien est-ce que ces masses d'eau seront plutôt dégradées, si je puis dire, en termes de statut, donc avec des objectifs de qualité moins bonne ? Et puis, que deviendra le Canal de Beaulieu, si jamais le scénario 1 n'est pas retenu ? C'est-à-dire que c'est plutôt le 3 qui sera fait, d'après ce que j'ai compris. Voilà, je m'arrête là.

Paul CARRIOT

Bien ! Cela fait une série de questions impressionnantes. Donc... Ecoutez, je pense qu'on va les prendre les unes après les autres.

Benjamin AIRAUD

Alors, pour la première question, sur l'absence de prise en compte de certaines données, on va passer la parole au bureau d'études qui a réalisé justement cette computation de données. Et donc, je passe la parole à Nicolas Hugo qui travaille chez EGIS EAU, et qui était justement à la base des demandes de données auprès des différentes associations ou organismes qui peuvent fournir ce genre de données. On va vous expliquer pourquoi... si pourquoi certaines n'ont pas été prises et pourquoi ?

Paul CARRIOT

Bien ! Monsieur Nicolas Hugo ?

Nicolas HUGO

Oui, bonsoir, à tous ! Nicolas Hugo, bureau d'études EGIS. A priori, l'ensemble ou la grande majorité des études, qui ont pu être récoltées, ont été étudiées dans le cadre des inventaires faune-flore ; que ce soit des données à partir des études réglementaires ou des données à partir d'études scientifiques et autres, qui auraient pu être récoltées à partir des demandes de renseignements qui ont été faites auprès de l'ensemble des acteurs de l'environnement du secteur, que ce soit la réserve, les associations liées au milieu naturel et les associations naturalistes du secteur. Voilà, je n'ai pas grand-chose d'autre à ajouter. On a essayé de faire une empilation maximale de l'ensemble des données ; sachant que l'objectif n'était pas forcément d'avoir un point de vue exhaustif sur l'ensemble des espèces qui auraient pu être trouvées sur le secteur, mais plutôt d'apporter des réponses en termes de secteurs de sensibilité, pour pouvoir dresser une carte de sensibilité écologique et pouvoir, éventuellement, faire des décalages de tracés et des modifications de tracés sur les scénarios bruts, comme vous l'a expliqué Benjamin Airaud au départ. Voilà !

Paul CARRIOT

Bien, merci Monsieur Hugo. Donc,... Alors, il n'y avait personne, d'autres questions ? Oui, vous vouliez y répondre, Monsieur... Je vois que non.

Jean-Baptiste MAILLARD

C'était sur les autres questions qui ont été posées, c'est cela ?

Paul CARRIOT

C'était sur le SDAGE en particulier. Pouvez-vous préciser votre question, Madame ? Oui, c'est cela.

Brigitte LANCELOT

J'avais une question sur la mobilité. Donc, les fuseaux de mobilité : est-ce qu'ils ont été pris en compte dans l'impact du projet éventuel ? Enfin, vous nous dites qu'il y a plusieurs scénarios. Or c'est peut-être un peu trop technique, je ne sais pas, s'il y a lieu de répondre ici, ou si c'est plutôt en

comité technique. Mais moi, ce qui m'étonne... En fait, la réponse... est-ce qu'on aura réponse à ces questions à un moment ou à un autre ? Est-ce que c'est là ou ailleurs ? Je ne sais pas, mais...

Hugues LACOURT

Si j'ai bien compris, l'AESN... enfin, l'Agence de l'Eau, prépare un cahier d'acteurs. C'est cela ? Ou le Comité de bassin, c'est cela ? C'est le Comité de bassin qui prépare...

Jean-Baptiste MAILLARD

Effectivement, VNF est membre du Comité de bassin, et le Comité de bassin a adopté un cahier d'acteurs...

Brigitte LANCELOT

Il y a une proposition de rédaction de cahier d'acteurs qui a été passée en Comité de bassin très récemment.

Jean-Baptiste MAILLARD

Voilà ! Dans la proposition qui a été regardée la semaine dernière, effectivement.

Paul CARRIOT

Patrick Legrand, vous voulez dire un mot là-dessus ?

Patrick LEGRAND

Un peu... Patrick Legrand. Un petit point complémentaire sur les cahiers d'acteurs. Un, ils sont lus. Deux, oui, il sera répondu aux questions. On a prévu de le faire et d'emblée, mais c'est un peu en standby, puisqu'il tombe des questions comme à Gravelotte, et de temps en temps, les gens s'épuisent, ce qui est au fond normal, mais il sera répondu avant la fin du débat. Cela, c'est sûr. Donc, oui, il y sera répondu. Et il sera répondu, et elles apparaîtront en complément du cahier d'acteurs ou bien... On n'a pas encore vraiment vu, peut-être qu'elles seront reprises dans la liste des questions du système questions-réponses. Troisièmement, ces questionnements... Enfin, le maître d'ouvrage, lui, doit les recevoir aussi et les intégrer, et les apprécier, et dans son acte final de décision, il doit se positionner par rapport à ces questions et aux réponses qu'il donne. La réponse, c'est : « Oui », je ne sais pas, « on s'est intéressé à telle et telle plante, ou quelque chose comme cela ». Et puis, il peut y avoir : « Non », aussi bien. « On s'y est intéressé, on l'a repéré, mais on passe tout de même ». On a vu cela dans le temps. Non, je ne pense pas que la question va se poser là mais on a vu cela dans le temps. Donc, il ira jusque-là. Donc, voilà ! C'est à peu près clair ? Cela sert à quelque chose, les cahiers d'acteurs. C'est évidemment repris dans les...

Brigitte LANCELOT

On est vraiment rassuré !

Patrick LEGRAND

C'est évidemment repris dans d'autres rapports comme me le souffle ma voisine.

Paul CARRIOT

Bien ! Alors, il y a une question, là-bas. Je vois le doigt qui se lève. Monsieur.

Jean-Claude JEGOUDEZ

Oui. Rebonsoir ! Jean-Claude Jegoudez, Maire de Grisy. Je rebondis sur l'Agence de l'Eau. Hier, on s'est réunis, l'ensemble de tous les maires de la Vallée de la Seine, pour bâtir un cahier d'acteurs et on se posait la question : pourquoi l'Agence de l'Eau ne se manifestait pas ? Parce qu'on n'a pas trouvé de cahier d'acteurs, là, actuellement de fait, et nous avons énormément de questions concernant la gestion de l'eau potable et de la communication entre les nappes phréatiques et les travaux qu'engendrerait le grand gabarit. Et là, on veut absolument être appuyé par l'Agence de l'Eau parce que nos compétences sont limitées dans ce domaine, et je suis content d'apprendre ce soir que vous faites votre cahier d'acteurs.

Paul CARRIOT

Bien !

Jean-Claude JEGOUDE

Le nôtre, il sort lundi.

Paul CARRIOT

Bien ! Merci pour cette précision. Je vois une main également qui se lève. Madame ?

Marie Claude LEMOINE

J'aurais une dernière chose à voir avec vous. Je sais que c'est compliqué. J'espère que les personnes de VNF ne nous tiennent pas grief de vous secouer un petit peu. C'est vrai que si nous étions au temps d'Henri IV, on prend une décision et c'est fait ; Alors qu'aujourd'hui, c'est extrêmement complexe d'arriver à faire quelque chose. Dans ce cadre-là, il y a quelque chose qui est une véritable plaie sur nos rivières, vécu aussi bien comme plaie par les riverains que par les mariniers, et que par tous les acteurs de l'écosystème, ce sont les bassins de vitesse. Est-ce que... Dans la Petite Seine, par la suite, est-ce qu'on va céder à certaines pressions, on va encore se « farcir » des bassins de vitesse sur la Petite Seine par la suite ?

Paul CARRIOT

Bien !

Marie Claude LEMOINE

Bassins de vitesse, je signale donc les Jet Ski, les skis nautiques et maintenant, peut-être, le FlyBoard, enfin, tous les sports virils, disons.

Paul CARRIOT

D'accord ! Bien, bien, bien. Alors...

Jean-Baptiste MAILLARD

Vous appelez cela une « plaie », c'est une plaie pour tout le monde sauf pour ceux qui pratiquent ce genre de sport. C'est typiquement des conflits d'usage. Et donc...

Marie Claude LEMOINE

Je dis, c'est bien une plaie parce que la majorité subit pour vraiment une petite minorité.

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui, oui. Non mais, moi, c'est ce que j'appelle un conflit d'usage : un conflit sévère et assez généralisé.

Paul CARRIOT

Absolument !

Jean-Baptiste MAILLARD

Je ne sais pas si c'est de nature à vous rassurer mais, pour le moment, on n'a pas regardé en détail ce sujet dans le cadre du projet sur la Petite Seine. Mais, cela rejoint la concertation nécessaire après le débat, sur... à la fois avec les acteurs sur les différents sujets, mais également avec tous les usagers et tous les types d'usages de la voie d'eau. Donc, le projet en tant que tel n'a pas d'effet directement sur le sujet mais, c'est un usage à prendre en compte, effectivement.

Paul CARRIOT

Donc, des conflits d'usage auquel on apportera des réponses petit à petit avec la concertation qui suivra. Voilà ! Alors, j'ai une... madame, oui.

Maryvonne GUILLET

Oui, bonjour ! Bonsoir plutôt ! Je suis Madame Guillet et je rebondis sur la question de la dame là à l'instant. Les bassins de vitesse, ils se trouvent à quel endroit ? Madame se plaint qu'il y a des bassins de vitesse, à quel endroit ?

Paul CARRIOT

Alors, attendez ! Prenez la parole, le micro s'il vous plaît !

Maryvonne GUILLET

quel endroit ?

Marie Claude LEMOINE

Il y en a sur toute la Seine.

Maryvonne GUILLET

Parce que vous disiez la Tombe... de la Tombe

Marie Claude LEMOINE

Non, non, de Gravon, mais il y en a sur toute la Seine... Mais il y en a sur l'Yonne, il y en a sur toutes les rivières. Or on sait qu'il y a des pressions par la suite pour établir ce genre de bassin et que c'est la plaie, les marinières ne nous diront pas le contraire, n'est-ce pas, quand ils doivent piloter au milieu de tout cela. Il y en a partout sur la Seine des bassins de vitesse, il y en a sur l'Yonne, il y en a partout.

Intervenant

Non !

Maryvonne GUILLET

Donc, le fait de créer, si vous voulez, quelque chose à grand gabarit, est-ce que plus tard il y aura des pressions pour créer des bassins de vitesse également sur la Petite Seine ?

Paul CARRIOT

Bon, voilà ! Alors, là, une question qui est posée. Maintenant, oui, un micro, s'il vous plaît !

Intervenant 6

Il y a toujours eu des sports nautiques.

Paul CARRIOT

Merci Madame. Et donc, maintenant, la réponse est du côté, enfin, en tout cas, les éléments sont du côté de VNF.

Benjamin AIRAUD

Moi, je veux juste dire une chose ou deux. C'est que, actuellement, vous avez, en parlant uniquement de la section Bray-Nogent, je ne parle pas du reste, vous avez un bassin de vitesse qui existe au Vezoult. Et dans le cadre du projet, il n'est pas prévu pour le moment de faire de nouveaux bassins de vitesse.

Paul CARRIOT

Bien. On a eu une réponse claire et nette. Alors, j'ai noté une question de monsieur. Voilà !

Daniel LAVRILLEUX

Oui ! C'est une question à VNF que je voudrais leur poser au sujet des jets ski.

Paul CARRIOT

Au sujet de quoi pardon, excusez-moi ?

Daniel LAVRILLEUX

Des Jet Ski que Madame dit « machin de vitesse » là.

Paul CARRIOT

Ah, pardon ! OK !

Daniel LAVRILLEUX

Par contre, qu'est-ce qui nous est énormément défavorable, nous, bateliers ? Mes collègues, ils sont derrière aussi, c'est qu'on fait des arrêts de navigation maintenant à tout moment. Toutes les semaines, il y a un arrêt de navigation quelque part pour une régata, pour les courses de ci, concours de pêche, maintenant cela vient sans arrêt. Alors, on est bateliers, on est transporteurs, on nous dit d'aller de plus en plus vite pour aller rendre une marchandise de A à Z, c'est-à-dire de Bray-sur-Seine à Rouen, et tous les week-ends, on a des arrêts de navigation. J'ai une voiture, comme beaucoup, je ne vois pas sur l'autoroute qu'on fait un arrêt d'autoroute pour faire un concours de boules ou un footing ou à une course cycliste.

Paul CARRIOT

Bien. OK !

Daniel LAVRILLEUX

Donc, je voudrais savoir quand même si on ne se fout pas de nous, un coup de temps en temps, je veux bien. Alors, il y a madame qui a rouspété tout à l'heure, parce que les bateaux, cela la dérange,

on passe trop vite, il y a ces gens-là, il y a les concours de pêche, on arrête maintenant la navigation, parce que c'est un concours de pêche, je ne suis pas contre le concours de pêche, mais j'ai pu voir énormément, quand je passe et qu'il y a un pêcheur derrière moi, il attrape un poisson, parce que cela, c'est drôle. Oui, monsieur, vous rigolez, mais le bateau pousse certainement les poissons de côté, et puis, le pêcheur, il ramasse un poisson. Donc, ce n'est quand même pas nuisible, mais pour un concours de pêche, on arrête la navigation. Donc, je voudrais que VNF quand même arrête un peu ces trucs-là.

Paul CARRIOT

Je ne sais pas si on peut répondre à une telle interrogation. Voilà, qui décide effectivement ?

Jean-Baptiste MAILLAR

Oui, voilà ! Donc, là, c'est typiquement un autre conflit d'usage ou au moins des usages divergents à concilier. C'est aussi ce qu'on appelle les manifestations nautiques qui sont autorisées par arrêtés préfectoraux. Donc le rôle du service navigation de la Seine, c'est d'instruire, pour le compte des préfetures, les autorisations correspondantes, et on s'efforce de minimiser, notamment par les choix des horaires, l'impact négatif sur la navigation, mais le plus souvent, il y a un impact négatif, parce qu'effectivement, quand on autorise...

Paul CARRIOT

Alors, prenez le micro s'il vous plaît !

Daniel LAVRILLEUX

Un coup de temps en temps cela va, mais maintenant, cela devient rituel, c'est toutes les semaines. Il faut voir. D'abord, on marche, on a les avis à batellerie sur Internet, toutes les semaines, on a un arrêt de navigation de telle heure à telle heure, telle heure à telle heure. Donc, un coup de temps en temps, on voudrait bien, mais là, c'est vraiment... C'est toutes les semaines, de toute façon.

Jean-Baptiste MAILLARD


Ce qu'on peut dire, c'est que les populations s'intéressent de plus en plus à la Seine et à la voie d'eau, et c'est vrai qu'il y a de plus en plus d'usages qui se développent, et du coup, cela engendre des conflits d'usage effectivement, c'est une tendance lourde, les gens s'intéressent à la Seine, aux fleuves, aux rivières et aux différents usages qui sont possibles.

Daniel LAVRILLEUX

Oui, d'accord. Non, mais il y a quand même aussi des bras morts, que les gens pourraient faire dans les bras morts, des rameurs et tout cela.

Paul CARRIOT

Bien. Tout cela, je pense que cela viendra dans le moment où le projet prendra... si la décision est prise, le projet prendra forme et la concertation permettra de régler ces conflits d'usage, je crois.



Alors, je vois que l'heure tourne, j'ai l'impression que les rangs se clairsement, mais il y a probablement des questions qui ont voulu être posées qui n'ont pas pu l'être. Alors, écoutez, on s'accorde encore quelques questions, quelques questions s'il y en a d'autres, sinon, on va vous donner quelques précisions sur les prochaines réunions. Est-ce qu'il y a des questions qui restent en suspens, que vous n'avez jamais osé demander et que vous vouliez demander ? Non ? Alors, écoutez, je vous informe tout de même. Alors, est-ce que tu peux préciser les prochaines réunions ? Donc, la prochaine réunion a lieu le 17 janvier à Montereau-Fault-Yonne, le 24 janvier à Romilly-sur-Seine, le 09 février à Provins et le 16 février à Nogent-sur-Seine. Voilà ! La réunion de clôture.

Voilà ! Ecoutez, s'il n'y a aucune question, je vous remercie les uns et les autres d'être venus ce soir si nombreux, je remercie également ceux qui ont organisé cette réunion, grâce à qui, on a pu... cela a pu fonctionner très bien et je vous souhaite une bonne soirée et à très bientôt peut-être.