

Réunion de lancement

NOGENT-SUR-SEINE

15 novembre 2011

Date : le 15 novembre 2011 à 19h

Lieu : Théâtre Municipal – 1 avenue Pasteur – 10400 Nogent-sur-Seine

Durée : 3 heures et 11 minutes

Participants : 197 personnes

Pour la CPDP :

- ✓ Patrick LEGRAND - Président de la CPDP
- ✓ Chantal SAYARET - Membre de la CPDP

Pour VNF :

- ✓ Marc PAPINUTTI - Directeur général de VNF
- ✓ Jean Baptiste MAILLARD - Directeur interrégional du bassin de la Seine
- ✓ Benjamin AIRAUD - Chef de Projet VNF

Patrick LEGRAND

Merci d'être aussi nombreux pour cette première réunion du débat public sur l'éventuel élargissement de la Seine entre Nogent et Bray.

Cette réunion est une réunion d'ouverture, donc elle va être un peu générale.

Et au préalable, il est d'usage que nous recevions le signe de bienvenue du Maire de la Commune qui nous accueille.

Donc, Monsieur le Maire, je vous laisse la parole quelques instants.

Gérard ANCELIN

Merci Monsieur le Président.

Bonsoir à toutes et à tous ! Bonsoir Monsieur le Sous-préfet, merci de votre présence qui démontre, s'il fallait le démontrer, que l'Etat est très attentif au niveau de ce dossier important pour l'Aube, pour la Région Champagne-Ardenne, mais aussi pour la Seine-et-Marne et pour l'Yonne. Donc, je disais à Monsieur le Sous-préfet, c'est le grand soir ; il me dit non, c'est le premier soir. Et effectivement, il a raison. Il a raison parce qu'après cette première réunion, il y en aura d'autres qui suivront et il faudra rester mobilisé pendant tout le temps de ce débat public, qui est une première pour nous, Monsieur le Président, et nous allons vivre cela positivement mais aussi sereinement.

Ce que je voudrais dire en quelques mots, parce qu'il ne s'agit que de mots de bienvenue, vous m'avez dit qu'il ne fallait pas que, malgré la passion que je parle pendant une heure de ce projet qui nous occupe et préoccupe depuis très longtemps, depuis 30 ans voire 40 ans, il y a deux dossiers majeurs, deux autres dossiers majeurs au niveau des transports dans le Nogentais. L'un est bien avancé, vous le savez il s'agit de l'électrification de la ligne Paris-Bâle entre Gretz et Troyes, on peut dire que c'est gagné, que cela va être réalisé et que les travaux seront terminés pour 2017.

Maintenant, il nous faut aussi gagner la bataille du transport fluvial entre Bray et Nogent.

Un petit clin d'œil à un industriel qui se trouve dans la salle, je vais le citer, c'est le responsable de la Papeterie Emin Leydier.

Et c'est vrai qu'avec mes collègues du Conseil Municipal que je salue ce soir, ces industriels qui souhaitaient s'installer dans le Nogentais, nous leur disions quoi ? Nous leur vendions la ville de Nogent avec ses atouts, mais nous leur disions aussi la ligne électrifiée, la ligne va être électrifiée. Bon. On leur disait cela, il y a une dizaine d'années. La mise à grand gabarit, c'est pour demain. La ligne électrifiée, Jean-Louis, cela y est, c'est fait, et vous attendez, vous, les industriels aussi que le grand gabarit entre Bray et Nogent se fasse.

Tout simplement un dernier mot, je vous rassure Monsieur le Président, vous connaissez notre attachement à la préservation et la mise en valeur de notre patrimoine naturel, ce que l'on appelle dans le Nogentais « La Bassée », nous en sommes fiers, nous y sommes très attachés. Et je vous ai dit lorsque nous nous sommes rencontrés, on ne fait plus une papeterie comme on en faisait une, il y a 30 ans, on ne fait plus un canal ou une mise à grand gabarit comme on l'aurait fait il y a 30 ans, comme encore on l'a fait il y a 20 ans ou 30 ans, et aujourd'hui, on fera cela, disons en respectant d'autres critères, notamment ceux environnementaux. Et je vous dis : j'avais pris pour terminer un exemple concret.

Lorsque nous avons rescindé la boucle de Nogent, il y a une vingtaine d'années, une digue a permis de désenclaver l'île qui a été formée. A cette époque-là, il n'y a pas eu de buse sur cette digue, aujourd'hui, je crois que cette digue serait busée, qu'il y aurait un léger cours. Voilà peut-être un détail, mais un détail qui a son importance, qui devra falloir prendre en compte dans le cadre de la mise à grand gabarit de la Seine, et tout le monde peut y trouver son compte, l'économie, la préservation et la mise en valeur de notre patrimoine.

Bon. Voilà ce que je voulais vous dire à tous, soyez des acteurs positifs, dites ce que vous avez envie de dire sur cette mise à grand gabarit, parce que le débat public s'est fait pour cela, je considère que c'est une chance.

Patrick LEGRAND

Merci, merci, Monsieur le Maire.

Merci de ces mots qui vont droit au cœur de quelqu'un qui a apporté le débat public sur les enjeux, et au fond, vous avez d'emblée situé les raisons qui font qu'on ouvre un débat public sur ce projet.

Vous savez, il y a un équipement qui est envisagé, il n'est qu'envisagé, il n'est pas encore décidé, je pense que ces messieurs de VNF nous le confirmeront. Deux, il y a derrière des enjeux de nature économique, il y a des enjeux de nature sociale et il y a des enjeux de nature environnementale, c'est l'article, le précepte premier, qui nous lie. Le deuxième aspect de notre première réunion, c'est qu'au fond, le débat public est une occasion de faire parler le citoyen, et depuis Rio de Janeiro, on a essayé d'intégrer dans les procédures les processus de décision, qui comme on a écrit, concernent des projets d'aménagement d'Etat ou des projets d'aménagement privés, le moment, à un moment de démocratie participative, ce moment est privilégié pour faire discuter le citoyen, et probablement, parce que dans un certain nombre de cas, le citoyen, ou même ses représentants, ils imaginaient, ... trouvaient plus exactement que l'enquête publique arrivait toujours un peu tard, une fois que les décisions aient été prises et que l'essentiel ait été pris. Donc, je vais remonter sur le perchoir là, la terrasse, nous n'allons pas vous donner une représentation, nous allons la faire ensemble et ouvrir donc ce débat public. Je vais expliquer un peu plus comment nous allons fonctionner et comment cela va s'articuler avec un autre débat public, comme vous savez aussi qu'il aura lieu simultanément, et qui concerne un projet La Bassée. cela y est, je suis collé.

Non, je ne suis pas encore prestidigitateur.

Bien. Merci d'avoir attendu ces quelques instants.

Que vous dire pour entamer ?

D'abord, bon, je m'appelle Patrick Legrand, je suis Vice-président de la Commission nationale du débat public, une institution, une autorité administrative indépendante qui date au fond des années, de l'année 95, et qui a progressivement pris son ampleur à la suite au fond des décisions sur les questions de gouvernance à Rio de Janeiro.

Ce soir, nous allons faire la première réunion d'une série de réunions et une série assez importante qui va durer, une série qui va durer jusqu'en février, grosso modo le 17 février prochain. Cela veut dire que c'est une réunion publique, ouverte à tous, principalement destinée à l'ensemble des gens, des citoyens qui sont plus ou moins intéressés ou impliqués et qui auront l'occasion tout au cours de ces quatre mois de confronter des arguments, après avoir pris connaissance du projet, et d'articuler au fond, peut-être de changer d'avis, peut-être de compléter des avis et peut-être aussi, très probablement même, parce que dans 80 % des cas cela se passe comme cela, d'améliorer ou de compléter ou de complexifier ou compliquer peut-être le projet. Au fond, les projets, tous les projets rentrent un peu techniques, comme on sait les faire quand on est ingénieur. Ils sortent un peu plus sociotechniques, on y a intégré un peu plus de sciences, si le projet est dur, ou c'est un peu mieux, comment on articule les avantages et les intérêts pour les uns et pour les autres, et on sait aussi un peu mieux comment on va le vivre dans une certaine mesure.

Alors, premier point.

Si la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante comme je vous le disais, a décidé d'ouvrir un débat public, c'est parce qu'au

fond, elle avait une petite limite même pas à décider d'ailleurs, puisque c'était... le Parlement, et en tout cas la loi Grenelle 1, qui a ordonné un débat public. Comme nous d'ailleurs, la même loi a prévu d'engager un débat public sur un autre projet de canal qui s'appelle « Saône-Moselle » et d'ici celui-là 2013. Ceci dit, ce débat aurait eu lieu, puisqu'au fond, les enjeux environnementaux, socio-économiques auraient conduit à la tenue de ce débat. Mais, si la Commission nationale du débat public a dit aussi que ce débat serait simultané et voire coordonné avec un autre projet dont vous avez entendu parler, et qui est, au fond, un projet qui porte sur l'éventuel aménagement de La Bassée, où des casiers pourraient y être construits pour stocker la crue de la Seine, le temps que la crue de l'Yonne passe, pour protéger l'aval et notamment la Région Ile-de-France. C'est probablement pour aussi des raisons qui touchent aux raisons même du choix du débat public. D'une part, les enjeux environnementaux sont relativement importants, vous l'avez dit, Monsieur le Maire : « La Bassée, c'est quelque chose », c'est une sorte de monument environnemental. D'autre part, cela touche des territoires, un territoire au fond, qui est à la fois sociologique et économique, qui est commun au fond aux deux projets. Et troisièmement, au moins, cela touche des aspects hydrauliques et hydrologiques qui sont, eux aussi, connexes ou articulés l'un à l'autre. La preuve même, c'est que les deux maîtres d'ouvrage s'étaient rassemblés, avaient réfléchi ensemble pour juger, pour essayer de construire une neutralité hydraulique d'un projet sur l'autre projet.

Cela, c'est le premier point.

Donc, vous avez affaire à deux débats, qui sont simultanés, qui sont coordonnés, que nous conduirons ensemble, que nous vivrons ensemble. Et donc, il faudra nous acharner à ne pas les confondre tout en les articulant. C'est faisable, vous verrez.

Mais, par exemple, tout maître d'ouvrage d'un des projets sera toujours présent aux réunions publiques de l'autre. Le deuxième point, c'est : qu'est-ce que c'est que le débat public au fond ? C'est une institution un peu neuve, qui n'a pratiquement rien à voir avec l'enquête publique qui, elle, est plus vieille d'au moins deux siècles et qui... Elle a toujours laissé, comme je le disais tout à l'heure, une petite sensation d'amertume, voire même parfois « d'aigritude » puisque, intervenant tard, elle laisse peu de place à l'articulation ou des enjeux qui n'ont pas été pris en compte d'emblée, ou à l'aménagement d'un certain nombre de décisions qui sont déjà devenues dures quand on en arrive à l'enquête publique. Le débat public lui intervient, en amont, largement en amont, quand rien n'est encore trop solide. Il n'y a, par exemple, pas d'étude d'impact sur l'environnement, les questions de financement ne sont pas toujours vraiment calées, mais de telle façon qu'on puisse discuter, non seulement évidemment des éventuelles modalités de réalisation, mais aussi de la finalité et de l'utilité, et de la base, au fond, qui fondent la décision. C'est la loi qui nous dit que les questions de finalité et d'utilité sont toujours évoquées dans les débats publics. Et qu'on le veuille ou non, elles le sont toujours, mais cette fois-ci, elles le sont officiellement et pas seulement de façon subreptices. Cela, c'est le premier point.

Le deuxième point, c'est que cet ensemble de réunions publiques est conduit par une commission, on l'appelle Commission particulière du débat public, qui est une émanation de la Commission nationale du débat public, qui délègue ses pouvoirs à des citoyens qui ne sont pas des professionnels de débat public, mais une commission qui a une caractéristique essentielle. Je vous assure qu'elle n'est pas si simple que cela à assumer, qui n'a rien à dire

sur le fond. Elle est là pour vous écouter, elle est là pour rendre compte des arguments et de tout ce que vous allez dire sur le projet. Mais, elle n'est pas là, comme le commissaire enquêteur, par exemple, pour dire le bien et le mal, dire comment il faut faire, dire qu'on n'a pas assez fait, et cetera. Elle est là pour préparer le débat, construire le débat, le calendrier, la problématique, mais aussi pour rendre compte ensuite, et en rendre compte de tout de façon très publique, on va dire transparente. Et cette commission est constituée de, entre 5 et 7 personnes, et ici vous en avez 4, je crois, ou 5 plus moi d'ailleurs, qui sont mes collègues, en tout cas, des intermittents du débat public. Cette commission, en l'occurrence, est là pour vous écouter, sentir un petit peu comment les choses se construisent et comment les choses se pensent, comment les représentations et les décisions se préparent pour pouvoir en rendre compte le plus sereinement, le plus finement possible, et au fond, le moins traîtreusement aussi. Nous n'avons pas d'avis à donner sur le fond, nous sommes neutres, donc. Et en plus, nous sommes totalement indépendants du maître d'ouvrage, c'est-à-dire qu'on est au fond doublement garanti, d'une part, par l'obligation de neutralité, mais aussi par l'indépendance par rapport au maître d'ouvrage.

Alors, vous me direz : « Mais alors, tout cela à quoi cela sert ? »

Cela sert au moins, en tout cas, à donner aux citoyens une représentation, à présenter un exposé très précis du projet qui est mis au débat. Vous, vous avez tous, j'imagine, regardé ce qu'on appelle le « dossier du maître d'ouvrage ». Vous vous êtes sans doute aperçus que c'était un ouvrage un peu particulier, si vous n'en avez pas, réclamez-le à mes collègues qui sont dans les couloirs. Et que c'est à la fois un objet et un ouvrage technique. Ces objets sont techniques, mais que derrière, il y a toute une série de questions qui sont ouvertes, auxquelles parfois il n'y a pas de réponses, comme je le disais, les affaires de financement ou de chose comme cela. C'est un ouvrage un peu particulier, c'est une littérature un peu particulière.

Le deuxième point, c'est qu'au fond, à quoi cela sert ?

Cela sert à permettre, à vous permettre de dire : un, ce que vous pensez de la finalité et de l'utilité du projet ; mais aussi, deux, des conditions dans lesquelles il pourrait être réalisé, conditions à la fois techniques, de contexte : est-ce que les questions de l'environnemental, comme vous en parliez Monsieur le Maire, sont plus importantes que telles ou telles autres questions et cetera ? Et puis, des questions de concertation : comment on peut en discuter ? Autrement dit, on pose à la fois des questions techniques et des questions de gouvernance. Et cela aussi, c'est un relatif progrès.

Et puis, dernier point, le compte rendu que nous allons faire de tous nos travaux, de tous vos travaux au fond, nous allons, bien sûr, le rendre public, vous en aurez la primeur évidemment, puisque c'est à vous que nous la devons. Mais le maître d'ouvrage, lui, quant à lui, s'en servira pour faire boucler le débat public sur un truc assez nouveau, qui est une espèce de décision du maître d'ouvrage qui vous dira, à la fin du débat public, 5 mois en général après : un, s'il poursuit oui ou non le projet ; deux, à quelles conditions, ce qu'il a entendu, il va le mettre en œuvre, et là, vous verrez que s'il décide de poursuivre le projet, il aura, vous aurez amélioré et vous aurez complété le projet ; et trois, pourquoi il ne mettra pas en œuvre telles ou telles autres propositions.

Alors, vous me direz c'est un rapport de plus. La différence, c'est que ce rapport est public, et qu'au fond, il devient un engagement pour le maître d'ouvrage. Et qu'à partir du moment

où le maître d'ouvrage se plie à l'objectif du débat public, la loi lui impose de rendre public et de faire de cet acte final, qui pourrait rester un acte bureaucratique, une espèce d'engagement social sur lequel vous pourrez lui demander des comptes. Le simple fait, d'ailleurs, que je vous le dise comme cela et que Monsieur le Directeur général sourit, montre bien que vous pourrez lui demander des comptes sur ces engagements.

Voilà !

Voilà ce pourquoi nous travaillons. Et donc, 4 mois consacrés à l'élaboration collective, ce travail d'intelligence qui porte sur un bout que j'appelle, un peu rapidement la « démocratie technique ». D'ailleurs, par expérience, ces questions-là, je m'aperçois... j'ai travaillé sur la fusion nucléaire qui était en Provence, cela marche. J'ai même dit de temps en temps que plus c'était complexe, mais non pas compliqué, plus c'était démocratique, ce qui est la proposition exactement inverse de celle que la technocratie nous a imposé pendant quelques dizaines d'années.

Voilà ! Donc, je ne vous en dirais pas beaucoup plus. Vous avez accès sur le site Internet au calendrier, le calendrier est diffusé un peu partout. Vous savez évidemment que le deuxième débat public sur la Crue Seine, qu'on appelle Crue Seine Bassée, a lui aussi un calendrier ; lui aussi dispose d'un cahier, d'un dossier du maître d'ouvrage. Vous savez qu'il y a déjà un système de questions-réponses qui marche, puisque le débat est ouvert depuis le 02 novembre et qu'il y a déjà, je crois, une bonne trentaine de questions qui sont posées, ou sur l'un ou sur l'autre des débats ; que le système des cahiers d'acteurs permet à tout acteur, qu'il s'agit d'acteur institutionnel ou bien même de simple citoyen de bénéficier des moyens de la diffusion, des moyens de diffusion équivalente à celle dont dispose le maître d'ouvrage, pour essayer de rétablir quelques équilibres sur la dissymétrie de l'information entre ceux qui ont l'argent et qui peuvent faire du papier glacé et ceux qui parfois sont un peu moins dotés. Vous savez grosso modo comment on va fonctionner. Je vous conseillerai de temps en temps de venir voir l'autre débat. Vous verrez au fond et vous pourrez évaluer le débat public qui se sera tenu dans les mois qui viennent sur au moins trois points, d'une part, l'évolution de l'objet technique ou de l'objet sociotechnique, et d'autre part, l'accompagnement ou le contexte, je vais dire, socio-structurel, sociopolitique. Et puis, le troisième point sur la modification même des mentalités et des attitudes du maître d'ouvrage, quand nous aurons terminé le débat public.

Le débat public, c'est un processus, donc, cela prend un certain temps, autant attendre la fin pour l'évaluer. Tout cela, cela aura lieu lors des dernières réunions qui s'appellent des réunions de clôture, où ensemble, nous ferons, d'une part, le point sur les questions qui n'ont peut-être pas été posées et que vous aurez envie de poser, le remords. Je vous dirai comment nous allons rendre compte de tout cela et pour vous permettre de constater que nous ne vous trahisons pas de trop. Et dernier point, comment le maître d'ouvrage, lui, va commencer à traiter au fond l'ensemble de ce qui se sera dit.

Voilà ! Je crois que j'ai à peu près, je ne vous ai pas dit à peu près tout ce qu'il fallait dire sur le débat public mais vous le savez. On va préférer de loin, sauf si c'est vraiment nécessaire, l'argumentaire à l'invective. Par expérience, c'est de plus en plus rare. Avec l'argument, il y a quelque chose qui fonctionne bien. On va tous ensemble avoir le même droit à la parole. Donc, il faut aussi laisser la parole aux autres, ce que je vais faire immédiatement. Et on va se

présenter, on va accepter, de temps en temps, d'être verbatimé, enfin, pas de temps en temps, toujours.

Alors, c'est un mot un peu brutal pour dire que tout ce qui est dit est noté, et tout ce qui est noté est écrit. Donc, la parole est gravée dans le marbre, vous retrouverez exactement ce qui a été dit sur le site, y compris mes bafouillis ou autres bricoles. Et c'est absolument nécessaire à la fois pour que tout le monde se retrouve tout ce qui a été dit, mais aussi pour que vous constatiez que tout a été repris, et nous, c'est nécessaire pour que nous redonnions et nous enregistrions bien tout ce qui a été dit. Voilà ! Je vais donc passer,... par une seule habitude, c'est un peu plus court, cela sera beaucoup plus court dans les autres réunions. Je vais passer la parole au maître d'ouvrage qui va vous présenter le projet, et après, qui aura envie de dire quelque chose lèvera la main, alors un jeu de rang et de distribution de parole. Le maître d'ouvrage répondra. Et peut-être qu'à cette occasion, les interrogations pouvant aussi s'adresser à nous, à la Commission particulière ou à la Commission nationale. Peut-être l'occasion... j'aurais l'occasion de compléter encore ce que je viens de dire. Merci d'être là, donc, ce soir et vous verrez, c'est assez passionnant en général ce genre d'exercice et je ne connais pas de projet qui rentre en débat public et qui en sorte absolument identique à sa façon dont il y est rentré. Je ne connais pas non plus grand monde qui rentre dans le débat public et qui en sorte indemne. Monsieur le Directeur, j'imagine que c'est vous qui allez entamer.

Marc PAPINUTTI

Oui, je crois. Merci. Merci, Président, merci, Monsieur le Maire de nous accueillir, merci Monsieur le Sous-préfet d'être présent. Merci, messieurs, dames, de la Commission, les membres de la commission particulière. Mesdames et messieurs, merci d'être ici pour nous écouter.

Tout d'abord, dans nos fondamentaux, aujourd'hui, si nous sommes là, c'est effectivement parce que la Loi de Grenelle est passée au Parlement, que d'une part, cela a été un véritable support transformé de la politique des transports pour les modes alternatifs à la route, et nous avons des objectifs extrêmement ambitieux pour les modes de transports autres que la route. Notamment, d'ici 2022, on doit constituer plus du quart des transports terrestres de marchandises. Ce qui veut dire que, pour nous, dans notre petit domaine fluvial, c'est un doublement du trafic. Je ne nierai pas combien d'ailleurs le trafic de la Seine est important pour VNF, c'est presque plus de la moitié de son trafic. Donc, il est pour nous essentiel que s'il y a croissance, elle se passe notamment sur ce bassin. Pour atteindre ces objectifs, VNF et l'Etat, Voies navigables de France et l'Etat, investissent significativement sur la voie d'eau, vous savez, pour d'abord moderniser, régénérer, remettre en état, je pense qu'il y aura des moments dans le débat public où on re-débattera de la qualité ou de la mauvaise qualité de certaines écluses de la Seine, mais aussi pour développer le réseau. Pour ce faire, dans la période actuelle un peu difficile quand même, VNF, établissement public de l'Etat aujourd'hui, a depuis 2011, 70 millions de ressources supplémentaires, et l'organisation même de Voies navigables de France fait aujourd'hui l'objet d'un débat parlementaire pour fusionner, d'une part, ceux qui sont les services de navigation, comme on aura des honorables propositions du service Navigation de la Seine, service de l'Etat mis à disposition

de VNF, et puis, l'actuel établissement public industriel et commercial dans un établissement public dit administratif, en fusionnant comme cela 4 400 agents du Ministère de développement durable avec les membres de l'équipe, 370.

Dans le même temps, aujourd'hui ce soir, c'est la commission développement durable à l'Assemblée nationale qui débat du projet qui est passé, il y a 10 jours, au Sénat. Donc, on est aussi dans les deux parties sur l'actualité. Lors du débat du Grenelle, il y a eu le projet qui est, qui fait l'objet de notre réunion, ce soir, sur la Seine Amont, mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent, Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. C'est un programme qui complète la modernisation que nous envisageons, bien entendu, sur la Seine. Et puis, c'est pour étendre le grand gabarit jusqu'au port de Nogent, et puis, de vous donner ainsi accès à toutes les entreprises qui sont ici. Bien sûr, au bassin parisien, et c'est là que nous avons un grand espoir de l'augmentation de trafic. Bien entendu aussi, au monde portuaire, je pense au Havre, aux ports maritimes et à Rouen. Demain aussi, accès à l'axe majeur que VNF est en train de préparer la dévolution dans un contrat de partenariat, c'est-à-dire, Seine-Nord Europe, c'est-à-dire une sorte de « big bang » pour rejoindre l'Europe du Nord. Et le tout, bien sûr, pour le bénéfice d'activités économiques, d'une part franciliennes, et notamment de Seine-et-Marne et aussi de Champagne-Ardenne.

Alors, bien entendu aussi, un débat comme celui-ci, l'intérêt, et je remercie le Président de nous l'avoir rappelé, la CNDP de nous avoir demandé de faire un débat commun avec La Bassée, c'est d'une part d'avoir des enjeux hydrologiques, écologiques sur un territoire qui est extrêmement sensible, je n'en doute pas, qui connaît en même temps et qui a connu des modifications, des transformations, qui a connu des débats, déjà, sur l'écologie. Je suis absolument convaincu que nous allons retrouver des débats de fond. On en a déjà parlé un tout petit peu dans la journée où on a pu commencer à échanger entre nous, mais je crois qu'au-delà du transport, il y aura évidemment l'accroche au territoire. Un projet de mise à grand gabarit comme celui-ci, c'est bien sûr, pour notre part, nous venons en tant que techniciens vous proposer des éléments que nous avons déjà travaillé fortement, en concertation avec les acteurs concernant le comité de pilotage, mais nous venons aussi recueillir votre écoute, et recueillir votre écoute, puisque nous avons préparé des scénarios, plusieurs scénarios dont mes collègues vous présenteront plus précisément les choses. Et dans ces scénarios, il y a évidemment des aspects différents qui vous seront présentés, des retombées socio-économiques, bien sûr, ou techno, des impacts sur le milieu naturel, des investissements et des montants en jeu. Et ce que nous avons choisi, nous, c'est de vous présenter tous les éléments au débat public en précisant, bien sûr, les caractéristiques, les impacts et en les débattant. Pour ma part, c'est le premier débat public de Voies navigables de France, mais pas le premier auquel je participe, mais pour VNF, c'est le premier. J'attends qu'il permette de faire partager largement cette démarche, sur ce territoire qui est essentiel pour le transport fluvial, qui a conduit à ces propositions, d'en débattre avec tous, et notamment les personnes qui se sentent concernées. Et pour moi, c'est un moment clé. Clé pour ce projet parce que c'est derrière, comme l'a rappelé le Président Legrand, la structuration de ce que sera le projet, de ce que va devenir le projet. Je suis parfaitement convaincu, moi aussi, qu'on n'en sortira pas totalement intact et que nos convictions seront non pas totalement modifiées, le maître d'ouvrage a quand même quelques points de vue, quelques préférences, mais seront... à l'évidence, auront fait l'objet d'une meilleure

compréhension et d'un meilleur partage avec vous les acteurs du territoire, d'une part, pour améliorer les solutions, et puis surtout, pour éclairer au mieux le choix futur de notre scénario.

Merci. Je souhaite, d'ailleurs, et j'espère que le débat sera le plus riche possible.

Et je laisse la parole à mes collègues. Jean-Baptiste Maillard.

Jean-Baptiste MAILLARD

Merci. Donc, nous allons rentrer dans la présentation proprement dite du projet.

Donc, le maître d'ouvrage, comme Marc Papinutti l'a dit, c'est l'établissement public Voies navigables de France, qui est un établissement public de l'Etat, créé en 1991, qui fête ses 20 ans cette année. VNF gère un réseau de plus 6 000 kilomètres de voies navigables, et son rôle, c'est à la fois d'exploiter mais aussi de moderniser et de développer ce réseau.

Et puis, il a une mission de développement du transport, transport de fret notamment, mais également transport de plaisance. Alors, on va vous présenter d'abord le contexte et les enjeux du territoire sur lequel se déroule ce projet. Ensuite, on va vous présenter les objectifs du projet, de cette mise à grand gabarit. Et enfin, on va décrire les scénarios qui ont été envisagés et qui sont présentés au débat public.

Donc, le territoire dans lequel ce projet se tient, c'est le petit carré où nous sommes actuellement, ce soir. Donc, on est sur le bassin de la Seine. Le bassin de la Seine, c'est près de 1 400 kilomètres de voies navigables, dont plus de 500 à grand gabarit. Et pour fixer les idées, c'est 22 millions de tonnes transportés par an et 4 milliards de tonnes-kilomètres transportés par an en 2010, et donc, c'est entre un tiers et la moitié du trafic fluvial national. Diapo suivante. Donc, là, vous avez la carte du projet lui-même. Donc, deux départements sont concernés, la Seine-et-Marne et l'Aude, donc deux Régions, Ile-de-France et Champagne-Ardenne ; 25 communes ; 27 kilomètres de voies navigables dont 22 entre Bray et Nogent proprement dit, et 5 kilomètres en aval de Bray jusqu'à l'Ecluse de la Grande Bosse. Vous avez, sur la gauche de la carte donc, une partie en rivière, en Seine ; sur la droite de la carte, une partie en canal, le Canal de Beaulieu. Alors, le projet donc se tient dans la vallée de La Bassée, qui est un territoire aux nombreux enjeux, a une grande diversité, donc une grande complexité comme le Président Legrand l'a dit du territoire.

Donc, il y a des enjeux en termes de patrimoine naturel, des enjeux en termes de biodiversité. Il y a des enjeux hydrauliques, la vallée est une zone d'expansion de crue, notamment. Il y a des enjeux économiques, par exemple, des carrières nombreuses dans la région. Il y a aussi un enjeu important en termes d'alimentation en eau potable de la Région parisienne.

Et puis, il y a... c'est également un lieu favorable au développement du tourisme. Et il y a bien sûr un enjeu de transport, puisque le projet que nous présentons est un projet de transport fluvial. Je vais maintenant donner la parole à Benjamin Airaud, Chef de projet. Donc, il va présenter d'abord les objectifs du projet, et puis, les différents scénarios envisagés.

Benjamin AIRAUD

Donc, bonsoir à tous ! Benjamin Airaud en charge du projet.

Donc, tout d'abord, nous allons voir pourquoi mettre à grand gabarit la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Tout d'abord, vous avez un trafic fluvial actuellement en fort développement sur ce secteur, un triplement du trafic entre 2001 et 2010, donc, on est passé de 104 millions de tonnes-kilomètres. Tonne-kilomètre, c'est une unité très utilisée dans le transport fluviale, c'est une tonne transportée sur un kilomètre. Donc, on est passé de 104 millions de tonnes-kilomètres en 2001 jusqu'à 350 millions de tonnes-kilomètres en 2010.

On a principalement trois grandes filières qui sont porteuses de ce développement de trafic fluvial. Donc, ce sont, tout d'abord, les produits agricoles, puis, les granulats avec notamment l'implantation de nombreuses carrières sur le secteur, et également, le trafic de conteneurs. Donc, on a également les potentialités de développement des trafics encore fortes, tout d'abord, avec les besoins constants et croissants en granulats dans la Région Ile-de-France, l'implantation également de nombreuses entreprises nouvellement dans la région, notamment Nogent-sur-Seine, et enfin, un développement de l'offre portuaire avec, notamment, la mise en service depuis début septembre 2011 du Port de l'Aube.

Cependant, on se situe sur un secteur qui a des fortes contraintes de navigation actuellement. Tout d'abord des gabarits qui sont beaucoup plus petits sur ce secteur jusqu'à l'écluse de la Grande Bosse, vous pouvez naviguer avec des bateaux allant jusqu'à 3 000, 4 000 tonnes ; au-delà, celle des bateaux de 650 tonnes peuvent atteindre Nogent-sur-Seine. Certaines dérogations sont déjà données pour permettre, justement, de convenir à cette augmentation de trafic nécessaire du fait des nombreuses implantations. Et vous avez des bateaux jusqu'à 900 tonnes qui peuvent arriver jusqu'à Nogent-sur-Seine actuellement. Vous avez également un problème vis-à-vis du canal de Beaulieu, lorsque vous avez des bâtiments de 900 tonnes qui naviguent. Vous avez des vitesses très lentes, de l'ordre de 1 kilomètre, 2 kilomètres/heure, et cela est notamment dû à un enfoncement très limité. En gros, les bateaux raclent quasiment le fond du canal. Enfin, vous avez de nombreuses conditions de navigation qui sont dégradées sur ce secteur, avec notamment des hauteurs parfois trop limitées au niveau des ponts, des difficultés de manœuvre, des zones de stationnement restreintes, des difficultés de croisement également sur certains autres secteurs. Quels sont les atouts d'une mise à grand gabarit ? Donc, comme on a vu, la mise à grand gabarit permet de transporter plus avec un bateau.

En conséquence, vous pouvez répondre à une demande de transport en augmentation et contribuer ainsi au développement de l'économie locale. C'est également un intérêt fort vis-à-vis de l'environnement puisqu'un bateau permet de réduire, le transport fluvial permet de réduire les nuisances liées au transport routier. Il s'agit notamment des émissions de gaz à effet de serre, et également les nuisances liées à l'encombrement, l'accidentologie du fait de la présence de poids lourds sur la route. Donc, vous avez, ici, ils ont un schéma qui montre qu'un bateau de 2 500 tonnes, c'est équivalent à 63 wagons et 125 camions.

Nous allons maintenant voir quels sont les scénarios que nous avons envisagés pour la mise à grand gabarit ?

Donc, tout d'abord, comme on l'a rappelé précédemment, l'objectif du projet, c'est de réaliser... l'objectif de VNF, c'est de réaliser un projet qui s'intègre réellement dans le territoire traversé.

On l'a vu, de nombreux enjeux sont présents sur ce secteur. Et en conséquence, on a cherché à trouver les tracés optimums avec le moins d'impact possible sur l'environnement et qui soit également le plus neutre vis-à-vis de l'hydraulique. En quelque sorte, trouver un compromis entre navigation, environnement et hydrologie. On a étudié notre projet en coordination avec celui des grands lacs de Seine pour s'assurer de sa neutralité vis-à-vis de ce projet au niveau, notamment, de l'hydraulique.

On a donc réfléchi à plusieurs scénarios, cinq en tout, qui ont été étudiés et qui diffèrent en fonction des gabarits des bateaux qui peuvent circuler. Je vous les présenterai par la suite. Et donc, ces tracés ont été définis en plusieurs temps. D'abord, la définition des tracés bruts, puis au vu des impacts identifiés, une révision de ces tracés pour arriver, justement, à ce compromis vis-à-vis des enjeux et des impacts environnementaux, et hydrauliques. D'abord, le premier scénario.

Le scénario 1

Son objectif, c'est de supprimer l'ensemble des points durs de la navigation qui existent actuellement entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Son coût est à peu près 76 millions d'euros hors taxes et il permettrait une augmentation de trafic de 26 % en 2020, vis-à-vis d'une situation où aucun aménagement ne serait réalisé. Donc, vous voyez sur cette animation, les gabarits autorisés par le scénario 1, des bateaux de 2 500 tonnes, c'est-à-dire 110 mètres de long jusqu'à Bray-sur-Seine, puis de 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les aménagements qui seraient envisagés, c'est tout d'abord sur les parties en Seine contre l'écluse de la Grande Bosse, et Villiers-sur-Seine qui correspond à l'entrée du canal de Beaulieu, ce sont des élargissements, des approfondissements afin de permettre de meilleures conditions de navigation. Au niveau de Jaulnes, qui est actuellement un point dur pour les navigants, avec des difficultés d'insertion dans l'écluse, notamment, en aval, il serait nécessaire de supprimer une partie de l'île qui existe. Donc, vous voyez ici un zoom sur le futur chenal qui est envisagé et qui empiète sur l'île actuellement présente. Au niveau du canal de Beaulieu, ce scénario comme le scénario 2 réutilise le canal actuel. Il sera donc nécessaire de réaliser un élargissement, un approfondissement du canal, créer des zones de croisement et reconstruire la plupart des ponts qui sont actuellement présents au-dessus de ce canal. Ces travaux nécessiteraient une fermeture estimée à peu près 8 mois pour permettre la réalisation de l'ensemble de ces travaux.

Le scénario 2

Pour le scénario 2, on est dans une approche également de supprimer les points durs existants et dans une hypothèse qu'une nouvelle plate-forme portuaire à Villiers-sur-Seine serait créée. Son coût est d'approximativement de 132 millions d'euros, et l'augmentation du trafic qu'il permettrait est du même ordre que celui du scénario 1, c'est-à-dire à peu près 26 % en 2020. Donc, vous avez sur cette animation les gabarits autorisés. Donc, 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine, puis 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les principaux travaux sont tout d'abord la construction d'une nouvelle écluse au niveau de Jaulnes. En effet,

l'écluse ne serait pas assez large pour le futur bateau, donc il est proposé de réaliser une nouvelle écluse en parallèle de la Seine actuellement, et donc, dans ce cas, permet de conserver à la fois le méandre de la Seine et de ne pas toucher aux berges de la Seine actuelles ainsi que sur l'île. Au niveau du canal de Beaulieu, les travaux à réaliser sont similaires à ceux du scénario 1.

Le scénario 3

Le scénario 3 consiste à mettre à grand gabarit, donc 2 500 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Donc, le coût de ce scénario est de 214 millions d'euros, et il permet une augmentation de trafic bien plus conséquente que pour les scénarios 1 et 2, puisqu'on sera à plus 74 % à l'horizon 2020. Donc, vous voyez, le gabarit autorisé pour ce scénario est de 2 500 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Quels sont les travaux à réaliser ? Tout d'abord, comme pour le scénario 2, reconstruction de l'écluse de Jaulnes, et ensuite, la création d'un nouveau canal à grand gabarit. Ce canal serait créé en raccordant les six casiers SEDA, SEDA pour Société d'Economie du Département de l'Aube, donc les casiers qui ont été creusés à l'époque de la construction de la centrale nucléaire. Il faudrait également créer une nouvelle écluse et aménager des digues et les berges de ce nouveau canal. Vous voyez ici, le travail réalisé entre les scénarios bruts et les scénarios révisés, le tracé initial est le tracé orange, le tracé retenu est finalement le tracé bleu, puisqu'il permet de limiter les impacts hydrauliques et environnementaux sur le secteur. Donc, cela, c'est l'arrivée du canal au niveau du Port Montain.

Un quatrième scénario avait été envisagé, mais il a été écarté.

Il consistait à mettre à grand gabarit à 3 000 tonnes l'ensemble de l'itinéraire. Pourquoi ce gabarit-là ? Il s'agit d'un type de bateau qui se développe énormément sur le bassin du Rhin. Cela consiste à faire circuler ou naviguer des bateaux qui mesurent 135 mètres de long d'un seul tenant. On n'a pas retenu ce scénario, puisque la traversée de Paris pour ce type de bateau n'est possible qu'une centaine de jours par an. Donc, d'un point de vue économique, ce n'est pas viable ni rentable pour les différents chargeurs.

Le scénario 5

Le scénario 5 lui consiste à mettre à grand gabarit à 4 000 tonnes l'ensemble de l'itinéraire. On arriverait donc à avoir une cohérence sur l'ensemble de la Seine Amont, donc entre Paris et Nogent-sur-Seine. Les bateaux de 4 000 tonnes, ce sont des convois. On n'est plus sur une péniche, donc ce sont des convois composés de deux barges plus un pousseur. Donc, il est possible de supprimer une barge, d'enlever une barge, pardon, à l'entrée de Paris et d'en mettre une nouvelle à la sortie de Paris. Donc, la traversée de Paris est possible. Le coût estimé de ce projet, de ce scénario, pardon, est de 305 millions d'euros et les prévisions de trafics sont du même ordre que ceux du scénario 3. Donc, vous voyez les gabarits autorisés avec un schéma qui représente les types de bateau, ce qu'on appelle « un convoi poussé ». Donc, ce scénario nécessite des aménagements plus conséquents que les scénarios précédents. C'est tout d'abord la création d'un nouveau canal entre Bray-sur-Seine et la Grande Bosse. Vous voyez ici un zoom sur le tracé envisagé. Ensuite, c'est également la reconstruction de l'écluse de Jaulnes. Le tracé serait un peu plus au nord que celui des scénarios 2 et 3. Et enfin, la coupure d'un méandre au niveau de Grisy-sur-Seine, donc c'est la

seule coupure de méandre envisagée dans l'ensemble des scénarios. En voici le tracé. Comme pour le scénario 3, un nouveau canal à grand gabarit serait créé. Ce nouveau canal aurait un débouché un peu plus en amont, en aval, pardon, que le scénario 3. On va voir cela sur un zoom.

Donc, l'ensemble de ces tracés a été étudié pour prendre en compte les enjeux du territoire. On a donc dû mettre en place différentes méthodes pour éviter et réduire nos impacts sur l'environnement. Cela consistait notamment à faire des modifications au niveau du tracé. On l'a vu, par exemple, pour le canal au niveau du scénario 3, ce sont également des modifications au niveau des conditions de navigation. Bien évidemment, des impacts résiduels sont encore identifiables et des mesures de compensation seront à mettre en place pour contrebalancer ces impacts. Que sont-ils ? Donc, nous avons des impacts résiduels au niveau environnemental qui sont actuellement identifiés pour les différents scénarios et qui ont été pris en compte dans l'élaboration des tracés. Au niveau hydraulique, les impacts sont très faibles en période de basses eaux, voire nuls. Donc, au niveau moyennes eaux, on a des impacts faibles. On propose dans une gestion optimisée de nos barrages de rehausser la ligne d'eau sur certains biefs, et ce qui permettrait de mieux alimenter les nappes hydrauliques sur les secteurs. En période de crue, les conditions d'inondation sont maintenues, et on arrive également à une neutralité hydraulique vis-à-vis du projet des Grands lacs de Seine. Vous voyez donc ici une comparaison des scénarios retenus. Donc, ce sont des... On a dressé une liste d'indicateurs. Vous avez des indicateurs à la fois plutôt orientés socio-économie avec les trafics, notamment. On voit notamment que les scénarios 1 et 2 sont du même ordre au niveau des trafics et qu'on a un palier qui est franchi pour les scénarios 3 et 5. En termes de gain environnemental, on a un certain nombre de camions évités par an grâce au report modal, donc le fait de transporter des marchandises qui était initialement sur la route, sur le fluvial. Donc, on voit les économies qui peuvent être réalisées de l'ordre de 20 à 27 000 camions par an et de 3 000 à 4 700 tonnes de CO₂ par an. Enfin, vous avez deux derniers indicateurs qui sont des indicateurs socio-économiques, le taux de rentabilité interne et la valeur actualisée nette qui permettent en gros de définir quelle est la rentabilité.

Si le projet est rentable, quels sont les bénéfices pour la société ?

Donc, on voit que la meilleure combinaison à ce niveau-là est pour le scénario 3.

Donc, si on compare l'ensemble des indicateurs, VNF propose que le scénario préférentiel ou le scénario qui peut être le plus intéressant est a priori le scénario 3.

Quel financement pour le projet ?

Tout d'abord, dès à présent, les études ont été... les études qui nous ont menées au débat public ont été cofinancées à la fois par les Régions Champagne-Ardenne et Ile-de-France mais également par le Département de l'Aube, la ville de Nogent et la CCI Troyes Aube.

Pour la suite du projet, le financement sera à définir au niveau du stade de l'avant-projet avec notamment des partenaires, tels que les collectivités et l'Europe. Le calendrier prévisionnel, donc la fin du débat public est envisagée le 17 février 2012. La décision de VNF sur les suites à donner à son projet sera aux alentours de la fin juin 2012. Si le projet devait être poursuivi, les études techniques et les enquêtes publiques seraient réalisées entre 2012 et 2015, et pour les travaux entre 2015 et 2019.

Bien évidemment, pour l'ensemble des futures études potentielles et des travaux, la poursuite de la concertation serait mise en place telle que celle qui a été déjà mise en place entre 2009 et 2010.

Merci de votre attention.

Patrick LEGRAND

Merci.

Bon, je conçois bien qu'un survol pareil d'un projet de cette nature soit un peu difficile dans un temps aussi court, mais au fond, comme on est dans un processus qui va durer un certain temps, on va affiner progressivement la présentation et on va revenir sur un certain nombre d'éléments qui ont déjà été évoqués.

Mesdames, messieurs, maintenant, après un peu moins de 50 minutes de présentation, c'est vous qui allez travailler un peu. Enfin, on va continuer à travailler ici, sur la terrasse mais je proposerai donc de m'annoncer quelques questions, et puis, vous verrez, la première est toujours, paraît-il, dure, mais il en viendra d'autres ensuite. Vous savez, enfin, une des règles au fond, c'est qu'on essaie de la faire courte pour laisser la parole aux autres. Il est de tradition que nous demandions, nous, une fois que ces messieurs ont répondu ou même si c'est nous qui allons répondre si vous êtes satisfaits de la réponse, c'est-à-dire qu'au fond, vous aurez un droit de suite. On verra évidemment qu'ils ne pourront pas répondre pas plus que nous dans certains cas très finement jusqu'à épuiser la réponse, mais elle pourrait être reprise ultérieurement. Je vous ai laissé quelques temps. Je prends ma carte de la salle. Pour le haut, j'aurai un peu plus de difficultés, et j'attends les bras qui se lèvent.

Ah, et donc, ici, au troisième rang, j'ai donc, quelqu'un qui doit être... Il faut attendre le micro, et puis, ensuite, très gentiment, rendre le micro.

Régis SOCCARD

Bonjour micro !

Patrick LEGRAND

Bonjour micro !

Régis SOCCARD

Bonjour messieurs, bonjour mesdames !

Patrick LEGRAND

Alors, je vais effectivement à la place numéro 2.

Régis SOCCARD

Voilà. Moi, je m'appelle Monsieur Soccard. Voilà, je fais partie du Collectif de défense de l'Ardusson. Voilà, très bien.

Donc, laissons-nous une place à l'eau dans notre région, premièrement. Quelques-uns me connaissent, ils pourront déterminer l'importance de ma question. Première réponse ou première question. Le projet est-il déjà établi ? Est-ce une finalité ? Avons-nous pouvoir de débattre sur le... ? A qui profitera-t-il ? J'ai vu notamment sur le financement, y aura-t-il un impact sur notre imposition, sur notre bien-vivre ? On a parlé beaucoup d'environnement, mais il me semble que ces projets-là ont tendance à un petit peu nous chasser de nos campagnes, de nos promenades. Dernière petite question, alors, notez bien, parce que j'attends un peu de réponse.

Patrick LEGRAND

Vous y reviendrez si...

Régis SOCCARD

Voilà !

Patrick LEGRAND

C'est parce que je suis sûr vous ne serez pas satisfait...

Régis SOCCARD

Je vois notamment les Voies navigables de France.

Moi, je suis pêcheur, j'adore la nature, je me promène souvent. Beaucoup de gens me connaissent.

Et voilà ! Faire des grandes structures au profit de ne pas aménager le canal de Seine, les abords de la Seine. Des projets ont déjà été prévus, canal à grands gabarits, on a les casiers, et cetera. On n'en a pas trop parlé, est-ce qu'ils seront réutilisés ? Auquel cas, que ferons-nous de ces casiers ? Seront-ils rebouchés ? Seront-ils réutilisés à d'autres fins ? Et puis, à nouveau, le pillage un peu des biens qui nous sont propres, les ressources géologiques qui, à nouveau, rappelons-le, la Seine-et-Marne ne peut plus extraire de sable. Ne venons pas, nous, sur des projets comme cela, prendre un petit peu de nos biens, de nos biens propres, de nos richesses, de ce qu'on doit préserver pour l'avenir ? Evidemment, il y aura... J'ai une dernière indication. En fait, voilà, certainement des investissements quant au sable, aux possibilités de l'exploiter, voilà ! Est-ce que cet aspect financier sera redondant sur l'aspect économique ? Et puis, une dernière petite question. A qui profitera-t-il ?

Marc PAPINUTTI : Cela, elle a déjà été posée, je crois.

Régis SOCCARD

Oui, je pense, je l'ai vu sur le site.

Et dernièrement, est-ce qu'on doit, voilà, supporter autant de... Alors, je suis d'accord, moi. Par contre, je vous admire parce que vous l'avez bien présenté. Mais peut-être, n'avons-nous pas une certaine réticence quant à...

Vous nous annoncez moins de camions sur la route, la route restera, les bateaux vont passer.

Voilà !

Merci. Quatre petites questions.

Patrick LEGRAND

Oui, quelques jolies petites questions, comme on dit.

Régis SOCCARD

Un peu embêtantes.

Patrick LEGRAND

Que voici de belles colles de bienvenue.

Mais, au moins, au moins, cela a le mérite de ne pas nous enfermer immédiatement dans le sujet technique. Et au fond, merci parce que je savais bien que cela se poserait comme cela. Quand nous avons fait le tour des acteurs, on a bien vu que derrière un canal ou derrière, pardon, un élargissement, il y a beaucoup de problèmes de nature différente qui peuvent être à la fois économiques, de répartition, d'allocation, des ressources, voire même d'histoire, voire même de temps en temps de psychosociologie.

Et mes granulats, où est-ce qu'ils vont et pourquoi on n'arrête pas d'en filer à la Région parisienne. Je le dis comme cela, mais bon ! Je sais, c'est un peu cela. Et tout cela, c'est à l'œuvre, vous êtes une société complexe par nature. C'est d'ailleurs pour cela que le débat public sera complexe.

Messieurs, qu'avez-vous donc à répondre à ce panel assez sauvage, Monsieur le Directeur ? C'est normal.

Marc PAPINUTTI

Oui, je commence mais... C'est moi qui réponds, je suis prêt, excusez-moi !

Patrick LEGRAND

Un directeur... C'est normal d'y répondre et un directeur de bien gérer cela aussi.

Marc PAPINUTTI

Alors, en tout premier lieu, sur le projet qui est établi. S'il était établi, il n'y aurait pas des scénarios qui seraient présentés.

Donc, je vais dire par là, ce qui est établi, c'est qu'on en débatte. Ce qui est établi, c'est qu'il y ait plusieurs scénarios. Ces scénarios, ils ont été présentés rapidement, mais on voit bien qu'ils n'ont pas les impacts, ils n'ont pas les mêmes coûts et ils n'ont pas les mêmes effets. Parce que l'effet économique premier, si je prends la partie économique du transport fluvial, c'est que quand on augmente la taille du bateau, on diminue les coûts de production, et donc, on permet d'aller plus loin pour des marchandises ou de changer leur destination, et on est plus compétitif ou concurrentiel par rapport au mode alternatif, entre guillemets, majeur qui est la route.

Donc, le projet n'est pas établi, il y a des propositions de scénarios, et je ne doute pas qu'on débattera longuement chacun de ces scénarios selon tous les volets possibles que vous avez... non une partie des volets que vous avez cités, mais d'autres volets économiques ou autres. A qui profitera-t-il ? Moi, je ne sais pas si on parle d'abord d'économie ou que de pure économie. Est-ce qu'on parle d'une industrie ? Est-ce qu'on parle de territoire, de capacité dans nombre de choses de territoire ? Est-ce qu'on parle d'environnement ?

Il y a là aussi une palette. Je pense qu'on ne va pas les résoudre. Je ne les résoudrai pas en tant que techno ce soir, mais il y a bien une palette d'aspect ou de volet des avantages que l'on peut débattre.

Le tout premier auquel je pense, qui est plutôt simple, qui vous a été cité tout à l'heure, et vous parliez de la route, c'est qu'il y a... Comme on densifie, et comme on diversifie, on dépense moins d'énergie par le transport. Et donc, c'est le premier impact brutal, ou entre guillemets, positif, c'est une diminution de CO₂, les chiffres vous ont été cités, on pourrait y revenir.

Et puis, le deuxième impact, c'est aussi l'encombrement routier. Alors, quand on est en Ile-de-France, peut-être pas ici, mais quand on atteint l'Ile-de-France, il y a une chance inouïe quand même avec le fluvial. C'est qu'on peut traverser Paris sur quelque chose qui est accessible, et on évite ainsi ce qu'on appelle de la congestion, qu'elle soit routière ou autre, mais on... Alors après, les techniciens en évaluent les éléments.

Après, vous nous disiez, vous posez la question : Est-ce que vous allez nous chasser de nos campagnes ?

Moi, je dirais, là encore, selon les projets, il n'y a pas les mêmes impacts en termes d'espace, mais je pense que là, tu pourrais peut-être nous dire plus, ne serait-ce que par type de projet, les choses. Et ensuite, les pillages de biens ou de ressources géologiques, moi, je dirais, après c'est un débat, ce n'est pas l'infrastructure qui fera que l'Ile-de-France, comme cela a été stipulé un petit peu, construit et qu'elle recherche des granulats. Elle les cherche un peu partout et elle les cherche un peu plus loin. On peut se poser la question après, nous pouvons aller chercher si loin, est-ce qu'on ne peut pas réutiliser de la reconstruction ou des déchets ?

Et je dirais que le transport fluvial, paradoxalement, c'est celui qui transforme en ce moment le plus de déchets de déconstruction, finalement, en produits nobles, parce qu'on est capable de les prendre en plein cœur de l'agglomération et de les détruire ou de les reconstituer, de les réutiliser en grande partie. Donc, ce n'est plus un déchet, cela devient un produit recyclé et plus que recyclable. Et puis, moins de camion sur la route, moi, je n'y peux rien, c'est un premier aspect qui est assez simple, mais qui ne va pas révolutionner les camions de l'Île-de-France. Qu'on soit d'accord, on n'est pas non plus dans la même logique. Et peut-être quelques compléments de... notamment sur les impacts, je dirais, territoriaux directs. Puis, un dernier mot sur la pêche, je tiens, VNF... En premier lieu, VNF gère de l'eau, on ne l'oublie jamais. Demain, on va mettre en service encore une continuité piscicole dans la droite ligne de ce qu'on appelle la trame bleue pour permettre à la migration des poissons de remonter. C'est quand même... et puis pour la qualité de l'eau, avec bien sûr, deux autres organismes importants, l'ONEMA, les agences de l'eau. Mais enfin, on travaille à conserver, je dirais, la diversité biologique de l'eau et il y a une sensibilité toute particulière à VNF par rapport à d'autres gestionnaires d'infrastructure que je connais bien, le ferroviaire ou la route, ne serait-ce puisque nous, on a un milieu vivant et bien entendu, on s'y attache.

Benjamin AIRAUD

Alors, par rapport à votre question sur le fait qu'on vous chasse de vos campagnes, je tiens à préciser tout d'abord que le projet tel qu'on l'a présenté, notamment pour les scénarios 1, 2, 3 respecte au maximum la sinuosité actuelle de la Seine. Donc on reste dans le lit de la Seine actuelle.

Et qu'en conséquence, l'emprise du projet est limitée, on va dire que les nouvelles acquisitions foncières qui seraient nécessaires, si le projet devait se réaliser, on est en dessous des 20 hectares. Pour le scénario 5, c'est un peu plus important puisqu'on l'a vu, il y a à la fois un nouveau canal qui sera créé au niveau de Bray et la Grande Bosse, et puis également, une coupure au niveau de Grisy où l'on arrivera autour de 45 hectares d'emprise supplémentaire. Au niveau des casiers, les casiers actuels, donc les fameux casiers SEDA ou casiers EDF, ceux-ci sont réutilisés dans le cadre des scénarios 3 et 5. Donc, scénarios 3 et 5, on vient les raccorder et on créera le nouveau canal à grand gabarit. Pour les autres scénarios, les casiers seront laissés en l'état.

Patrick LEGRAND

Vous avez terminé ?

Je ne doute pas que vous ne soyez pas trop satisfaits mais au fond, j'imagine, et au fond, on commence.

Les questions sont bien ouvertes, et puis, les réponses vont s'élaborer.

Bien sûr, on pardonne le directeur qui est sur des charbons ardents parce que, je ne sais pas si c'est le sénateur qui vous mette sur le grill.

Et pour l'instant, là, je...

Marc PAPINUTTI

Non, non !

Patrick LEGRAND

Pardon ?

Marc PAPINUTTI

Ce sont les députés qui sont... la commission qui... sont en train d'éplucher les amendements de la voie VNF.

Patrick LEGRAND

Ah bon ! Ecoutez ! Vous nous tiendrez au courant.

Monsieur là-bas, s'il vous plaît, près de la colonne.

Laurent LEVASSEUR

Merci.

Patrick LEGRAND

Allez-y. Cela va. On vous entend.

Laurent LEVASSEUR

Bonsoir à tous !

Donc, Monsieur Levasseur, je suis Conseiller municipal à Nogent-sur-Seine.

D'abord, je voudrais poser une première question à Monsieur Legrand concernant ce débat. Je voudrais savoir si on est là pour débattre de la pertinence et du bien-fondé de la mise à grand gabarit de la Seine, donc entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine, ou alors, pour débattre des scénarios voire du scénario numéro 3 qui apparemment reçoit les soutiens de VNF. Donc, cela, c'est ma première question.

Ma deuxième question, c'est, bon, dans votre exposé, un très bel exposé, on a évoqué donc l'aspect économique, l'aspect écologique. Ce que je regrette, c'est que votre présentation, l'aspect social, lui, n'a pas du tout été évoqué, et c'est un petit peu dommage. Donc, au niveau social en termes d'emploi, ceci, cela, il faut savoir aussi que la mise en concurrence de la voie fluviale et de la route va poser des problèmes. On sait que le TRM, ce qu'on a le Transport Routier de Marchandises, c'est près de 380 000 emplois, comment on va gérer

sachant qu'un bateau de 1 500 tonnes, c'est l'équivalent de 125 camions, au niveau social, comment on va gérer ce souci des 380 000 emplois menacés dans le TRM ? Donc, cela, c'est très, très important.

Et ce que j'aimerais savoir, donc c'est quel est le retour sur investissement pour le particulier, le contribuable que nous sommes ? On sait que, par exemple, pour les industriels, il y aura bien sûr un retour sur investissement, puisque pour eux, cela va coûter moins cher. Donc, au niveau social, cela va coûter moins cher pour l'industriel, très bien, son chiffre d'affaires va s'améliorer. Pour nous, contribuable, simple particulier, quel est le retour sur investissement ? Est-ce que ces économies qui vont être faites avec les industriels, vont être répercutées, par exemple, si je parle pour le transport agricole, est-ce que cela va permettre de faire baisser le prix des matières premières, et donc, le prix des produits finis ? Parce que c'est bien, on sait qu'il y a un gros investissement public, beaucoup d'argent public investis.

Donc, j'aimerais savoir, moi, quel est le retour sur investissement pour nous, simple contribuable, simple particulier ?

Patrick LEGRAND

Merci.

De quoi va-t-on débattre ?

La réponse est assez simple, de ce dont vous aurez envie. Au fond, nous, ce que nous faisons à la Commission nationale du débat public ou à la Commission particulière, c'est que nous construisons un petit modèle des interactions et des enjeux et de l'objet, et nous vous proposons au débat. C'est-à-dire oui, il y a des problèmes de granulat, donc il faut aller... il y a des problèmes d'économie, il y a des problèmes d'environnement, et cetera. Peut-être que vous n'avez pas envie, tous ensemble, de discuter de tel et tel problèmes, donc vous les hiérarchisez. Au fond, c'est vous qui ferez la réelle problématique du débat public.

Donc, s'il vous plaît, choisissez comment vous allez prendre le sujet et faites-le avancer. On a des débats publics qui, au fond, ne portent que sur les modalités de réalisation, par exemple. On a d'autres, qui portent sur les finalités, les utilités, et cetera, donc sur des aspects beaucoup plus grands. La question, c'est que ce n'est pas à nous de vous imposer les conditions même de la mise en question du projet, c'est que c'est vous qui faites les conditions de la mise en discussion du projet. Et c'est à cela que sert justement le débat public, ne serait-ce qu'à définir au fond ce qu'est la problématique.

C'est d'ailleurs aussi pour cela qu'un certain nombre de mes collègues, probablement, souffriront le martyr, puisqu'ils n'ont pas d'avis à donner, et qu'ils ont tout de même des compétences et des spécialités techniques, et qu'ils verront peut-être que les objets sur lesquels cela peut porter ne seront pas évoqués par vous, le public et les citoyens qui avaient envie de discuter du sujet. Vous voyez ce que je voudrais dire ?

C'est cela qui est aussi, c'est intéressant puisqu'au fond, vous avez à discuter sur une structure proposée qui est, au fond, le dossier du maître d'ouvrage et les réunions thématiques ou générales, mais c'est vous qui décidez de quoi vous disposez. Un exemple très simple, je me suis occupé aussi de gazoduc dans l'Arc de Dierrey, il n'y a pas très, très longtemps.

Mes collègues à la Commission nationale m'avaient toujours dit : « Patrick, il faut absolument que tu lances des réunions thématiques sur la sécurité ».

Je n'ai jamais réussi à faire démarrer la réalisation d'une réunion thématique sur la sécurité. Et après, j'ai fini par savoir que c'est parce que, un, vous aviez encore confiance à vos ingénieurs, vous aviez une certaine... ça n'explose pas chez nous, et qu'au fond, vous voyez, vous, quand j'ai dit « vous », c'est vous tous là, qui êtes dans ces campagnes sur les gazoduc, passez des gens contrôlés, et qu'au fond, l'exploitant d'un gazoduc pour la confiance qu'on porte au gazoduc et à sa solidité, est beaucoup plus important que les qualités du matériel ou les tensions de la clé dynamométrique. Vous voyez, cela modifie. Et ces messieurs, une fois que la question de la révision de la problématique, qui collera plus à vos conceptions, probablement, ils vont peut-être jusqu'à modifier leur structure de gouvernance, la façon dont ils font travailler les éclusiers.

Vous voyez, c'est cela ! Donc, n'hésitez pas, tout ce qui vous passe par la tête est impératif, et c'est bon. Et ce n'est pas parce que nous vous proposons telle thématique qu'il faut la prendre comme cela pour argent comptant et s'y contraindre.

Cela vous va ? Libérez-vous.

Monsieur le Directeur.

Marc PAPINUTTI

Alors, quelques points en préambule de réponse et je pense qu'ils seront complétés par mes collègues.

Sur l'aspect social tel que vous l'avez cité, emploi du transport routier de marchandises, il y a aussi des emplois dans le transport fluvial. Je pense qu'il y a des gens et il y aura une séance, je crois sur le... plus axé sur les salariés du fluvial, les artisans du fluvial qui ont aussi ces sujets à cœur, et VNF lui-même aide, en quête d'entreprendre pour nos filiales, la création d'entreprise de transport fluvial parce que, justement, il y a les quelques avantages dont on citait tout à l'heure en terme CO₂ ou d'autres avantages économiques que nous voyons. Et je ne pense pas que cela soit un projet fluvial particulier qui fasse, qui déstructure le système de l'économie du transport routier de marchandises.

Peut-être que, par contre, la concurrence très forte qui règne dans le transport routier de marchandises est parfois, avant la non-taxation d'un certain nombre de nuisances que génèrent le transport routier, notamment, sur le CO₂, amène peut-être une explosion du trafic routier, que par exemple, la taxe poids lourds qui est en train de se mettre en œuvre pour 2013 corrigera un petit peu en faveur justement des modes alternatifs.

Après, la décision du Parlement, c'est d'accroître les modes alternatifs à la route. Donc, après, on cherche, nous, au-delà de ce qu'est la fiabilisation du réseau quels sont dans les projets, ceux qui sont les plus efficaces. Et c'est ce qu'on appelle le taux de neutralité interne, et cela, on reviendra dessus.

Deuxième point, sur l'avantage. J'ai dit tout à l'heure, il y a des très nets avantages sur les coûts, peut-être les chiffres dans le dossier y pourront être précisés sûrement dans une présentation multiple, pardon, ultérieure. Mais très clairement, on abaisse, je l'ai vu dans le cas du projet Seine-Nord Europe, on peut dire qu'on abaisse de 5 à 7 euros ou 10 euros la

tonne, le coût du transport. Ce qui fait que pour un produit, qui est produit ici, comme des produits agricoles, par exemple, cela c'est ce qui a en moins. Alors, cela se partage entre celui qui a acheté le bateau, qui a investi, le transporteur. Cela se partage avec une partie du gestionnaire de l'infrastructure par des péages, parfois. C'est notre objet dans Seine Amont. Et cela se partage bien sûr avec le producteur, puisque lui peut à ce moment-là, c'est la logique, aller un peu plus loin à l'extérieur, aller plus loin en exportation et/ou être plus compétitif, parce que tout cela, pour nos produits de Seine, c'est du gain pour l'extérieur en compétitivité par rapport à d'autres modes de production ailleurs et c'est votre... Mais vous le connaissez, c'est pour les céréales, le marché est... un tarif de marché si je prends l'exemple de céréale.

Voilà.

Sur les coûts de transport, on a peut-être quelques éléments.

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui. On peut dire quelques éléments aussi sur les parts modales des différents modes entre la route et le fluvial.

Il y a un élément important qu'il faut bien avoir en tête, c'est que le mode routier, évidemment, très dominant par rapport au mode fluvial actuel. Et dans la situation de référence, c'est-à-dire sans projet à l'horizon 2020, on aurait à peu près deux tiers pour la route et à peu près 13 % pour le fluvial. Et dans le cas du scénario 5, c'est-à-dire le plus ambitieux en termes de navigation fluviale, on passerait à un pourcentage de 21 %, pour le mode fluvial, la route gardant donc à peu près 61 %, le reste étant pour le ferroviaire. Donc, comme cela a déjà été dit, ce n'est pas ce projet fluvial qui va bouleverser l'équilibre du mode routier.

Simplement, ce qui est bien recherché, effectivement, c'est un report modal de la route pour éviter à la fois les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances dues à la congestion et à la pollution. C'est bien un report modal du mode routier vers le mode fluvial, mais encore une fois, ceci ne va pas déséquilibrer l'économie du mode routier. Ce qui a été dit aussi, c'est que la finalité du projet, c'est bien d'abaisser les coûts de transport fluvial. Par la massification recourant à des bateaux plus grands, on réduit le coût de transport fluvial. Et dans les indicateurs socio-économiques qui ont été donnés, la valeur actualisée nette, c'est précisément la valeur pour la société, c'est-à-dire la valeur globale, si elle est positive du projet. Ensuite, se pose effectivement la question de la répartition entre les différents acteurs. Donc là, il y a des éléments qui figurent au dossier. Le point important, c'est que la valeur du projet, la valeur actualisée nette du projet est positive, c'est-à-dire que cela procure bien, ... le projet à un intérêt collectif en ce sens-là. Après, il y a la deuxième question de la répartition entre les acteurs de ce bénéfice tiré du projet. Est-ce que tu peux peut-être donner des compléments sur les coûts de transport ?

Benjamin AIRAUD

Sur les coûts de transport, on peut effectivement prendre un exemple : par exemple, le transport d'une tonne de céréales entre Nogent et Rouen. Si vous prenez le transport routier, si vous faites l'ensemble du trajet entre Nogent-sur-Seine et Rouen en camion, cela coûte à peu près la tonne, 16 euros. Si vous faites le même trajet en bateau de 2 500 tonnes, vous êtes à un coût de deux fois moindre, vous êtes de l'ordre de 7 euros, 7,30 euros. Un bateau de 4 000 tonnes, donc un bateau de 180 mètres, on arrive à un coût de transport de l'ordre de 5 euros et quelques.

Donc, on voit bien sûr que le gain est conséquent, notamment pour le chargeur. Effectivement, après, il faudrait analyser la répartition des bénéfices entre les différents acteurs.

Patrick LEGRAND

Et alors ? Attendez ! Monsieur Roulard, il commence à fleurir superbement. Vous êtes à peu près, enfin, c'est un peu avancé. J'ai entendu des sarcasmes souriants de ce côté-là.

Peut-être que vous pourriez nous dire pourquoi...

Ah ! Il faut un micro, sinon, vous n'existez pas.

Laurent LEVASSEUR

Je disais donc, le coût des céréales sera moins cher. Mais on n'en bénéficiera pas.

Patrick LEGRAND

Bon ! Moi, je n'ai pas... Je n'ai rien à dire sur le fond mais, c'est comme cela.

Alors, attendez, j'ai vu, un, deux et une troisième personne là-bas, quatre, cinq.

Ou lala ! Alors, là, c'est... Attendez, on va...

Sinon, je suis perdu.

Monsieur...

Intervenant

En bleu.

Patrick LEGRAND

Chemise bleue, non ?

Intervenant

Oui.

Patrick LEGRAND

Allez-y. Ensuite, je vais...
S'il vous plaît, derrière là-bas. Allez-y.

Sylvain GAGEAT

Alors, Sylvain Gageat, en recherche d'emploi.

Donc, deux questions, la première sur le scénario 5, en fait.

Donc, il apparaît très clairement qu'il y a un surcoût très important par rapport au scénario 4, alors qu'au niveau des prévisions de trafic, elles sont les mêmes en termes d'augmentation. Et donc, le pourquoi sur la réflexion de ce passage à 4 000 tonnes avec les impacts qui seront induits, on peut supposer avec vous disiez, la coupure d'un méandre à Grisy, et donc, potentiellement des impacts environnementaux très importants. Et donc, ce qui a poussé à réfléchir à ce scénario 5.

Et deuxièmement, pour nuancer vos propos, vous nous disiez, oui, c'est très bien que c'est 16 euros pour Nogent-Rouen en camion et 7,30 euros en bateau. Mais qu'en est-il de la rupture de charge puisque, si on vous écoutait, pourquoi ne pas tout transporter par bateau, puisque c'est moins cher. Et je pense que les industriels le feraient si c'était effectivement moins cher, et ce qui est fait qu'actuellement, ce n'est pas le cas, c'est le coût de la rupture de charge. Et donc, est-ce que ce coût de la rupture de charge a été introduit dans vos prévisions de trafic ? Quand vous parlez d'une augmentation de 74 % avec le scénario 3 ou le scénario 5, est-ce que cela a été pris en compte ?

Patrick LEGRAND

Merci. Vous voyez qu'on commence à rentrer dans des questions assez pointues, le débat public le permet aussi.

Marc PAPINUTTI

J'ai une réponse sur la rupture de charge. La rupture de charge, elle est connue dans tous les modes de transport. Et selon les scénarios qui sont affichés là par rapport à l'existence si on considère que c'est du trafic existant, la rupture de charge est la même. Il n'y a pas de raison que la manutention gravitaire soit beaucoup plus coûteuse ou beaucoup moins coûteuse quand on est avec une forte masse ou moins de forte masse. Par contre, sur la route, c'est clair qu'il y a une simplification avec le... C'est plus la complexité de la chaîne, qui est un petit peu lourde sur le fluvial que sur la route, qui rend les choses déjà difficiles en préalable. Mais moi, je peux affirmer ici, et je peux... cela doit être vérifiable sans trop de difficultés dans nos modèles, dans la réalisation, c'est que tout ce qui est, qui va de Nogent-sur-Seine à Rouen, je pense qu'il n'y a pas beaucoup de camions qui le font aujourd'hui, très sincèrement, je ne vois pas pourquoi quelqu'un..., un monde économique, y compris la rupture de charge, va se complexifier à prendre la route, traverser l'Île-de-France pour cela. Le cas est différent

quand on sur la Picardie, le cas est différent quand on est plus à l'Ouest et où le transport direct par camion peut devenir intéressant.

Alors après, il peut y avoir des complexités sur les types de céréales, les types de graines, et cetera. Je suis assez d'accord, mais je pense que cette massification dont on parle, elle s'adapte elle aussi avec des cales différentes pour avoir des identités, parce que la question m'a été posée en tant que DG de VNF, de comment faire pour avoir des plus gros bateaux, mais en même temps mieux répondre à la demande qui est parfois de ne pas transporter 2 000 tonnes de la même céréale, mais d'avoir des cales différenciées de... Voilà ! Et il y a un autre mode dont on parle peu aussi. Il y a aussi le ferroviaire et celui-là est pertinent sur d'autres axes aujourd'hui.

Benjamin AIRAUD

Alors, je vais revenir sur votre première question qui était le pourquoi du scénario 5, tout d'abord.

Donc, on a... au démarrage de l'étude, il faut se remettre... on est en 2009, on a défini plusieurs scénarios possibles pour la mise à grand gabarit.

Donc, effectivement, chaque scénario a été pris et a été étudié en fonction de son intérêt notamment d'un point de vue de transport fluvial.

Donc, le scénario 1, comme je l'ai dit tout à l'heure dans la présentation, l'objectif, c'était de supprimer l'ensemble des points durs de navigation qui sont identifiés actuellement.

Le scénario 2, c'était à peu près la même chose, sauf que l'idée, c'était la création d'une nouvelle plate-forme portuaire au niveau de Villiers-sur-Seine, et donc, de permettre l'accès à grand gabarit jusqu'à cette plate-forme, donc l'accès à 2 500 tonnes jusqu'à cette plate-forme.

Le scénario 3, c'était la mise à 2 500 tonnes jusqu'à Nogent, donc vraiment avoir ce qu'on appelle du grand gabarit jusqu'à Nogent-sur-Seine. Le scénario 4, c'était pousser un peu encore ce grand gabarit en ayant une réflexion sur le type de bateau qui serait amené à remonter jusqu'à Nogent. Et là, pour le coût, on est parti sur un bateau comme c'était expliqué tout à l'heure dans la présentation, qui se développe énormément sur le bassin du Rhin, qui devient à peu près le bateau type qui navigue sur le Rhin.

Et enfin, le scénario 5, pourquoi on l'a étudié ? C'est tout simplement pour envisager une cohérence totale de l'itinéraire en amont de Paris, actuellement de la sortie de Paris jusqu'à l'écluse de la Grande Bosse où vous pouvez naviguer avec des bateaux allant jusqu'à 4 000 tonnes. Donc, l'idée c'était vraiment de voir s'il y avait possibilité de pousser cette cohérence d'itinéraire jusqu'à Nogent-sur-Seine. Et si on veut le faire, on l'a donc vu, il y a des coûts d'investissement qui sont plus importants. Ils sont notamment dus au nouveau canal à réaliser entre Bray et la Grande Bosse, et effectivement, des impacts hydrauliques et environnementaux plus forts que les autres scénarios.

Concernant votre deuxième question, l'exemple que j'ai pris entre Nogent et Rouen, c'est un exemple où on est réellement, on part bord voie d'eau, donc avec des silos qui sont proches de l'eau. Donc, il n'y a aucun besoin de manutention autre que le transbordement, on va dire, depuis les silos vers le bateau. Et à Rouen, c'est la même chose, des silos sur le long des ports de Rouen. Donc, il n'y avait vraiment aucune rupture de charge. Donc, rupture de

charge, c'est quand on change de mode de transport pour ceux qui ne le sauraient pas. Donc, les coûts annoncés sont sans rupture de charge puisqu'il n'y en a pas besoin. Par contre, dans l'ensemble de nos calculs, s'il y a nécessité d'une rupture de charge, cela peut être notamment de l'approvisionnement depuis une certaine distance de Nogent. On a le trajet qui est pris en compte en camion, puis le trajet en fluvial.

Patrick LEGRAND

Merci. Ce sont des questions difficiles et vous les avez posées, mais, dont je... qui ne sont plus... peut-être pas accessibles aussi facilement que cela. Moi, je pense qu'elles se reposeront et on les reposera. Vous-mêmes, vous les ayant posées, ces messieurs les affineront. Et de temps en temps, il nous arrive d'ailleurs de construire des ateliers particuliers sur des questions comme l'évaluation, la modélisation et les références pour s'assurer que, au moins, on est relativement d'accord sur les bases et les références produites. Donc, c'est tout à fait possible. Simplement il faudrait qu'un certain nombre d'entre vous le souhaitent et le demandent.

Voilà ! Je vais...

Monsieur là-bas, vous êtes... plus tard.

Monsieur là-bas, au fond, à l'avant-dernier rang. Merci.

Michel GROSJEAN

Bonsoir, Michel Grosjean de l'Association Nature du Nogentais.

J'ai une question, bien sûr, sur l'environnement, vous pensez bien. Le constat que l'on peut faire aujourd'hui dans La Bassée, il y a eu la construction de la centrale, cela remonte aux années 80 ; le développement des carrières de manière assez massive ; ensuite, l'industrialisation du Nogentais. Maintenant, on a le canal.

Vous nous prévoyez de nouvelles carrières, des projets industriels, une agriculture qui pompe de l'eau d'une manière considérable.

La question qui me chagrine, et ce que j'ai envie de vous poser, c'est aujourd'hui, dans tous les projets, on a vu une segmentation des études d'impact. On a eu des impacts pour la centrale, pas de mesure compensatoire ; on a des impacts sur... des études d'impact pour les carrières, des débuts de mesure compensatoire ; des industries qui s'implantent avec des mesures compensatoires qui sont très, très faibles. Le canal, les mesures compensatoires, vous nous en avez parlées mais on ne sait pas de quelle nature elles seront. Les autres projets, on ne sait pas ce que seront aussi.

Donc, la question, aujourd'hui : est-ce qu'un jour, on aura envie d'avoir une étude d'impact sur La Bassée, qui soit plus globale que la somme... pardon, que l'individualisation des impacts de chacun des projets ? Aujourd'hui, on suit un peu ce qui se passe dans La Bassée, avec nos modestes moyens, et on s'aperçoit bien qu'il y a des impacts non négligeables : des impacts d'assèchement, des impacts de destruction de zones ; et bien entendu, des mesures compensatoires qui sont pour quelques-unes dérisoires d'une part, et d'autre part, qui sont utilisées pour plusieurs projets.

Patrick LEGRAND

Merci. Encore un autre aspect des questions. Monsieur, qu'avez-vous à répondre sur cet aspect qui, parfois, dépasse votre propre compétence. Mais...

Marc PAPINUTTI

Alors, plusieurs choses. D'abord, je reconnais qu'il y a le temps. Et vous l'avez très bien cité, il y a des moments où la réglementation d'ailleurs n'imposait pas... la réglementation évolue dans le temps, et notamment ce qu'on appelle les mesures compensatoires, c'est-à-dire, effectivement, par rapport à un certain nombre d'éléments dont la biodiversité ou les espèces protégées.

Enfin, je veux dire, tout cet ensemble se construit en même temps, qu'avance le temps et nos projets. Et le deuxième sujet que vous...

Donc, les règles deviennent plus fortes, et moi, je n'ai pas aujourd'hui la capacité de dire, en tant que DG de VNF, ce qu'on va prendre comme mesure compensatoire. Je sais que, projet par projet, aujourd'hui, on analyse les compensations nécessaires mais à un stade plus avancé. Tout à l'heure, il a été cité : « On n'a pas les mêmes surfaces selon les projets ». Donc, même le principe de compensation... il est quand même d'avoir des équivalences, mais que je n'ai pas aujourd'hui.

Mais, je peux vous garantir une chose : les règles seront plus fortes lorsqu'on sera en état d'APS, que pour les premiers projets que vous avez cités.

Deuxième sujet, sujet extrêmement complexe, les impacts cumulés de chacun des projets, et pourquoi n'y a-t-il pas l'étude d'impacts des projets cumulés ? Mais par la même raison, c'est qu'il y a toujours un qui arrive après.

Donc, on n'arrive pas à faire techniquement l'analyse comme cela, de tout ce qu'on peut faire. Il est parfois, et c'est après la réglementation qui peut évoluer, donc qui ne dépend pas uniquement de VNF, il serait peut-être intéressant d'avoir l'impact cumulé de tous les projets. Mais théoriquement, théoriquement, lorsqu'on fait une étude d'impact sur un projet, on intègre tout ce qui est existant.

Troisièmement, on est au stade du débat public, donc je dirais l'étude d'impact, elle demande des analyses ou, d'après les études encore plus fines que l'on peut faire sur l'eau ou sur les compensations, elle demande des analyses extrêmement plus fines que nous, on appelle techniquement « l'avant-projet sommaire ». Donc, on a un petit peu de difficulté à vous répondre. Mais peut-être qu'il y a quelques compléments sur le... notamment quand tu as parlé des mesures compensatoires, peut-être !

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui, on peut effectivement donner quelques éléments.

Il y a un autre projet qui est simultanément... enfin, dont le débat en tout cas est simultané au projet de mise à grand gabarit, c'est le projet des Grands lacs de Seine.

Donc, là, pour le coût, l'étude des effets cumulés est bien prévue. L'autre chose, effectivement, c'est que le détail fin des mesures compensatoires est analysé plus en aval et pas au stade des études d'opportunité où nous sommes actuellement. Comme exemple de mesures compensatoires potentielles, possibles qu'on peut imaginer, on peut citer la reconnexion d'anciennes coupures de méandre. Par exemple, on pourrait imaginer de remettre en eau des méandres qui sont coupés du lit mineur actuellement. On peut imaginer l'achat et la gestion de parcelles qui auraient un intérêt écologique particulier, et on peut aussi imaginer la recréation de milieux d'intérêt en termes de biodiversité ou de faune flore.

Mais pour le moment, je ne cite que des types de mesures compensatoires qu'on pourrait imaginer. Après, le détail de chacune de ces mesures dépendra du projet lui-même, et notamment du scénario qui sera retenu, puisque chaque projet impacte le territoire de façon différente.

Patrick LEGRAND

Merci. Nous, dans nos discussions, nous avons bien senti qu'il y avait des questions comme cela, un peu larges, un peu vastes, et c'est pour cela qu'on a proposé, et que vous l'avez sûrement vu dans le débat... ce sera à vous, Monsieur, après... dans le débat, deux réunions communes entre les projets, notamment sur la prospective territoriale.

Et au fond, on va commencer à tenter de vous aider à globaliser, à la fois les impacts, mais aussi globaliser les options et globaliser les projets.

Ces deux réunions auront lieu à la fin du débat public. Enfin, en janvier et en février, l'une à Montereau, le 17 janvier, et l'autre à Provins, le 9 février. Mais, cette façon de présenter les choses est revenue, pendant notre petite enquête, assez souvent.

Vous avez été un peu satisfait, Monsieur, ou la frustration est intégrale ?

Pardon ?

Michel GROSJEAN

Non, pas du tout ! Je suis satisfait de la réponse. Et maintenant, c'est « wait and see ».

Patrick LEGRAND

On peut faire plus que « wait and see ».

Mais si je vous demande cela, c'est parce qu'au fond, il est important que vous disiez que vous au moins... qu'on a un peu avancé et qu'il y a une certaine satisfaction. C'est une façon de construire socialement la réflexion et de la consolider.

Michel GROSJEAN

Je pense qu'on est typiquement dans, je dirais, dans l'anticipation de ce qui peut se passer après, c'est tel que vous avez présenté le débat public, et les réponses me satisfont en ce sens.

Patrick LEGRAND

Merci. Monsieur là-bas, si je me souviens bien, au fond.
Voilà ! Je crois que Madame vous tend un micro. S'il vous plaît !

Jean-Pierre FARGUES

Jean-Pierre Fargues, retraité à Nogent-sur-Seine.

Patrick LEGRAND

Pardon, je ne vous entends pas.

Jean-Pierre FARGUES

Vous m'entendez, oui ?

Patrick LEGRAND

Cela va mieux, oui.

Jean-Pierre FARGUES

Déjà un petit clin d'œil sur votre titre : « Petite Seine, grand gabarit », cela me paraît un superbe oxymore.

Alors, le « Grand gabarit », si j'ai bien compris, quel que soit le projet, c'est une superbe autoroute, mais pas pour les voitures, pour les gros poids lourds de bateaux, ce qui n'est pas forcément un défaut.

Mais je reviens à Petite Seine : pour le plaisancier, est-ce que la Petite Seine va être abandonnée ?

Est-ce qu'il serait obligé d'utiliser l'autoroute ou pas ?

Patrick LEGRAND

Merci. Quant à l'oxymore... Au fond, oui, c'est un oxymore sémantique. Mais, d'abord, cela nous fait sourire tous, ce qui est une bonne nouvelle. Et vous savez, les titres de débat public, il faut les choisir assez courts, ne serait-ce que pour qu'ils passent sur Internet, et cetera. Donc, de temps en temps, on compose avec la réalité, voire même avec la vérité. Sur l'autoroute, Monsieur ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Non, sur Petite Seine, vous savez que Petite Seine, c'est le nom de la Seine en amont de la confluence avec l'Yonne. « Grand gabarit », il y a plusieurs types de grand gabarit, comme on vous les a présentés dans les scénarios.

Actuellement, la « Petite Seine » est déjà « Grand gabarit » puisqu'on est bien au-dessus du gabarit Freycinet. Le gabarit Freycinet, ce sont des péniches de 38 mètres de long. C'est cela qu'on appelle d'habitude le petit gabarit. Et actuellement, on a déjà des bateaux de 110 mètres de long qui arrivent à Nogent. Ce sont des bateaux qui ne peuvent pas charger plus de 650 tonnes sans dérogation, et jusqu'à 900 tonnes avec dérogation. Le problème, c'est lié non pas à la longueur du bateau mais à son enfoncement, le mouillage n'est pas suffisant pour charger plus.

Donc, ce n'est pas une autoroute qu'on construit, c'est l'agrandissement pour donner une image d'une route nationale. Et on a bien dit que le projet suivrait les sinusoïdes, les méandres de la Seine dans la partie avale, et puis, la partie amont, c'est un canal. C'est déjà un canal, donc c'est soit la réhabilitation d'un canal existant, le canal de Beaulieu ; soit le doublement de ce canal par un nouveau canal, situé juste au nord, en reliant les casiers SEDA entre eux.

Donc, on ne construit pas une autoroute, on élargit une voie navigable existante, et sur laquelle il y a du trafic. Le trafic a triplé dans les dix dernières années, donc c'est une voie empruntée déjà actuellement.

Marc PAPINUTTI

Je peux... juste en complément, deux petits points.

Il y a d'autres endroits où il y a une mixité de trafics, le tourisme avec des bateaux de tourisme fluvial, je pense, un peu difficile, parce que la navigation est difficile, c'est le Rhône. Mais sur le Rhône, on a un trafic relativement dense. Et il y a une mise à grand gabarit qui est de même nature sur le canal de Rhône à Sète, qui est un des endroits magnifiques, qui permet d'aller jusqu'à Sète, et puis, ensuite, au Canal du Midi en traversant l'étang de Thau. Nous, on a cette mixité des trafics. Cela veut dire deux choses. C'est qu'en complément du projet, tel que vous le citez, il faut qu'on réfléchisse. Et notamment, on n'arrête pas les bateaux de tourisme aux mêmes endroits que les bateaux de commerce, qu'il y a donc des haltes fluviales adaptées, d'un côté où il y a un morceau, un méandre pour le tourisme qui est lié à une économie de territoire touristique, qui est de nature différente de l'économie classique du trafic ; et puis que de l'autre côté, il y a ces gros pieux spécifiques à des bateaux qui font plus de 100 mètres, qui doivent résister à des forces exceptionnelles.

Oui, il faut apprendre à mélanger les deux. Moi, je n'ai absolument pas de crainte sur cette partie de projet, parce que pour avoir parcouru, à chaque fois, c'est magnifique. Et il y aura toujours des représentants du tourisme fluvial qui exigeront des haltes... Mais cela, c'est un projet de territoire. Le tourisme fluvial, ce n'est pas qu'un projet de VNF, c'est un projet de territoire à construire avec l'ensemble des communes qui balaient, qui sont à côté, et qu'on trouve les choses. Et je peux vous dire une chose, à chaque fois qu'on fait des haltes fluviales, quelle que soit la zone de France que je puisse traverser en tant que de DG VNF, il y a du monde qui vient si on aménage. Mais ce n'est pas le même aménagement que la partie de transport tel qui a été cité.

Après, il y a les adaptations de la navigation, c'est-à-dire qu'il y a des engins informatiques qui s'appellent l'AIS, des choses comme cela, qui se diffusent à très grande vitesse, et qui peuvent permettre, ce qu'on peut craindre des fois, de mélanger les types de navigation. On arrive à traverser aujourd'hui avec un bateau de plaisance Paris, c'est plutôt difficile parce qu'il n'y a pas d'endroit où s'arrêter, et il y a peu d'endroits où s'arrêter en amont, il y a peu d'endroits où s'arrêter en aval. Je pense qu'ici, on peut aménager bien plus intelligemment.

Patrick LEGRAND

Merci.

Vous avez épuisé les réponses pour l'instant ? Je crois que vous avez, Monsieur, ouvert un autre volet à notre réflexion. Est-ce que le début de réponse vous paraît satisfaisant ou, en tout cas,... satisfaisant au sens annonçant bien les réflexions qui vont venir derrière ?

Oui ? OK ! Bon, merci.

On a ouvert un autre volet. J'ai, me semble-t-il, une question par-devant ?

Et après, je viens à vous, Monsieur.

Et vous, ensuite. Vous avez...

Voilà, Monsieur. S'il vous plaît ! Là, c'est... Monsieur, ici... Ah bon, c'était...

D'accord ! Pardon.

Christian NAMONT

Oui, bonjour ! Christian Namont de la Commune de Le Mériot, et plus précisément, sur Beaulieu.

Je voudrais revenir un peu vraiment au fond du débat, c'est-à-dire, quel est le problème ?

En fait, c'est : il y a de plus en plus de marchandises à transporter depuis Nogent jusque vers Bray, en gros c'est cela, et on nous présente donc là une des solutions possibles, c'est-à-dire un transport par voie fluviale. C'est normal que VNF envisage cette solution. C'était d'ailleurs un petit peu ce qui était prévu, comme le Maire nous l'a rappelé tout à l'heure, pour les entreprises qui viennent de s'installer. Je crois que d'autres études avaient eu lieu sur le plan transport, surtout dans les années 80, puisqu'il y avait déjà eu un grand débat sur ce sujet ; d'autres solutions avaient été étudiées pour un transport par voie ferroviaire. Il n'en a pas été fait mention mais je crois que c'est quelque chose qui existait. Donc, est-ce que VNF en a tenu compte ?

Je reviens sur l'étude qui avait été faite en 80 : est-ce que VNF a tenu compte des remarques qui avaient été formulées à l'époque, et qui avaient abouti à l'abandon du projet, d'ailleurs ? Et puis enfin, une dernière question qui fâche, mais est-ce qu'on est sûr, dans l'état actuel des finances de la France, même de l'Europe, que ce projet pourra trouver une partie de financement ?

Merci.

Patrick LEGRAND

Merci.

Marc PAPINUTTI

Je vais peut-être y répondre si je peux...

Patrick LEGRAND

Allez-y, oui !

Marc PAPINUTTI

... dans l'ordre inverse. Il faut que vous sachiez que le service Navigation de la Seine, et VNF sur le bassin de la Seine, fait aujourd'hui de l'ordre de 75 à 80 millions d'euros d'investissement par an. Je préfère le dire parce que je trouve qu'on oublie les chiffres. On n'est pas sur un projet à milliard d'euros.

Le premier niveau, le premier cran de projet, c'est de l'ordre de...

Vas-y ! Peut-être, Jean-Baptiste...

Jean-Baptiste MAILLARD

Soixante-seize millions d'euros là, et on va jusqu'à 320.

Marc PAPINUTTI

C'est 315...

Jean-Baptiste MAILLARD

315.

Marc PAPINUTTI

Donc, on est entre une année et demie d'investissement du service Navigation de la Seine et, on va dire, quatre années d'investissement du service Navigation de la Seine. Après, qui financerait un projet comme cela ? Si on prend la conclusion de continuer, qu'est-ce qu'il y aura ? Il y aura les collectivités régionales, dont les contrats de Plan Etat-Région, l'AFITF, VNF avec ses ressources propres...

Jean-Baptiste MAILLARD

L'AFITF ?

Marc PAPINUTTI

L'AFITF ou l'Agence de financement des infrastructures de Transport en France. C'est mieux peut être de le dire finalement dans le truc que dans l'acronyme, l'Agence de financement des infrastructures de Transport en France qui est, en fait, l'Etat, qui a comme ressource aussi la taxe poids lourd.

Donc, sur un projet de ce montant-là, le financement dans les conditions actuelles, budgétaires et autres, n'est pas dans l'inaccessible. Loin de là, puisqu'il se situe, je répète, entre une année et demie d'investissement de VNF en Ile-de-France, avec ses subventions des collectivités territoriales, notamment au Conseil régional en cas de CPER. Donc, ce n'est pas l'inaccessible, tel que d'autres projets pourraient l'être ou peuvent être présentés parfois. A un niveau plus élevé, c'est quatre ans.

Donc, c'est une négociation qui aura lieu, si nous continuons le projet, dans les conditions du montant, sur la période préalable qui sera une période où on fera les avant-projets sommaires détaillés, des études plus fines, et qui amèneraient à être financées à un effort, je dirais, donc particulier pour l'Ile-de-France de l'ordre de... sur quatre ans ou cinq ans. C'est quelque chose qui est parfaitement réaliste dans le cadre du financement actuel tel qu'il fonctionne. Simplement, ce sont d'autres projets qu'on n'en fait pas, ce sont des choix. Mais cela, c'est la deuxième étape.

Mais je dirais, ce n'est pas inaccessible comme ce qu'on pourrait citer. D'autres projets sont plus lourds à financer, comme Seine-Nord Europe, et là qu'on est amené à faire des financements spécifiques, des contrats de partenariat. Nous n'envisageons pas, nous, VNF, sur ce projet-là, des financements autres que du financement, je dirais, classique d'investissement sur fonds propres de VNF, sur Conseils régionaux, en accord avec le Conseil général des Conseils régionaux Champagne-Ardenne et l'Ile-de-France, CPER, s'ils sont prolongés. Je n'ai pas là...

Monsieur le Sous-préfet sait comme moi, on n'a pas encore commencé à négocier des nouvelles générations de CPER, mais on n'est pas dans des choses impossibles.

Benjamin AIRAUD

Tout d'abord par rapport à la question sur le projet ferroviaire.

Plusieurs éléments, il existe effectivement des lignes de chemin de fer sur le secteur, on peut notamment... on en a déjà parlé au début de la ligne Paris-Troyes-Bâle, il y a également dans le secteur la réactivation actuellement de la ligne Flamboin-Montereau.

Donc, effectivement, il y a des projets qui existent, et qui, d'ailleurs, ils sont déjà existants pour la plupart. Etant donné que VNF est uniquement le maître d'ouvrage, au niveau de la voie navigable, il a été... Le Ministère, notre ministère de tutelle, qui est le Ministère de l'Écologie, a demandé à RFF d'analyser ce qu'on pourrait appeler « l'alternative au projet » par rapport à la réutilisation de la ligne Flamboin-Montereau. Donc, RFF a produit une étude, et vous avez quelques éléments dans le dossier du maître d'ouvrage.

Sans vouloir comparer, parce qu'il est très difficile de comparer ces deux solutions, je voudrais utiliser et montrer donc à l'écran une diapo qui représente les implantations des différentes industries, carrières, ports sur le secteur, et montrer que nous sommes déjà, aujourd'hui, sur un territoire qui est vraiment orienté vers la voie d'eau. La part du fluvial en France, elle est de l'ordre de 3,8 % pour le transport de marchandises ; sur le secteur entre Bray et Nogent, on est au-delà de 5 % dès aujourd'hui. Donc, on voit qu'on a quand même des acteurs qui l'utilisent pleinement et qui sont déjà moteurs au niveau du fluvial. Et sur cette carte, vous pouvez voir la densité d'installation de ports, de carrières, d'entreprises à proximité de la voie d'eau.

Donc, effectivement, on voit donc que le transport fluvial est a priori le mode le plus compétitif pour permettre l'acheminement des différentes marchandises. Ensuite, il ne faut pas essayer seulement d'opposer les modes de transport. Et donc, effectivement, il y a une réflexion à mener sur la complémentarité à la fois du ferroviaire et du fluvial ; et puis, notamment l'envisager avec une complémentarité fer-fluviale pour l'approvisionnement de marchandises au-delà, beaucoup plus en avant de Nogent, et un passage sur le fleuve à partir de Nogent-sur-Seine.

Concernant la deuxième question qui était sur la prise en compte des remarques qui avaient pu être faites dans les années 80, puisqu'un premier projet avait été élaboré à l'époque. On a parlé... je pense, on va vous projeter la carte du tracé tel qu'il a été envisagé dans les années 80, et cela permettra de vous montrer un peu la différence de réflexion qui a été menée aujourd'hui.

Donc, cette carte est un peu plus large que celle qu'on vous a présentée précédemment, puisque cela représente entièrement la Petite Seine. Mais on voit, entre la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine, on voit en rouge le tracé du chenal tel qu'il était envisagé dans les années 80, et on se rend compte que du coup, la sinuosité de la Seine n'est pas du tout conservée, on a des tracés beaucoup plus rectilignes.

Et ensuite, un deuxième point qui est le point le plus important, c'est que vous aviez la suppression d'un des barrages de navigation qui existe aujourd'hui et qui était reconstruit d'ailleurs en 2004, qui est le barrage de Jaulnes. A l'époque, il était envisagé de supprimer ce barrage.

Donc, la suppression d'un barrage à ce niveau-là aurait provoqué un abaissement de la ligne d'eau, et notamment, vu sa situation, un assèchement des terrains aux alentours, et notamment, au niveau de leur réserve naturelle de La Bassée.

Donc, on voit qu'aujourd'hui les tracés, tels qu'on les propose, sont beaucoup plus respectueux à la fois de la Seine et de son environnement proche.

Patrick LEGRAND

Merci. Qu'en pensez-vous Monsieur ?

Christian NAMONT

Oui, très bien, c'est... Ce que je retiens, c'est éventuellement l'association ferroviaire. Evidemment, cela me concerne moi, mais ferroviaire fluvial, cela peut être une bonne solution et pourquoi pas prendre un des scénarios, peut-être pas le 1, mais peut-être le 2, qui suffirait entre guillemets peut-être, s'il peut être complété par le ferroviaire. Donc, des coûts moindres et on revient aux problèmes de l'investissement et des fonds à trouver, parce que dans quelques années, on ne sait pas trop comment on pourra faire. Voilà !

Et juste une toute petite question. Il est prévu de refaire le barrage de Beaulieu dans la foulée, juste comme cela.

Benjamin AIRAUD

Alors, le barrage de Beaulieu, sa reconstruction est complètement indépendante du projet de mise à grand gabarit. Donc, il est actuellement en cours d'étude, sa reconstruction est prévue pour les années 2014-2015.

Marc PAPINUTTI

Sur les barrages, je voudrais juste dire un point pour vous fixer aussi des montants. Aujourd'hui, en Ile-de-France, le barrage plus en Seine Aval, puisqu'on a un programme de reconstruction, la modernisation très forte de barrage. Les barrages en Seine Aval, c'est 50 millions d'euros, le barrage. Et sur la Seine Amont, ce qui est jusque... ce qu'on appelle le barrage du Coudray, qui est extrêmement sensible, je revenais sur les remarques de Jean-Baptiste, mais c'est 30 millions d'euros.

Donc, je voulais juste revenir et cela on le fait, je dis et je le répète : on le fait, on en fait, un, deux, trois par an, deux par ans disons en Ile-de-France en parallèle. Parce qu'on a une nécessité aussi de remettre à niveau fondamentalement le transport fluvial, certains diront qu'il y a eu une période un peu longue, et donc, on est obligé de remettre à niveau des barrages sur les années 70, 65, 70.

Donc, on a de toute manière à faire cela, et on s'y emploie, et c'est pour cela que VNF a eu des ressources supplémentaires.

Patrick LEGRAND

Merci.

Jean-Baptiste MAILLARD

Mais Beaulieu comme vous savez, c'est un barrage manuel qu'il faut reconstruire pour des raisons à la fois de sécurité, des manœuvres et de fiabilisation de la ligne d'eau. Donc, effectivement, la reconstruction du barrage de Beaulieu est indépendante de ce projet et sera faite à l'échéance qui était indiquée.

Patrick LEGRAND

Merci. Oui, oui, oui ! Non, mais j'ai repéré une main ici, là-bas, vous êtes la troisième madame. Monsieur à vous. Oui, oui, pardonnez-moi.

Franck BIJON

Bonsoir ! Franck Bijon de Bray-sur-Seine. Alors, vous m'excuserez de ma méconnaissance de la région, puisque j'habite Bray depuis un an et demi. En fait, j'ai quitté Paris et sa pollution, son vacarme pour retrouver un peu de calme et de sérénité à Bray. Et depuis un an et demi, en fait, habitant tout proche du port, je m'aperçois qu'en fait, je n'ai peut-être pas fait le bon choix.

Donc, je vais vous poser deux questions.

Une, qui concerne le Bray, là, je vais être directement, enfin, je vais vous poser des questions directes ; et une deuxième question concernant Nogent et votre chantier. Mais là, excusez-moi, Nogent, je ne connais pas trop, non, je ne connais pas l'activité du port. Premièrement Bray, la situation...

Patrick LEGRAND

Vous avez déjà franchi la frontière ?

Franck DIJON

Oui ! Non, mais, voilà ! Vous m'excuserez, mais je suis là depuis un an et demi, mais je vais m'y intéresser.

Donc, j'habite Bray, directement sur le port de Bray, depuis un an et demi, et effectivement, l'activité du port a été multipliée par deux ou trois, je ne sais pas. Donc, ce qui est très bien pour les acteurs économiques, mais je pense que pour les riverains, cela cause beaucoup de désagréments. Non seulement, il y a beaucoup de camions, il y a beaucoup de sables, le port est très peu nettoyé. Quand il y a du vent, cela vole de tous les côtés, les céréales aussi. Et

les péniches qui restent à quai pendant un jour ou deux, étant donné qu'il n'y a pas de borne électrique sur le port mettent en marche leur groupe électrogène.

Donc là, c'est bien beau de mettre en place un projet qui met en avant l'aspect, comment dire, environnemental maintenant quand une péniche met son groupe pendant une journée avec le gasoil en plein les fenêtres, si vous voulez, ce n'est pas très réjouissant.

Donc, je voulais vous demander, est-ce qu'éventuellement, cela va pouvoir s'améliorer dans des délais courts ?

Et deuxièmement concernant Bray, puisque Bray est au cœur du projet, apparemment même le projet 3, la construction du nouveau port de Bray, à quel niveau se ferait-il ? Voilà ! Deux questions concernant Bray.

Et ma deuxième question concernant le projet global. Alors, vous m'excuserez, c'est un projet qui se fait sur une, on va dire une distance de 23 kilomètres apparemment, le projet 3, cela va être un coût de 300 millions d'euros. Une question toute bête, vous m'excuserez de ma méconnaissance. Pourquoi ne pas faire un port en amont de Bray pour éviter tous ces travaux ? Je ne connais pas l'activité de Nogent, peut-être que le port de Nogent, il y a une grosse activité économique, excusez-moi, les habitants de Nogent, cela peut peut-être créer des problèmes, mais face à ce projet sur 23 kilomètres, n'est-il pas possible de faire un port avant Bray qui pourrait éviter tous ces travaux ?

Voilà ! C'est une question d'un non-initié.

Patrick LEGRAND

Elles sont tout à fait légitimes.

Marc PAPINUTTI

Si vous me permettez.

Patrick LEGRAND

Allez-y !

Marc PAPINUTTI

Moi, uniquement en tant que Directeur de VNF, je voulais juste dire une chose.

Le port de Bray, la particularité en Ile-de-France, pour ce qui ne la connaissent pas, c'est qu'une grande partie des ports, pour ce qui est des ports dits publics, sont aujourd'hui par un établissement public plus particulier, qui s'appelle le Ports de Paris, maintenant avec un s, qui est était... l'ancien nom était le Port autonome de Paris et c'est lui qui a concédé le port de Bray, je crois, à la ville.

Donc, je suis moi-même pour des raisons de transformation des gouvernances pour que le fluvial soit présent au Conseil d'administration du Ports de Paris, au Conseil d'administration, enfin l'équivalent de Rouen et l'équivalent du Havre. Et le port de Bray dans le plan

stratégique, qui a été présenté par Ports de Paris, qui doit être accessible sur Internet mais qu'on pourra remettre, il y a effectivement un déplacement envisagé.

Deuxième point que vous citez... déplacement envisagé dans un délai qui n'est pas exactement celui de la construction du projet tel qu'il est là, donc je pense qu'on remettra les points sur ce sujet-là de nos amis de Ports de Paris. Deuxième point sur le service aux usagers tel que vous le citez. Mais oui, c'est une des vraies questions qu'on a tous. On essaie de les régler point par point. VNF lui-même, on est concerné que cela soit pour le tourisme fluvial que cela soit pour le milieu professionnel.

Qu'est-ce qu'on doit mettre en place comme service ?

Le premier service qu'on nous demande c'est l'eau, parce qu'il faut être basique, il faut aussi que le batelier ait de l'eau.

Le deuxième service, c'est l'énergie. C'est l'énergie, soit les énergies statiques, d'avoir une prise électrique qui permet évidemment d'éviter le groupe électrogène qui tourne tout le temps ; soit aussi la fourniture en énergie.

Mais avec les très gros bateaux, le marché, c'est un peu différencié, ce qui fait que la fourniture en énergie, en gasoil, maintenant, il n'y en a quasiment plus sur l'Île-de-France, ou alors parce que... quand on dessert à 1 000 tonnes, 2 000 tonnes de fioul, voire plus et sur l'eau, c'est aussi 2 000, 3 000 tonnes.

Donc, effectivement, les lieux d'arrêt, il faut les équiper de complémentaire.

Alors, nous, nous sommes en train de travailler là-dessus dans le Nord de la France. Nous avons des bornes très spécifiques pour la batellerie où l'énergie et l'eau sont payantes et/ou sont intégrées dans le péage. Et dans les ports, nous sommes en train de faire avec le monde de la batellerie, une sorte de niveau de service qui serait nécessaire pour que tous les ports concédés de VNF se remettent à niveau dans les trois ans ou quatre ans et aient systématiquement un certain nombre de choses.

Après, il y a un dernier tout petit problème, c'est que chaque bateau n'a pas la même longueur. Et un bateau de 110 mètres, couplé avec des petits bateaux Freycinet de 38,50 mètres, cela veut dire un certain nombre d'équipements qui, malheureusement, comme on a des zones qui sont un peu libres, sont fortement vandalisés, ce qui est le deuxième sujet, donc il faut en plus retrouver tout un système. Je vais dire nous en avons installé dans le Nord-Pas-de-Calais, les endroits où cela se passe bien, ce sont les endroits où on est bord à quai d'activité qui sont des activités fluviales. Quand c'est un type de lieux isolés, je les retrouve vandalisés, et je dois les remettre à niveau systématiquement un certain nombre de fois.

Jean-Baptiste MAILLARD

Le port de Bray, effectivement, il y a des contraintes du fait que le port est situé en zone urbaine actuellement, et donc, Ports de Paris a en étude un projet de relocalisation du port juste en amont de la ville de Bray. Mais pour le moment, c'est au stade des études. Donc, le port a bien conscience qu'il y a des nuisances liées à son implantation actuelle, et donc, sa relocalisation juste en amont de Bray est à l'étude.

Patrick LEGRAND

Prenez un micro, s'il vous plaît !

Franck DIJON

Y a-t-il d'autres moyens qu'une grue pour charger du sable dans une péniche ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui, il y a d'autres moyens qu'une grue.

Marc PAPINUTTI

On en a ailleurs, simplement, c'est, quand on est... l'idéal, c'est d'être sur le site de production.

Donc, qu'est-ce qu'on fait à ce moment-là ?

Première solution. Le site de production, mais on en a épuisé une bonne partie, il est très proche de la voie d'eau. Après, nous, on aide, nous VNF, on met des tapis roulants un peu plus longs pour aller chercher un peu plus loin les produits. Et puis, il y a d'autres sources, entre guillemets, où on peut critiquer après l'épuisement de ces sources, qui sont un peu plus éloignées, on a envie d'avoir une transformation. Dans une réorganisation telle qu'elle est présentée, rien n'empêcherait, avec Ports de Paris et VNF, de trouver le système pour que la manutention finale ne se fasse pas à la grue, parce qu'en fait, c'est un camion qui dépose, et puis, après c'est re-pelleté... il y a d'autres systèmes. Simplement, si le paradoxe de la Seine Amont, c'est que le trafic croît vite et que, nous, nous sommes des investisseurs, entre guillemets, mais on n'est pas aussi rapide que le marché parfois le demande. Et une partie de ces difficultés, c'est qu'effectivement, on n'est pas au même, au bon niveau par rapport aux trafics actuellement observés. Donc, je pense qu'on pourrait suivre, il n'y a pas d'état d'âme. Et on va anticiper en choisissant ces bons projets.

Dominique LAMOTTE

Monsieur Lamotte Saint-Saveur-lès-Bray.

Vous voulez ré-augmenter un trafic alors qu'à l'heure actuelle, le port de Bray est déjà en saturation. Les péniches ne peuvent pas stationner. Les péniches qui font 100 mètres de long, elles n'arrivent même pas à tourner sur la Seine pour repartir sur Montereau, ou alors, elles s'enlisent devant chez moi.

J'habite à la Goujonne, encore hier, une grande péniche de 100 mètres est venue s'enliser à côté de chez moi.

Donc, vous voulez refaire le fleuve à grand gabarit, mais comment allez-vous rélargir toutes les berges ?

Parce que ces grandes péniches de 120 mètres, elles n'arrivent pas à tourner dans les virages, donc il va falloir exproprier des propriétaires pour pouvoir rélargir les berges.

Et à Bray-sur-Seine, sur le port de Bray, quand ces grandes péniches des fois, elles en arrivent cinq, six le soir, quand elles veulent faire demi-tour, ce sont les Champs-Élysées, tout le monde est bloqué, elles font du bruit parce qu'elles mettent une demi-heure pour tourner.

Donc, il faut voir déjà le problème de pouvoir stationner les péniches et qu'elles arrivent dans de bonnes conditions.

Patrick LEGRAND

Merci. Alors... Qu'est-ce que cela vous inspire ?

Marc PAPINUTTI

Mais je crois que...

Patrick LEGRAND

Non, non, non ! On ne garde pas le micro, c'est un instrument du pouvoir.

Marc PAPINUTTI

Je continue de dire, moi je suis prêt, peut-être pas ici, à l'instant puisque je n'ai pas le dossier de Ports de Paris. Je suis prêt à regarder avec Ports de Paris, et présenter dans un moment des documents qu'on mettra sur Internet, les éléments de choix et d'organisation des études qui sont en cours sur Bray.

Deuxièmement, je ne pense pas que les évolutions de trafic, et je crois que Nogent en est le meilleur exemple, puisque Nogent, moi, j'ai connu le port de Nogent ayant des conteneurs simplement à un endroit, et tous les réaménagements que vous venez de mettre en service montrent bien qu'il faut de temps en temps faire une étape de réaménagement pour se situer à un bon niveau, à un endroit où il y a les bonnes largeurs pour faire les manœuvres, et peut-être, puisque vous disiez d'ailleurs que cela cognait, peut-être qu'on a aussi à travailler avec Ports de Paris pour qu'il y ait des rayons d'évitement ou des endroits où ils peuvent toucher, qui doivent être nettoyés sans toujours exproprier, ce n'est pas la logique et pas toujours d'exproprier de récupérer du domaine, mais il est bien par endroit de travailler un avec des projets neufs ou nouveaux à des endroits plus adaptés à l'aménagement par rapport aux croissances des trafics, et c'est vraiment ce qui a été fait à Nogent. A des lieux comme Bray, travailler un petit peu mieux que ce qu'on fait, parce

qu'effectivement, le trafic a tendance à s'accroître, parce qu'il y a des ressources qui peuvent partir de la Seine Amont, et que les opérateurs de transport sont là et que le marché est fait que, je ne vais pas taxer le marché du sable ou des graviers de la Seine Amont en tant que VNF, cela ne me paraît tout à fait intéressant que cela puisse passer par le fluvial, simplement il vaut l'organiser quand le trafic croît.

Et puis, troisièmement, effectivement, nous-mêmes, travailler peut-être sur le chenal pour qu'il y ait les possibilités de ces grosses unités de faire des demi-tours, peut-être tout cela, ou trouver la localisation permettant cela.

Patrick LEGRAND

Merci. Enfin, moi, j'ai presque envie de dire qu'une petite concertation sur le port de Bray et une petite concertation complémentaire dérivée du débat public seraient presque utiles Monsieur le Directeur...

Marc PAPINUTTI

Oui, avec la maîtrise d'ouvrage.

Patrick LEGRAND

... parce que là, manifestement, il y a un certain nombre de problèmes, ce qui ne veut pas dire d'ailleurs que cela prend une interconnexion avec notre objet de cela. Donc, vous avez eu raison Monsieur de parler de cela, mais manifestement, on a des difficultés là. Qu'en pensez-vous Monsieur le Directeur ?

Marc PAPINUTTI

Tout à fait d'accord. Simplement il faut qu'on nous intègre mon ami Hervé Martel, qui est l'autre maître d'ouvrage, des places pour tout faire et qui n'est pas VNF.

Patrick LEGRAND

Ah, écoutez ! On pourra tous ensemble suivre l'évolution du dossier. On s'arrête là ou vous avez encore un petit mot à dire ?

Dominique LAMOTTE

Est-ce que l'on peut déplacer ce projet en amont, est-ce que c'est faisable ?
Je crois que...

Marc PAPINUTTI

Ah, le déplacer tout le trafic qui est aujourd'hui, le faire mettre en amont en Bray, la réponse, elle est simple. Non !

Et économiquement simple, pourquoi ?

Parce qu'on a un transbordement à faire et qu'en fait, à ce moment-là, le gain, le fluvial n'est efficace au maximum que quand on prend juste au bord, qu'il n'y a pas ce rabattement sur un autre... Parce que si vous commencez à rabattre avec des camions même sur 20 ou 30 kilomètres des manutentions, vous avez des matériels.

Alors, déjà, vous aurez des gens ravis de voir beaucoup de camions réapparaître au bord du canal que l'on souhaite élargir ou augmenter.

Et deuxièmement, vous allez avoir un surcoût de cette manutention et de ce rabattement, mais qui va rendre inintéressant, parce que la concurrence est très forte.

Malgré les sommes faibles qui sont données aujourd'hui dans les affichages que l'on donne, la concurrence est extrêmement forte dans l'exportation à un certain nombre de produits, et ce surcoût est immédiat, et parfois même, pour 40 kilomètres ou 30 kilomètres routiers. L'avantage économique devient à ce moment-là la route pour la totalité d'un transport et on a souvent comme cela des basculements qui se font et qui font que le camion, lui, continuera jusqu'à Rouen et il fera son aller et retour dans la journée, plutôt que de faire des demi-allers et retours ou des tiers d'aller et retour sur une petite distance, malheureusement.

Patrick LEGRAND

Merci. Le sujet ressurgira.

Monsieur, me semble-t-il, voilà, vous-même. Vous venez de lever le doigt. Un micro pour monsieur s'il vous plaît ! Non, non, on a absolument besoin de micro sinon le verbatim est blanc.

Bernard JAVELLE

Bonjour ! Bernard Javelle à Beaulieu sur une presqu'île.

Donc, à l'heure actuelle, on a un pont par lequel on arrive et un pont qui passe vers la navigation pour une voie de dégagement.

Qu'est-ce qui est prévu ?

Sachant que cette voie de dégagement nous a déjà servi quand le pont de Beaulieu a été déplacé par un porte-conteneurs ou quand on est bloqué au passage à niveau par des travaux.

Patrick LEGRAND

Donc, un petit problème particulier pour Monsieur Benjamin Airaud.

Intervenant

Excusez-moi !

Patrick LEGRAND

Non, non, mais...

Benjamin AIRAUD

Non, non.

Marc PAPINUTTI

Vous limitez mais, enfin, tout simplement...

Patrick LEGRAND

Vous avez le diable se... comment on disait, se loge dans les détails.

Benjamin AIRAUD

Donc, votre question concerne le pont actuel de Beaulieu, c'est lui qui est au-dessus de l'Écluse. Dans le cadre des scénarios 1 et 2, ce pont sera construit pour permettre le passage de deux hauteurs de conteneur pour éviter justement l'incident de 2004, si je me rappelle bien. Donc, effectivement, pendant la période de reconstruction, il sera nécessaire de mettre en place un itinéraire de déviation qui sera, a priori, le même qu'avait été mise en place à l'époque avec le passage par le second pont qui, aujourd'hui, n'est utilisé que par Vienne, enfin a priori.

Patrick LEGRAND

Attention ! Le micro s'il vous plaît !

Benjamin AIRAUD

Il n'est plus d'actualité de supprimer ce pont. Si on supprime le...quel pont... combien de pont ?

Patrick LEGRAND

Attention, vous être en train de disparaître du verbatim.

Bernard JAVELLE

Si vous supprimez le pont qui est au sud d'Ecluse, comment on se dégage en cas de pépin ? Une question peut-être d'un habitant à Beaulieu c'est tout ?

Benjamin AIRAUD

Oui, oui, je sais, je sais. Non, non, mais il n'est pas prévu de supprimer ce pont en fait. Donc, la question se pose parfois.

Bernard JAVELLE

Ah bon, d'accord ! Ce n'est pas fait alors. Alors, au point de vue hauteur, comment vous allez faire ?

Benjamin AIRAUD

Justement, on le reconstruira pour la hauteur, les deux ponts seront reconstruits, mais pas en même temps, bien évidemment.

Bernard JAVELLE

Ah, d'accord. OK. D'accord.

Benjamin AIRAUD

Alors, pour le scénario 3, effectivement, ces ponts seront également construits, puisqu'on se situe après ou avant, cela dépend dans quel sens on se place, après l'arrivée du canal en fait quand on va vers Nogent. Donc, ils seront reconstruits dans tous les cas.

Patrick LEGRAND

D'accord. Merci. Monsieur le Directeur, vous avez l'attention de rajouter quelque chose.

Marc PAPINUTTI

Juste deux petits compléments à dire qu'en général, quand on fait des infrastructures nouvelles, on pense évidemment à la reconstruction des passages. On n'est pas... je pense aussi que le temps est terminé, vous avez le pouvoir de débattre de cette nature, où le temps est terminé, on dit : « on passe notre infrastructure et on ne retisse pas le territoire ».

Patrick LEGRAND

Oui, cela c'est terminé.

Marc PAPINUTTI

Et deuxièmement.

Dans la période de travaux, rien n'empêche. Rien n'empêche et cela, je peux m'engager aujourd'hui, d'avoir des ponts de secours qui sont adaptés pendant la période transitoire de travaux.

Pas très loin d'ici, à Verneuil-l'Étang, en Seine-et-Marne, il y a les ponts de secours. Je vais dire, vous le savez là, il y a des ponts et des passerelles parfaitement adaptés pour la durée des travaux.

Donc, on sait le faire. On ne va pas vous laisser isolés, je n'ai aucun état d'âme là-dessus.

Patrick LEGRAND

Bien ! Merci. Madame au rang I, j'espère c'est le bon. Merci.

Laurence GRUNEWALD

Oui, bonsoir ! Laurence Grunewald, Conseillère municipale de Nogent.

Alors, vous parliez, tout à l'heure, du canal Nord Europe. Ce que j'ai lu, que c'était la création donc d'un canal d'une longueur de 100 kilomètres à peu près.

J'aurais voulu savoir où en était ce projet parce qu'il va permettre, en fait, de relier Paris à tous les ports du Nord de l'Europe, de l'Europe du Nord. Je me demandais si la mise à grand gabarit de la Petite Seine était tributaire de la création de ce canal... Enfin, ou plutôt, si elle avait un intérêt si jamais ce canal Nord Europe ne se faisait pas ?

Patrick LEGRAND

Merci.

Marc PAPINUTTI

Alors, on rentre dans un sujet que je gère au quotidien. Malheureusement... Alors ! Aujourd'hui, depuis le mois d'avril, nous avons été autorisés, Voies navigables de France, à lancer l'appel d'offres, la partie de consultation des entreprises, le dossier de consultation des entreprises. La particularité, c'est que le montant par rapport à tout ce qu'on a dit tout à

l'heure est beaucoup plus élevé, on est de l'ordre de 4,4 milliards d'euros. Et le financement est assuré en deux parties.

Une première partie, ce sont les subventions, d'une part l'Europe : des collectivités territoriales, régions, conseils généraux, Etat. Cela, c'est la première partie du projet, la moitié environ.

Et l'autre moitié est préfinancée par les entreprises, et ces entreprises percevront ensuite un loyer et une part des péages. Donc, ce loyer, en fait, est constitué, je dirais plutôt de péages et de subventions de l'Etat.

Donc, question : où en sommes-nous ?

Nous avons un premier résultat de consultation pour le 24 octobre, où j'ai reçu des... Il y a deux candidats : il y a un candidat, le groupement qui est lancé par VINCI et un deuxième groupement, qui est lancé par... enfin, qui est piloté par BOUYGUES.

Et ces deux groupements ont rendu les mémoires dits « techniques et financiers » et nous analysons ces mémoires, puisque c'est un contrat de partenariat.

La particularité, c'est qu'il y aura un dialogue compétitif, et donc, un enrichissement des dossiers respectifs avec le débat, avec le maître d'ouvrage VNF.

Nous en sommes encore, et nous continuons de dire que la date de mise en service du canal sera 2017, à condition qu'on ait signé plutôt, fin 2012, au deuxième semestre 2012, avec celui qui aura gagné ou celui qui a été choisi selon les sémantiques qu'on peut prendre, le projet.

Alors, maintenant, quelle dépendance par rapport à ce projet-ci ? La première dépendance, elle est sur le trafic même de la Seine.

C'est-à-dire que lorsqu'on maille le réseau comme cela, lorsqu'on fait ce que j'appelle un « big bang » avec un projet, avec premièrement 105 kilomètres de voies d'eau, quatre plates-formes supplémentaires, et des grosses plates-formes : on a des plates-formes de plus d'une centaine d'hectares. Paris, lui-même, en face juste à ce qu'on appelle la confluence, à Conflans-Sainte-Honorine, CHR, envisage un grand port aussi, une grande plate-forme.

Donc, il y a, en fait, cinq nouvelles plates-formes qui vont se mailer sur ce réseau. Bien entendu, il y a du trafic supplémentaire. Et c'est pour cela que, y compris les grands ports maritimes de Rouen et du Havre, après avoir été assez critiques... enfin, cela, c'est le Nord Europe, je ne le cache pas, participeront, eux aussi, à nos plates-formes. Et autour de cela, vous avez donc... Vous changez la dimension, c'est-à-dire que vous changez l'activité, les opérateurs qui sont dessus. Aujourd'hui, les grands bateaux de Seine dont on parle, ils sont captifs. Il faut avoir en tête que s'ils ne trouvent pas leur trafic d'aller et retour dans le bassin de Seine, ils sont... Voilà ! Si le marché s'effondre, ils sont captifs.

Et le coût, rapidement dit d'un transfert d'un bateau du Rhin sur la Seine, aujourd'hui, c'est de l'ordre d'un an de chiffre d'affaires, bien difficile à trouver parfois. Donc, là, on maille le réseau. Ce qu'il faut donc en même temps, c'est que tous nos opérateurs fluviaux de la Seine soient au très bon niveau, puisqu'il y aura une concurrence et il y aura d'autres types d'opérateurs qui arriveront, de type industriel.

Nous avons fait, pas plus tard que la semaine dernière, un séminaire sur le bateau du futur, à la fois la grosse cale et à la fois la petite cale. Mais surtout, si c'est une grosse cale : qu'est-ce

que cela doit être ? Comment on s'organise ? Donc, vous avez une part significative du trafic qui va apparaître sur la Seine, liée à Seine-Nord Europe.

Mais après, vous avez, dans le cadre de votre progression, de votre bassin, mais je crois que je pourrais implanter les hypothèses de trafic qui ont été prises par rapport à Seine-Nord. Vous avez, en plus, une évolution particulière à la Seine Amont, qui est une évolution du trafic liée notamment à l'existence de marché. Parlons clair ! Lorsqu'il y a une petite dizaine d'années, on a vu arriver des conteneurs pour le Havre ou à Nogent-sur-Seine. Aujourd'hui, on monte à Sens... enfin, on dépasse, on arrive... oui, au-dessus de Sens, pardon, sur l'Yonne. Même VNF, on a dû re-calibrer des canaux sur l'Yonne pour pouvoir faire deux couches de conteneurs, pour pouvoir mieux gérer les conteneurs.

Donc, aujourd'hui, vous avez un trafic, le conteneur qui a évolué très fortement, y compris ici qui est apparu. Moi, ce que je sens et ce que je pressens, en plus si on parle après en multimodal, c'est que le trafic de conteneurs continuera à accroître, et que c'est nécessaire à la fois pour l'exportation de nos produits et à l'importation de nos produits. C'est devenu une habitude. Sinon, il y a un autre endroit où cela va, c'est-à-dire le Nord de l'Europe, vers les ports qui ne sont plus sur la Seine.

C'est très clair ! Et ces autres modes de transport, c'est souvent la route qui prend le plus. Donc, vous avez un « big bang » qui se constitue, une nouvelle organisation ; et en même temps une influence, bien sûr, non négligeable. Moi aussi dans la logique de Seine-Nord, j'ai des hypothèses de trafic légèrement différentes, selon le fait que la réalisation soit faite ou pas.

Mais peut-être que sur les hypothèses de trafic vous pouvez... notre technicien peut en parler trois minutes.

Jean-Baptiste MAILLARD

Benjamin Airaud va compléter.

Mais pour répondre directement à votre question : est-ce que le projet Bray-Nogent est tributaire du projet de canal Seine-Nord ? La réponse est non.

C'est-à-dire que comme Marc Papinutti l'a expliqué, il peut y avoir un effet réseau, donc un effet complémentaire sur le trafic, mais cet effet n'est pas déterminant pour l'équilibre socioéconomique du projet dans ses différents scénarios. Donc, les deux projets sont bien déconnectés mais, effectivement, il y a bien un effet réseau, il y a une synergie entre les deux projets qui peut se développer. La date d'entrée en service du canal Seine-Nord, c'est 2017 ; la date d'entrée en service du projet Bray-Nogent, s'il se fait, c'est 2019. Donc, c'est assez proche.

Benjamin AIRAUD

Bon, pour compléter.

Ce qu'on peut dire, c'est que, comme on a actuellement trois grandes filières qui sont transportées sur le secteur entre Bray et Nogent et avec le reste du bassin de la Seine, ce sont les céréales, les granulats et les conteneurs.

Donc, finalement, vous avez tout d'abord un transport important de granulats entre Bray, Nogent et Paris. Pour les céréales, c'est entre Bray, Nogent et Rouen principalement. Et puis, au niveau des conteneurs, c'est entre Bray, Nogent et le Havre. Donc, on voit que toutes ces origines/destinations, qui sont très largement majoritaires dans nos prévisions de trafic, sont indépendantes du canal Seine-Nord Europe.

Par contre, effectivement, la mise en service des deux projets, dans le futur, serait forcément un bénéfice intéressant pour le projet Bray-Nogent, mais également pour d'autres projets.

Patrick LEGRAND

Merci. Cela correspond à peu près à ce que vous escomptiez comme réponse ?
Merci. Monsieur le Maire, à vous !

Gérard ANCELIN

Merci, Monsieur le Président !
Alors, Monsieur le Président, j'ai une seule question et très concrète. Mais, peut-on faire autre chose que poser des questions et réagir à ce que l'on a entendu ?

Patrick LEGRAND

Ah, oui ! Allez !

Gérard ANCELIN

Merci. Merci, Monsieur !

Patrick LEGRAND

Mais ne m'en faites pas trop long. Sinon...

Gérard ANCELIN

Non, non. Je vous promets...

Patrick LEGRAND

Mais du moment que cela contribue à...

Gérard ANCELIN

... vous m'avez supporté 1h30, la semaine dernière, je... Bon ! Mais j'avais des messages à faire passer.

Patrick LEGRAND

Vous avez vu que je suis très poli, au fond, Je n'ai même pas marqué que ma légère...

Gérard ANCELIN

Donc, Monsieur le Président, on a parlé de perte d'exploitation en cas de scénarios 1 et 2 : 8 mois. On sait très bien que les travaux prennent toujours du retard. On parle de 8 mois, cela pourrait être 12 mois. Est-ce que cette perte d'exploitation pour les entreprises du Nogentais a été évaluée.

Voilà, ma question parce que je pense que c'est un aspect à ne pas négliger.

Et imaginez que les entreprises, pendant un an, ne puissent plus utiliser la voie d'eau. Alors, ensuite, quelques réactions quand même par rapport aux propos que j'ai entendus, mais des propos fort intéressants tous. La logistique, c'est important parce que cela participe à la compétitivité des entreprises ; et si on rend nos entreprises nogentaises plus compétitives par le transport fluvial, je pense qu'on consolide et qu'on maintient des centaines d'emplois. Des centaines d'emplois qui sont concernés, au niveau des entreprises, je pense que c'est très important.

Et puis, la dernière question était intéressante, je pense au niveau de Seine-Nord Europe et du fait que les deux projets sont liés ou ne sont pas liés. Effectivement, on peut faire l'un sans faire l'autre.

Mais pour nous, Nogentais, vu la position que nous occupons, je dis que Seine-Nord, c'est forcément un plus. Un bateau qui part de Nogent aujourd'hui, il va au Havre, il va à Rouen, et du Havre, il gagne le monde entier.

Mais demain, après Paris, il pourra tourner à droite et aller sur le port du Benelux. Alors, peut-être que Rouen et Le Havre ne voient pas cela aussi d'un aussi bon œil que nous, mais n'empêche que pour Nogent, je pense que c'est très important, parce que cela ouvre une nouvelle voie pour des chargements faits à Nogent.

Alors, le coût. Le coût, bien sûr, prenons le scénario 3 qui me paraît le plus réaliste et le plus raisonnable surtout. C'est toujours trop cher.

Mais j'ai bien entendu que c'était de l'ordre de 220 millions d'euros, je crois.

Combien coûte un kilomètre d'autoroute en montagne ?

Et puis, ce que nos industriels ont fait à Nogent avec des fonds privés, je pense à la plus grande malterie d'Europe, je pense à la papeterie Emin Leydier, je pense à ces pôles, c'étaient des investissements privés de l'ordre de 200 millions d'euros. Alors, si au niveau gouvernemental, étatique, régional, conseil général, collectivités, on n'est pas capable, en France, de trouver les 230 millions qui permettraient de mettre à grand gabarit, je me poserais quelques questions.

Alors, ensuite. Michel... à juste titre, Michel Grosjean a parlé des mesures compensatoires, hydrauliques, surtout environnementales qui n'étaient pas à la hauteur et qui avaient été saucissonnées jusqu'à maintenant. Je pense que là, des progrès constants sont faits, sans arrêt, et que, par exemple, on l'a démontré lorsqu'on a fait le port de l'Aube à Nogent-sur-Seine, les mesures compensatoires hydrauliques, et les mesures compensatoires environnementales, ont été largement à la hauteur des impacts. Et ce qu'on a fait pour le port de l'Aube, on peut le faire pour le canal à grand gabarit. Un détail, mais qui a son importance, on a parlé du barrage de Beaulieu. Le barrage de Beaulieu, de toute façon, sera reconstruit.

C'est lui qui permet la navigabilité à Nogent, puisque c'est lui qui permet le niveau d'eau dans le bief de Nogent. Par contre, ce que nous avons demandé, nous, élus locaux, c'est qu'on prenne en compte les vélos, les piétons, et qu'une passerelle piétons et vélos soit faite sur le barrage de Beaulieu. Alors, bien sûr cela aura un coût, j'en ai discuté, Monsieur le Directeur général, avec vos collègues. Techniquement, c'est faisable. Nous en discuterons, parce que nous pensons que malgré le développement économique, il ne faut pas négliger tout ce qui est promenade et randonnée.

Alors, Nogent-sur-Seine a un hinterland important pour parler ou employer un mot de comment... de gestionnaire de port et, bien sûr, les entreprises nogentaises sont concernées. Monsieur, Bray et Nogent, la grande différence entre Bray Nogent, c'est qu'à Nogent, nous avons la tri-modalité et qu'à Bray, vous avez la bi-modalité. Et qu'un des grands atouts de Nogent, c'est de pouvoir conjuguer le fer, la route et l'eau, alors qu'à Bray, il n'y a que deux modes de transport. Pour revenir à l'hinterland de Nogent, il est énorme, il est énorme. En Champagne-Ardenne, il y a deux endroits où on peut parler de tri-modalité, c'est Givet dans les Ardennes et Nogent-sur-Seine. Et je sais qu'il y a des entreprises troyennes qui attendent avec impatience ou qui attendaient avec impatience le port de l'Aube, et qui, maintenant attendent la mise à grand gabarit. On va conforter des emplois sur Nogent, mais on va conforter aussi des emplois sur l'agglomération troyenne et même en Champagne-Ardenne. Je me dépêche Monsieur le Président. Que dire encore ? La qualité de l'eau.

Alors, j'étais longtemps Président de la Fédération de Pêche de l'Aube, Président de la Société de pêche locale.

Donc, on ne peut pas me taxer de, disons, j'allais dire, d'incompétence, cela serait prétentieux, mais on ne peut pas dire que je néglige cet aspect environnemental, biodiversité, préservation des biotopes.

Et donc, il y a un élément qui est un révélateur très significatif, c'est la quantité et la diversité de la faune piscicole.

Aujourd'hui, grâce aux efforts, c'est un témoignage que je vais apporter, et je vais le dire solennellement, grâce à tout ce qui se passe au niveau de l'agence de l'eau Seine-Normandie, au niveau de VNF, continuité de la vie piscicole, et cetera, pas encore à Nogent mais je pense que cela va venir, avec l'aval de Bray dans la Marne, il y a des vairons. Cela faisait 20 ans, 25 ans qu'on ne voyait plus de vairons, on revoit des vairons. Et je pense comme cette partie-là, malgré le développement économique, parce qu'on fait plus que l'on faisait il y a 30 ans, je l'ai dit dans mon propos préliminaire, on peut, disons, parier sur la qualité de la vie faunistique et floristique de notre vallée.

Bon, voilà tout ce que je voulais dire très rapidement, parce que je pourrais en parler pendant des heures.

Je pense que... Non, je vais arrêter.

Le canal à grand gabarit entre Bray et Nogent, c'est un doux rêve qui doit se réaliser parce qu'il rendra encore plus attractif notre territoire dans l'intérêt de toutes et tous, dans l'intérêt des pêcheurs, des promeneurs, de ceux qui recherchent un emploi, en fin de compte, de notre qualité de vie.

Ne passons pas à côté de cette belle opportunité.

Patrick LEGRAND

Merci Monsieur le Maire.

Vous êtes resté au fond sous la double casquette de questionneur et d'acteur aussi du débat. Vous êtes resté dans des délais tout à fait convenables. J'ai connu pire, et vous n'avez pas risqué de me voir vous couper. Cela m'arrive de temps en temps, vous savez, mais il y avait quelques questions.

Marc PAPINUTTI

Alors, je vais répondre, mais c'est dans la liste, dans la grande liste.

Je vois deux questions principales pour moi au-delà des remarques.

Lorsqu'on construit un barrage, vous avez dit tout à l'heure le coût du barrage n'est pas sa seule reconstruction, et des grands barrages. Il est clair qu'on ne reconstruit pas un barrage sans repenser à la passerelle.

Alors, il y a déjà deux débats.

Il y a un débat technique avec nos bateliers si vous en parlez avec eux qui est qu'ils voudraient toujours que les barrages puissent être abaissés parce que VNF, quand il y a beaucoup d'inondations, nous, notre job est un peu différent des autres, on abaisse les barrages, on met à plat tout, et puis, on laisse couler l'eau. Notre travail est de ne pas la retenir.

Un autre débat par rapport à nos amis des grands lacs, on a une vision, un job un peu différent. Et donc, à chaque fois, à savoir si le barrage, il est navigable à tout moment ou si on a un concept, et les passerelles rendent un peu compliquer la navigabilité à tout moment. Après, VNF bien sûr, VNF et les autres partenaires, on trouve des solutions pour faire des passerelles. On est dans un monde où moi, je suis absolument convaincu qu'une berge future à grand gabarit, je dis bien, fut-elle à grand gabarit, c'est un lieu qu'on doit reconquérir pour d'autres usages : les circulations douces, le vélo, le cyclotourisme, enfin, nous avons... on travaille énormément sur ces sujets dans beaucoup d'endroits ; et on voit bien qu'il faut retisser le territoire avec nos berges, et que les traversées en font partie.

On a parlé d'un nombre de traversées routières, mais les traversées de type passerelle. Donc, je pense que lorsqu'on reconstruira le barrage, et qu'on concertera à un petit niveau là, ce ne sera plus la grande concertation d'aujourd'hui ou le débat public d'aujourd'hui, on aura à travailler ensemble et avoir...

Quand il y a des coûts, on va parler de qui les finances parce qu'il n'y a pas que VNF qui peut les financer et c'est bien le sujet. Deuxième sujet, moi, j'avais retenu dans une question importante. Le coût de... non, les scénarios 1 et 2 de l'arrêt du transport.
Peut-être que...

Benjamin AIRAUD

Donc, effectivement, si on envisageait la réalisation du scénario 1 ou 2, le canal de Beaulieu serait fermé pendant 8 mois.

Donc, on a estimé, en se basant sur les chiffres de trafic actuel, quel serait le surcoût pour les chargeurs et également les impacts vis-à-vis du trafic routier ?

Donc, en gros, cela représenterait un surcoût de 3 euros la tonne et à peu près 110 camions par jour de plus sur la route pour acheminer les marchandises qui sont habituellement acheminées par le fluvial depuis Nogent et à destination de l'aval de la Seine.

Marc PAPINUTTI

Je voulais compléter par deux petits points tout à l'heure, qui ont des... oui, on tombera à droite avec Seine-Nord Europe ou comme aujourd'hui, on le fait.

On vient d'inaugurer un portique un peu spécial au port de Gennevilliers.

Il y avait un portique, il y a cinq ans, il y a un deuxième portique... Il y avait un portique, il y a 10 ans, deux portiques, il y a 5 ans. Là, on a mis un troisième portique auquel VNF a participé, qui a la particularité de pouvoir charger et décharger deux barges à la fois. Il n'y a que... on pourra transborder pour un moindre coût, et puis, choisir si on va à droite ou si on va à gauche.

Ce ne sera peut-être pas le même bateau qui fera toutes les manœuvres. Dernier point où je voulais signaler, pour que chacun le voie en termes d'économie, c'est ce que vous citait Monsieur le Maire, l'hinterland, l'arrière-pays.

En fait, si on fait un avantage à un endroit à un point, tout ce qui est en arrière en profite. C'est-à-dire que ce n'est pas simplement le point qui en profite, c'est son ensemble juste à côté pour l'économie, c'est bien tout ce qui est en arrière, dans une sorte de cône. Donc, effectivement, on a toujours intérêt à ce que le cône aille le plus loin, et surtout que derrière, on puisse drainer des choses et c'est pareil dans l'autre sens, c'est-à-dire que si on fait Seine-Nord, on rapproche tout un univers de choix pour des entreprises ou des industriels de manière différente.

Et puis, après, il y a le génie ou l'économie, et puis, d'inventivité.

Moi, je dirais, quand il y a eu des conteneurs au port à Nogent, la grande force aujourd'hui, je le cite, alors, c'est peut-être... on peut avoir après un débat sociétal si est-ce que c'est normal ou pas, des conteneurs arrivent massivement vers l'Europe.

Nous sommes importateurs de tas de produits qui viennent par conteneurs. L'inventivité, cela a permis de faire, de mettre, je l'ai vu moi-même juste à côté, dans votre Commune, de mettre les conteneurs à 45 degrés, de les remplir de malte et de les réexporter. Parce que le coût du transport dans l'autre sens est tellement faible qu'ils mettent, des produits, finalement, qui coûtent très peu cher.

Par contre, il fallait être capable de les amener à un prix compétitif, et c'est le fluvial qui le fait. Pendant un temps, cela a été un petit peu difficile. On réglait mal les hauteurs, et donc, c'est là qu'on a abîmé le pont. Et c'est parce qu'on avait mis deux conteneurs de hauteur un petit peu différente parce qu'on n'avait pas fait de l'informatique, on était à l'artisanat. Aujourd'hui, il y a un beau bateau qui passe régulièrement ; je peux vous dire que celui-là, il est très bien réglé, il y a tout ce qu'il faut comme informatique pour savoir exactement à quelle hauteur on est. Ils ont quand même un petit problème ou deux dès fois sur le niveau d'eau, mais on est réellement... au niveau d'eau qu'on n'a peut-être pas assuré par des petites difficultés de réglage, mais on a changé de génération. Voilà !

Patrick LEGRAND

Merci Monsieur le Maire, vous avez quelques avancées sur ces questions-là. Vous n'avez pas répondu sur l'affaire de la biodiversité piscicole.

Marc PAPINUTTI

Sur la biodiversité piscicole, moi, j'ai... Il faut que je fasse point par point. Moi, j'ai un ordre de mission, il faut que j'équipe à une certaine période, et je suis en train de négocier avec l'Etat combien je vais en équiper de passe à poissons. Et pour ma part, chaque investissement lourd, au Coudray, par exemple, un peu plus loin, on a remis une passe à poissons. On n'a pas encore jusqu'à la mer, mais il y a des saumons qui ont passé, qui ont réussi à passer, semble-t-il, qui sont montés jusqu'à Paris, de l'autre côté de l'écluse de Suresnes. Donc, on est bien à chaque fois avec des équipements et on fera ici les mêmes logiques. Dans un chantier, dans les chantiers dont on parle là, il est évident qu'on rééquiperait, ou qu'on équiperait les choses manquantes. Mais, de toute manière, de manière indépendante, je suis légalement obligé de le faire et je le fais autant volontiers parce que, d'autant volontiers, comme vous l'avez dit, cela marche. Cela marche avec des espèces qu'on voit revenir et surtout, comme en même temps, il y a effectivement Agence de l'eau, ONEMA, qui a des ressources, vous parlez d'ailleurs de ressources, l'Agence de l'eau a des propres ressources qui sont basées sur l'utilisation de l'eau. Et cela nous permet de faire ensemble ce progrès, d'un côté le transport et de l'autre la qualité de vie.

Jean-Baptiste MAILLARD

On peut compléter en disant que le projet Bray-Nogent ne crée pas de nouvel obstacle à la migration des poissons. Et ce qu'on peut dire aussi, c'est que tous les nouveaux ouvrages qu'on reconstruit, donc notamment le barrage de Beaulieu, prévoit évidemment une passe à poissons à chaque fois.

Marc PAPINUTTI

Bon. On a même sophistiqué deux endroits. Je les ai visités à Auxonne, on a fait passer des poissons d'un côté et passer à canoë kayak de l'autre côté.

Patrick LEGRAND

Merci, mesdames, messieurs. Ah ! On commence à sentir la fin, mais j'ai une question là-bas près de la colonne. Vous-même Monsieur. Et puis ensuite, vous, Monsieur.

Julien SCHWARTZ

Merci.

Julien Schwartz de la Réserve Naturelle de la Bassée.

Je regardais la programmation des réunions suivantes, et c'était en prévision de la réunion du 27 novembre sur les enjeux environnementaux.

Je voulais juste m'assurer et savoir si on aurait plus de détail lors de cette réunion sur les études d'impacts environnementaux.

Patrick LEGRAND

Alors, vous savez que les études d'impact environnemental ou d'impacts environnementaux, au fond, ne sont pas encore totalement faisables. La question du débat public, c'est d'arriver suffisamment en amont pour qu'éventuellement, on débattenne du cahier des charges, du sommaire, et cetera.

Cependant, et de temps en temps, cela vaut le coup d'introduire au fond dans le projet de l'étude d'impact, un certain nombre de nouvelles interrogations. Sur un gazoduc, par exemple, qui n'était pas celui de Dierrey, des questions sur l'ambrosie et l'éventuel transport de racine par les chantiers roulants ont été posées, et au fond, cela a modifié complètement le plan de l'étude d'impact. Après le débat public, il y a des concertations ultérieures, il y a des modes de validation de l'étude d'impact, et c'est comme cela que cela se fera.

Ceci dit, toutes ces réunions qui sont des réunions thématiques, le maître d'ouvrage, quel qu'il soit, juste VNF ou bien le Grand Lac de Seine, affinera, enfin, fera une présentation spécifique sur ces questions-là. Voilà ! C'est comme cela... qu'on ne peut pas faire l'étude d'impact avant d'avoir grosso modo le projet. Ceci dit, le fait qu'on puisse... que vous puissiez agir sur le sommaire du cahier des charges à l'étude d'impact est aussi, à mon avis, une occasion d'améliorer et de figurer l'étude d'impact.

Voilà comment les choses peuvent se faire. Je ne pense pas utile, par exemple, de leur demander dès maintenant les études d'impact alors qu'ils ne savent pas quel peut être leur projet. Soit ils me répondent, ils nous répondent, ils vous répondent, et à ce moment-là, ils

vous bourrent le mou, au fond, on va le dire comme cela. C'est-à-dire qu'ils vous racontent des cracks ; soit ils ne sont pas en mesure de vous fournir les éléments que vous souhaitez quand il s'agit d'aller jusqu'au détail de l'étude d'impact !

Voilà. Grosso modo, c'est une question de méthode. Cela vous laisse... Allez-y !

Julien SCHWARTZ

Juste, je voulais avoir une précision en plus.

Alors, si j'ai bien compris, par rapport à ce que vous disiez au début de la soirée, la décision sur la mise en œuvre du projet et des différents scénarios se fera au courant de l'année 2012 ?

Patrick LEGRAND

Alors, dans le temps du débat public, c'est fin juin, début juillet 2012.

Ceci dit, on ne sait jamais ce qui peut se passer. Il peut y avoir un certain nombre de contraintes qui font que la question ne puisse pas être encore tranchée par le maître d'ouvrage. Je ne sais pas si c'est le cas ou pas.

Mais dans un certain nombre de cas, je pense avoir un autre gazoduc qui s'appelle Cyrénée et qui porte dans... et qui est plus ou moins envisagé en Corse. Ce gazoduc qui distribuerait du gaz aux deux centrales électriques de Corse est rattaché et donc dépendant d'un gazoduc qui devrait être plus gros et qui devrait relier l'Algérie à l'Italie. Ce gazoduc qui s'appelle Galsi n'est pas encore décidé ni par les Algériens ni par les Italiens. Donc, le gazoduc père ou le gazoduc mère ou la canalisation mère n'est pas décidé. La décision de faire l'appendice vers la Corse ne peut pas l'être.

Voilà ! Il y a comme cela des cas de force majeure.

Actuellement, vous savez, je ne sais pas, il y a un petit problème à Mayotte sur la vie chère. Nous avons suspendu le débat, cela reporte d'autant la décision, il peut y avoir plusieurs... Mais dans 80 % des cas, vous avez la décision dans les temps. Et à ce moment-là, d'abord, cela apportera évidemment sur « oui ou non, je le fais », c'est-à-dire les finalités, et deuxièmement, sur les conditions de la réalisation et les conditions de la concertation autour des cahiers des charges comme les études d'impact.

Voilà ! Cela vous clarifie les choses ?

Merci. Attendez ! J'avais un Monsieur devant moi, c'était... il me paraissait plus près.

Oui, c'est moi cela...

L'ubiquité vous tend les mains. Allez-y !

Jean-Claude MEREL

Merci. Monsieur Merel Jean-Claude, simple citoyen de Nogent.

Quand je regarde les projets 1 et 2 à 1 000 tonnes, je me dis qu'on va gratter un petit peu le fond du canal, que cela ne va sûrement pas faire plaisir à Monsieur le Maire.

Et je voudrais savoir si vous avez les avis des industriels sur le maintien de charge à 1 000 tonnes, les problèmes financiers que cela peut leur poser, les coûts supplémentaires. Et donc, je pense qu'inexorablement, on va aller vers le projet 3, voire 4 qui serait quand même plus cohérent avec le canal, enfin, Seine-Nord, puisqu'on va aller vers une redistribution du fret. Il serait dommage de rester à 1 000 tonnes sur la partie nogentaise.

Patrick LEGRAND

Merci Monsieur.

Est-ce que cela vous inspire, ce type de réflexion ?

Marc PAPINUTTI

En tant que VNF, cela me fait plaisir, je vous dis franchement.

Patrick LEGRAND

Cela fait plaisir à VNF.

Marc PAPINUTTI

Non, mais plus sérieusement, plus sérieusement.

Patrick LEGRAND

Mais vous savez que, dans un débat public, un maître d'ouvrage heureux, c'est bien mieux qu'un maître d'ouvrage malheureux. Il est plus ouvert et souvent il amène d'autres enrichissements.

Marc PAPINUTTI

Deuxième point, nous, on a... parce qu'on a nos propres équilibres, je le dis sincèrement aussi.

A notre vision, on avait effectivement proposé un scénario plutôt que nous préférions, c'est le scénario 3, et on pourra y revenir.

Mais, là, je pense que toute la période de débat qu'on va avoir, on n'est qu'à la première réunion, on aura tous ces échanges avec les industriels, avec l'économie qu'il y aura... Je l'espère sous votre gouvernance, des cahiers d'acteurs qui vont s'exprimer, des cahiers d'acteurs économiques ou tous ces sujets seront posés. Je pense qu'il y aura des compléments.

Nous, ce qu'on peut vous amener, c'est véritablement de se dire : « On ne peut plus faire les projets ». Moi, je vous dis sincèrement le plan qui a été montré, des années 80, mais il y a à faire penser, on ne peut plus faire un projet comme on le faisait avant. C'est le rôle de notre échange ici.

Patrick LEGRAND

Non, mais les actes de contrition, c'est toujours bon.

Marc PAPINUTTI

Merci.

Mais il y a des fois, on ne fait même plus des projets. Cela, c'est un autre... Mais donc, il faut bien qu'on réfléchisse à l'adaptation, et après, c'est cette adaptation qui sera... L'économie, l'économie, cela sera un équilibre entre l'économie, le coût du projet. L'économie pour le... et effectivement, le type de bateau, le maillage qui est derrière.

Ce qu'on sait que de toute manière, on a Paris derrière.

Il faut que vous traversiez Paris.

Donc, il ne faut pas imaginer qu'on puisse traverser Paris avec des énormes ensembles, il faudra les découpler et là, je crois qu'on aura les avis économiques et les échanges économiques par rapport au bateau de, enfin, aux 4 000 tonnes, aux 4 400 tonnes.

Et très sincèrement, c'est un débat que j'ai aussi sur la continuité de Seine-Nord Europe, il faut trouver les unités.

Et après, derrière, on aura un deuxième sujet qui est presque lié à cela, c'est : « Quels seront les acteurs économiques y compris le transport fluvial, qui viendront ici, qui s'installeront ici, comme ceux qu'on a déjà ? Alors, je parlais de ce bateau qui s'appelle je crois, le Largo Winch qui fait les conteneurs, je veux dire, il y a 4 ans ou il y a 5 ans, il était inenvisageable que ce bateau existe tel quel à cette taille-là. Il faudra qu'on entende et qu'on écoute cela, les acteurs et les opérateurs, et de l'autre côté, effectivement, les industriels. Voilà pour ma part. Et c'est pour cela que je suis content pour une première réunion d'en arriver à ce genre d'échange.

Patrick LEGRAND

Merci.

Donc, on est lancé sur la prospective du bateau, du conteneur et des modes fluviaux. Mais, la prospective est aussi ouverte aux citoyens de base. Penser avenir, on peut le faire ensemble, nous n'hésiterons pas. Cela vous...

Ah ! J'ai encore une question là-bas. Allez-y, s'il vous plaît, Monsieur.

Stéphane CHARBONNEAU

Stéphane Charbonneau, exploitant de carrières. Nous sommes plusieurs carriers implantés le long du canal de Beaulieu. Si la solution 3 est retenue, qu'est-ce qui viendra à nos quais privés sur le canal de Beaulieu ?

Patrick LEGRAND

Messieurs...

Marc PAPINUTTI

Dans le cas du canal, dans la solution 3, je parle sous le contrôle, cela veut dire que, éventuellement, et là, je parle en tant que VNF, s'il faut retrouver une adaptation pour un système, on sait le faire, je répète tout à l'heure.

J'ai subventionné personnellement en tant que DG de VNF, j'ai signé des subventions pour avoir des... pour prolonger alors. Je ne sais pas, je n'ai pas en tête, par rapport au dessin quelle serait la distance, la portée de ce qu'il faudrait qu'on aménage. Mais qu'on aménage ce qu'il faut pour pouvoir faire, à un coût sensiblement de même nature, le transbordement pour la continuité. Peut-être en...

Jean-Baptiste MAILLARD

Cela pose indirectement la question du devenir du canal de Beaulieu au cas où on construit un nouveau canal en reliant les casiers SEDA. Cette question n'est pas tranchée, elle est aussi proposée au débat. Il peut, soit être maintenu en exploitation, mais avec évidemment des coûts d'exploitation afférents, soit consacré à un autre usage, des usages touristiques, par exemple.

Donc, effectivement, dans le cas des scénarios 3 et 5, donc avec le nouveau canal, se pose la question du devenir du canal actuel, et du coup, des implantations industrielles sur ce canal.

Patrick LEGRAND

Cela correspond à votre question, très bien.

Je crois que j'ai encore Monsieur près de la colonne.

Et puis, ensuite, je viendrai à vous Monsieur. Monsieur, allez-y, s'il vous plaît !

Vous êtes le quatorzième.

Alain BLATTES

Les propriétaires de terrain concernés par l'agrandissement seront prévenus quand et quels délais surtout auront-ils entre ce premier contact et la perte de leur terrain ?

Marc PAPINUTTI

Alors, c'est une très bonne question inhabituelle.

Pour moi là-dessus, je n'ai pas l'état d'âme.

Le débat public, cela va être le débat d'opportunité.

Nous l'avons dit tout à l'heure, en juin, on va dire ce qu'on fait comme projet.

Après, c'était montré dans... raconté la transparence sous la chronologie, le timing.

Il faudra faire les études approfondies, APS, et cetera.

Aucun sujet ne se fait après sans les études d'impact, la déclaration d'utilité publique. Et c'est à ce moment-là, quand on envisage une enquête publique, que le sujet peut être porté. Je dois dire autre chose.

C'est que dans le cas de projet autre, je prends l'exemple de Seine-Nord Europe, nous avons immédiatement, lorsque la décision du 7 décembre 2003 a été de dire, de faire Seine-Nord Europe avant même la DUP, on a travaillé avec les SAFER pour, immédiatement, travailler sur la restructuration des quelques hectares dans un premier temps, puis après, la quasi-totalité aujourd'hui de nos terrains est achetée et organisée dans les logiques de SAFER. Mais un an avant la DUP, on avait déjà 70 % des terrains qui étaient... ou 60 % des terrains qui étaient restructurés en accord.

Quand je dis cela, cela veut dire que c'était en accord sans la nécessité de l'expropriation ou autres. Selon le scénario, je pense qu'on mettra en place le même système, c'est-à-dire conventionner avec les SAFER, conventionner avec les chambres d'agriculture parce que ce sont des terrains agricoles, sur l'espace qu'on prévoit et organiser ainsi les choses comme on l'a fait véritablement sur Seine-Nord Europe, comme des lignes à grande vitesse comme Bretagne-Pays de Loire l'ont fait très en amont de tout le système habituel. Pourquoi ? C'est beaucoup mieux de prévoir et d'anticiper que de faire, d'aller jusqu'à la procédure de droit pur. Et moi, je m'engage sans état d'âme puisqu'on l'a déjà fait une fois sur Seine-Nord, si la décision est prise de continuer, d'attaquer tout de suite les conventions.

Et je peux vous dire une chose : tant les conseillers régionaux et les conseillers généraux, on est beaucoup plus crédible si on fait cela que si on dit que pendant une période qui est jusqu'à la DUP, on ne fait rien, on ne restructure pas les terrains concédés.

Patrick LEGRAND

Merci. Cela... allez-y !

Alain BLATTES

La réponse pour la deuxième partie de la question.

Patrick LEGRAND

Réorganisez-là et redites là.

Alain BLATTES

Le délai entre le premier contact et la perte de terrain.

Patrick LEGRAND

D'accord.

Marc PAPINUTTI

Le premier contact, cela, c'est au moment où on... lorsqu'on aura décidé la suite.

La suite, cela va être, commencer à dire on fait tel scénario.

On aura une telle difficulté puisqu'on va faire les études d'impact approfondies, on va voir les problèmes de géologie, enfin, tous les problèmes techniques purs.

Je dirais un à deux ans.

Et à ce moment-là, on aura, dans un à deux ans, donc après 2012, cela fait vers 2013, 2014, on saura à peu près les délimitations précises liées aux scénarios qui ont été retenus.

Mais en amont même de cette délimitation précise, on va mettre en œuvre un accord avec, c'est-à-dire si on fait, cela veut dire que dès 2013, mi-2013, on commence à conventionner avec les SAFER et autres pour anticiper totalement cela. Cela veut dire dans deux ans, si la décision est prise, dans deux ans, à peu près, un an et demi à deux ans, on aura commencé avec Chambres d'agriculture départementales, SAFER départementales et régionales, ce remembrement ou cette organisation avant même, puisque c'est beaucoup plus intelligent de le faire comme cela, c'est-à-dire que quand il y a, par exemple, une exploitation qui est à vendre, on la rachète par ce biais-là, par conventionnement, et on trouve, on fait des échanges de terrains, on organise les choses.

Après, il y a un certain nombre de choses, dans le remembrement agricole, qui ne sont plus dépendantes du maître d'ouvrage mais qui sont dépendantes des Conseils généraux notamment, si je parle de mémoire. Et cela, je ne peux pas maîtriser tous ces éléments. Mais disons que, dans un an, ou un an et demi, deux ans, on saura précisément la zone impactée selon le scénario et dès ce moment-là, il y aura une organisation qui se mettra en parallèle avec vos Chambres d'agriculture et une organisation que nous avons déjà faite, par ailleurs sur... et je pourrais faire une fiche tout ce qu'on a fait sur Seine-Nord Europe.

Patrick LEGRAND

Voilà ! Merci. Non, c'est grâce à cela...

C'est pour cela d'ailleurs que le verbatim est extrêmement important, puisque quand un maître d'ouvrage s'engage, autant qu'on en garde la trace, conventionnement, préalable, et cetera.

Si je peux me permettre, je passerai bien à Monsieur... Vous, Monsieur. Oui, à vous.

Thierry NEESER

Oui. Thierry Neeser, Conseiller municipal de Nogent.

Lors de la présentation du projet, vous avez indiqué la capacité actuelle du canal pour des péniches de 650 tonnes, avec des dérogations pour monter à 900 tonnes.

Ma question est celle-ci : compte tenu de l'état actuel du canal et de la difficulté pour monter à Nogent, est-ce que le maintien en l'état actuel a un sens à moyen terme ?

Ou est-ce que si rien n'est fait, le canal n'est-il pas condamné à moyen terme ?

Patrick LEGRAND

Merci. Voilà une question nette.

Jean-Baptiste MAILLARD

C'est malheureusement la deuxième branche de l'alternative.

Effectivement, le système dérogatoire n'est pas pérenne. C'est-à-dire, cela ne peut pas durer indéfiniment et, notamment, cela ne peut pas supporter une hausse du trafic. Donc, les berges du canal, notamment, s'abîment et vous savez qu'il y a eu un incident sur une porte d'une écluse du canal. Le canal actuel est vétuste.

Donc, tous les scénarios prévoient, de toute façon, soit une réhabilitation du canal de Beaulieu existant, soit la construction d'un nouveau canal parallèle.

Et donc, dans l'hypothèse où on ne ferait aucun des scénarios, effectivement, il y aura une difficulté de pérennité du canal de Beaulieu.

Patrick LEGRAND

C'est clair, pour vous ? C'est la réponse que vous attendiez ? Peut-être qu'on peut la mettre en cause, tout de même, mais n'hésitez pas. Une question à l'étage. Monsieur, allez-y, s'il vous plaît ! D'autant plus que vous n'existez pas sur ma carte. Alors, c'est très... S'il vous plaît !

Jean-François CART

Jean-François CART, je suis habitant de Nogent-sur-Seine.

Et concernant ce canal existant, il y a quelques années, il y avait eu une réunion d'information préalable à la remise en état de ce canal.

Donc, ce canal a été remis en état, il y a, je ne sais plus, une quinzaine d'années, peut-être ou peut-être un peu moins.

Comment se fait-il qu'il soit déjà délabré ?

Marc PAPINUTTI

Si je peux me permettre, avant que les techniciens ne répondent, quand on parle de délabrer, ce n'est pas délabré.

C'est-à-dire que nos normes d'entretien, un certain nombre... un niveau d'entretien n'amène pas la stabilité notamment de la profondeur parce que les berges ne sont pas totalement...

Et là, cela, cela a un coût. Cela a un coût.

Partout, je le vois, c'est estimé à chaque fois de l'ordre de... par côté.

Remettre en l'état, c'est de l'ordre d'un million à deux millions d'euros par kilomètre.

C'est cela ?

De mémoire, quand on met des pleines planches, des systèmes adaptés. Il y a des problèmes d'étanchéité aussi, si j'ai bien compris, sur certains morceaux. Donc, on est à un niveau où...

On maintient... Vous savez cela, c'est une sorte de courbe qui se dégrade et qui dit : « On maintient, on maintient ».

Il faudra mettre de plus en plus d'argent de maintenance, d'entretien comme en ferroviaire, ou en route, ou autres. C'est comme une voiture, si tout le moteur, tout se dégrade un petit peu. Et puis, à un moment, il faut faire un choix et c'est un choix, soit de remise en état, mais qui est important, qui sont des coûts ; soit ce qu'on a estimé, nous, c'est de dire plutôt : mais on ne voit pas qu'il est capable de tenir le niveau qui est demandé.

C'est cela, dans les options qu'on a.

Et nous, peut-être qu'on a eu cette option, c'est cette réflexion sur faire quelque chose de mieux, mais peut-être quelques compléments quand même.

Jean-Baptiste MAILLARD

Oui. Ce que je peux préciser, c'est que l'état du canal est lié à ces bateaux dérogatoires.

Ce que je veux dire par-là, c'est qu'on ne pourrait pas généraliser les dérogations accordées pour quelques bateaux actuellement, à quels..., je ne sais pas, trois ou quatre bateaux ? On ne pourrait pas généraliser cette autorisation de naviguer à 900 tonnes à l'ensemble de la flotte si la demande s'accroissait.

Donc, le canal est bien pérenne tant qu'il circule des bateaux adaptés à son gabarit. Ce qui pose problème, ce sont les bateaux plus gros qui ne peuvent donc être autorisés que de façon dérogatoire et temporaire. Ce sont, chaque fois, des autorisations données pour un bateau donné de façon temporaire et avec des conditions notamment de vitesse. La vitesse

est réduite à 2 kilomètres/heure dans le canal pour ces bateaux avec autorisation spéciale de transport.

Patrick LEGRAND

Cela vous donne quelques informations supplémentaires, Monsieur ?

Jean-François CART

Puisque les travaux qui avaient été réalisés à l'époque, avaient été réalisés pour mettre le canal au gabarit 1 000 tonnes. Donc, on n'est encore qu'à 650, et vous me dites que le régime à 900 tonnes est dérogoire.

Comment se fait-il que ce canal qui a été mis à 1 000 tonnes, il y a quelques années, n'y soit plus ? Est-ce que cela coûte, effectivement, 1 ou 2 millions d'euros par an et par kilomètre ? Et comment cela va se passer avec le nouveau canal ? Est-ce que c'est un nouveau canal avec une nouvelle technique qui n'a pas besoin d'entretien ou est-ce qu'effectivement, il va falloir prévoir un entretien très coûteux et à refaire tous les ans ?

Patrick LEGRAND

Merci.

Marc PAPINUTTI

Très franchement, on a un système... Soit, on fait les travaux... Enfin, c'est tout notre système du transport fluvial qui est comme cela, dans nos canaux. Et dans le ferroviaire, on doit avoir à peu près les mêmes problèmes, si ma mémoire est bonne. Mais qu'est-ce qu'on a comme phénomène ? On a un phénomène, c'est on maintient à un niveau qui paraît acceptable, moyennant quelques entorses à des règles. Un bateau plus gros, c'est simple, cela abîme plus.

Donc, on est reparti, c'est-à-dire qu'on a une accélération de dégradation. Donc après, on a plus d'entretiens. Mais ce n'est plus de l'entretien qu'il faut faire, c'est ce qu'on appelle de la régénération, c'est un grand mot qu'on utilise de plus en plus, pour remettre un sacrement à niveau.

Peut-être que...

Jean-François CART

Excusez-moi ! Excusez-moi de vous interrompre, la question était : ce canal a été fait pour des bateaux à 1 000 tonnes. On ne parle pas de dérogations-là ?

Marc PAPINUTTI

Non, mais il a peut-être été fait à 1 000 tonnes, pas en totalité, me semble-t-il. Je crois qu'il y a eu une écluse qui a été faite à 1 000 tonnes, et qu'il y a eu un arrêt des 1 000 tonnes systématiques.

Jean-Baptiste MAILLARD

En pratique, le canal n'a jamais été mis au gabarit de 1 000 tonnes. C'est ce qui était prévu mais les investissements correspondants n'ont pas été réalisés. Et donc...

Marc PAPINUTTI

On a fait une écluse au centre.

Patrick LEGRAND

Il y a une autopsie d'un cas, là ! Mille tonnes, 650... Merci.
Vous avez encore une intervention, Monsieur ?

Jean-Baptiste MAILLARD

Est-ce que c'est possible de passer la parole au subdivisionnaire des plans ?

Patrick LEGRAND

S'il vous plaît.

Jean-Baptiste MAILLARD

Il connaît bien le canal.

Patrick LEGRAND

Il vous faut un micro.
Vous l'attrapez comme une glace.

Pascal FAVIER

Je suis Pascal Favier.

Je suis VNF, donc l'exploitant local.

A VNF, oui, je peux apporter quelques bribes de réponses. Il n'y a pas eu une mise à gabarit de 1 000 tonnes sur le canal de Beaulieu, il y a quelques années. Il y a eu des travaux, je dirais, relativement quand même légers de réfection des berges, et puis, on est passé alors, me semble-t-il, de 1,80 mètres à 2 mètres, mais ce qui ne permet pas de faire passer les bateaux de 1 000 tonnes. Donc, on est resté bien autour de 600 tonnes et pas à 1 000 tonnes sur le canal de Beaulieu. Voilà ! Ce sont les travaux qui ont eu lieu, il y a 7 ou 8 ans, je crois. Voilà !

Patrick LEGRAND

Bien ! Je crois qu'on a à peu près fait le tour.

Avec quelques dérogations, on fait des 1 000 tonnes virtuelles.

Attendez ! Voilà, j'arrive au fond. Madame, là-bas, s'il vous plaît ? Allez-y, s'il vous plaît !

Anne-Marie GROSJEAN

Alors, Madame Grosjean de l'Association du Nogentais. Ce n'est pas une question, c'est un ensemble de réflexion que l'on a émis au sein de l'association. Alors, je ne sais pas si je peux les...

Patrick LEGRAND

Vous nous la faites synthétique.

Anne-Marie GROSJEAN

D'accord ! Bon ! Alors, nous sommes une association créée en 1992, basée à Nogent, et nos objectifs sont la connaissance, la protection et la valorisation du patrimoine naturelle du Nogentais.

Et nous tenons, à ce titre, à vous faire part de nos inquiétudes vis-à-vis de ce projet sur les enjeux qui nous paraissent essentiels.

Essentiellement, trois enjeux : la biodiversité, l'enjeu « crue » et l'enjeu « eau ».

Au sujet de l'enjeu de la biodiversité, l'intérêt patrimonial de la Bassée n'est plus à démontrer. Son fonctionnement écologique dépend de l'alternance des crues, au même titre que l'alternance des saisons. Toute diminution de ces crues ou baisses significatives du niveau de la nappe a un impact majeur sur la biodiversité végétale et animale de La Bassée. Les études menées ne relèvent que de l'opportunité et ne constituent en rien de réelles études d'impact, mais vous l'avez précisé.

Alors, on se demande comment, à l'heure actuelle, on peut mesurer les effets d'un tel projet. Les études hydrauliques réalisées ainsi que les prémices d'inventaire faune flore se concentrent sur le linéaire du projet. Les entités écologiques doivent être considérées dans leur globalité, il y a une totale négation d'impact au-delà du projet. Nous pouvons dire que le canal à grand gabarit risque de modifier les cortèges végétaux, détruire des habitats et des espèces patrimoniales, voire le paysage. La Bassée en tant que zone humide va-t-elle disparaître ?

C'est une question que l'on se pose. La Bassée constitue une zone de débordement en période de crue. Elle va ainsi empêcher les inondations plus en aval. Avec la mise à grand gabarit, cette fonction importante de La Bassée sera modifiée suite à un abaissement du niveau de la nappe alluviale et de la ligne d'eau de la Seine. Suite à une rupture des connexions entre lit majeur et lit mineur et à une modification des vitesses d'écoulement de la Seine, sous-entendu une accélération du débit, le canal à grand gabarit, on peut dire que c'est un nouveau cours d'eau qui sera forcément alimenté au détriment de la Seine actuelle. Il se comportera comme un drain qui va assécher la vallée, comme cela s'est produit lors des aménagements précédents. En période de crue, le canal en ligne droite va accélérer le passage de la crue. On observera une baisse importante des crues sur Nogent ainsi qu'en amont de Nogent mais une accumulation d'eau avec un risque d'inondation aggravée en aval.

Toutes ces incidences renforcent donc la vulnérabilité des territoires franciliens face aux crues. Je termine. La Bassée possède des fonctions épuratrices et de stockage des crues, ce taux sera restitué progressivement par la suite. Nous voulons attirer votre attention sur le fait que les modifications hydrauliques vont entraîner une annulation de l'effet tampon des zones humides de La Bassée et une altération des fonctions épuratrices. L'atteinte à ces deux fonctions va entraîner une dégradation de la qualité et de la quantité de la ressource en eau. Tous ces impacts liés à l'enjeu eau entraîneront de fait un surcroît de traitement des eaux pour leur potabilité. Quel serait le coût de l'épuration de l'eau, s'il n'y avait pas les zones humides ?

Patrick LEGRAND

Merci.

Là, vous relancez le débat pour un bon bout de temps, mais deux remarques.

D'une part, il va y avoir des réunions un peu spécialisées sur ces questions d'environnement, et j'espère que vous pourrez y participer et y contribuer. Et deuxièmement, et je crois que, quand on avait rencontré vos équipes, on vous l'avait dit, vous venez exactement de nous faire ce que nous appelons le cahier d'acteurs.

C'est-à-dire qu'au fond, le positionnement d'un acteur à un moment donné de telle façon qu'il soit diffusé et connu et mis en débat au fond.

Donc, je vous conseillerai vraiment de faire ce qu'on appelle un cahier d'acteurs. Vous savez que le cahier d'acteurs est une technique un peu particulière, c'est-à-dire qu'au fond, nous prenons, enfin, plus exactement, la Commission particulière fait prendre en charge le maquetage, l'impression et la diffusion par le maître d'ouvrage.

C'est une nouveauté aussi cela, vous savez, c'est nous qui décidons et ce sont eux qui paient, c'est plutôt une bonne chose, mais on le fait, on le fait. Non, mais cela nous permet, par exemple, de faire faire les choses pour et par les gens qui n'ont pas toujours les moyens. Voilà ! Et vous voyez, Monsieur le Directeur y souscrit. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas les moyens qu'on doit être réduit à l'impuissance ou... et de ne pas avoir le droit à la parole. Donc, au fond, s'il vous plaît, faites un cahier d'acteurs et préparons-nous à ce que ces questions-là soient débattues notamment à Gouaix, dès la fin du mois, le 29.

Mais je pense que vous avez pour le moment Monsieur des... au moins une première esquisse de réponses à ces questions-ci, et puis ensuite, nous passerons à monsieur là-bas entre les deux colonnes du fond. Allez-y !

Jean-Baptiste MAILLARD

Effectivement, les enjeux eau sont parmi les enjeux essentiels de ce projet. Et comme on l'a expliqué dans la présentation initiale, le parti qu'on a pris, c'est de prendre en considération ces enjeux dès la définition des scénarios.

Et ensuite, on a procédé de façon itérative, en essayant de minimiser, d'abord de mesurer, d'éviter d'abord les impacts, ensuite de les minimiser et, le cas échéant, de commencer à réfléchir, à les compenser lorsqu'ils ne peuvent pas être supprimés. On a notamment modélisé le fonctionnement hydraulique de la plaine de La Bassée. Alors, c'est une modélisation donc c'est imparfait.

On est au stade très préliminaire, on n'est pas au stade de l'avant-projet. On est au stade des études d'opportunité, mais on a déjà cette modélisation et on a bien vérifié qu'on ne modifiait pas le régime dans les différentes hypothèses de crues, d'étiages ou de moyennes eaux. C'était, évidemment, c'était cela l'enjeu. Il y a l'enjeu crue comme vous l'avez rappelé, il ne faut pas aggraver les crues, et là-dessus, on avait une contrainte forte. C'est que notre projet est juste en amont du projet des Grands lacs de Seine qui vise précisément à réduire l'impact des crues vers l'aval. Et donc, on avait une contrainte absolue qui était, qu'on ait la neutralité hydraulique à l'entrée du projet des Grands lacs de Seine.

Donc, cela c'était une contrainte qui s'est imposée à tous les scénarios. Et ce qu'on peut dire encore une fois à partir d'un modèle qui reste perfectible et qu'il faudra développer, on a vérifié que, dans les différents régimes des eaux, donc crues, moyennes eaux et étiages, on ne modifie pas significativement les hauteurs d'eau dans les différents points de mesure qu'on a définis sur le territoire.

Donc, ces enjeux hydrauliques ont bien été pris en considération dès l'origine, et donc, cela c'est une différence importante avec l'approche qui était celle la fin des années 70-80 où, effectivement, on a renoncé à l'aménagement qui était envisagé à l'époque, parce qu'on a considéré que les impacts environnementaux étaient trop faibles. Mais précisément, on a inversé la démarche, on a incorporé la recherche des impacts environnementaux dès la définition des scénarios et on a optimisé chacun des scénarios, chacun des tracés de chaque scénario pour essayer de minimiser ces impacts.

Donc, on a un modèle qui reste perfectible et qui sera, si le projet se poursuit, qui sera perfectionné. Ce qu'on peut dire actuellement, c'est que, dans l'état du modèle, on a un impact qui est compensable, c'est-à-dire qu'on n'a pas d'endroit où on a des modifications

de régime des eaux qui seraient trop importantes, les écarts se situent en quelques centimètres. Donc, dans la plupart des cas, on est dans les limites d'incertitude du modèle et on a identifié quelques points où là, il y a quelques écarts, effectivement, pour lesquels il faudra trouver une compensation. Mais donc, voilà un peu le résumé, l'approche qui a été développée dans l'étude du projet dans sa version actuelle. Peut-être des compléments après si...

Patrick LEGRAND

Bien ! Cela fait un peu avancer vos interrogations.

Attendez, Madame, j'ai quelqu'un là-bas et après je vous la passe. Mais ce qui me fait dire de temps en temps à mes collègues scientifiques, je sais qu'il y en a dans la salle, c'est marrant le débat public, cela permet de temps en temps de définir des vérités tout à fait rationnelles, mais non pas scientifiquement, comme on a l'habitude, les équations, les machins et les trucs comme cela. Mais socialement, vous savez tout de même, parce qu'au fond, tout le monde le construit ensemble et tout le monde y adhère, cela devient quelque chose de vérité. C'est comme cela que les modèles faillissent de temps en temps, parce qu'on est tout seul dans son coin à le faire fonctionner.

Monsieur là-bas entre les deux colonnes.

Fabien BRANGER

Bonsoir ! Fabien Branger, habitant de la Commune de Jossigny près de Bray-sur-Seine.

J'ai deux questions en fait, notamment sur l'étude d'impact. Je ne comprends pas pourquoi les études d'impact sont effectuées après la décision de continuer ou non le projet, alors qu'en fait, ces études d'impact pourraient conditionner, oui ou non, enfin justement la continuité du projet. Cela, c'est ma première question.

Et ensuite, on voit dans le dossier du maître d'ouvrage que vous avez évalué justement les impacts environnementaux. Est-ce qu'il est possible de savoir sur quelles études vous vous êtes basés, dans le détail, notamment avant la réunion du 26 novembre qui portera sur les enjeux environnementaux ?

Merci.

Patrick LEGRAND

Monsieur le Directeur, je vous laisse le soin de répondre. Moi, j'aurai un avis, mais je dois être dehors à mon avis.

Marc PAPINUTTI

Alors, donnez-le tout de suite et je réponds après.

Patrick LEGRAND

Je le garde.

Marc PAPINUTTI

Formellement, l'étude d'impact, c'est toute une... il y a un aspect formel à ce qui est l'étude d'impact. Sur quelle...

Donc, les procédures et cetera. Je ne peux pas dire que... Je ne peux pas accepter de dire qu'au moment du débat public, j'ai pu faire l'étude d'impact, on ne peut pas la faire à cette étape-là, aujourd'hui, puisque justement, on a plusieurs scénarios.

Ou alors, je prends deux ans, mais on a vu, pour faire les études d'impact, et je pense, sous votre contrôle, la présidence. Je pense que c'est un an, un an et demi, un minima, pour refaire l'étude d'impact au niveau réglementaire de l'étude d'impact.

Après, je pense qu'à la réunion spécifique sur l'environnement et même dès aujourd'hui, il y a un certain nombre de documents qui sont accessibles sur l'Internet de la Commission particulière et qui donnent toute la liste des études qui sont déjà réalisées. Alors, ne mélangeons pas les noms.

Il y a effectivement des études qui ont été faites pour voir les impacts environnementaux du projet, mais il ne peut pas y avoir fait la définition même procédurale, telle qu'elle existe, de l'étude d'impact à ce jour.

Mais, tout est... enfin sous votre contrôle. Tout ce qui est accessible, il y a aujourd'hui, peut-être faut-il l'organiser ou on diffusera lors de la réunion au moins, la liste précise.

Patrick LEGRAND

Et tout ce qui n'y serait pas, il sera mis, puisqu'au fond, l'une des opérations aussi lors des débats publics, c'est la mise à disposition de toute une série d'études quand bien même elles ne seraient pas toujours connues. Cela répond un peu à votre question ?

Madame, c'est à vous, Madame. S'il vous plaît, oui.

Marcelle GUILLERMIC

Je voulais savoir si tous ces travaux entraînaient des répercussions sur les nappes phréatiques.

Patrick LEGRAND

Merci.

Marcelle GUILLERMIC

Et puis, alors...

Patrick LEGRAND

Monsieur, pardon ! Ah ! Vous en avez une seconde ?

Marcelle GUILLERMIC

Oui, ce n'est pas une question. C'est le type du journal où on a...

Patrick LEGRAND

Attendez, je...

Marcelle GUILLERMIC

Le type de l'article : « il faut redonner la parole aux indigents ».

Patrick LEGRAND

Ah oui ! Ecoutez, moi, j'ai... Puisque c'est moi qui l'ai dit, j'ai une petite...

D'abord, les journalistes prennent ce qu'on dit, tentant une sorte de... Mais ma foi, je ne vais pas gérer le flou.

Alors, j'ai une petite tare que je vais vous avouer. Je pense que les inégalités sociales sont aussi des inégalités écologiques et aussi des inégalités économiques et que, bien souvent, on a un ensemble complet. C'est aussi cela que je voulais dire à travers.

Et deuxième point, au fond le débat public est une entreprise de réhabilitation de la parole citoyenne. Vous savez, ce n'est pas si simple que cela. Je vous remercie d'avoir pris la parole mais nous, de temps en temps, on est obligé d'aller voir les gens pour leur redonner l'envie, parfois même le courage, de parler parce que pendant une trentaine d'années, comme on n'était pas toujours très astucieux pour faire des canaux, Monsieur le Maire, on n'a aussi pas toujours été très astucieux pour libérer la parole du citoyen. Voilà grosso modo, ce que cela veut dire.

Alors, je sais qu'il y a eu un commentaire, du style, bon, l'évolution du vocabulaire, cela marche, mais en tout cas, souvenez-vous qu'entre inégalité démocratique, inégalité écologique, inégalité économique et inégalité sociale, il y a un sacré lien, il ne faut pas l'oublier

On a mis dans une vie antérieure, je me suis pas mal bagarré avec certains syndicats bien connus qui ne voyaient que l'inégalité sociale ou l'inégalité économique, mais tout de même,

il suffit de voir dans un bon nombre de cas, mais on voit que tout cela, c'est très lié. Mais là-dedans, il y a l'inégalité démocratique qui fait que certains ont droit à la parole et d'autres beaucoup moins. Voilà ! Cela vous va ? Oui, oui, non, mais on... Mais là, cela m'a touché directement, mais là... Après, vous pouvez me dire que non, les inégalités écologiques, cela n'existe pas. Monsieur le Directeur, oui, Monsieur. Alors !

Marc PAPINUTTI

Non, je vais laisser le technicien du projet.

Benjamin AIRAUD

Votre question concerne l'impact sur les nappes, l'impact du projet sur les nappes.

Donc, sur le secteur où se situe le projet, on a deux nappes en présence. On a la nappe alluviale, donc la nappe d'accompagnement de la Seine, et la nappe de la craie qui est plus en profondeur.

Donc, on a un impact potentiel du projet sur la nappe à deux niveaux. Tout d'abord, un impact sur les nappes, si on envisageait une fois le projet réalisé, un abaissement de la ligne d'eau dans la Seine. La ligne d'eau étant abaissée, l'approvisionnement en eau de la nappe serait moindre.

Deuxième possible impact du projet, c'est si on créait une barrière à l'écoulement de la nappe, notamment avec un nouveau canal qui serait étanche. Donc, par rapport au cadre du projet, actuellement, on a déjà étudié cette problématique, on a réalisé en complément du modèle hydraulique, un modèle simplifié au niveau hydrogéologique qui nous permet de démontrer que pour les périodes les plus importantes de l'année, c'est-à-dire basses et moyennes eaux, l'impact potentiel du projet sur les nappes, et notamment la nappe alluviale, serait de l'ordre de 2 à 5 centimètres, à proximité de la rivière entre la Grande Bosse et Jaulnes. Il faut noter que le projet n'a pas seulement des impacts négatifs sur la nappe, tel qu'il serait envisagé, puisqu'on projette de remonter la ligne d'eau sur le bief entre Jaulnes et Le Vesoul, et entre Vesoul et Villiers.

Donc, c'est vrai que cette montée de l'eau au niveau du lit mineur de la Seine, donc au niveau de la rivière, permettrait un meilleur approvisionnement de la nappe. Donc, la deuxième partie de la réponse concerne la possible barrière que serait le nouveau canal à grand gabarit pour l'écoulement de la nappe.

Donc, on a deux situations, le canal ayant une écluse à peu près à son deuxième tiers. Donc, on se situe sur un premier secteur où le niveau de la nappe serait en dessous du fond du canal. Donc, dans ce cas, en ayant un canal étanche, on évite que le... il y ait de la transmission d'eau vers la nappe, et notamment si, dorénavant, une pollution pouvait intervenir, qu'il y a une pollution de la nappe. Et pour la partie située sur l'autre partie du canal où la nappe est au-dessus du fond du canal, le fait d'avoir envisagé un canal étanche, cela permet du coup de ne pas venir drainer la nappe, mais bien de créer une indépendance de l'alimentation en eau du canal vis-à-vis de la nappe.

Alors, effectivement, on serait obligé par contre de créer un rabattement de nappe, donc, c'est-à-dire de faire redescendre la nappe dans le sol pour éviter que celle-ci vienne créer des surpressions sur le fond du canal et créer un problème de pérennité du canal.

Patrick LEGRAND

Merci. Je pense qu'on y reviendra aussi parce que ce sont des mécanismes un peu compliqués et d'autant plus compliqués qu'on les met en... On les cale sur une réalité existante déjà, très travaillée.

Y a-t-il encore une question ?

Enfin, on commence à s'épuiser.

Je sens même que d'aucun voudrait bien s'en aller.

Mais on a tout de même fait un sacré effort. Cela fait pratiquement trois heures et un quart que nous travaillons ensemble.

Cela fait 19 ou 20 questions qui ont couvert, n'est-ce pas Monsieur le Directeur, un large éventail d'interrogations. Il y a déjà même eu quelques engagements de VNF. Ce qui ne veut d'ailleurs pas préjuger en rien de la décision finale sur l'opportunité, voire même sur la réalisation.

Mais là, je pense que, en tout cas pour ce qui me concerne, moi, je suis assez content de notre premier travail ensemble. Je ne vais pas vous reprendre au fond la liste des choses, mais on a même, au fond même, ouvert un petit problème, un petit champ d'interrogation sur la prospective du transport fluvial. J'avoue que je ne vais pas vraiment situer cela, mais je sais que les questions de prospective sont extrêmement importantes.

Et donc, peut-être que s'il n'y a pas de remord radical qu'on peut attendre, qui peut attendre jusqu'à la prochaine réunion, qui serait le jeudi prochain, on est à Bray, de l'autre côté pour la réunion sur le lancement sur le projet des Grands lacs de Seine. Et puis ensuite, nous nous retrouverons à Sourdon, sur les questions agricoles, et à Gouaix sur les questions aux enjeux environnementaux. Je vous proposerai bien de lever la séance.

N'oubliez pas que ce n'est qu'un début.

Continuons le débat.

Et puis, on a normalement quelque part derrière de quoi amorcer l'interface entre les deux réunions par un jus de fruit.

Si vous voulez, cela, c'est comme cela.

Merci, et puis, n'oubliez pas de vérifier sur le verbatim si on a bien retenu ce que vous avez dit, si on a bien mis votre nom au bon endroit.

Et merci pour ce bon début.