

# Réunion publique « Transport fluvial » Paris, le 8 décembre 2011 Verbatim

## Pour la CPDP :

- ✓ Patrick LEGRAND - Président de la CPDP

## Pour VNF :

- ✓ Jean Baptiste MAILLARD - Directeur interrégional du bassin de la Seine
- ✓ Hugues LACOURT - Chef du Service Technique de la Voie d'Eau
- ✓ Benjamin AIRAUD - Chef de Projet VNF

Date : le 8 Décembre 2011

Lieu : Péniche « La Baleine Blanche » - Port de la Gare – 75013 PARIS

Durée : 2 heures et 30 minutes

Participants : 80 personnes

## Patrick LEGRAND

Bonsoir ! Pour ceux qui ne me connaîtraient pas encore, je m'appelle Patrick Legrand, je suis à la fois Vice-président de la Commission nationale du débat public, et puis, en charge des deux débats publics qui touchent le secteur de La Bassée, c'est-à-dire, au fond, entre Nogent-sur-Seine et Montereau sur l'amont du fleuve qui nous supporte ce soir. La Bassée est une zone humide et naturelle, qui est à la fois réserve d'eau, frontière entre la Champagne et la Seine-et-Marne, donc entre l'Île-de-France et la Champagne, zone d'extraction de granulats, zone de protection de la nature et, par ailleurs, zone agricole. Si je suis Président de deux débats publics, c'est parce que ce territoire, qui est à la fois un territoire à enjeux économiques, écologiques, sociaux et politiques, et pourrait être impacté par deux équipements, deux projets d'équipements, et celui qui nous occupe ce soir c'est l'éventuel élargissement de la Seine entre Nogent et Bray-sur-Seine, donc, l'amont de cette zone. Ce soir, nous avons décidé de faire une réunion à Paris, c'est toujours risqué de faire des réunions de débat public sur des sujets qui sont décalés, délocalisés par rapport à... parce qu'il n'y a pas toujours du monde, mais enfin, souvent la qualité remplace le nombre, et ce soir, non seulement, il y aura la qualité, mais en plus, il y aura le nombre. Mais, on essaiera de ne pas trop faire de langue de bois, mais c'est tout à fait sincère ce que je dis. Donc, nous avons ce soir mis en discussion, après mardi dernier, nous avons mis en

discussion l'autre projet, celui qui concerne les Grands Lacs de Seine, l'établissement public de bassin de territoire, l'établissement public de territoire des Grands Lacs de Seine. Nous avons l'autre projet à mettre en débat public, et nous, celui qui concerne la mise de la Seine au grand gabarit avec comme, pour maître d'ouvrage, Voies Navigables de France, qui nous fait l'honneur d'avoir quitté sa zone de Speed Dating River, c'est-à-dire Speed Dating un peu plus haut, pour venir discuter avec nous. Vous savez que les débats publics sont ordonnés par une Commission, qui s'appelle la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, donc indépendante de l'Etat, évidemment, comme d'ailleurs du maître d'ouvrage, et que ces débats publics sont ordonnés quand les équipements sont relativement importants, et en l'occurrence, celui-ci qui fait 27 kilomètres de long, l'est suffisamment pour être soumis à un débat public. Vous savez que le débat public c'est le débat avec le public, et en public, sachant que le fait qu'il soit en public, c'est relativement fondamental, c'est qu'au fond, la question de... C'est, on est très loin des discussions bipartites et qui peuvent se faire éventuellement en catimini ou sous les ors de la République. On est tous, vous et moi, sous le regard de l'autre qui va dire ce qu'il pense ensuite de ce que nous avons dit, éventuellement l'acter socialement. Autrement dit, le débat public est une opération qui permet de resocialiser tout ce qui se dit. Donc, l'objectif, c'est le public, ce n'est pas de faire la pub ni du projet, ni du maître d'ouvrage, c'est de permettre au public de contribuer à l'information et à la réflexion autour d'une décision de nature publique sur un équipement qui peut avoir des impacts. Le deuxième point c'est qu'au fond, c'est bien évidemment des caractéristiques physiques ou financières qui lancent, enfin, qui ordonnent et qui nous permettent d'ordonner le débat public, mais ce sont aussi trois types d'enjeux : des enjeux environnementaux, des enjeux sociaux et des enjeux économiques. Cela reprend au fond le triptyque ou le tabouret de ce qu'on appelle le développement durable, depuis la conférence de Rio de Janeiro. Le débat public a une caractéristique fondamentale par rapport à l'enquête publique, puisqu'au fond, l'enquête publique, depuis la révolution, on la connaît, on se souvient peut-être un peu qu'elle a été modifiée par Bouchardeau en 82 pour intégrer les enjeux environnementaux, mais l'enquête publique arrive en général très en aval des processus de décision, l'essentiel est toujours déjà décidé. On décidait et le fond de la question reste souvent un peu frustrant, puisqu'au fond, on n'a pas pu se prononcer sur l'opportunité. Le débat public intervient largement en amont et il intervient avant que la décision soit prise. Alors, peut-être que vous avez entendu à l'occasion, j'ai même beau entendu un préfet, je ne vous dirai pas lequel, mais qui m'a dit que la décision était déjà prise, mais nous sommes bien d'accord, la décision n'est pas encore prise. Vous avez entendu le même que moi, je sens ça, ah oui ! Mais l'Etat est dans un tel Etat de déliquescence que, de temps en temps, la loi n'est même plus son registre privilégié. Donc, la décision n'est pas encore prise, ce qui veut dire qu'au fond, « l'opportunité, à quoi cela va servir » est une question qu'il faut poser. A côté, d'autres questions qui peuvent être sur le comment, le pourquoi intermédiaire et le quand, évidemment, et le combien, les questions de pognon sont toujours, elles aussi... Cela c'est le premier point. Le deuxième point sur cette affaire-là, c'est que, contrairement... Nous ne sommes pas nous, la Commission particulière, émanation de la Commission nationale, nous ne sommes pas nous des commissaires enquêteurs, nous n'avons pas à dire le bien ou le mal, nous n'avons qu'un seul objet et il n'est pas si simple que cela. Nous avons un seul

objectif, c'est de rendre compte de tous les arguments qui se sont échangés, et cela ce n'est pas d'une simplicité absolue, de rendre compte le moins traîtreusement possible, sans donner notre avis sur « tiens, voilà un bon argument ; voilà une bonne chaîne d'arguments ; voilà les arguments qui sont moins bons, plus secondaires », un truc comme cela, non, nous rendons compte de tous les arguments à la fin. Et donc, ce qui veut dire qu'au fond, toutes les questions sont autorisées et toutes les questions seront reprises dans ce qu'on appelle le verbatim, c'est-à-dire la transcription intégrale de tout ce qui a été dit verbalement, et vous retrouverez dans 4 ou 5 jours sur le site Internet. Mais nous n'avons pas d'avis à donner, nous n'avons éventuellement un avis à donner que sur la nature du débat public et le fonctionnement du débat public. Nous sommes plutôt des notaires ou des ingénieurs sociaux plutôt que des ingénieurs techniques. Mais le fait au fond que nous reprenions les avis de certains, de tous pardon, mais sans les modifier, garantit à tous qu'ils peuvent être entendus, et en tout cas, qu'ils ne seront pas oubliés, cela c'est relativement fondamental. Le débat public a une dernière caractéristique assez nouvelle, c'est qu'il se conclut bien évidemment par un compte-rendu de notre part, mais le législateur de temps en temps, il joue bien le jeu puisqu'il a... il s'est dit que la Commission particulière serait parfois un peu tiraillée, donc c'est un compte-rendu du Président de la Commission particulière du débat public. Ce n'est pas la Commission qui fait le compte-rendu, parce qu'il y a, c'est vrai, le processus qui dure quatre mois, est parfois un peu difficile à supporter, ne pas donner son avis pendant quatre mois, c'est une forme de rétention neuronale qui peut conduire à l'occlusion neuronale et qui secoue sévèrement les collègues et les amis qui me suivent, par exemple, dans le débat public. Et croyez-moi, je le vis presque au quotidien. Mais le moment ultime, vous savez qu'au fond, après la phase de préparation, qui a duré huit mois, en l'occurrence pour nous, et on a une phase de débat public qui dure quatre mois, on est à la fin du premier mois, donc quasiment à la quatrième réunion après quelques réunions sur le terrain là-bas du côté de Gouaix ou de Nogent. Le débat public se termine par un compte-rendu, nous, nous avons deux mois pour faire le compte-rendu, qui sera rendu public, donc vous pourrez nous dire : « attendez là, vous nous avez un peu trop synthétisé, un peu trop résumé et cetera », et on essaiera d'en tenir compte. Mais, en plus, au bout de trois mois supplémentaires, le maître d'ouvrage, c'est assez nouveau, doit dans un acte public, dans un acte public dire, un, si oui ou non, il poursuit le projet ; deux, ce qu'il a entendu pendant le débat public ; trois, ce qu'il va mettre en œuvre de ce qu'il a entendu, comment et comment sur le plan technique et sur le plan de la concertation post-débat public ; et quatre, ce qu'il a entendu mais qu'il ne peut pas s'engager à mettre en œuvre. Et cette espèce d'acte rendu public, en général, et en l'occurrence, si j'ai bien compris, ce sera un acte qui sera passé au préalable au Conseil d'administration de Voies Navigables de France, cet acte est rendu public et devient une espèce de contrat social qu'il passe, que le maître d'ouvrage passe entre lui et les habitants ou les participants au débat public. Et ce contrat social est quelque chose qui ne s'oppose pas, mais qui au fond est déposé en garantie de la confiance qu'il peut recevoir des habitants et des participants au débat public. C'est un peu... Il n'y pas de contrôleur d'Etat, mais la confiance pour des entrepreneurs, des aménageurs ou bien des industriels, la confiance du contexte est quelque chose, dans le cadre de la responsabilité sociale des entreprises, qui peut parfois et qui est parfois extrêmement puissant. Deux ports, il n'y a pas très longtemps, on en fait l'expérience, et notamment le port de Fos, où n'ayant

pas mis en œuvre un certain nombre de prescriptions qu'il avait dit, qu'il mettrait en œuvre lors d'un débat préalable, s'est vu au fond dénier toute confiance lors du débat qui l'a suivi. Donc, voilà ! Vous êtes ici, ne serait-ce que par votre présence, engagés dans un processus qui est bien sûr cette réunion, mais un processus qui durera quatre semaines et qui permettra d'accumuler au fond tout ce qui se sera dit, et un processus qui se conclura, mettons, si tout va bien, sauf cas de force majeure, révolution par exemple ou un truc comme cela, il faut tout évoquer, qui se conclura par un acte public qui fera un contrat social vers début juillet 2012. Et à partir de ce moment-là, on rentrera dans la période post-débat qui est la période de contrôle social sur ce qui va se mettre en œuvre. Accessoirement, vous admirerez tout de même qu'une autorité administrative indépendante comme la nôtre, qui comporte neuf personnes en tout, y compris les trois dirigeants, n'a pas envie de gonfler jusqu'à avoir une armée de contrôleurs. Et donc, mais par contre, a contrario, on vous demande d'être des intermittents du débat public, et donc, du contrôle social, ce qui vous garantit que nous ne deviendrons pas des bureaucraties trop lourdes et trop intenses. Voilà une fois que j'ai dit à peu près cela, mais je crois, je n'ai sûrement pas tout dit, donc vous me rappellerez. Et si vous voulez des pressions sur le débat public, je suis questionnable, je suis avec trois ou quatre personnes. Je vois Isabelle Jarry, Chantal Sayaret, Paul Carriot, Gérard Riou qui sont membres de la Commission particulière et qui eux ne sont pas des intermittents, qui sont des intermittents du débat public qui ne sont pas là pour le contrôle, mais qui sont là pour s'assurer et jouer ce rôle d'ingénieurs sociaux qui font tourner et fonctionner le débat. Cela va se passer de la façon suivante pour ce soir. Je vais passer la parole à ces messieurs... à VNF, la parité est tout de même quelque chose assez compliqué, mais on va faire sans... Je passe la parole à ces messieurs qui vont vous présenter rapidement le dossier et le projet, et au fond peut-être, l'axe qui nous intéresse quand on vient ici, c'est-à-dire au fond les chargeurs, les transporteurs et le passage à Paris. Et puis, ensuite, la parole sera à la salle, puisque c'est vous qui avez le privilège, vous pouvez poser n'importe quelle question, même quand il y a une thématique, c'est vous qui faites la problématique et le détail. Toutes les questions, vous levez la main et je vous donne un numéro d'ordre. Il y a des hôtes qui sont prêtes à vous donner sur mon ordre, puisque c'est mon seul instrument de pouvoir, le micro, un micro, vous posez votre question relativement courte, les invectives, cela ne sert à rien, puisqu'en général, l'invective n'est pas un argument. Et puis, ensuite, on vous fera... ces messieurs répondront, vous aurez le droit de suite, c'est-à-dire je vous demanderai quelque chose d'absolument scandaleux pour certains si vous êtes satisfaits de la réponse, s'il permet d'aller éventuellement un peu plus loin, et d'affiner la question et d'affiner la réponse, et puis, au fond de la valider socialement. Et puis, nous passerons ensuite à une autre question et vous verrez probablement, vu l'assemblée que nous sommes, qu'il n'est pas sûr que nous nous couchions très tôt et que nous aurons entre quinze et dix-sept questions primaires, et que cela pourra aller vers 25 ou 30 avec les questions secondaires. Mesdames, messieurs, merci pour la soirée ! Messieurs, en scène ! Enfin, on passe tout de suite en scène.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Merci, Monsieur le Président ! Mesdames et messieurs, bonsoir ! Donc, je suis Jean-Baptiste Maillard, le Directeur territorial du bassin de la Seine pour Voies Navigables de France, VNF. Je suis accompagné de Hugues Lacourt, qui est Responsable du Service Grands travaux de cette direction, et de Benjamin Airaud qui est Chef du projet Bray-Nogent et Isabelle Andrivon, Directrice générale adjointe de VNF est également présente parmi nous dans la salle. Alors, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, tout cela se trouve environ à 150 kilomètres en amont d'ici, est donc porté par VNF, qui est un établissement public de l'Etat et qui a pour mission d'exploiter, d'entretenir et de développer le réseau national des voies navigables, soit environ 6 100 kilomètres. Ces missions ont reçu une nouvelle impulsion à la suite du Grenelle de l'environnement et de la loi Grenelle 1 du 3 août 2009, puisque cette loi a fixé des objectifs ambitieux de développement du transport fluvial et ferroviaire de marchandises, développement par rapport au mode routier. On parle de part modale, donc l'objectif c'est de doubler la part modale du trafic fluvial et du trafic ferroviaire par rapport au mode routier pour passer en gros de 14 à 25 % d'ici 2022. Pourquoi on recherche ce report modal ? C'est pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances liées autoroutières. Le bassin de la Seine est particulièrement concerné par ces objectifs de développement puisqu'il représente actuellement entre le tiers et la moitié du transport fluvial de fret au niveau national. Donc, pour que ces objectifs soient atteints, il faut qu'ils soient aussi déclinés sur le bassin de la Seine. Donc, dans ce cadre général, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine, consiste en quelques mots à aménager la liaison pour permettre à des bateaux à la fois plus grands et plus chargés de l'utiliser, ceci afin d'abaisser les coûts de transport et améliorer ainsi la compétitivité du transport fluvial de marchandises, par rapport à la route et aux camions. Cette baisse des coûts de transport, si le projet se réalise, le projet n'est pas décidé, améliorera aussi la compétitivité du tissu économique et des entreprises de Seine-et-Marne et de Champagne-Ardenne en favorisant leur accès au bassin parisien, et au-delà de l'agglomération parisienne, au port maritime du Havre et de Rouen ainsi qu'aux ports du Nord par le futur canal à grand gabarit Seine-Nord Europe. Donc, le projet qu'on présente ce soir, c'est bien un projet de transport, mais c'est un projet qui a la particularité de se situer dans une zone à forts enjeux, la plaine de La Bassée avec des enjeux écologiques, des enjeux hydrauliques, des enjeux économiques, touristiques, agricoles, et enfin, des enjeux de développement territorial. Compte tenu de l'importance de ces enjeux et aussi du projet de Seine Grands Lacs, donc l'autre débat public, le projet de Seine Grands Lacs, se situe immédiatement en aval du nôtre, nous avons pris le parti, pour les cinq scénarios étudiés et présentés au débat public, de prendre en compte ces enjeux dès la conception des tracés, afin d'abord d'éviter les impacts, et ensuite, de limiter au mieux, les impacts résiduels. Ces études ont déjà fait l'objet de concertation avec les acteurs du territoire, dans le cadre notamment d'un comité de pilotage commun avec le projet de Seine Grands Lacs, qui est présidé par le Préfet coordonnateur de bassin. Hugues Lacourt, puis Benjamin Airaud vont maintenant exposer, de façon plus détaillée à la fois le contexte du projet, ses enjeux socio-économiques et les différents scénarios qu'on a étudiés.

### **Hugues LACOURT**



Merci, Jean-Baptiste Maillard. Le sommaire, tu viens de le citer. Donc, je vais présenter un peu plus en détail, effectivement, le contexte de ce projet ainsi que les enjeux, principalement ceux liés au transport fluvial. Donc, le bassin de la Seine, vous avez la carte devant vous. Quelques chiffres indicateurs de ce réseau et du trafic emprunté sur ce réseau, c'est 1 400 kilomètres de voies navigables dont 500 à peu près de grand gabarit. En 2010, le trafic représentait 22 millions de tonnes transportées ou un équivalent de 4 milliards de tonnes-kilomètres ; le tonne-kilomètre, c'est une unité utilisée dans le transport fluvial. Le projet, qui se situe dans le petit carré, là, en bas de la carte, donc la liaison entre Bray et Nogent-sur-Seine, que l'on appelle aussi la Petite Seine, à comparer avec le reste de la Seine qui est une Seine au grand gabarit, cette extrémité amont de la Petite Seine est actuellement au petit gabarit, le projet est à cheval sur deux départements et deux régions, la Champagne-Ardenne et l'Île-de-France, le département de Seine-et-Marne et celui de l'Aube, et le projet traverse 25 communes. Le tracé représente à peu près 27 kilomètres de voies navigables à un gabarit limité. Le projet se situe dans la vallée de la Seine, un territoire aux nombreux enjeux. Au-delà de l'enjeu prépondérant qui est celui du transport fluvial, et qui est le thème de la soirée de ce soir, les différents autres enjeux concernent un enjeu de biodiversité avec un patrimoine naturel qui est très riche, de nombreuses espèces végétales et animales qui sont protégées ; des enjeux hydrauliques avec le territoire de la Bassée qui est une zone naturelle pour l'expansion des crues de la Seine ; des enjeux économiques, la vallée de la Bassée est également un gisement important de granulats ; des enjeux d'alimentation en eau potable, une réserve abondante notamment pour l'alimentation en eau de la Région parisienne ; et également des enjeux liés au développement du tourisme qui est également en voie de développement. L'axe de navigation entre Bray et Nogent-sur-Seine est actuellement inadapté aux besoins des transporteurs. Cette carte montre un petit peu les capacités d'emport des bateaux sur l'itinéraire de la Seine Amont. Donc, on voit que le grand gabarit s'arrête aux Ecluses de la Grande Bosse. Entre la Grande Bosse et Bray, grand gabarit jusqu'à 4 000 tonnes ; entre la Grande Bosse et Bray, on est à 1 400 tonnes ; entre Bray et le Villiers qui montre le début du Canal de Beaulieu, cet emport maximum est l'ordre de 1 000 tonnes. Et sur le Canal de Beaulieu qui donne l'accès à Nogent-sur-Seine, la capacité d'emport est de 650 tonnes. A noter toutefois quelques dérogations qui ont pu être données jusqu'à 900 tonnes, mais ce sont des dérogations qui sont vraiment limitées, compte tenu de l'état du Canal de Beaulieu. Donc, on voit bien que les gabarits sont de plus en plus petits, au fur et à mesure que l'on se rapproche de Nogent. Et à l'inverse, les gabarits des bateaux, eux, sont en augmentation, aussi bien en France que dans le reste de l'Europe. Donc, je le disais, des conditions de navigation dégradées et des contraintes qui limitent actuellement le développement du transport fluvial, avec tout d'abord, une hauteur sous les ponts qui est parfois très limitée. A titre indicatif pour le passage de deux couches de conteneurs sur les bateaux, il faut 5,25 mètres minimal, et les ponts de Villiers ou de Courceroy n'offrent qu'une hauteur libre de 4,30 mètres. Ensuite, une profondeur de chenal insuffisante, notamment en période d'étiage, et notamment sur le Canal de Beaulieu où on a des profondeurs qui sont de l'ordre de 2 mètres voire inférieures, et ce qui limite également la vitesse des bateaux sur ce canal à des vitesses inférieures à 2 kilomètres/heure, qui génère des difficultés de manœuvres avec des courbures des méandres de la Seine

importantes, avec des zones à fort courant ; des zones de stationnement insuffisantes, parfois limitées aux petits bateaux, et ainsi que des possibilités de virement inadaptées, et des difficultés de croisement également. Il faut savoir que sur le Canal de Beaulieu, il n'y a pas de possibilité de croisement. Par ailleurs, la voie d'eau, Jean-Baptiste Maillard l'a rappelé tout à l'heure, on est dans le cadre du Grenelle de l'environnement, qui a fixé ses objectifs en termes de report modal, avec un objectif d'atteindre un taux de 25 % de fret non routier d'ici 2022, soit de doubler la part du marché fret non routier pour les acheminements à destination ou en provenance des ports d'ici 2015. Les atouts du transport fluvial sont principalement la forte contenance des bateaux, qui permettent de transporter plus de marchandises, en consommant moins de pétrole et en émettant moins de CO<sub>2</sub>. Donc, le petit schéma qui vous montre qu'un bateau de 2 500 tonnes représente à peu près 63 wagons et 125 camions. Alors, selon les différents scénarios qui vous seront présentés tout à l'heure, on a étudié que l'économie serait de l'ordre de... entre 20 000 et 27 000 camions économisés par an sur les routes, et en termes de CO<sub>2</sub>, on aurait des économies de l'ordre de 3 à 4 700 tonnes de CO<sub>2</sub> par an émis en moins. Concernant les enjeux du transport fluvial, il convient de remarquer que le trafic sur la Petite Seine a néanmoins, et compte tenu des conditions actuelles qui sont très dégradées, a néanmoins triplé en 10 ans. Le trafic est passé, effectivement, de 104 millions de tonnes en 2001 à plus de 350 millions de tonnes en 2010. Les principales filières, elles sont au nombre de trois. Les produits agricoles qui sont la filière la plus représentée sur ce secteur avec plus de 80 % du trafic en tonne-kilomètre, où cela représente 280 millions de tonnes-kilomètres, principalement de céréales, de malt, d'engrais divers. Une deuxième filière relative aux granulats, 9 % du trafic actuellement, soit plus de 30 millions de tonnes-kilomètres. Il convient de noter que ce trafic est en augmentation. Il a été multiplié par 4 entre 2006 et 2010, avec les besoins en croissance liés aux besoins en Région parisienne, et notamment les perspectives avec le Grand Paris. Enfin, une filière relative aux conteneurs... Une filière de conteneurs qui représente actuellement 4 % du trafic à destination principalement de la Région parisienne et du Havre. Alors, les besoins en croissance représentent un trafic important. Les besoins en granulats, je le disais à l'instant, qui augmentent et qui conduisent à explorer des carrières de la Petite Seine, qui sont des carrières en développement, les perspectives vont être augmentées avec les travaux liés au Grand Paris. Donc, les entreprises s'intéressent fortement par le transport fluvial, concernant les exportations ou les importations à destination du Havre et de Rouen, et plus tard, avec la liaison Seine-Nord Europe vers le Nord de l'Europe avec le projet du futur canal Seine-Nord Europe. De même, les infrastructures portuaires sont en développement, il faut citer également les ports de Nogent-sur-Seine et de Bray et la mise en service très récente du port de l'Aube en septembre 2011, sachant que le port actuel de Bray arrive à saturation. La carte qui montre que de nombreux acteurs, je ne sais pas si elle est très visible depuis la salle, mais on a essayé d'identifier tous les acteurs qui sont assez nombreux situés le long de la voie d'eau. On parlait des carriers, il y a à peu près une dizaine de carriers sur le secteur. Il y a également une douzaine d'entreprises qui sont implantées à proximité de la voie d'eau ; deux ports publics, Bray et Nogent ; des quais privés et un projet de port aussi à Bray-sur-Seine, compte tenu de la saturation du port actuel. En termes d'entreprises, on peut en citer quelques-unes : il y a la papeterie Emin Leydier qui draine à peu près 2 à 3 000 tonnes par mois à l'export et en gros 5 000 tonnes à l'import ; les textiles

Aubois, 1 000 conteneurs par an ; les usines Saipol ou la malterie Soufflet, ou encore Mefro Roues avec une capacité de 2 500 conteneurs par an en exportation. Bien évidemment, les atouts du transport fluvial, ce sont les coûts des transports qui sont réduits, donc un petit schéma pour vous représenter un petit peu les coûts moyens de transport selon les différents modes entre le mode fluvial grand gabarit ou petit gabarit, comparés à ceux de la route et du rail. Donc, un coût de transport qui varie de 12 euros la tonne pour le grand gabarit sur un linéaire de 350 kilomètres à peu près, à comparer avec ceux de la route à 21 euros la tonne ou du rail à 22 la tonne. Egalement, en termes de coûts externes, c'est ce qui concerne les congestions routières liées à la prise en compte du bruit et de la pollution et aussi de l'accidentologie, on s'aperçoit que le transport fluvial génère des coûts externes entre trois et quatre fois moindre que ceux de la route notamment. Voilà ! Je vais passer maintenant la parole à Benjamin Airaud qui va vous présenter plus en détail les différents scénarios autour de ce projet.

### **Benjamin AIRAUD**

Bonsoir ! Je vais vous présenter donc le projet tel qu'on présente au débat public. Tout d'abord, le projet VNF, c'est de mettre à grand gabarit la Seine entre Bray-sur-Seine, plus exactement l'Ecluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine. Quels sont les enjeux pris en compte par VNF lors de l'élaboration de ce projet ? C'était tout d'abord de rechercher un tracé optimal qui ait le moindre impact sur l'environnement. Comme on l'a rappelé précédemment, on est sur un secteur à forts enjeux. On a également un besoin de s'assurer que le projet soit neutre hydrauliquement vis-à-vis du secteur mais également vis-à-vis des crues qui arrivent jusqu'à la région parisienne. Donc, le projet doit être un compromis finalement entre la navigation, l'environnement et l'hydrologie. On a étudié cinq scénarios qui diffèrent en fonction des gabarits de bateaux, qui pourront circuler prochainement, si le projet va à son terme, sur la Seine et sur la Petite Seine, donc entre Bray et Nogent-sur-Seine. Donc, les scénarios qui ont été étudiés, on les a étudiés en deux temps principaux. Tout d'abord, on a défini des scénarios bruts sur lesquels on a pu analyser les impacts qu'ils avaient, notamment sur l'environnement et sur l'hydraulique. Puis, nous avons révisé ces scénarios, ce sont ces scénarios qu'on vous présente ce soir, pour réduire au maximum leurs impacts à la fois sur les milieux, mais également sur le régime hydraulique de la Seine. Pour cela, on a mis en place différentes mesures d'évitement et de réduction des impacts afin d'avoir des impacts réduits sur ce secteur. Bien évidemment, des impacts résiduels pourraient être à envisager si le projet se poursuivait et il faudra donc trouver des mesures de compensation qui permettent de contrebalancer ces impacts résiduels. Les différents scénarios présentés au débat : tout d'abord, le scénario 1. Le scénario 1, c'est supprimer les points durs de la navigation entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, son coût est de l'ordre de 76 millions d'euros hors taxes et il permettrait à l'horizon 2020 une augmentation du trafic de 26 %. Donc, ce scénario consiste à amener des bateaux de gabarit de 2 500 tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, puis 2 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les principaux aménagements envisagés seraient tout d'abord des travaux en Seine, un élargissement du chenal, une rectification des berges, mais également la réhabilitation du canal de Beaulieu, donc qui se situe entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Donc, cette réhabilitation



consiste en son approfondissement, son élargissement et la reconstruction des divers ponts qui le surplombent. Il y a également le besoin de supprimer une partie de l'île de Jaulnes, qui se situe directement en aval de l'Ecluse de Jaulnes et qui est actuellement un point difficile pour les navigants du secteur. Le scénario 2. Donc, le scénario 2, c'est également permettre la suppression des différents points durs de navigation qui existent sur ce secteur, et il est réalisé dans l'hypothèse d'une plate-forme portuaire qui pourrait être installée aux alentours de Villiers-sur-Seine. Son coût est de l'ordre de 132 millions d'euros et il permet une augmentation du trafic du même ordre que le scénario 1. Donc, les principaux... Tout d'abord, ce scénario permet le passage de bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine, puis **de 1 000 tonnes** jusqu'à Nogent. Les principaux aménagements au niveau du canal de Beaulieu, on est sur des aménagements similaires à ceux du scénario 1, sur la partie en Seine, donc entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine, la principale différence serait la reconstruction d'une nouvelle écluse à Jaulnes, l'écluse actuelle n'étant plus accessible pour les bateaux de 2 500 tonnes pour des raisons de largeur notamment. Donc, une nouvelle écluse serait construite en dérivation du méandre actuel. Le scénario 3. Le scénario 3, c'est une mise au gabarit de 2 500 tonnes sur l'ensemble de l'itinéraire. On aura ainsi un itinéraire qui est complètement continu avec un gabarit similaire. Donc, le coût de ce scénario est de l'ordre de 214 millions d'euros, et il permettrait une augmentation de trafic de l'ordre de 74 % à l'horizon 2020. Les aménagements au niveau de la Seine, donc entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine sont les mêmes que ceux du scénario 2, c'est-à-dire des travaux au niveau de l'élargissement du chenal, de la rectification des berges, mais également la construction d'une nouvelle écluse à Jaulnes. Pour la partie entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, la construction d'un nouveau canal serait réalisée, ce canal utiliserait les différents casiers qui ont été creusés dans les années 80 pour la plate-forme de la centrale nucléaire. Il y aura également le besoin de construire des ponts pour assurer la continuité des routes traversant ces casiers actuellement. Nous avons également envisagé un scénario 4 qui permettrait la navigation de bateaux de 3 000 tonnes, ce sont des bateaux qui se développent énormément, notamment, sur le bassin rhénan et qui sont des automoteurs, donc des bateaux d'un seul tenant de 135 mètres. Ce scénario n'a pas été retenu car il s'avère que la traversée de Paris n'est pas possible plus d'une centaine de jours par an pour ce type de bateau. Etendant des logiques des transports avec des rotations continues, ce scénario ne semblait pas viable économiquement. Le scénario 5, c'est une mise au gabarit de 4 000 tonnes de l'ensemble de l'itinéraire entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine afin d'assurer une cohérence de gabarit complète sur l'ensemble de la Seine Amont. Son coût est de l'ordre de 305 millions d'euros, et les prévisions de trafic sont du même ordre que ceux du scénario 3. Pour ce scénario, les bateaux qui pourraient aller jusqu'à Nogent-sur-Seine sont des barges, donc ce sont des convois poussés, pardon, composés d'un pousseur et de deux barges. Le passage à Paris est donc possible en enlevant une barge avant Paris et en mettant une autre à la fin de la traversée de Paris. En termes d'aménagement, il y a des aménagements complémentaires par rapport au scénario 3. Tout d'abord, la création d'un autre canal de dérivation entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine, et la coupure d'un méandre d'une des boucles de la Seine au niveau de Grisy-sur-Seine. Au niveau du canal, les aménagements seraient du même ordre que ceux envisagés dans le scénario 3. Ces différents scénarios permettent des trafics fluviaux à l'horizon 2020

qui sont différents en fonction du type de bateau qui pourrait arriver jusqu'à Nogent. Donc, vous avez tout d'abord, pour les scénarios 1 et 2, le trafic envisagé serait de l'ordre de 2 millions de tonnes, il est actuellement de 1 million de tonnes sur ce secteur. Pour les scénarios 3 et 5, on arrivera à des trafics supérieurs à 2,7 millions tonnes. Vous avez sur cette carte la répartition des trafics fluviaux à l'horizon 2020 pour le scénario 3, on voit donc principalement des exportations vers la zone parisienne pour tout ce qui est granulat ; des exportations à destination des ports du Havre et Rouen pour tout ce qui est conteneurs et céréales ; et puis, également, des exportations via le futur canal Seine-Nord Europe vers le Nord de France et le Nord de l'Europe. Ce projet, comme on l'a précisé précédemment, a un fort impact sur le report modal. Il permettrait pour le transport de vrac, donc principalement les granulats et les produits agricoles, un report de l'ordre de... une part modale, pardon, du fluvial de l'ordre de 21 % pour l'ensemble des marchandises à origine et destination d'un secteur d'une cinquantaine de kilomètres autour de la zone de Bray-sur-Seine, Nogent-sur-Seine. A l'horizon 2050, pour les scénarios 3 et 5, on arrivera à une part modale de 25 %. Il faut savoir qu'actuellement, la part modale du fluvial sur ce secteur est de l'ordre de 5,4 %. En ce qui concerne le conteneur, l'augmentation est encore plus fréquente avec plus de 50 % des conteneurs qui seraient transportés par le fluvial, dans le cas des scénarios 3 et 5, aussi bien en 2020 qu'aux horizons 2050. Nous avons donc réalisé une comparaison des différents scénarios que nous avons étudiés, c'est-à-dire les scénarios 1, 2, 3 et 5. Vous avez, sur ce tableau, différents indicateurs, notamment des indicateurs en termes de trafic. On voit une réelle différence entre les scénarios 1, 2 et les scénarios 3, 5, également en termes environnementaux avec le nombre de camions évités par an, entre 20 000 et 27 000 ; les tonnes de CO<sub>2</sub> émises en moins par an, entre 3 000 et 4 700 ; les coûts, et puis également, deux types d'indicateurs que l'on utilise pour un bilan socio-économique ; le taux de rendement interne du projet, c'est-à-dire voir si le projet a un rendement intéressant pour la collectivité, où l'on voit des taux forts pour les scénarios 3 et 5, notamment ; et puis, la valeur actuelle nette, c'est-à-dire le bénéfice qu'en retire la collectivité. C'est un chiffre en million d'euros, et on voit également que pour les scénarios 3 et 5, ce chiffre est très important, au-delà de 400 millions d'euros. En prenant en compte l'ensemble de ces critères, puis également, en prenant en compte d'autres critères, tels que ceux environnementaux, hydrauliques, le scénario préférentiel d'après VNF serait le scénario 3. Quel financement pour ce projet ? Actuellement donc, au stade des études d'opportunité, les études ont été cofinancées par les Régions Ile-de-France, Champagne-Ardenne, également le Département de l'Aube, la ville de Nogent et la Chambre de Commerce et d'Industrie Troyes-Aube. Le financement du projet, s'il devait se poursuivre, sera à définir au stade de l'avant-projet avec les collectivités et l'Europe notamment. Le calendrier du projet, donc la fin du débat public, est envisagée pour février 2012, une décision de poursuivre du maître d'ouvrage à l'été 2012. Si le projet se poursuivait, on aurait une période d'études afin d'arriver jusqu'aux enquêtes publiques d'ici 2015, pour des travaux entre 2015 et 2019. Merci de votre attention.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Bon ! Cela fait un peu avalanche, évidemment, ce genre de... Mais vous avez le dossier du maître d'ouvrage dans lequel tout est repris et même largement complété. Si vous ne l'avez pas, vous pouvez toujours aller le réclamer. Et maintenant, écoutez, mesdames, messieurs, c'est à vous de jouer. La première question, Monsieur, on voit là. Monsieur, s'il vous plaît ! Mesdames. Vous attendez le micro et vous l'avez. Allez-y !

**Carmel PICCIOTTO**

Bonsoir ! Voilà ! Bon ! Je me présente...

**Patrick LEGRAND**

S'il vous plaît, oui.

**Carmel PICCIOTTO**

Voilà ! Donc, je suis Carmel Picciotto et en fait, je demeure à Montmartre. Voilà ! Alors, je voulais savoir en fait si le projet était conditionné à la mise en service du canal Seine-Nord, auquel cas alors, où en est ce projet ? Et s'il ne se fait pas, vous voyez, s'il y a un lien qui lie les deux réalisations.

**Patrick LEGRAND**

Allez. Oui, oui, vous avez une autre question, je crois ?

**Carmel PICCIOTTO**

Voilà ! Et je voulais savoir si vous aviez pris en compte, parce que j'ai entendu parler qu'il était question d'électrifier le chemin de fer de Gretz à Troyes. Est-ce que vous avez pris en compte éventuellement, l'électrification de Montereau à Flamboin ? Si vous voulez, en quelque sorte, le projet est éventuellement concurrent avec le transport ferroviaire. En fait, donc, est-ce qu'il y a une, enfin, une incompatibilité ? Cela, c'est une question qui s'adresserait plutôt, je ne sais pas, à un représentant de l'Etat ou...

**Patrick LEGRAND**

Oui, par exemple, mais on va trier dans l'assemblée si par hasard il y a, il y en a.

**Carmel PICCIOTTO**

Oui, oui, oui. Mais parce que...

**Patrick LEGRAND**

En tout cas, même s'il n'y a pas de réponse ou personne n'est pas là pour vous donner de réponse...

**Carmel PICCIOTTO**

Oui, oui, oui.

**Patrick LEGRAND**

... elle sera transférée et vous la retrouverez sur le site Internet.

**Carmel PICCIOTTO**

Oui, bien sûr.

**Patrick LEGRAND**

Et il y sera répondu.

**Carmel PICCIOTTO**

Parce que, en même temps, si vous voulez, le chemin de fer, originellement, a été établi à double voie, donc, il a l'avantage en même temps de permettre un service voyageurs, donc, que ne permettrait pas, ou peu la voie d'eau. Voilà ! Je crois que...

**Patrick LEGRAND**

On va commencer à y répondre. Et puis, pour ce qui est de votre ressort, si quelqu'un dans la salle peut répondre à la deuxième partie, comme à la première, il ne faut pas hésiter. Sinon, on se souviendra de la question et vous la retrouverez sur Internet où vous pourrez poursuivre là aussi le débat. Monsieur.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Alors, sur la première question, le projet Bray-Nogent est-il conditionné au projet de canal Seine-Nord Europe, la réponse est clairement non, il n'y a pas de... Les deux projets peuvent se faire de façon indépendante. Par contre, ce qui est vrai, c'est qu'il est attendu du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe un effet réseau, c'est-à-dire une impulsion donnée au développement du transport fluvial qui bénéficierait et qui améliorerait la rentabilité du projet Bray-Nogent. Mais les deux projets sont bien indépendants. Vous avez posé une question sur l'état d'avancement du canal Seine-Nord Europe. Donc, la mise en service est

prévue à l'horizon 2017 et on est actuellement en phase de dialogue compétitif avec les deux groupements qui ont répondu à l'appel à concurrence. Et comme il a été dit, pour le projet Bray-Nogent, l'horizon, si le projet se fait, le projet n'est pas décidé, c'est 2019. Donc, pour résumer...

**Patrick LEGRAND**

Pouvez-vous nous dire ce que c'est le dialogue compétitif ? Excusez-moi, une partie de ces trucs qui est une formule toute faite.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Donc, le dialogue compétitif, c'est une phase de sélection de candidats dans le cadre d'un contrat de partenariat. Pour le moment, enfin, ce sujet n'est pas le sujet des financements du projet Bray-Nogent, il sera traité beaucoup plus en aval. Le projet de canal à grand gabarit est plus avancé que le projet Bray-Nogent. Donc, c'est un PPP, un contrat de partenariat, et donc, il y a une phase de dialogue compétitif qui permet de sélectionner l'offre la plus intéressante. Pour le moment, on n'est pas rentré dans le détail des modes de financement du projet Bray-Nogent qui nous intéresse ce soir. Voilà donc... Pour résumer la réponse, si j'ai été clair...

**Patrick LEGRAND**

Et sur la deuxième partie, donc...

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Alors,...

**Patrick LEGRAND**

Vous avez travaillé aussi un peu, me semble-t-il, sur... ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Sur l'alternative ferroviaire, enfin, sur le sujet ferroviaire, déjà, vous avez pu voir dans les..., enfin, je ne sais pas si c'était très explicite, mais dans la répartition modale, avec ou sans projet, on voit que le report modal, c'est-à-dire le transfert d'un mode vers l'autre se fait bien du mode routier vers le mode fluvial. C'est-à-dire que ce que gagne le transport fluvial est pris au camion, au mode routier et pas au mode ferroviaire. Donc, il n'y a pas d'alternative. Enfin, il n'y a pas de concurrence entre ces deux modes massifiés que sont le transport ferroviaire et le transport fluvial, deux modes qu'on cherche à développer à la suite du Grenelle de l'environnement. Alors...



**Patrick LEGRAND**

Justement, quand monsieur aura terminé, vous aurez droit à un micro. Mais, Monsieur là-bas aussi peut... Derrière au fond, là, vous... C'était sur un complément ou... ? Non, c'est une seconde question. Très bien. Vous terminez, vous avez terminé, Monsieur Maillard.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Non, je voulais dire cela. Donc, effectivement, il n'y a pas de concurrence entre ces deux modes massifiés. On a commencé à étudier le sujet ferroviaire, effectivement, le projet de deux voies, mais Monsieur de RFF en dira, sans doute, plus. Il est clair que cette étude comparative doit être encore poursuivie. Je redis à nouveau qu'on est à un stade très en amont d'études d'opportunité.

**Benjamin AIRAUD**

Je vais donner deux éléments de plus. Puisque votre question concernait aussi, si on avait bien pris en compte les deux projets ferroviaires du secteur, c'est-à-dire l'électrification de la ligne Paris-Bâle, et puis également, la réactivation de la ligne Flamboin-Montereau qui sont deux projets séparés. Donc, effectivement, dans les modélisations de trafic futur, ces deux projets sont bien pris en compte comme étant existants.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Monsieur au deuxième rang, ici. Suivez-moi, il vous faut un micro. Ah oui ! Il faut un micro, sinon c'est perdu pour l'éternité.

**Yves JOUANIQUE**

Oui. Yves Jouanique, Réseau Ferré de France pour compléter la réponse à Monsieur Picciotto. Le projet Flamboin-Montereau est un projet de réactivation d'une ligne qui relie Montereau à Flamboin-Gouaix, Flamboin-Gouaix c'est une petite localité qui se trouve sur la ligne Paris-Troyes-Bâle. Donc, ce projet, il a consisté à remettre en service une ligne qui n'a plus fonctionné depuis 85. Il en est en service pour le trafic de marchandises. Mais pour un transport local, c'est un projet limité qui a besoin d'un investissement de 17 millions d'euros, donc, rien à voir, qui permettra sur une voie unique, pas une voie double, et les voies uniques non électrifiées, d'assurer une desserte locale. Ce qui a pour intérêt d'éviter que les trains aillent jusqu'à Paris, le réseau ferré étant constitué en étoiles jusqu'à Paris à la Grande Ceinture, pour revenir ensuite jusqu'à Melun. Il s'agit de dessertes locales, d'industriels qui

sont le long de ce parcours-là, avec une circulation prévue de huit trains par jour dans un premier horizon de temps. Huit trains, effectivement, le petit schéma montre un peu les capacités d'emport des différents moyens ; huit trains, c'est 8 000 tonnes en gros, et puis, 18 trains à terme lorsque les investissements complémentaires de signalisation auront pu être faits. Donc, ce n'est pas du tout, ce n'est pas du tout des projets concurrents parce que pas à la même échelle. Et puis globalement, effectivement, moi, je regrette tout à fait ce qu'ont dit les collègues de VNF, il s'agit de prendre des trafics à la route et pas de se prendre des trafics les uns aux autres. Et d'ailleurs, les schémas montrent bien que ce n'est pas le cas.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Monsieur Picciotto, habitant de Montmartre. Qu'est-ce que vous pensez de ces réponses ?

**Carmel PICCIOTTO**

Enfin, il m'a semblé que les récentes études de l'ADEME montraient que le train était plus compétitif en termes de bilan carbone ainsi qu'en termes de...

**Patrick LEGRAND**

Mais, c'est perdu pour le micro

**Carmel PICCIOTTO**

Excusez-moi ! J'avais parlé d'une éventuelle électrification, et d'autre part, parce qu'il est évident que le projet RFF actuel est insuffisant, et donc, j'ai parlé de réouverture également au service voyageurs, donc, en fait, remise en service complète de la ligne à échéance.

**Patrick LEGRAND**

OK ! Non, mais, vous n'êtes pas totalement satisfait de la réponse...et il vous semble qu'il manque un certain nombre de projets.

**Carmel PICCIOTTO**

Oui. Pour conclure sur le comparatif entre voie ferrée et voie d'eau, et je rappellerai que justement, la raison de l'échec du plan Freycinet est justement qu'il y ait eu des voies construites à la place de lignes de chemin de fer, en fait.

**Patrick LEGRAND**

Merci, merci, Monsieur. Attendez, attendez ! Monsieur, vous vouliez intervenir sur cette question-là ?

**Intervenant**

Non, non.

**Patrick LEGRAND**

Non ? Sur une autre question, donc, il faut aller là-bas au fond, me semble-t-il ou... Voilà, merci !

**Jean Marc DEPLAIX**

Oui. Bonjour ! Je suis professeur à l'Ecole Supérieure des transports et je voulais intervenir sur... Je rebondis à l'occasion sur la comparaison de l'ADEME. Il est évident qu'une comparaison électrification contre fluviale pourrait être en faveur du transport ferroviaire, mais qu'une traction diesel contre du transport fluvial, là c'est plutôt l'inverse, je ne vous fais de détail, vous avez besoin de 160 Chevaux pour pousser 250 tonnes, et il vous faut largement 3 ou 4 fois plus avec un camion, enfin, avec une locomotive. Je voulais intervenir aussi, je crois que vous avez minoré le gain carbone, car vous nous donnez 3 000 tonnes de gain carbone pour 1 milliard de tonnes-kilomètres de trafic, ce qui ne me paraît pas possible. Vous avez dû considérer le carbone uniquement sur la longueur de Bray-Nogent et non pas sur la totalité du trafic, alors que le milliard de tonnes-kilomètres, lui, il est compté sur la totalité du trafic jusqu'au Havre ou jusqu'à, éventuellement, Bruxelles et autres lieux de Belgique.

**Patrick LEGRAND**

Merci de cette question sur le carbone, l'évaluation du carbone.

**Benjamin AIRAUD**

Donc, cela, je vais passer la parole au bureau d'études qui a réalisé, justement, ce calcul sur le bilan carbone. Donc, Monsieur Régis Hellot de chez SETEC International va vous répondre sur ce sujet pour savoir comment a été comptabilisé le nombre de tonnes émises en moins par le projet.

**Patrick LEGRAND**

Allez-y s'il vous plaît !

**Régis HELLOT**

Oui, bonjour ! Donc, le bilan qui a été réalisé a bien été réalisé sur la totalité du parcours. Cela dit, le petit calcul peut-être que vous avez fait est un petit peu plus compliqué. Pourquoi ? Parce que les distances fluviales ne sont pas comparables aux distances routières, les distances routières sont beaucoup plus courtes, parce que vous n'avez pas toute la problématique du pré ou post-acheminement, et puis, les méandres évidemment de la Seine. Donc, si vous raisonnez sur 1 milliard de tonnes-kilomètres fluviales, vous êtes peut-être à 500 millions de routières au moins.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Cela répond un peu à votre objection Monsieur ? Attendez, prenez le micro, sinon cela s'évanouit.

**Jean Marc DEPLAIX**

Oui, il y a facilement un facteur 10 qui manque là quelque part.

**Patrick LEGRAND**

Il y aurait donc un facteur 10 perdu.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

On va regarder cela effectivement s'il y a un facteur 10 qui a l'air dans le bon sens, il vaut mieux le récupérer.

**Patrick LEGRAND**

Mais, je dirais dans le mauvais sens, il faudrait récupérer aussi, cela peut être bien.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Tout à fait, absolument.

**Patrick LEGRAND**

On n'est pas là pour nous pipoter. Mais, merci. Monsieur, il y a une vérification ou je vais à un monsieur devant, ici au deuxième rang.

### **José-Frédéric DEROUBAIX**

J'avais une série de questions. J'aurai voulu savoir le nombre de jours dans le scénario 3, le nombre de jours... Je ne me suis pas présenté, pardon. José-Frédéric Deroubaix, chercheur en aménagement, urbanisme à l'Ecole des Ponts. J'aurai voulu connaître le nombre de jours de navigation impossible à Paris dans le scénario 3, parce que vous nous en avez donné dans le scénario 4, mais y en a-t-il dans le scénario 3 et à combien se monte leur nombre ? J'aurais voulu connaître, parce que je n'ai pas trouvé dans le dossier, mais peut-être cela m'a échappé, le nombre supplémentaire de barges dans Paris dans le scénario 3 aussi. Eventuellement, dans les autres scénarios, cela se traduit par... Voilà ! Ces scénarios se traduisent en nombre de barges dans Paris, puisqu'on est à Paris ce soir, par combien de barges. J'aurai voulu connaître les conséquences sur la navigation dans Paris, et notamment, sur le trafic existant, le trafic touristique existant, la navigation fluviale à vocation touristique. Et puis, enfin, là, c'est plus subjectif les conséquences esthétiques sur le fleuve à Paris.

### **Patrick LEGRAND**

Merci.

### **Jean-Baptiste MAILLARD**

Je n'ai pas les réponses quantitatives à ces différentes questions. Par contre, sur le trafic, sur le bief de Paris, il est actuellement composé à 80 % de bateaux de passagers, en fait, et les bateaux de transport de marchandises représentent en gros 15 % du trafic. Donc, même la hausse attendue, effectivement, le projet va engendrer une hausse du trafic, y compris pour la traversée de Paris puisque, justement, l'un des intérêts du transport fluvial, c'est de pouvoir traverser l'agglomération parisienne et d'aller jusqu'au port maritime. Donc, même s'il y a un doublement du trafic, ce qui ne sera pas le cas puisque les accroissements des trafics sont sur la zone d'études du projet. Mais, un doublement du trafic de marchandises sur le bief de Paris serait absorbable, en fait, et puis, compte tenu du fait que le trafic est très largement dominé par le trafic de bateau à passagers actuellement. Sur les chiffres, je ne sais pas si on a des... sur les demandeurs.

### **Benjamin AIRAUD**

Tout d'abord, la première question, c'est de savoir le nombre de jours impossibles de navigation pour le scénario 3. Donc, c'est vrai qu'on a présenté pour le scénario 4. C'était au passage à Paris, en gros, une centaine de jours impossibles par an du fait de la longueur du bateau. Pour le scénario 3, hormis les jours de fermeture, c'est-à-dire deux jours dans l'année, si je ne me trompe pas, le reste des jours, tous les autres jours sont navigables, sauf période de crue importante. Cela, par contre, si on prend le cas juste de la Petite Seine, si on fait un retour sur plusieurs années, au maximum, on avait 10 jours de navigation impossibles, du fait de crues sur le secteur. Par rapport au nombre de bateaux



supplémentaires, on n'a pour l'instant pas calculé ce nombre au niveau des études auxquelles on est, ce qu'il faut savoir, c'est que le projet a pour objectif de permettre de transporter plus par rapport à ce qu'il est possible actuellement, donc avoir des bateaux plus chargés. Vous avez des bateaux actuellement qui arrivent à Nogent, qui peuvent être beaucoup plus chargés, ce sont des bateaux qui arrivent, qui font 900 tonnes, qui pourraient être chargés à 1 800, 2 000 tonnes. Donc, déjà, c'est une première chose, vous n'aurez pas forcément beaucoup plus de bateaux même avec un triplement du trafic, ce n'est pas trois fois plus de bateaux qui navigueront sur ce secteur. Et vous aurez des bateaux qui seront mieux utilisés, et finalement, qui auront un meilleur rendement en termes de coûts de transport. Après, sur les conséquences esthétiques dans la traversée de Paris, je ne pense pas qu'il y ait d'impact a priori à ce niveau-là, puisque vous avez déjà des péniches et des bateaux qui traversent Paris.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Monsieur c'est... dites-moi ce que vous pensez des réponses ? Non, attendez, Monsieur derrière. Alors, vous êtes... il y en a deux, un, avant, vous Monsieur.

**José-Frédéric DEROUBAIX**

Ma foi, je n'ai pas bien compris la première réponse, le doublement et... J'ai cru comprendre que le doublement du trafic de marchandises représenterait, malgré tout, une part relative minime dans le trafic. C'est bien ce que j'ai entendu.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Pas minime mais minoritaire, c'est-à-dire que...

**José-Frédéric DEROUBAIX**

Minoritaire, oui.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

On double à 15 %, donc on monte à 30 %. Enfin,...

**José-Frédéric DEROUBAIX**

Oui, d'accord. Cela n'empêche que cela peut avoir un impact sur le trafic touristique.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Alors, il y a effectivement des contraintes de capacité, dès à présent, notamment autour des îles, les îles de la Cité et l'île Saint-Louis, pour les bateaux à passagers et à des horaires très précis. Mais, sinon, à part ces créneaux très précis, il n'y a pas de contraintes de capacité ; il y a des contraintes de gabarit, comme il a été dit, mais il n'y a pas de contraintes de capacité sur le bief parisien pour les bateaux de marchandises.

**José-Frédéric DEROUBAIX**

D'accord. Après cela, j'entends bien que, effectivement, l'augmentation du trafic ne se traduit pas forcément par une augmentation du nombre de bateaux circulants, bien que ce ne soit pas les mêmes bateaux dont on parle.

**Hugues LACOURT**

Effectivement, quand on parle de doublement du trafic en termes de tonnage, à partir du moment où on va remplir, optimiser le remplissage des bateaux qui circulent actuellement sur le bief, on n'aura pas un doublement en nombre de bateaux. Cela, c'est ce qu'on souhaiterait, logiquement. Après, le nombre de bateaux qui va circuler actuellement sur le bief de Paris peut être limité pour le passage des ponts en fonction du trafic existant et des bateaux-mouches, comme l'a dit Jean-Baptiste Maillard. Effectivement, il y a des créneaux qui sont plus favorables au passage de bateaux de marchandises. Actuellement, on peut assister à des ralentissements, le trafic qui est ralenti parce qu'il y a le bateau-mouche qui va faire un demi-tour autour de l'île de la Cité et qui peut ralentir le trafic de transport de marchandises. Donc, ce phénomène-là sera identique avec l'augmentation du trafic si le projet se faisait.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Ce qu'on peut ajouter, c'est que, dès à présent, vous savez sans doute qu'il y a une régulation sur la Seine, il y a un alternat. Et donc, en fonction de la tranche horaire, les bateaux peuvent être montants ou descendants. Mais, il y a un sens unique, en fait, qui permute sur un rythme horaire.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Même si la réponse parfois est un peu... cela avait fait réfléchir. Donc, il y a même des réponses développées quand on ne repose pas la question, on va dire. Monsieur au troisième rang avec une superbe cravate et qui sort de...

**Pascal MALBRUNOT**

J'en mettrai une autre la prochaine fois.

**Patrick LEGRAND**

Non, pas du tout.

**Pascal MALBRUNOT**

Pascal Malbrunot, je suis usager du domaine public fluvial. J'exploite, moi, un convoi fluvial de 120 mètres de long, une barge de 60 mètres et de 1 200 tonnes et un bateau de 600 tonnes. Donc, je vais à Nogent avec ce convoi, je prends un peu plus là, je prends 150 tonnes à Nogent. Si on pouvait y aller, comme à Montereau, à 2,80 mètres d'enfoncement, je prendrais 1 600 tonnes. Mais là, la réduction de l'enfoncement à Nogent fait qu'on prend seulement 1 150 tonnes. La traversée de Paris, cela pose un problème, enfin, cela pourrait poser un problème, je dirais que le soir où il y a les restaurants qui naviguent tout doucement, sinon tout va bien. Je dirais aussi que la traversée de Paris, elle est limitée à 105 mètres en temps de crue quand il n'y a plus de 1,50 mètre à la Tournelle. Cela, c'est très dommage, d'ailleurs. Je suis contre, je crois que vous le savez. On pourrait naviguer jusqu'à au moins 2,50 mètres, voire 3 mètres à la Tournelle, je pourrais, moi, passer avec le convoi de 120 mètres, cela ne pose pas de problème. On a fait un essai d'ailleurs, déjà. Cette période où il y a plus de 1,50 mètres à la Tournelle, à mon sens, elle dure trois semaines par an.

Vous avez parlé de 100 jours, cela me semble exagéré.

**Patrick LEGRAND**

Allez y.Merci.

**Benjamin AIRAUD**

Donc, en parlant des problèmes de navigation pour les bateaux de 135 mètres dans le cadre du scénario 4, le problème principal pour les 100 jours, c'est l'enchaînement des Iles de la Cité et de Saint-Louis, et en fait, c'est une étude qui a été faite par le CETMEF, le Centre d'Etude Technique, Maritime et Fluviale, qui montre que, en fonction des conditions de courant notamment, pas uniquement des conditions de hauteur d'eau, le passage de bateaux de 135 mètres, et je parle bien de 135 mètres, on n'a pas fait l'étude pour du 120 mètres, serait possible au maximum 100 jours par an, et ces 100 jours, c'est sur 100 jours non consécutifs et non prévisibles.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Oui, en précision, la longueur des bateaux est actuellement limitée pour la traversée de Paris à 120 mètres pour les bateaux de marchandises et 110 mètres pour les bateaux à passagers. Et donc là, c'était un scénario pour lequel il aurait fallu modifier le règlement de police. Et donc, on n'a pas donné suite à ce scénario 4.

**Patrick LEGRAND**

Alors, qu'est-ce que vous en pensez de ces réponses ? Oui, vous.

**Pascal MALBRUNOT**

Oui, 125 en marchandises générales. Je pense, moi, qu'on peut passer plus, on peut passer plus de 120 mètres. J'ai testé le simulateur du CETMEF sur la traversée de Paris, effectivement. Le simulateur, ce n'est quand même pas la même chose que la réalité, mais cela passe. Et je dis qu'on peut passer vraiment plus. Après, plus il y a de crues, plus il y a de courant, plus l'eau est haute ; le problème, ce n'est pas le courant, c'est la hauteur sous les ponts. Là, si l'eau est très haute, on a le pont d'Arcole, notamment, qui réduit, qu'il faut vraiment bien viser et tous les autres. Donc, plus l'eau est haute, mieux cela navigue dans Paris, et 135 mètres, ce n'est pas un problème. Il vaut mieux être déjà venu et savoir ce qu'on fait, mais cela passe.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Monsieur devant là, Monsieur Dalaise, s'il vous plaît.

**Jean-François DALAISE**

Oui, merci. Jean-François Dalaise, Comité des armateurs fluviaux en mission professionnelle, qui représente aussi bien des opérateurs dans le fret, des opérateurs touristiques et l'unanimité, en tous les cas, des opérateurs de Seine. Et ce que je voulais dire, par rapport à la question précédente, non seulement le trafic supplémentaire induit par la mise au grand gabarit de la liaison, la Seine ayant des réserves de capacité ne posera aucun problème en valeur absolue. Et si on regarde, il s'agit de faire cohabiter la navigation touristique dans Paris. Je rappelle que, au plus, elle occupe une amplitude qui va généralement de midi à 23 heures, et les pointes, c'est l'été, quelques jours, quelques week-ends, véritablement entre 18 heures et 22 heures. Donc, cela laisse, dans le cadre d'une régulation, et ce que je souhaite, d'une montée en puissance des trafics marchandises, vraiment des plages horaires qui ne poseront aucun problème de trafic et de congestion dans Paris. L'autre chose, me semble-t-il, je ne suis pas un grand technicien, mais pour répondre plus complètement à la question, le nombre de jours qui peut être d'interruption de navigation selon les scénarios a été indiqué. Donc, un seul nombre de jours pour le scénario 5, je crois, l'indication ou l'interdiction ou les difficultés de navigation vaudront aussi bien pour le scénario 3 que le scénario 2 et que le scénario 1, notamment si lesdits bateaux devraient transporter des conteneurs, et effectivement, la crue avec le tirant d'air limité poserait des difficultés, voire même un arrêt de navigation, mais c'est de manière uniforme pour les trois scénarios.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Cela vous inspire quelles réflexions complémentaires ? Mesdames, messieurs... Ah ! Une, deux... Oui, allez-y, Monsieur.

**Martin LAGARDE**

Bonsoir, Martin Lagarde, habitant de Paris. Je voulais savoir pourquoi vous vous étiez arrêtés sur Nogent-sur-Seine et pas à un port plus en amont ? Puisque finalement, la bande choisie fait seulement 27 kilomètres, pourquoi pas un peu plus en amont ? Il y a une activité industrielle particulièrement intense sur cette zone-là, ou... ?

**Patrick LEGRAND**

Merci.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

La réponse, c'est comme, en amont de Nogent-sur-Seine, le gabarit de navigation est encore nettement plus petit, première réponse. Et deuxième réponse, c'est qu'il y a deux ports importants à Nogent-sur-Seine qui sont déjà en activité avec un trafic qui se développe. Alors, on peut imaginer dans un avenir lointain d'augmenter le gabarit en amont de Nogent-sur-Seine, mais là, cela serait des travaux d'une autre ampleur.

**Patrick LEGRAND**

Cela répond à votre question ? Merci, donc Monsieur, derrière, me semble-t-il... Oui, c'est cela. Juste à votre droite Madame.

**Sylvain GAGEAT**

Bonjour ! Gageat Sylvain. On va revenir à des considérations un peu plus locales, cela serait sur la plate-forme portuaire de Villiers, en fait, et donc, sa fonction. Est-ce que, en fait, elle aurait la même fonction qui est celle du port de Bray à l'heure actuelle, c'est-à-dire de massification, de regroupement pour profiter du gabarit plus important à partir de Bray ? Ou est-ce que, finalement, il y aurait un rôle autre, et à ce moment-là, est-ce que c'est finalement sur la nécessité de cette plate-forme puisque, à l'heure actuelle, il y a déjà un trafic de camions assez important entre Nogent, notamment, pour la Saipol avec leurs tourteaux, qu'ils les amènent directement à Bray ? Donc, après, on pourrait imaginer, pourquoi pas ce même trafic de camions jusqu'à Villiers. Et donc, finalement, on n'a pas vraiment de report. Ce que vous attendez de cette plate-forme et aussi son insertion, puisqu'on est dans une zone de Villiers ou de Noyen où il y a des enjeux environnementaux assez importants, des espaces boisés très importants. Et donc, c'est sous cette capacité, et de plus aussi, sur le routier, puisque si c'est une plate-forme, il faut vous prévoir certains accès. A l'heure actuelle, justement, les ponts d'accès sont très limités ou traversée de



village est assez importante. Donc, est-ce que vous avez pensé à tout cela ? Et qu'est-ce que vous prévoyez sur cette plate-forme en fait ?

**Patrick LEGRAND**

Merci. Si vous pouvez nous mettre une carte. Cela permettrait à ceux qui ne connaissent pas exactement le terrain.

**Benjamin AIRAUD**

Oui. On va afficher la carte du secteur. On va faire un zoom sur Villiers, du coup. Voilà ! Donc, votre question concerne, finalement, uniquement le scénario 2. Comme on l'a dit, on a au départ de la réflexion, on était en 2009 à l'époque, on a envisagé plusieurs scénarios. Et parmi ces scénarios, il y avait donc ce scénario 2 qui se structurait avec une nouvelle plate-forme au niveau de Villiers-sur-Seine. Ce qu'il faut savoir, c'est que depuis 2009, donc deux ans se sont écoulés, le scénario potentiel d'une nouvelle plate-forme portuaire à Villiers-sur-Seine paraît très improbable. En fait, il n'est vraiment pas prévu qu'une plate-forme soit aménagée dans ce secteur-là, donc là, on voit sur la carte, cela serait au nord de la Seine, sur ce secteur que, potentiellement, une plate-forme aurait pu être installée. Donc, ce projet de plate-forme n'est vraiment plus d'actualité, d'où notamment le fait que le scénario 2 présente les mêmes potentiels de trafic que le scénario 1, finalement.

**Patrick LEGRAND**

Allez-y !

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Pour commenter un peu cette carte.

**Patrick LEGRAND**

Oui.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

On voit le canal. Donc, dans la partie nord, on voit le Canal de Beaulieu actuel, et puis, les casiers EDF. Enfin, on voit un casier EDF dans les scénarios 3 et 5, on réutilise les casiers EDF pour faire un nouveau canal parallèle au Canal de Beaulieu actuel. Je ne sais pas si c'est compréhensible ?

**Patrick LEGRAND**

On y retourne là.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Donc, le canal actuel, un des casiers EDF qui fait relier entre eux pour faire le futur canal à plus grand gabarit que le canal actuel dans les scénarios 3 et 5 ; 3, 4, 5.

**Patrick LEGRAND**

Monsieur, cela vous éclaire un peu sur votre question ? Oui. Bien. Alors, juste derrière, monsieur qui lève la main sur le...

**Olivier JACQUES**

Bonjour ! Olivier Jacques, je suis un particulier. Votre canal jouera forcément un rôle d'accélérateur des flux et engendrera normalement un surplus d'inondations à l'aval jusqu'à Paris. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le projet en 1980 a été abandonné. Donc, je ne vois pas comment on n'arriverait pas aux mêmes conclusions, puisque vous parlez encore d'élargissement d'un canal qui est direct, et éventuellement, de suppression de méandre ?

**Patrick LEGRAND**

Merci. Allez-y, s'il vous plaît !

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Alors, cela, effectivement, c'est un point majeur qu'il faut bien rappeler et mettre en évidence, c'est que pour l'ensemble des scénarios qui ont été étudiés, on avait la contrainte de neutralité hydraulique, et notamment, neutralité hydraulique en aval, c'est-à-dire que, effectivement, aucun des scénarios tels qu'ils ont été étudiés n'aggrave à la fois la vitesse ou les profils de crue en aval. Quand j'ai mentionné tout à l'heure qu'il y avait un projet des Grands Lacs de Seine immédiatement en aval d'une autre, un des points pour vérifier cette neutralité hydraulique, c'est qu'on a vérifié qu'avec ou sans projet de mise à grand gabarit en amont, les conditions d'entrée dans leur modèle hydraulique restaient les mêmes. Donc, cela, effectivement, c'est un point extrêmement important, c'est une contrainte qui s'est imposée dès la conception à l'ensemble des scénarios.

**Patrick LEGRAND**

Monsieur Airaud, s'il vous plaît !

### **Benjamin AIRAUD**

Donc, par rapport au, vraiment, point particulier du canal. Donc, le canal en période normale ne laisse pas transiter de débit, hormis le débit qui est induit par les passages de bateau dans l'écluse, que le canal est constitué d'une seule écluse. En période de crue, ce qu'il faut toujours déjà savoir, c'est que le canal est endigué, donc il est endigué avec des digues supérieures de 50 centimètres aux plus hautes eaux connues sur ce secteur qui correspondent à la crue de 1910. Ce qui permet d'éviter le retour de l'eau qui aurait pu déborder plus en amont vers ce canal, et donc effectivement, accélérer le cours de la crue. Ensuite, pour éviter que l'eau qui transite par le lit mineur de la Seine par le cours d'eau en lui-même et qui arrive jusqu'au canal, les portes de l'écluse sont prévues pour être à un niveau égal aux crues les plus hautes connues sur ce secteur. Et donc, à partir du moment où on aura une crue au-delà de la hauteur connue jusqu'à aujourd'hui, on aurait de toute manière une inondation globale de la vallée, et là, le canal n'aurait plus aucun impact vis-à-vis de la situation actuelle.

### **Patrick LEGRAND**

Monsieur Jacques.

### **Olivier JACQUES**

Quelle est la différence avec le projet qui était présenté en 1980 ?

### **Jean-Baptiste MAILLARD**

Alors, on a une carte qu'on peut afficher sur le tracé de 1980, voilà. Donc, en rose foncé ou fuchsia, voilà, vous avez le tracé des années 80, et donc, le scénario 3, c'est celui qui est figuré à l'écran, là, en orange. Donc, c'est un tracé qui est beaucoup plus respectueux des méandres actuels de la rivière, on ne crée plus... on a pu entendre aussi : « qu'on faisait un projet, une autoroute fluviale », ce n'est pas le cas. VNF, depuis les années 80 prend beaucoup plus en compte les préoccupations environnementales, et à travers les différents scénarios qu'on a examinés, on s'est attaché à respecter le plus possible, et pour une fonctionnalité du projet à respecter les méandres de la rivière. Donc, voilà un petit peu superposés les deux tracés qui montrent bien que le projet actuel et les différents scénarios du projet actuel ne sont plus du tout dans l'épure de ce qui a pu être fait dans les années 80.

### **Patrick LEGRAND**

Je peux rajouter un mot. J'ai un peu l'impression tout de même que cette question est récurrente, et que la réponse est aussi récurrente, et que chacun reste sur ses positions. Alors, je me demandais comment on pouvait éventuellement partager un peu plus les données, les modèles et les raisonnements pour confirmer au fond ces... dépasser ces blocages ? Puisque je ne suis pas sûr que vous soyez, Monsieur Jacques, satisfait de la réponse. Donc, vous avez compris le système du débat public, vous avez posé la question jusqu'à ce que... C'est un petit peu comme les moulinets pour enfoncer les pieux qui tiennent les tentes de cirque. N'est-ce pas ? Comment peut-on sortir de cette difficulté ? Ce n'est pas sans intérêt de sortir.

**Olivier JACQUES**

Je pense qu'il faudrait une instance un peu neutre, je dirais, qu'on ait une expertise qui soit faite par un bureau d'études qui ne soit pas choisi par VNF et pas sous maîtrise d'œuvre de VNF.

**Patrick LEGRAND**

Le pire, c'est que je n'ai rien soufflé. Et alors, comment vous réagiriez à ce genre de...

**Benjamin AIRAUD**

Donc, en gros, ce que demande Monsieur Jacques serait une expertise du modèle hydraulique qu'on a réalisé dans le cadre des études d'opportunité et vérifier si, effectivement, notre projet est bien neutre en aval vis-à-vis des crues. Je pense qu'on n'est pas du tout opposé à ce que ce type d'expertise puisse être faite sur notre modèle hydraulique, mais également, du coup, sur le modèle hydraulique de Seine Grands Lacs puisque ce sont eux qui ont vérifié, grâce à leur bureau d'études, que notre projet n'avait pas d'impact sur Paris, et puis, également, sur le reste de la Seine Amont au niveau des crues.

**Patrick LEGRAND**

Qu'est-ce que vous en pensez, Monsieur Jacques ?

**Olivier JACQUES**

Moi, je suis tout à fait partisan qu'il y ait une expertise neutre. Je ne sais pas si le modèle de VNF est le bon modèle, s'il y en a d'autres, si comment le modèle est calé, sur quelle base, et quel historique on a. Je ne peux pas vous dire mais je pense qu'il serait très bien, dans cette affaire, qu'il y ait une instance neutre, qui ne soit ni les Grands Lacs de Seine ni VNF qui puisse regarder les choses.

**Benjamin AIRAUD**

Ce qu'on peut ajouter, c'est que l'ensemble des études hydrauliques qui ont été menées, ont été menées dans le cadre d'un comité de suivi qui rassemblait à la fois des services de l'Etat compétents sur ces questions, donc la DRIEE Ile-de-France, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Eau et de l'Environnement, et puis, également, la DREAL Champagne-Ardenne. Vous avez également l'agence Seine-Normandie qui était associée, qui a travaillé et validé l'ensemble des phases de calage du modèle d'analyse des impacts de nos premiers scénarios, et puis, également, sur la validation des résultats finaux de l'étude hydraulique. Et c'était la même chose pour le projet de Seine Grands Lacs. Mais on n'est pas opposé à ce qu'il y ait une nouvelle expertise qui soit faite sur notre modèle.

### **Patrick LEGRAND**

Quelqu'un a un avis sur cette question-là ? Ce n'est pas neutre de temps en temps, de valider collectivement et socialement, au-delà du jeu des simples experts, un certain nombre de ces certitudes, comme cela. Enfin, nous, nous pouvons proposer à la Commission nationale du débat public de financer une expertise neutre sur la base d'un cahier des charges que vous, enfin, vous tous ensemble, toutes les personnes intéressées de cette réunion, comme d'autres réunions, et puis aussi, des équipes de Seine Grands Lacs, pourrez valider collectivement à la fois sur les cahiers des charges de l'expertise collective. Cela, c'est dans notre rôle de prendre en charge financièrement, et à la fois, sur le choix, puisqu'au fond, la neutralité est un truc, c'est une..., c'est comme l'exactitude ou autre chose, c'est aussi défini socialement. Non, cela vous irait ou on pourrait essayer de faire cela ? On pourrait essayer de s'engager à faire cela pour les vacances de Noël, par exemple ?

Le sabot flottant. Non, cela ? On peut, on peut se dire qu'on essaie de boucler cela dans le mois qui vient, de construire cela ? Oui, on va y arriver. Il y a quelqu'un de l'équipe de la Commission qui prendra en charge le suivi de cette opération.

### **Jean-Baptiste MAILLARD**

Le cahier des charges suivra, mais l'étude...

### **Patrick LEGRAND**

Pardon ? Non, non, non. Le cahier des charges avant la fin de l'année, et cetera. Et dans le choix du bureau d'études ou de l'expertise et suivant la difficulté, si possible, la sortie des résultats qui viendront nourrir le débat d'un élément de certitude indépendant. Cela nous arrive assez fréquemment sur d'autres sujets. Tous les modèles de trafic, d'évaluation de trafic sont en général soumis, et cetera. Et là, comme il y a un enjeu. Je vois, Monsieur Malbrunot. Vous voyez, je suis bon. Allez-y, allez-y, s'il vous plaît. Pardon ! Ah oui, avec micro, évidemment.

### **Pascal MALBRUNOT**



Oui. Pour éclaircir un peu la question, effectivement, on parle d'un canal, là, le plus grand élargissement, c'est un canal... cela a été dit déjà, ce canal ne permettra pas d'augmenter le débit du fleuve. Donc, cela ne change rien, cela ne change vraiment...

(Passage inaudible)

**Pascal MALBRUNOT**

Non, rien.

**Patrick LEGRAND**

Attention ! Cela, cela veut dire que la moitié du débat est perdue.

**Pascal MALBRUNOT**

La vitesse qu'on peut... Je vais dire autre chose de simple. Dans un gros tuyau, on peut passer plus d'eau que dans un petit. Et si le canal..., même si on élargit la Seine, là, on parlait d'un canal, il y a des endroits où on va élargir un petit peu la Seine et modifier des courbes, on augmente aussi le rectangle d'écoulement. Donc, on ne pourrait pas augmenter le courant, dans ce cas-là, on va le diminuer, au contraire, donc, il y aura moins de courant. C'est mieux, c'est encore plus facile.

**Patrick LEGRAND**

Oui, moi, ce que je vous propose, puisqu'au bout d'un certain temps, compte tenu du fait qu'on n'est pas tous spécialistes, et que moi, je suis légalement, totalement incompetent, oui, c'est cela, de par la loi, moi je vous proposerai bien de vous joindre à l'équipe qui va suivre au titre des représentants du débat, ce petit travail de cahiers de charges puis de suivi d'études d'évaluation. Oui. Un petit travail social de temps en temps, ce n'est pas mauvais, cela, surtout.

**Pascal MALBRUNOT**

Et puis, j'aime bien la liaison Bray-Nogent, je connais...

**Patrick LEGRAND**

Ah oui !

**Pascal MALBRUNOT**

... fort bien ce quartier.

**Patrick LEGRAND**

Donc, c'est bon parce que dans le débat public, il faut aimer. Il faut aimer les gens, je veux dire, merci. On fait comme cela. Attendez. J'ai un monsieur, là. Monsieur le Montmartrois qui vient là, et puis, j'ai vous, monsieur derrière là-bas. Voilà ! D'accord. OK ! Oui, s'il vous plaît.

**Carmel PICCIOTTO**

Oui, excusez-moi. Voilà, donc, Monsieur Picciotto. Je me permettais de réagir parce que je consulte le dossier, je vois qu'en fait, on représente le train sous forme d'une locomotive diesel. Alors, je supposais qu'en fait... est-ce qu'on pourrait également..., et comme, en fait, les coûts de transport comparés sont issus d'études sur le canal Seine Nord. Donc, est-ce qu'il ne serait pas possible aussi de faire une comparaison entre les bénéfiques, comme je disais, là, de l'électrification, éventuellement, doublement de la voie ferrée parallèle.

**Patrick LEGRAND**

J'ai bien compris. Je crois que quelqu'un...

**Carmel PICCIOTTO**

... qu'effectivement, une étude comparative plus poussée entre les bénéfiques,

**Patrick LEGRAND**

Non, mais... OK !

**Carmel PICCIOTTO**

... du fer vis-à-vis de la voie d'eau. Voilà, merci.

**Patrick LEGRAND**

Oui, oui, merci, mais. OK ! Au fond, il faut essayer d'explicitier au fond les bases de vos arguments à exposer dans le dossier du maître d'ouvrage. Il y a tout de même une série d'études qui peuvent être mises à disposition sur ces questions-là, avant peut-être d'entamer la mise en perspective, expertise évaluative. Au fond, sur quoi reposent ces chiffres ? Monsieur Airaud. Mais, vous avez tout à fait le droit de dire comme un... ma façon dont je raisonne est foireuse.

**Benjamin AIRAUD**

OK ! Les chiffres sont effectivement issus d'un ensemble d'études qui ont été menées dans le cadre du projet de Seine-Nord Europe, canal Seine-Nord Europe, notamment ce tableau-là. Effectivement, pour ce cas-là, le train est une locomotive diesel. Ce qui est actuellement le cas d'ailleurs, sur le secteur au niveau de Bray-Nogent, il n'y a aucune ligne qui est électrifiée actuellement sur ce secteur. La seule chose que, finalement, un train circule au niveau de la zone du canal Seine-Nord Europe ou au niveau de Bray-sur-Seine, on est sur des rails et cela ne va pas changer la chose. Ce qui est particulier au fait que ce sont des chiffres issus de Seine-Nord Europe, c'est finalement le kilométrage proposé. On a une comparaison du coût moyen de transport d'une tonne sur 350 kilomètres, 350 kilomètres, en fait, c'est... c'est ce que fait la liaison Seine-Escaut qui englobe le canal Seine-Nord Europe, en fait, la liaison entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut. Après, on pourrait très bien, à partir de ratio, déterminer le coût moyen de transport d'une tonne, en termes de coût externe, mais également de coût de transport uniquement sur les liaisons Bray-Nogent. Et cela sera uniquement des ratios sur le nombre de kilomètres.

### **Patrick LEGRAND**

Je vois, je vois les sourcils, ils froncent. Allez-y ! Donnez le micro à Monsieur Picciotto. Elaborez un peu la question.

### **Carmel PICCIOTTO**

Oui. En fait, si vous voulez, il y a quand même un effet, un effet réseau sur le chemin de fer. Et d'autre part, il s'agit d'un investissement à terme. Donc, à terme, il faut également prendre en compte la réouverture d'itinéraires. Il y a déjà un exemple, par exemple, qui était le canal Seine Nord. En fait, lors de... le canal Seine Nord, en fait, cela a entraîné la disparition de la voie ferrée parallèle, qu'elle est de Compiègne à Cambrai, qui était également concurrente évidemment de l'autoroute. Oui, donc je veux indiquer qu'il est possible de prendre en compte un réseau qui, à l'heure actuelle, est, on dira, désaffecté ou enfin quasiment à l'abandon.

### **Patrick LEGRAND**

Moi, je vous proposerai bien au fond, un, que les études sur lesquelles reposent au fond ces chiffres, c'est donc que ces évaluations soient d'une façon ou d'une autre mises à disposition, qu'elles soient évaluées publiquement ; et puis, que, deuxièmement, vous vous fassiez à partir de ces éléments-là, si vous le souhaitez, soit un cahier d'acteur, soit une note, une contribution qu'on peut mettre sur le site et qu'à partir de cela, on aille peut-être un peu plus loin sur une évaluation, une expertise. Pour l'instant, je ne sens pas encore vraiment la façon dont les choses peuvent s'organiser. On fait comme cela ? Vous veillez sur notre site si ces messieurs mettent les liens sur les études. Je redis ce que j'ai dit mardi.

### **Hugues LECOURT**

Soit que les propos de Monsieur mettent l'accent un petit peu sur le côté concurrentiel, voie d'eau-rail, en fait, alors que ce n'est pas du tout le cas. Des projets de développement de voies ferrées ou développement des voies fluviales peuvent par contre être plutôt complémentaires. Je pense que Monsieur le représentant de RFF, ce soir, l'a très justement évoqué tout à l'heure. Le développement de la ligne Flamboin-Montereau, c'est pour un développement des entreprises locales alors que le projet Bray-Nogent développement de la voie d'eau, mise à grand gabarit, a également un impact local mais a aussi un impact beaucoup plus large avec des possibilités d'imports et d'exports vers les ports maritimes et au nord de l'Europe. Donc, on n'est pas dans une concurrence fer-voie d'eau mais plutôt une complémentarité de ces deux modes.

**Patrick LEGRAND**

A moins que vous ayez la réponse sur ce sujet-là. Alors, allez-y, s'il vous plaît ! Et puis, après, je vous passe la parole.

**Pierre Yves JOUANNIQUE**

Excusez-moi. Oui.

**Patrick LEGRAND**

Mais, on avance un peu.

**Yves JOUANNIQUE**

Monsieur Picciotto, je sais que vous êtes un grand ami du ferroviaire, mais tout le monde n'est pas ami du ferroviaire.

**Patrick LEGRAND**

Ce n'est pas un argument.

**Yves JOUANNIQUE**

Ce que je voudrais... Oui, je voudrais préciser un nombre de choses sur Flamboin-Montereau. Le Flamboin-Montereau est une ligne qui a été ré ouverte pour faire le trafic local. Et le trafic, enfin, Réseau Ferré de France a pris un engagement vis-à-vis des riverains, le chemin de fer a le tort de faire du bruit, et les riverains sont soucieux et sont préoccupés par rapport aux bruits. Dans ce cadre-là, Réseau Ferré de France a pris un engagement qui est de ne pas mettre sur cette voie ferrée, on ne va donc pas doubler cette voie ferrée, de ne pas l'électrifier et de ne pas y faire circuler plus de 18 trains, moyennant quoi la capacité de la ligne est réduite de ce fait pour des raisons d'environnement et de respect de la tranquillité des riverains.

**Patrick LEGRAND**

Je vous remercie de le dire avec autant de clarté. Comme quoi d'ailleurs, ce n'est pas seulement des aspects techniques, cela se négocie aussi. C'est bien les objets sociotechniques, vous affirme. Il n'empêche que cela ne convaincra pas le Montmartrois, et il faut être allé un peu plus loin, mais je pense que cela vaut le coup de mettre les études, et puis, d'y rajouter ces engagements, négocier en bilatéral sans garant. Ah, c'est vraiment mon Président, le Président Deslandes qui ne fut pas longtemps Préfet, dit même que les concertations sans garant sont parfois... pour un Préfet, c'est à la limite du scandale, c'est pour cela que je le dénonce, sont parfois un peu pipeau. Mais bon, non, mais... C'est justement celui que je visais, qui m'a donné à l'inauguration du port de l'Aube les consignes qu'un débat était inutile, puisque la décision était prise et que le Président Deslandes avait donné à son Délégué du débat public, Alain Legrand, ce qui n'est pas moi, mais qui pourrait être un autre, ces consignes pour que tout ce passe dans la fumée la plus absolue. Donc, méfiez-vous. Il faut choisir ses alliés Monsieur. Bon, mais après cette méchanceté... . En plus, il l'écrit dans des lettres bourrées d'orthographe, bourrées de fautes d'orthographe, c'est qu'il ne connaît rien. Moi, je pense que tout de même, on pourrait essayer au moins d'avancer quitte à ce que vous dites soit versé au dossier pour convaincre. Au fond, l'objectif, c'est de convaincre la tenue de ces chiffres. Oui, j'avais Monsieur là-bas, derrière, et puis, non, oui, le dernier. Et puis, ensuite, on vient...

**Jean-Marc DEPLAIX**

Oui, je voulais aussi rappeler que...

**Patrick LEGRAND**

Vous êtes... Oui, vous êtes le professeur de...

**Jean-Marc DEPLAIX**

A l'Ecole Supérieure des transports.

**Patrick LEGRAND**

A l'Ecole Supérieure des transports. Merci.

**Jean-Marc DEPLAIX**

Oui. Et je voulais rappeler qu'au-delà de l'opposition entre les modes, il y a en particulier dans cette région une coopération entre les modes, puisque la société qui ne s'appelle plus

« lancer », mais CEMEX transporte des granulats jusqu'à Montereau pour reprise par le transport fluvial et les transports par chemin de fer.

### **Patrick LEGRAND**

Merci. Si vous les voyez, vous pouvez leur dire qu'on ne les voit pas beaucoup dans le débat public, d'ailleurs, CEMEX. Donc, cela ferait peut-être du bien aux mexicains. On n'a... personne ? Il me semble que j'avais quelqu'un juste devant, dans le rang précédent, Monsieur ? Merci.

### **Participant**

Voilà, oui je suis habitant de la Bassée. En ce qui concerne les captages d'eau potable, ils se font dans la nappe alluviale. Donc, je voudrais savoir quels sont les risques par rapport à cette... qui peuvent poser sur cette nappe qui est, par ailleurs, je pense, peu profonde et qui peut même affleurer dans certains endroits ? Quels sont les risques sachant qu'il y a des captages importants pour la ville de Paris, pour la ville de Provins ou pour les villages locaux ?

### **Patrick LEGRAND**

Merci Monsieur.

### **Benjamin AIRAUD**

Donc, au cours des études, on a déjà identifié les captages présents sur le secteur, donc on a plusieurs effectivement. Et donc, pour chacun des captages, vous avez un périmètre de protection rapproché, et puis, un périmètre de protection éloigné. Et le projet intercepterait un seul de ces périmètres, le périmètre de protection éloigné du captage de Noyen-sur-Seine. Donc, on voit, par exemple, sur cette carte. Noyen-sur-Seine, c'est la zone où on voit beaucoup de points noirs. Donc, a priori, le projet n'aurait pas d'impact direct sur les captages, et notamment, sur leur périmètre proche de protection. Ensuite, vous avez également un projet de captage du Provinois, de la ville de Provins, qui est un petit peu au sud de celui de Noyen. Et ce qu'il faut savoir, c'est que dans le cadre du projet afin, notamment, de limiter nos impacts en termes d'écoulement de crue et de permettre d'avoir le même type d'inondation qui se passe sur le secteur, tel qu'il est actuellement une fois que les projets seraient réalisés ou projet de remonter la ligne d'eau sur certains de nos biefs, c'est-à-dire les tronçons de Seine qui sont situés entre deux barrages de navigation, et donc, le captage qu'envisage le Provinois se situerait sur le bief qui s'appelle le bief de Jaulnes, donc entre l'Ecluse de Jaulnes et l'Ecluse du Vezoult. Et Vezoult, c'est... Et donc, du coup, on aurait une ligne d'eau qui serait surélevée par rapport à actuellement et qui pourrait avoir un impact positif, finalement, sur ce captage de la ville, ce futur captage envisagé par la ville de Provins.



**Patrick LEGRAND**

Cela répond à peu près à votre question Monsieur ? Ou allez-y !

**Participant**

Oui, sauf que, très concrètement, c'est quelles pourraient être les conséquences sur cette nappe ? Est-ce que c'est... de la pollution ou d'autres types de conséquences, très concrètement ?

**Patrick LEGRAND**

Allez-y, s'il vous plait !

**Benjamin AIRAUD**

Alors, au niveau de la pollution, le projet n'a pas d'impact, on n'amènerait pas plus de pollutions que c'est le cas actuellement. Il faut savoir que le transport fluvial est quand même le mode de transport le plus sûr, ... pour tout bateau qui transporterait des matériaux, entre guillemets, dangereux, vous avez des bateaux à double coque, donc les accidents sont quasiment nuls. Ensuite, au niveau de l'aspect de nappe, on a réalisé un premier modèle sur ce secteur pour envisager les conséquences qu'aurait le projet sur la nappe, et notamment, la nappe alluviale, donc à proximité de la Seine. Et donc, le secteur, où potentiellement, il pourrait y avoir un impact à proximité de la Seine, donc une baisse de la nappe de l'ordre de 2 à 3 centimètres, ces secteurs qui se situent un peu en amont de l'Ecluse de Jaulnes, en aval, pardon, de l'Ecluse de Jaulnes.

**Patrick LEGRAND**

Cela a contribué à éclaircir un peu plus ?

**Participant**

Oui, oui. Tout à fait.

**Patrick LEGRAND**

OK ! Merci. Madame au troisième rang, s'il vous plaît, ou Mademoiselle, pardon.

**Elodie POINTET**

Bonsoir ! Je suis une étudiante en Master Génie Urbain en Marne-la-Vallée, je voulais savoir si votre projet allait avoir des impacts sur le projet des casiers du maître d'ouvrage des Grands Lacs de Seine.

**Benjamin AIRAUD**

Donc, hormis la question de l'aspect hydraulique dont on a déjà longuement parlé tout à l'heure et dont on va faire la vérification, comme on disait, l'expertise, le seul impact que pourra avoir notre projet sur le projet de Seine Grands Lacs, c'est dans le cadre du scénario 5. Là, je pense qu'on va peut-être afficher la carte du scénario 5 pour montrer. Il s'agit notamment de la partie, le nouveau canal qui serait nécessaire pour ce scénario, qui se situe entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine. Dans ce cas, on voit, c'est le tronçon tout à l'ouest, tout à la gauche de la carte. Voilà ! Donc, cette partie de canal intercepterait un des casiers de... un des espaces endigués, puisqu'il faut appeler cela des espaces endigués, un des espaces endigués de Seine Grands Lacs. Donc, on a vérifié quel serait l'impact en termes de quantité, en fait, pour leur projet. Et donc, si on prend en compte le tracé du canal, et puis, également, la partie finalement qui ne pourrait plus être inondée, on est à un volume qui correspond à 0,2 % de leur volume total. Donc, cela, c'est le premier impact. Et le second, c'est qu'une des stations de pompage prévues dans le cadre de leur projet devrait être déplacée. Et du coup, si leur projet se faisait, si le nôtre se faisait, si le scénario 5 se faisait, on pourrait déplacer cette station de pompage sur le canal qu'on envisage. Cela pourrait être aussi intéressant, puisque la station serait du coup sur un milieu artificiel et non sur un milieu naturel tel que la Seine.

**Patrick LEGRAND**

Madame, cela vous convient comme réponse ?

**Elodie POINTET**

Oui, cela me convient. Mais est-ce que je peux ajouter une petite question ?

**Patrick LEGRAND**

Bien sûr !

**Elodie POINTET**

Le projet qui est en parallèle avec le vôtre se dit écologique, favorisant la biodiversité, est-ce que, réellement, votre projet aura un impact sur la qualité de l'eau dans la Seine, sur les espèces, sur les espèces végétales ?

**Patrick LEGRAND**

C'est une belle colle bienvenue large.

**Benjamin AIRAUD**

C'est très large. Donc, ce qu'on a dit depuis tout à l'heure, déjà le projet, on l'a travaillé en prenant bien en compte ces enjeux-là, ces enjeux de biodiversité, et notamment, également ces enjeux hydrauliques, puisque comme on se situe dans une zone humide, tout est lié. Si vous abaissez le niveau d'eau, vous allez avoir une atteinte sur les milieux, et en conséquence, finalement des milieux qui vont devenir plus banals que ceux qui sont actuellement. Donc, les différents scénarios qu'on propose, on a mis en place des mesures d'évitement et de réduction des impacts et on propose, notamment pour certaines parties en Seine, de venir recréer des zones supplémentaires de zones humides avec des remblais pour les secteurs de la Seine où on n'en aurait pas besoin pour faire passer les bateaux. Je pense qu'on peut afficher un premier schéma qui montre un peu ce qu'on projetterait de faire. On peut également parler du fait que tous les travaux au niveau des berges qui seront nécessaires pour faire l'élargissement, on mettra en place des berges des techniques végétales. Donc là, c'est la première chose, c'est ce qu'on a appelé une valeur écologique pour des remblais. C'est pour les secteurs de la Seine. Donc là, on se situe sur une vue en coupe de la Seine. Donc, vous voyez, par exemple, sur la situation actuelle, vous avez la ligne actuelle de la Seine et le chenal de navigation tel qu'il sera nécessaire pour les futurs bateaux. Et donc, afin de permettre d'avoir déjà un impact moindre sur les régimes hydrauliques, mais également à faire valoriser cela, on propose ce type de remblaiement qui serait finalement des zones très proches du niveau de la Seine et qu'en cas de léger débordement, on serait dans des milieux similaires à de la zone humide. Ensuite, on a également prévu et on peut envisager des reconnections de certains méandres qui ont été coupés par le passé, prévoir aussi des annexes hydrauliques ou bien des berges lagunées au niveau du canal pour, justement, valoriser écologiquement le projet. Effectivement, le projet aura tout de même des impacts résiduels. Donc, la première chose à faire, cela, c'est par exemple une coupe des techniques végétales qu'on pourrait mettre en place au niveau des berges, plutôt que des berges avec des palplanches et des plaques métalliques, on serait plutôt sur... vu le secteur traversé, sur ce type de berge qui serait réalisé pour toute berge qui serait modifiée par le tracé. Et donc, effectivement, le tracé aura tout de même des impacts résiduels vis-à-vis des milieux, des habitats et même des espèces en présence. Donc, il faudra tout d'abord, si le projet se poursuit, dans un premier temps, identifier ses impacts, puisque là actuellement, on a identifié les premiers impacts mais on reste à un niveau qui n'est pas encore celui d'une étude d'impact, pour enquête publique. Et une fois, ces impacts identifiés, il faudra voir notamment avec les acteurs du territoire, les associations de protection et de la défense et les différents services de l'Etat compétents, quelles sont les mesures de compensation à mettre en place pour permettre de compenser ces impacts sur le secteur.

**Patrick LEGRAND**

Cela vous rassure un peu ? Non ? C'est un bon début déjà. Merci. Là-bas au bout, s'il vous plaît.

**Sébastien GARDE**

Bonsoir ! Sébastien Garde, je suis animateur de SAGE Orge-Yvette, ingénieur territorial et j'ai précédemment travaillé sur la Bassée pour le compte de la DRIEE, ex-DIREN Ile-de-France. J'avais quelques petites questions pour rebondir là-dessus. Comme vous le savez, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie identifie la Bassée comme une zone stratégique, d'une part, pour l'alimentation en eau potable avec la nappe alluviale de la Bassée. Pour les zones humides, étant donné qu'on se situe dans un secteur qui est quand même un des plus grands de France, du Nord de la France du moins, en termes de zones humides, je voulais savoir, donc, en quelle mesure votre projet prenait en compte le SDAGE Seine-Normandie. Et dans quelle mesure l'Agence de l'eau Seine-Normandie était impliquée dans la mise au point de ce projet ?

**Patrick LEGRAND**

Merci. Tout le monde sait ce que c'est qu'un SDAGE, je ne pense pas, donc précisez ce que c'est.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Donc, le projet est bien compatible avec le SDAGE.

**Patrick LEGRAND**

Le SDAGE, c'est le schéma...

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux. Donc, là, il y a bien compatibilité. Sur les zones humides, effectivement, ce qu'on a commencé à expliquer, c'est que la modélisation hydraulique a concerné tous les régimes, les régimes de crue, bien sûr, mais également les régimes d'eaux moyennes et les étiages. Donc, la contrainte de neutralité hydraulique, enfin de minimisation de l'impact hydraulique se fait dans tous les régimes des eaux. Sur l'implication de l'Agence de l'eau à Seine-Normandie, elle était associée au comité de suivi dans le cadre du comité de pilotage que présidait le Préfet coordonnateur de bassin. Donc, elle a été associée...

**Patrick LEGRAND**

Il faut le sucer, votre micro...

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Ah ! Ce n'est pas assez... Il faut que je répète ou... ?

**Patrick LEGRAND**

Sinon, il faut tendre l'oreille, ce qui n'est pas très bon.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

L'Agence de l'eau et la DRIEE, d'ailleurs, que vous avez mentionnée, étaient associées dans le comité de suivi, dans le cadre du comité de pilotage présidé par le Préfet coordonnateur de bassin.

**Patrick LEGRAND**

Pour vous, cela vaut peut-être le coût que les participants au débat aient, un jour, les quelques éléments de discussion qui ont lieu au comité de suivi... ?

**Benjamin AIRAUD**

Il n'y a pas eu des comptes rendus à toutes ces réunions. Hélas !

**Patrick LEGRAND**

Il n'y a pas eu de compte-rendu.

**Benjamin AIRAUD**

Pas toutes.

**Patrick LEGRAND**

Parce que Monsieur va être obligé de vous faire confiance.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Ou de demander à l'Agence de l'eau si elle a bien été associée et ce qu'elle en pense.

**Patrick LEGRAND**

Bon ! C'est dommage qu'il n'y ait pas de compte-rendu. Petit verbatim de temps en temps, cela permet de ne pas perdre la mémoire. Qu'est-ce que vous en pensez, Monsieur, de cette réponse ?

**Benjamin AIRAUD**

Je peux... Je peux ajouter ?

**Patrick LEGRAND**

S'il vous plaît, pardon ! Oui.

**Benjamin AIRAUD**

Ce qu'on peut faire, par contre, c'est de mettre sur le site les quelques comptes rendus qu'on a sur ces discussions. Cela, c'est possible !

**Patrick LEGRAND**

D'accord. Seulement, il y a des trous dans les comptes rendus. On les mettra sur le site, OK ! Allez-y pour quelques... !

**Sébastien GARDE**

Merci. Oui, cela répond à mes questions. Je reste un peu sur mes fins, mais je regarderai les comptes rendus. Mais je compléterai s'il y a des trous. J'imaginerai ou je demanderai à l'agence.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Juste devant. Allez-y, merci.

**Sylvain GAGEAT**

C'était pour revenir sur un autre point. C'était... Donc, vous avez parlé des projets en termes de tourisme. Comme vous le savez, il y a la volonté de mettre en place des itinéraires de canoë-kayak sur la zone. Et donc, est-ce que VNF est prêt, dans le sens où vous faites un aménagement assez important et pour développer le territoire, à prendre en charge des équipements tels que, en fait, des passes à canoë au niveau des écluses ou seulement certains aménagements particuliers qui pourraient être faits pour trouver une nouvelle utilité si le Canal de Beaulieu est abandonné ?

**Patrick LEGRAND**

Merci.

**Benjamin AIRAUD**

Alors, un petit mot, oui, sur le fait que VNF soit sollicité pour réaliser ce type de passe. D'ailleurs, par le passé, on a déjà réalisé des passes à canoë sur certains ouvrages. Juste en amont, là, sur le barrage de Saint-Maurice, il y a une passe à canoë qui a été réalisée ; le barrage de Saint-Maurice, il est juste en amont de la confluence avec la Marne, il se trouve sur la Marne. Après, les généralisations de ce type de partenariat est peut-être à mettre en place ou devrait nécessiter des participations des collectivités territoriales. Sur le secteur de la Bassée, les passes à canoë, elles pourraient être notamment implantées sur les barrages, sur le secteur. Notre projet ne touche pas les barrages. Par contre, vous l'avez effectivement signalé, dans le cadre des scénarios 3 et 5 qui nécessitent l'aménagement d'un grand canal, se pose la question du devenir du canal actuel de Beaulieu. Donc, ce devenir peut être examiné avec les collectivités territoriales du coin également, c'est-à-dire qu'il y a une solution d'abandonner la gestion du canal. Il y a une autre solution, c'est de lui consacrer une activité purement touristique, c'est l'aviron ou canoë. Mais aujourd'hui, rien n'est décidé, puisque ces aménagements seront liés aux scénarios qui seront retenus in fine dans le cadre... à l'issue du débat.

**Patrick LEGRAND**

Monsieur, qu'est-ce que cela vous inspire, ce... ?

**Benjamin AIRAUD**

Je peux rajouter... ?

**Patrick LEGRAND**

Pardon, Benjamin, je vous coupe la parole. Allez-y, s'il vous plaît !

**Benjamin AIRAUD**

Ce qu'on peut ajouter sur l'activité de canoë, c'est que, tout d'abord, le barrage de Jaulnes a été refait en 2004, et à cette occasion, on a réalisé une passe à poissons qui est également passe à canoë. Donc, déjà, vous avez un premier aménagement qui existe pour les canoës sur ce secteur. Ensuite, on travaille actuellement sur un autre projet indépendant de celui-ci, qui s'appelle l'aménagement de la boucle de la Grande Bosse. Je pense, on va mettre une carte à l'écran pour montrer ce secteur aux personnes qui ne connaissent pas. Donc, l'aménagement de cette boucle consiste à remettre en connexion cette boucle qui ne l'est plus actuellement, qui n'est plus en connexion avec le Seine, donc la remettre en connexion.



Et donc, c'est à la fois... il y a à la fois un intérêt hydraulique, écologique, environnemental, mais également un intérêt de continuité piscicole puisque, si on arrive à afficher cette boucle à l'écran, il y a le barrage de la Grande Bosse qui se situe entre l'amont et l'aval de cette boucle, donc, effectivement, un obstacle à la remontée des poissons. Et donc, du coup, ce projet qui est encore au stade des études, on est actuellement en contact avec la Fédération française de canoë-kayak pour savoir s'il voit un intérêt à ce que cet aménagement puisse s'intégrer en aménagement pour les canoës-kayaks.

**Patrick LEGRAND**

Merci.

**Benjamin AIRAUD**

Bon, apparemment on n'a pas cette carte, donc, on l'aura.

**Patrick LEGRAND**

Monsieur ?

**Sylvain GAGEAT**

Peut-être juste pour vous préciser...

**Patrick LEGRAND**

Allez-y, s'il vous plaît !

**Sylvain GAGEAT**

A ce moment-là, il serait peut-être bien que vous puissiez prendre contact avec les Communautés de Communes Bassée-Montois qui ont, eux aussi, en fait, un projet similaire de développement et qui a été... c'est même parti d'un contrat départemental de développement durable, du développement de ce type d'itinéraire pour canoë.

**Benjamin AIRAUD**

Oui.

**Sylvain GAGEAT**

Donc, à ce moment-là, de se rapprocher d'eux. Et donc, c'était peut-être aussi sur... seulement le... en termes d'investissement pour ces passes à canoë, la goutte d'eau que cela peut représenter par rapport à l'étendue du projet, et donc, le petit geste, puisque ces collectivités dont vous parlez à présent sont peu fortunées. Et donc, c'est un endroit qui a besoin de développement économique.

**Benjamin AIRAUD**

Pour l'aménagement de la boucle de la Grande Bosse, on est également en contact avec la Communauté de Communes de la Bassée, pour les aspects touristiques.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Monsieur, juste à côté.

**Participant**

A qui appartiendra la décision finale ? Et qu'est-ce qui pourrait faire que le projet n'aboutisse pas ou alors qu'il soit revu ? On a vu que c'est le scénario 3 qui avait le vent en poupe, qu'est-ce qui pourrait faire que le projet soit revu à la baisse, c'est-à-dire vers un scénario... un repli vers un scénario 2 ou 1, pourquoi pas ? Ou alors au contraire à la hausse vers un scénario 4, 5 plutôt ? Voilà !

**Patrick LEGRAND**

Merci. Messieurs ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Donc, c'est l'objet du débat public. Nous, on entend tout ce qui est dit et il y a déjà des choses qui... des engagements qui ont été pris, notamment l'expertise sur le modèle hydraulique. L'intérêt du débat, c'est de recueillir les attentes et les préoccupations du public, et les intérêts, de les prendre en compte. Donc, le processus qui suit, c'est... Donc, il y a d'abord, dans les deux mois, l'avis de la Commission particulière du débat public...

**Patrick LEGRAND**

Ce n'est pas un avis.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Pardon, le compte-rendu. Je vous laisse peut-être présenter cette phase.

**Patrick LEGRAND**

Non, non, je l'ai fait tout à l'heure.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Voilà ! Ensuite...

**Patrick LEGRAND**

Mais, c'est bon, c'est bien un compte-rendu, c'est-à-dire que ce que nous avons entendu et non pas ce que nous pensons, de ce que vous avez dit.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Ensuite, le maître d'ouvrage, donc l'établissement public VNF a 3 mois pour prendre sa décision : positive, négative ou modificative, c'est-à-dire que cela pourrait être un scénario intermédiaire entre les scénarios qui sont présentés là ou un choix de ces scénarios. Et formellement, la décision... VNF, c'est un établissement public de l'Etat, qui dépend du Ministère de l'Ecologie, donc la décision est prise par le Conseil d'administration, en concertation évidemment avec l'administration centrale du ministère.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Cela répond un peu à votre question ?

**Participant**

Oui. Et est-ce qu'on peut imaginer que sous la pression d'associations qui se constitueraient, le projet soit abandonné ou, enfin, profondément modifié ? Est-ce que vous avez imaginé ce type de scénario ou ce genre de difficulté puisqu'on est... on a vu qu'on était dans une zone sensible du point de vue... et puis, c'est la réserve naturelle de la Bassée et cetera, est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir des oppositions très fortes de ce côté-là qui feraient capoter le projet ? Ou est-ce qu'il y a des grandes chances d'aboutir ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Je peux donner ma perception du débat public. C'est la quatrième réunion et, effectivement, il y a des questions qui sont posées, comme ce soir, et des préoccupations, notamment sur les aspects hydrauliques et environnementaux. Ce qui ne nous surprend pas puisque, comme j'ai dit en introduction, on a d'emblée, pour tous les scénarios, pris en compte l'ampleur des enjeux de la plaine de la Bassée. Donc, c'est un projet qui, économiquement, est bien justifié, il y a du trafic en développement. Il y a du potentiel de développement de trafic. Donc, au plan économique, c'est un projet qui est bien justifié. Toute la question, c'est son insertion dans son milieu, et donc, son insertion écologique et son insertion hydraulique.

Donc, nous, on considère qu'au stade des études d'opportunité, on a répondu à ces contraintes, c'est-à-dire que l'impact sur les milieux, les habitats et les espèces, est nettement moindre que ce qui était envisagé dans les années 80, et qui a été une des causes de l'abandon du projet des années 80, puisque l'impact écologique était trop important, parce que le projet n'avait pas été étudié suffisamment en détail. Donc, cela pour l'aspect habitat et espèce. Et pour l'aspect hydraulique, on considère que la modélisation qu'on a faite, et sous réserve de contre-expertise, répond à cette obligation, cette contrainte de neutralité hydraulique, alors, évidemment, dans l'incertitude du modèle et, évidemment, avec une précision de l'ordre de plusieurs centimètres ou dizaine de centimètres. Et puis, il y a tous les cas particuliers qui ont été modélisés, et qui devront être précisés, raffinés au stade ensuite des études de projet, si la poursuite du projet est décidée. Donc, nous, on considère au stade actuel, c'est pour cela qu'on a présenté ces scénarios au débat public, on considère qu'ils satisfont déjà l'intérêt économique et d'autre part les contraintes écologiques et hydrauliques, mais c'est précisément l'objet du débat de faire remonter toutes les interrogations, les préoccupations. Pour le moment, le scénario que vous envisagez, enfin, je ne vais pas me prononcer pour l'avenir, mais je n'ai pas l'impression que c'est dans la tonalité du débat tel qu'il a commencé.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Qu'est-ce que vous en pensez de ce début du dialogue ?

**Participant**

Cela va, cela me va, oui.

**Patrick LEGRAND**

Cela vous va ? Merci. J'allais presque dire que sur mon aile gauche, juste à côté de vous, je vois deux personnes sourire là, dont Madame Sayaret, collègue. Et qu'est-ce que vous dites donc cher monsieur sur ce sujet-là, il y a vraiment... ? Non. Ah, tout ce qui n'est pas dit n'est pas retenu. Monsieur Dalaise devant s'il vous plaît ici.

**Jean-François DALAISE**

Oui ! Juste pour rebondir sur la dernière intervention. Qu'est-ce qui pourrait influencer le maître d'ouvrage vers un scénario plutôt qu'un autre ? Je suppose que s'agissant d'un aménagement dont la fonction transport est quand même l'argument principal pour le mettre en avant, s'agissant du Comité des amateurs fluviaux qui est représenté au sein du Conseil d'administration, et donc, il aurait appelé... Voies navigables de France serait appelé à mettre un avis, comment va faire d'ailleurs un cahier d'acteurs, et il va de soi qu'un scénario qui serait envisagé, qui soit inférieur au scénario 3, nous considérons à ce moment-là qu'il faudrait renoncer à faire cet ouvrage. Et je le dis pourquoi ? Parce que les aménagements fluviaux nécessaires et utiles au niveau du territoire national, écoutez, il y en

a beaucoup, l'établissement public a les ressources qu'il a, et donc, il ne s'agit pas de gaspiller. Donc, de mon point de vue, si d'aventure, et ce serait une très mauvaise aventure à notre sens, on s'orientait vers un scénario, encore une fois, je les cite, les 1 et 2, nous considérons à ce moment-là que cet investissement ne mériterait pas d'être fait. Je pense qu'on aurait quelques écoutes, y compris même de la part de Bercy à ce moment-là.

**Patrick LEGRAND**

Merci, merci. Monsieur.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Simplement oui, VNF a exprimé sa préférence pour le scénario 3. Mais sur la base des indicateurs qui ont été donnés, le taux de rentabilité interne, et puis, la valeur actualisée nette des différents scénarios, et on voit effectivement qu'à la fois le taux de rentabilité et la VAN sont maximums pour le scénario 3. Donc, ce n'est pas une préférence, cela repose sur les études quantitatives. Alors après, effectivement, un scénario de repli, pour des raisons essentiellement d'insertion environnementales et hydrauliques, parce que cela pourrait être cela la raison, conduirait à un projet moins rentable économiquement et avec une valeur nette pour la collectivité. La valeur actualisée nette, la VAN, c'est précisément ce qu'apporte le projet à la collectivité. Donc, effectivement, cette valeur serait réduite pour les autres scénarios que le scénario 3.

**Hugues LACOURT**

Puis, je pense aussi qu'il ne faut pas oublier que le transport par voie d'eau reste un transport écologique, on conserve aussi toutes les préoccupations environnementales. Donc, un abandon de ce projet va peut-être générer également une augmentation des trafics routiers. Les entreprises qui sont installées, soit elles vont déménager ou voilà ! Le projet, c'est un tout, on essaie de... je disais tout à l'heure, depuis les années 80, on prend de plus en plus, VNF prend de plus en plus les préoccupations environnementales en charge pour essayer d'aboutir à des projets qui s'intègrent au mieux d'un point de vue de la biodiversité, d'un point de vue du respect de l'environnement. Mais, il ne faut pas oublier que c'est un projet de transport, transport fluvial qui est un transport écologique avant tout.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Monsieur Dalaise n'a rien à ajouter. Oui. Je crois que c'est madame, s'il vous plaît !

**Melinda TELLIER**

Melinda Tellier du Conseil général du Val-de-Marne. J'avais une petite question sur les impacts écologiques. On nous a beaucoup parlé de l'impact écologique du projet localement, mais je voulais savoir si des études avaient été menées sur les impacts du développement du

transport fluvial sur les berges en dehors du périmètre du projet, notamment par rapport à tout ce qui est la problématique d'érosion, des berges liées au batillage du fait du développement du nombre de bateaux circulant sur la Seine.

**Patrick LEGRAND**

Messieurs.

**Hugues LACOURT**

Moi, je peux porter quelques éléments de réponse sur ce point de vue. Donc, vous mettez le doigt sur l'accélération de l'érosion des berges liée au développement du trafic. Premier élément de réponse. Le batillage, effectivement, ce sont toutes les ondes qui sont générées par un bateau et lesdites ondes qui viennent s'échouer sur les berges et qui érodent les berges. Le batillage n'est pas le seul phénomène qui érode les berges. S'il y a un fleuve qui coule, le courant sur les berges est déjà également érosif ; s'il n'y avait pas de navigation, il y aurait une érosion des berges, ne serait-ce que pendant les périodes de crue également, les crues sont un phénomène également qui érode les berges. Donc, le batillage, dans le cadre de l'aménagement Seine-Nord Europe, il y a une étude qui a été réalisée pour vérifier l'impact du batillage sur les berges par rapport à l'accroissement de la capacité d'import des bateaux. Il y a beaucoup d'idées reçues qui portent à penser qu'un gros bateau va générer un batillage plus important. Cette étude a démontré qu'en fait, c'était le batillage agressif sur les berges était plus lié à la vitesse des bateaux qu'à la section mouillée du bateau, si vous voulez. Et un bateau léger, c'est-à-dire un bateau qui serait vide et qui irait plus vite, générerait des ondes plus agressives qu'un bateau chargé qui avance plus lentement sur le fleuve. Donc, en fait, ce qui va augmenter l'érosion des berges, c'est l'augmentation du trafic. Effectivement, s'il passe trois fois plus de bateau, il y aura plus... le batillage aura une incidence plus importante. Pour faire face à cette augmentation du batillage, et donc, de l'érosion des berges, le projet prévoit, notamment au niveau des berges qui seront rescindées, bien évidemment, une protection, mais pas seulement... On vous a montré tout à l'heure des coupes types qui vous montrent comment on peut protéger les berges de façon à éviter une accélération de l'érosion. Voilà ! Donc, avec la création de ce qu'on appelle des risbermes, ce sont des parties plates sous l'eau au niveau des berges qui viennent casser la vague en fait et qui empêchent son action érosive sur les berges.

**Patrick LEGRAND**

Madame, je ne vous vois pas bien, mais je vois une... Non ? Oui.

**Melinda TELLIER**

Je vois bien, effectivement, les solutions que vous proposez, en fait, sur le secteur du projet pour protéger les berges, mais cela ne répond pas à ma question sur ce que pourrait faire VNF, entre guillemets, sur d'autres secteurs qui ne sont pas concernés par le projet, mais qui

de manière, par ricochet en fait seraient potentiellement impactés. Après, je ne suis pas sûre que vous ayez une réponse à m'apporter ce soir, mais au moins la question est posée.

**Patrick LEGRAND**

Merci.

**Hugues LACOURT**

Non, mais effectivement, le problème de protection de berge, c'est un problème auquel VNF est confronté de façon récurrente. Encore une fois, le trafic fluvial n'est pas le seul mal pour les berges. Après, les berges qui sont soumises à des enjeux élevés ou très élevés dans le cadre d'une accélération du trafic, qui induirait une dynamique érosive plus importante, VNF pourrait prendre en charge la protection, oui la protection de ces berges qui sont soumises à des enjeux élevés liés à l'accélération, à l'augmentation du trafic.

**Patrick LEGRAND**

Merci. On a un peu avancé. Oui, monsieur s'il vous plaît !

**Jean-Pierre RUCHER**

Oui. Jean-Pierre Rucher. Je n'ai pas bien compris l'intervention de Monsieur Dalaise, si j'ai bien compris, explique que d'un point de vue économique, les scénarios 1 et 2 ne l'intéressent pas beaucoup. Or, si je prends le document à la page 80 avec les tableaux de comparaison des scénarios, je trouve que le scénario 1 avec un taux de rendement interne de 6,5, ce qui est tout à fait correct, on a fait pire, et un coût de 76 millions d'euros m'a l'air d'un point de vue économique assez intéressant.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Monsieur Dalaise, et puis, éventuellement, si vous avez quelques compléments. Un micro, pour Monsieur Dalaise, mais...

**Jean-François DALAISE**

Oui, le tableau est déjà un élément de réponse. La VAN, le maître d'ouvrage l'a expliqué, c'est le retour économique pour la collectivité. Je ne vais pas recommander plus que cela les chiffres qui sont entre... et la différence entre le scénario 3, le scénario 2 qui est négatif et le scénario 1 qui est de 45 à comparer à 426. S'agissant du transport, soyons clairs, la compétitivité du fluvial s'améliore avec sa capacité d'emport. Cela, c'est une première chose, il ne paraît pas utile de souligner cela plus longtemps. Deuxièmement, il y a un problème de cohérence, de gabarit. Tout à l'heure, j'ai écouté une explication, j'étais un peu



surpris de voir un trafic. Pour aller à Nogent, on peut aller avec un bateau jusqu'à 2 500 tonnes, et ensuite, on passe à un bateau de 1 000 tonnes. En fait, soyons clairs, c'est le pôle maillon faible qui est le goulet d'étranglement et cela vaut pour un petit itinéraire de 20 kilomètres, mais cela allait également... Regardez, la circulation à Paris est un goulet d'étranglement. Donc, soyons très clairs. Si nous voulons insérer... et la flotte, le calage de gabarit moyen de la flotte est fonction des infrastructures. Si nous voulons insérer cela dans le réseau européen, améliorer la compétitivité de la flotte fluviale, il faut un gabarit qui soit cohérent avec un réseau qui, à l'échelle de l'Europe, est maintenant à minima suivi du scénario 3. En deçà, qu'est-ce qu'on observe ? Une diminution de la cale et il y a... j'ai vu dans le livre du maître d'ouvrage, on voit bien la proportion qui nous sépare entre la cale à petit gabarit chez nous et celle qui est beaucoup plus importante dans les autres pays, et on voit bien où jusqu'à maintenant, se situait le dynamisme fluvial. Malheureusement, il n'était pas en France. On est, et ce projet est une illustration de l'effort de rattrapage qu'on est en train de faire. Et donc, ne refaisons pas l'erreur qui a été faite pour le canal du Nord, il y a à peine 50 ans. A peine 50 ans, on a fait un gabarit qui avait été déjà abandonné par les Allemands en 1910. Aujourd'hui, on fait Seine Nord avec un gabarit de... qui est le gabarit 5b. Il s'agit de réparer l'erreur de 50 ans. Vous voyez un petit peu les investissements perdus et ceux qu'il faut remettre sur la table. Donc, à la fois en tant que transporteurs, nous veillons à ce que notre flotte soit la plus compétitive possible. Elle ne peut l'être que si le gabarit qui nous est offert l'est également. Et nous souhaitons, par rapport à l'effort public, qui est celui que fournit l'Etat au travers de Voies Navigables de France, ces ressources ne sont pas illimitées, et bien qu'il y ait véritablement une adéquation entre ces ressources et un gabarit qui soit le mieux-disant. Or, aujourd'hui, le mieux-disant, n'importe quelle infrastructure qui se fait en Europe, c'est à minima celle qui correspond au scénario 3.

### **Patrick LEGRAND**

Merci, Monsieur. Cette question, cette interrogation, et puis... La réponse de Monsieur Dalaise vous inspire.

### **Benjamin AIRAUD**

Ce qu'on pourrait juste, moi, je vais juste rajouter une chose, c'est que dans le cadre des scénarios 1 et 2, vous avez une interruption de la navigation pendant 8 mois, pour réaliser les travaux sur le Canal de Beaulieu, du coup, une forte perte de compétitivité des entreprises du secteur pendant 8 mois et forcément des possibilités de perte de trafic fluvial pour le futur, du fait de cette absence de navigation pendant 8 mois.

### **Patrick LEGRAND**

Monsieur. Je vous sens un peu insatisfait.

### **Jean-Pierre RUCHER**

Un petit peu, effectivement. Mon passé d'économiste me fait penser que deux critères sont importants dans ce tableau à la page 80, c'est le coût et le taux de rendement interne. Alors, Monsieur Dalaise nous a expliqué que quand on dépensait 305 ou 214 millions, on avait un résultat supérieur à celui qu'on avait quand on dépensait 76 millions, ce qui n'est pas très étonnant. Et si les études ont un sens, un TRI de 6,5 % ne peut pas être rejeté brutalement. Et donc, il intègre cette perte de 8 mois, et cetera, enfin.

**Benjamin AIRAUD**

Oui, oui.

**Patrick LEGRAND**

Allez-y, oui, allez-y Benjamin !

**Benjamin AIRAUD**

Je ne pense pas qu'on le rejette, comme vous le dites, on ne rejette pas. Effectivement, le scénario 1 présente un taux de rentabilité interne correct, puisque pour ce type d'infrastructure, on considère qu'au-dessus de 4 %, on est sur des projets qui sont viables économiquement. Après, là où vraiment se crée la différence et où réellement le bénéfice est intéressant pour la collectivité, c'est réellement sur la valeur actuelle nette. Là, comme on l'a dit précédemment, il y a quand même, pour le scénario 3, dix fois plus de bénéfice pour la collectivité que le scénario 1. Donc, ce qui nous pousse à mettre en avant le scénario 3, c'est ce couple TRI-VAN, si on fait le couple, le scénario 3 est préférentiel au scénario 1. Mais, il n'y a pas de rejet du scénario 1. La preuve, il est présenté ce soir et avec tous ses indicateurs.

**Patrick LEGRAND**

Monsieur.

**Jean-Pierre RUCHER**

Vous ne rejetez pas le scénario 1 mais Monsieur Dalaise semblait le rejeter.

**Jean-François DALAISE**

Et je maintiens.

**Patrick LEGRAND**

Et Monsieur Dalaise maintient. Donc, c'est normal.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Il y a peut-être un autre élément à prendre en compte pour les scénarios 1 et 2, c'est qu'ils permettent d'arriver à 1 000 tonnes jusqu'à Nogent. Actuellement, c'est possible de façon dérogatoire, donc, avec des vitesses limitées. Le paramètre à prendre en compte, c'est la vétusté, en fait, du canal actuel. Donc, les scénarios 1 et 2 permettent, enfin, incluent une remise à niveau du Canal de Beaulieu actuel. Donc, ce n'est pas forcément à négliger. Donc, l'ensemble des scénarios ont été étudiés de la même façon, de façon approfondie, à part le scénario 4 qui s'est interrompu en cours de route. Mais, c'est après étude approfondie de chacun des quatre scénarios qui restent que l'étude quantitative montre que c'est le scénario 3 le plus intéressant économiquement.

**Patrick LEGRAND**

Un dernier mot ? La question est ouverte, pour le moment, on y reviendra. Monsieur Montmartre, l'homme qui n'a pas peur de la montée des eaux ? C'est cela ? Alors moi, j'habite Belleville, donc, je suis à peu près dans la même situation que vous. Allez-y, Monsieur Picciotto.

**Carmel PICCIOTTO**

Justement, je voulais avoir un argument parce que je n'ai pas eu, en fait, si vous voulez, de plus basses d'eau. Alors, en fait, ce que je souhaiterais savoir, c'est, comme il s'agit d'un investissement dans le futur, si par exemple, la sécheresse de 2003 pourrait être prise comme année de référence, parce que ce que semblaient suggérer les dernières études concernant le dérèglement climatique que la Seine risquait de perdre son débit actuel et aller plutôt vers un assèchement. Mais, enfin, toute chose...

**Patrick LEGRAND**

C'est maintenant que vous me sortez une question comme cela, alors qu'on commence tous à être fatigués.

**Carmel PICCIOTTO**

Ah oui ! Donc, en fait, ce serait pour une prise en compte d'étiages lustraux, c'est-à-dire étalés... de sécheresse à étaler sur plusieurs années. Si nous utiliserons la valeur de l'investissement, donc...

**Patrick LEGRAND**

Monsieur,

### Hugues LACOURT

Oui, la crainte d'un assèchement de la vallée, c'est cela, en période de sécheresse. Alors, notre projet est un projet d'augmentation du gabarit de la voie, à ne pas confondre avec des projets pour maintenir les plans d'eau. Les plans d'eau sont maintenus avec des barrages, barrage, maintien, plan d'eau à l'amont. Donc, et en période d'étiage, on maintient, on laisse fermer nos barrages de plus en plus, sauf à ce que les sources de la Seine s'épuisent, il y aura toujours de l'eau dans la Seine. Alors, je veux bien croire que les périodes de fort étiage amènent à une baisse des plans d'eau. Il faudrait vraiment que notre climat, alors après, le climat peut vraiment changer dans les 50, 100, 200 années à venir. Mais, voilà, ne pas confondre le projet actuel qui est une augmentation du gabarit de la voie avec le maintien, la gestion hydraulique, le maintien des plans d'eau. Dans notre projet, on a même envisagé, Benjamin Airaud l'a rappelé tout à l'heure, de rehausser quelque peu la ligne d'eau des biefs de Jaulnes et du Vezoult. Et également, cela participe aussi au maintien de la zone humide. S'il n'y avait pas de barrage, j'ai donné cette image-là à une réunion publique précédente, s'il n'y avait pas de barrage, peut-être que la Bassée ne serait pas dans l'état actuel où elle se trouve. D'ailleurs, qu'en période d'étiage, les nappes seraient beaucoup plus basses que ce qui est actuellement avec la présence de barrage.

### Patrick LEGRAND

Benjamin, vous avez...

### Benjamin AIRAUD

Oui, je vais compléter, oui. Par rapport à la question de l'alimentation en eau, en fait, du projet et notamment, le point important, c'est l'alimentation en eau du nouveau canal pour les scénarios 3 et 5, puisqu'on créerait une nouvelle infrastructure qui va avoir des besoins en eau. On a réalisé des études spécifiques sur cette alimentation en eau du canal, et on a montré que, a priori, au vu notamment du fait que vous avez maintenant des barrages réservoirs de Seine Grands Lacs, donc vous avez des barrages tout en amont des différents bassins qui soutiennent l'étiage. L'alimentation en eau du nouveau canal à grand gabarit ne poserait pas de problème sur une chronologie de 100 ans. On est revenu sur 100 années en arrière. On peut rajouter, c'est que ce nouveau canal, il serait étanche ; ce qui n'est pas le cas du canal actuel, le Canal de Beaulieu n'est pas étanche. Si vous arrêtez la navigation, si vous le fermez pendant trois semaines, vous avez l'eau qui diminue de 1,50 mètres. Le nouveau canal, lui, serait étanche, et du coup, on va avoir des besoins en eau limités du fait qu'il n'y a pas du tout de perte vers la nappe ou vers le sol. Et donc, si on compare le besoin en eau du canal actuel et du nouveau canal à grand gabarit, on aurait des besoins inférieurs pour ce nouveau canal à grand gabarit, et de plus, l'eau qui est prélevée au niveau de Nogent est réinjectée dans la Seine dès Villiers-sur-Seine.

### Patrick LEGRAND

Merci. Qu'en pensez-vous ? Un dernier mot, enfin, comme c'est...

**Carmel PICCIOTTO**

Oui. Juste, le bien c'est que justement, les études ne sont que sur 100 années, c'est-à-dire qu'en fait, on pouvait traverser la Seine à pied sec au XVII<sup>ème</sup> siècle ; enfin, certaines années, donc les barrages eux-mêmes, lors de l'enquête publique sur les grands barrages de Seine, donc ils m'ont effectivement dit qu'en cas de... enfin, il pouvait les vider, en fait. Donc, cela pourrait ne pas être suffisant face à des épisodes particulièrement sévères.

**Patrick LEGRAND**

Merci. J'ai eu quelqu'un là-bas qui probablement veut poursuivre aussi la réponse.

**Stéphane DEMERLIAC**

Bonjour ! Stéphane Demerliac de Seine Grands Lacs, justement. Je souhaitais apporter une petite précision. Cette année, en 2011, on s'est trouvé exactement en termes de pluviométrie comme l'année 2003 et comme les deux précédentes années très sèches du siècle, à savoir 1921 et 1976. Et nos ouvrages ont effectivement eu du mal à se remplir cette année puisqu'il n'était plein qu'à 75 %, et pourtant, en essayant de les gérer au mieux, on n'a jamais touché un seuil de crise, sur l'ensemble du bassin à l'aval des ouvrages. Et je n'ai pas entendu parler de restriction de la navigation, notamment, dans la plaine, dans la zone de la Bassée, mais cela, ce serait plus à VNF de le dire. A priori, on vide, effectivement, nos lacs pour soutenir les étiages, et même si les années 2003, 2011 devaient devenir des années beaucoup plus standards qu'elles le sont à l'heure actuelle a priori n'auraient pas de gros, gros problèmes dans l'état actuel des choses. Merci.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Vous sauriez, je... Mais on s'arrêterait là, on prendra la question ultérieurement quand elle sera probablement enrichie. Madame, juste devant.

**Elodie POINTET**

J'en profite parce que je remarque qu'il y a des représentants des deux maîtres d'ouvrage des différents projets. Et je me suis posée la question, comme il y a quand même beaucoup de corrélation entre les deux projets au niveau environnement, au niveau Seine, ... Donc, je sais qu'il y a un Comité de pilotage qui a été fait en commun, mais je voudrais savoir pourquoi le... même si ce sont deux projets différents, il y a quand même un territoire qui est semblable, des populations qui sont touchées, qui sont les mêmes, pourquoi la concertation,

elle n'est pas commune ? Je sais qu'elle est en parallèle mais pourquoi elle n'est pas commune ?

**Patrick LEGRAND**

Merci. C'est une question qui se pose à moi. La loi, chère Madame est telle que c'est chaque projet qui doit faire l'objet d'un débat public. Et c'est comme cela parce que chaque projet a un maître d'ouvrage différent et chaque projet est porté par un maître d'ouvrage différent. Donc, au fond, nous n'avons pas la possibilité, c'est même on est en train d'essayer de se battre pour obtenir des débats publics sur les OIN, les Opérations d'Intérêt National, et cetera, les opérations groupées, Saclay, par exemple. Dieu sait qu'il a fallu qu'on se batte pour avoir un droit à engager un débat public sur le Grand Paris par exemple, ou ailleurs aussi, plusieurs maîtres d'ouvrage. Sur ces opérations-là, nous n'avons pas la possibilité de confondre les deux débats publics parce qu'il y a deux maîtres d'ouvrage. Par contre, nous avons la possibilité d'ordonner qu'il soit simultané et coordonné. Et c'est comme cela qu'on a à peu près réglé la question du débat, vous avez vu, tout de même d'abord, il y a des représentants de l'autre maître d'ouvrage, ce qui était important, qu'on tricote, j'allais dire, les réunions publiques de telle façon qu'au fond, elles puissent se répondre. Voilà ! Nous ne faisons pas de débat public sur des avens de territoire, nous faisons des débats publics sur des projets. Et comme la Commission nationale du débat public ne s'autosaisit pas, nous respectons la loi qui étant... en ce qui nous concerne, assez légère. Les 13 articles, ce n'est pas cela qui... Donc, on traîne trop. Vous voyez, d'ailleurs, on peut faire deux débats publics et c'est vrai que les maîtres d'ouvrage nous y ont engagés vu qu'ils avaient déjà travaillé en même temps, et ils continuent à travailler en même temps. Je vous conseille de... la prochaine réunion publique sur l'agriculture, les enjeux agricoles, pardon, qui aura lieu en janvier si je me souviens bien, le 10, le mardi 10 janvier, je ne sais plus très bien, mais ce sera une réunion commune, par exemple. Et il y aura aussi des réunions communes sur les projets de territoire engagés par ces deux équipements. Voilà ! On fait avec ce qu'on a et on fait déjà un peu mieux qu'avant. Cela vous va ?

(Passage inaudible)

**Patrick LEGRAND**

Ah oui, oui, mais le combat public est une frontière de lutte à tout point de vue. Mais ce n'est pas vrai que cela évolue positivement, oui, il faut encore battre. Merci. Et là, on laisse passer l'ange pour le remords. C'est bien qu'il est tard. Puisque l'ange passe et que tout à l'heure, il y avait... Ah, tiens, deux cygnes là, donc deux jeunes cygnes, on avait des espions de la préfecture sans doute.

Trois. Maintenant, on ne sait plus où ils sont maintenant, vous savez, ni comment ils fonctionnent. Bon, écoutez, on va lever la séance, vous savez qu'une petite remarque, une seule petite remarque, c'est qu'un débat public, cela s'évalue à la fin. Vous avez vu d'ailleurs que, je crois que ces messieurs l'ont senti, vous l'avez senti aussi, c'est qu'au fond, au bout de quatre réunions, on a déjà des choses qui se construisent et qui se construisent un peu

différemment, un peu plus précisément. La fin, c'est le 17 février. D'ailleurs, encore, 17 février pour les deux débats. Merci pour cette jolie réunion. Vous retrouverez le verbatim sur notre site dans quatre jours ; normalement après une pareille réunion quelle qu'elle soit d'ailleurs, nous... Il y a beaucoup de mondes dans toutes nos réunions sur ces questions-là, donc cela veut dire que cela aussi bien apparaît que sur les sites, il y a un petit pot qui vous permet de vous continuer à discuter. Merci et surtout sortez par la passerelle. Merci. A bientôt !