

Réunion PUBLIQUE PROVINS

Réunion Commune Des Projets, des Territoires

Le 9 février 2012

Date : le 9 février 2012

Lieu : Centre Culturel et Sportif de St Ayoul – Rue du Général Delort– 77160 PROVINS

Durée : 2 heures et 25 minutes

Participants : 220 personnes

Réunion Publique animée par Monsieur Patrick Legrand

Pour la Commission particulière du débat public (CPDP) :

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

Pour Voies navigables de France (VNF) :

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

Pour l'EPTB Seine Grands Lacs :

- ✓ Régis THEPOT – Directeur Général
- ✓ Amélie ASTRUC – Chef de Projet La Bassée

Patrick LEGRAND :

Bien. On va faire quelque chose qui ne se fait pas, c'est-à-dire commencer avant que Monsieur le Député-maire ne soit là, mais le débat public c'est aussi de temps en temps, quelques irrévérences mais qui ne sont que mineures.

Bonsoir, je suis très heureux que vous soyez aussi nombreux pour cette antépénultième réunion, qu'on peut aussi appeler avant-dernière d'ailleurs, sur les deux projets qui nous ont conduit à quatre mois de débat public depuis novembre, l'un portant sur l'éventuel élargissement de la Seine entre Nogent et Bray, et porté par le maître d'ouvrage qui est à ma gauche et qui est Voies navigables de France, et le deuxième projet, un projet d'aménagement qui est en aval de La Bassée aval et qui viserait à contrôler et limiter les risques de crue sur la Région parisienne.

Donc, premier point, bien que je voie beaucoup de têtes que j'ai repérées sans toujours me souvenir des noms, mais merci de nous avoir suivi, je vous rappelle en quelques mots ce qu'est le débat public, parce que c'est une institution un peu neuve qui mérite d'être expliquée, réexpliquée et qui plus on en fait, comme moi d'ailleurs, plus on pose des questions, voire même des questions fondamentales qui toucheraient par exemple, à nos fondements constitutionnels issus de deux ou trois siècles.

Le débat public c'est l'occasion donnée au public de contribuer à l'information du maître d'ouvrage, largement avant que le projet soit défini dans toutes ses dimensions, et avant même qu'il ne soit décidé. C'est là une caractéristique, donc cela veut dire qu'on est largement en amont par rapport à l'enquête publique et que toutes les caractéristiques du projet ne sont pas fixées, et c'est déjà un des premiers exercices un peu difficiles, c'est de travailler sur un projet qui est encore souple, flou par certains côtés, et qui n'est pas quelque chose de déjà prédéterminé et qui vous serait imposé.

La deuxième caractéristique, c'est que ce sont des projets en général d'intérêt national qui ont des enjeux environnementaux, sociaux, et économiques importants, dans un cas comme dans l'autre, les deux projets satisfont à ce genre de critères.

La troisième caractéristique, cela, vous vous en souvenez bien, ce débat public, les débats publics, le débat public à la mode française dirions-nous, qui n'est pas très, très ancien, puisqu'au fond si on peut dire :

- 1992 les limbes
- 1995 la création légale
- 1997 la mise en place de la Commission nationale
- 2002 sa confirmation par la loi « démocratie de proximité ».

Donc, c'est tout à fait récent. Ce débat public est organisé et piloté par un groupe qui est ici sur cette table centrale, en mi-temps du débat, et qui a une caractéristique particulière, c'est qu'il est constitué de citoyens comme vous, sauf en ce qui me concerne pour l'instant, et qui n'ont pas de compétence particulière sur le sujet et qui en plus, n'ont pas à avoir d'avis sur le sujet. Et donc, je peux, nous pouvons, et nous devons garantir à la fois l'indépendance financière, l'indépendance d'esprit et l'indépendance de morale, je veux dire. Certains de mes collègues, mais je ne les vois pas toujours dans la salle ici, il y a au moins Chantal Sayaret, Gérard Riou et Daniel Collard qui sont des Commissions et qui sont là dans la salle.

C'est une caractéristique un peu particulière, c'est d'avoir créé ce groupe, on peut appeler cela des ingénieurs sociaux qui sont là pour faire fonctionner le débat, en rendre compte ensuite, et non pas à avoir un avis mais rendre compte de vos avis, et cela c'est extrêmement important et de la façon la moins traître possible, et nous allons la semaine prochaine, lors des deux réunions de clôture, essayer de vous dire comment on va commencer à s'y prendre pour vous trahir le moins possible.

La dernière caractéristique sur laquelle je voudrais insister, c'est ce qui va se passer, qui se passe après le débat public. Vous savez c'est un petit peu le deuxième reproche qu'on faisait à l'enquête publique ; le premier reproche étant de dire que cela arrivait trop tard, une fois que tout était décidé, et que de temps en temps, on avait l'impression de donner un avis mais qui n'était ni entendu ni même mis en œuvre. Vous avez là un dispositif qui aboutit à ce que l'on appelle une décision des maîtres d'ouvrage et cette décision est issue du débat public et elle porte sur trois points :

- un, oui ou non, le maître d'ouvrage décide de continuer son projet, là il y a une décision ferme ;
- deuxièmement, quelles sont les propositions ou les contraintes ou toutes choses qui ont pu être dites pendant les réunions qui seront ou pourraient être prises en compte dans le projet final, on dit ce sur quoi les gens vont s'engager, le maître d'ouvrage va s'engager et à la fois sur le plan technique, mais aussi sur les modes de concertation, c'est-à-dire comment je vais continuer à discuter avec vous une fois que la Commission particulière et la Commission nationale ne seront plus là. Comment les maîtres d'ouvrage vont continuer à discuter avec vous pendant la partie qui est la mise au point du projet jusqu'à l'enquête publique ?
- Et le dernier point, c'est le fait que dans cet acte qui est un acte officiel, et cetera, il vous dira aussi pourquoi de ce qu'il a entendu, il ne l'a pas mis en œuvre, et pour quelle raison, et pour quelle raison au fond, il n'a pas pu prendre en compte ce genre de proposition et à quelles conditions il pourrait éventuellement les prendre en compte.

Tout cela est fondamental parce que je vous ai bien sûr dit que la Commission nationale du débat public était une autorité administrative indépendante, mais c'est une toute petite structure puisque nous sommes moins de 10 à Paris et nous faisons appel aux intermittents du débat public au moins à deux niveaux :

- d'une part, quand nous constituons nos Commissions, les intermittents, mes collègues sont des intermittents, ils ont autre chose à faire, ils vont et ils viennent de temps en temps. D'ailleurs, le débat public est quelque chose d'assez usant par moments, donc au bout de deux ou trois débats publics en général, l'intermittent va faire autre chose, il est un peu fatigué, vous voyez derrière, parce que c'est parfois un peu dur, cela frappe fort, n'est-ce pas messieurs, le débat public.
- Et puis le deuxième moment où on fait appel à des intermittents, c'est quand on vous restitue publiquement la décision des maîtres d'ouvrage, et que c'est vous qui avez à examiner et à forcer le contrôle, d'ailleurs, c'est tout de même une des occasions assez fantastiques où une petite Commission nationale et indépendante vous délègue ensuite le contrôle de la mise en application des accords sur lesquels vous êtes arrivés, cela s'appelle « le retour du contrôle social ». Et je le dis sans rigoler, c'est aussi une garantie que nous ne sommes pas, à la Commission nationale du débat public, dans une perspective de créer une

belle bureaucratie, bien lourdingue où il y a du monde, et où il y a des emmerdeurs qui viendraient contrôler des contrôleurs de contrôle. Voilà, c'est à peu près cela, nous n'avons pas l'intention de gonfler au-delà du raisonnable. Donc, c'est presque une forme d'administration que nous sommes en train d'inventer et de réinventer avec vous les citoyens, et donc, presque on pourrait dire avec le peuple.

Vous savez qu'on met en débat public deux projets : un premier projet, ou l'un des projets, est le projet VNF élargissement de la Seine entre Nogent et Bray à un grand gabarit, et puis le deuxième projet présenté par Seine Grands Lacs, c'est cette utilisation de l'aval de La Bassée aval pour gérer des crues qui pourraient toucher la Région parisienne, et que c'est déjà un acte un peu particulier que de dire que la Commission nationale du débat public ait dit qu'il fallait que ces deux débats publics soient simultanés et coordonnés. C'est-à-dire qu'au fond, touchant un même territoire, touchant la question de l'eau, touchant des amonts et des avals, il fallait qu'ils soient coordonnés et simultanés, sans pour autant être confondus. Alors, même si on fait de temps en temps des réunions communes comme ce soir, on a bien vu que les deux débats ont eu leur vie commune, leur vie, plus exactement, séparément, et se sont de temps en temps retrouvés pour des moments comme celui que nous allons vivre ce soir.

La caractéristique du débat public, c'est que vous avez en face de vous des fonctionnaires qui n'ont pas toujours le derrière dans leurs fauteuils en cuir, évidemment, puisque les fauteuils des fonctionnaires sont en cuir, et donc ils prennent froid de temps en temps. Ce soir, nous avons donc les deux maîtres d'ouvrage, vous allez voir qu'on sent bien aussi que le débat public a duré quatre mois, donc ils commencent à être rodés l'un à l'autre. Ils vous le diront très probablement la semaine prochaine qu'ils ont aussi beaucoup vécu, beaucoup évolué pendant le débat.

La deuxième caractéristique de notre soirée, c'est que c'est une thématique particulière. On l'a appelé cette soirée, parce qu'il faut toujours trouver des titres, et que les titres ne sont pas toujours vraiment signifiants : « Des projets et des territoires ». Au fond ce que je souhaiterais, ce qu'on souhaiterait nous, à la Commission particulière, c'est qu'on parle autant de l'avenir, de ce que vous pouvez vous proposer aux territoires qui tournent autour de La Bassée, autrement d'un côté, enfin, au plus petit, le secteur de La Bassée aval, donc entre Bray et Montereau, et au plus grand, le triangle entre Provins, Montereau et Troyes grosso modo, qui nous semblaient être deux unités géographiques sur lesquelles les contacts que nous avons eus au préalable, on a bien senti qu'il y avait des questionnements, des interrogations sur l'avenir, le devenir, qu'est-ce que c'est, sur le fait qu'au fond, des équipements pareils peuvent induire des avènements et en empêcher d'autres, et cetera, et sur le fait qu'il y avait des négociations à conduire probablement entre acteurs sociaux, acteurs politiques en tout cas, et dans le but d'obtenir une espèce de projet à peu près commun qui permet de garantir que, ensuite, les choses soient faites de façon cohérente au jour le jour. Donc, le projet de la réunion de ce soir est une réunion un peu particulière, plutôt touchant aux questions d'aménagement du territoire, qui est... c'est plus complexe qu'au sens de la complexité et de la complexité même des choses, mais comme j'ai l'habitude de dire plus c'est complexe, plus c'est démocratique, et il n'est pas si facile que cela à faire démarrer, parce que non seulement les projets de base sont flous ; deuxièmement, la prospective, un exercice un peu particulier ; et troisièmement,

nous ne sommes tous pas très familiers de faire de la prospective territoriale, la prospective d'aménagement du territoire.

Dernier point sur ce point-là, je ne vous en voudrais pas... est-ce que j'ai une tête à en vouloir à quelqu'un moi, enfin, trop facile, trop compliqué, et puis, il faudra de la mémoire, il ne faut pas la stocker, il ne faut pas l'ennuyer pour cela la mémoire.. et je ne vous en voudrais pas si on dérive sur d'autres thématiques, c'est vous qui faites l'intérêt du débat public, c'est cela, c'est le public qui fait la thématique de la réunion, et c'est dans le fait qu'il fasse la thématique qu'il dit un certain nombre de choses sur la hiérarchie de ses préoccupations ou sur la façon dont il voudrait voir traiter les choses. Voilà !

Dernier point, un peu particulier. Ce soir, je suis accompagné d'un de mes anciens collègues du Ministère de l'environnement, Jean-Jacques Lafitte, qui est actuellement l'Autorité environnementale, certains d'entre vous ont connu son collègue qui était à Gouaix, et cetera. Je le ferai intervenir en tout cas, à un moment, si on a besoin de recadrer un certain nombre de questions de l'ordre, plutôt de l'ordre de la méthodologie que de l'avis sur le fond. Et puis ceux qui étaient à Romilly savent que nous avons dans notre salle une délégation de ... moi, je les ai appelés comme ils s'appellent, de révolutionnaires tunisiens, cela fait du bien, d'ailleurs. Ils ont une espèce de franchise qu'on peut... et une fraîcheur qui, à nous, qui les avons pratiqués de près, pouvaient nous rappeler des moments de 1793, mais... Non, mais, s'ils étaient là, c'est parce qu'ils avaient envie de voir comment au fond dans une constitution, la constitution qu'ils sont en train de travailler, ils pouvaient intégrer les enjeux environnementaux, les enjeux du débat public, et les mouvements sociaux.

Ce soir, nous avons un collègue qui est Guatémaltèque, Juan Carlos Carrera, et qui est actuellement à l'ENA, vous savez cette grande fabrique de fonctionnaires d'Etat, et qui tout en étant Guatémaltèque du fait de son expérience au Guatemala, est probablement un des stagiaires ou des élèves de l'ENA qui en connaît beaucoup plus que certains autres de l'ENA sur les questions d'environnement, parce que autant vous le dire, je n'ai pas vraiment senti les préoccupations environnementales dans cette belle école. Voilà ! Je vais vous passer la parole Monsieur le Maire. On ne vous a pas attendu, vous ne m'en voulez pas ? Et, je vous laisse quelques instants pour nous faire l'accueil et peut-être les premiers lancements. Ensuite, VNF va ouvrir le bal, puis ensuite, Seine Grands Lacs, et puis après, nous passerons la parole à la salle. Je vous rappelle que, comme d'habitude, même mes bafouillis sont gravés dans le marbre, vu qu'il y a un verbatim, et donc, il faut attendre d'avoir un micro pour parler. A vous !

Christian JACOB :

Bien. Mais écoutez, tout d'abord, je suis ravi de vous accueillir, d'accueillir la Commission particulière, c'est comme cela que cela s'appelle, du débat public, c'est effectivement important pour nous, on avait été nombreux à le souhaiter, moi je l'avais souhaité, on l'a fait inscrire et graver dans le marbre puisqu'on l'a fait graver à l'article 11 de la loi Grenelle I. Alors sur ce sujet, les quelques propos liminaires c'était pour rappeler que pour nous, on est sur un projet de territoire, et c'est de cette manière qu'on a construit le raisonnement avec beaucoup de nos collègues élus, c'est-à-dire de ne pas raisonner sur les frontières d'une commune, d'une Communauté de communes, je dirais même, du pays de nos trois Communautés de communes, mais sur l'ensemble d'un territoire parce

que quand nos populations sur notre secteur ont du travail, ils ne font pas la... je dirais, ils ne s'arrêtent pas aux frontières de telle ou telle commune, voire de tel ou tel département, c'est pour cela que le triangle finalement que vous avez défini tout à l'heure nous convient assez bien, parce qu'on ne peut pas regarder un projet comme celui-là avec des œillères rivées à l'échelle d'une commune ou d'une région du département.

Sur ce projet, le premier point qui est la Petite Seine à grand gabarit, et sur la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, ces 27 kilomètres entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine, qui est essentiel pour nous parce que cela va permettre à la fois la liaison avec le Havre, Rouen, et à terme, le canal Seine-Nord. Par ailleurs comme je le disais, c'est quelque chose que nous avons souhaité, que l'Etat a souhaité, que le Parlement a souhaité avec force en 2009, et dans une approche qui est à la fois économique et une approche d'aménagement du territoire de l'ensemble de notre secteur de l'Est Seine-et-Marnais, mais aux confins de la Champagne et de la Bourgogne. L'autre point c'est que, je l'ai dit il y a un instant, mais cet engagement il a été gravé parce que nous l'avons traduit par la signature du contrat de redynamisation du site de défense de l'Etat, c'est-à-dire qu'au moment où le deuxième régiment de hussards a quitté Provins, nous avons eu dans cette même salle une réunion importante avec le Président de la République, qui a débouché sur la signature d'un Contrat de Site, donc signé entre la Communauté de communes du Provinois, l'Etat, et puis également le Conseil général de Seine-et-Marne ; et dedans, nous avons évoqué un certain nombre d'aménagements et de financements sur notre secteur dont la mise à grand gabarit de la Seine. Donc, c'est quelque chose qui a fait l'objet d'un contrat signé, ratifié par Communautés de communes, Etat, et Conseil général de Seine-et-Marne. Et puis, conformément donc aux décisions législatives de 2009, d'août 2009 je crois... cela devait être... enfin, bref, fin 2009 disons, le débat public a démarré fin de cette année, donc le calendrier était respecté. Là-dessus, nous avons eu à partir des discussions avec les différentes collectivités, avec VNF, il y a trois... enfin, cinq scénarios qui ont été étudiés par VNF. La position des communes, c'est-à-dire quand je dis des communes, ce sont les 70 communes du Pays du Grand Provinois, donc qui regroupe les deux Communautés de communes de La Bassée, du Montois, et puis, celle du Provinois, ce sont 73 communes qui sont ainsi regroupées. D'ailleurs, nous avons déposé un cahier d'acteur au titre de ces 73 communes, et également voté une motion à l'unanimité des communes. Alors, sur les trois scénarios, ce que nous avons... celui que nous avons retenu, nous, c'est le passage à 2 500 tonnes sur l'ensemble du réseau. Tout simplement parce qu'aller au-delà... j'ai cru comprendre qu'il y avait des problèmes d'ouvrages d'art, notamment à Paris, et donc, cela ne nous semblait pas réaliste d'aller sur un autre projet. Ce projet, il est important sur le plan économique. Il l'est aussi sur le plan environnemental puisque c'est à peu près un basculement de 30 000 camions, si on raisonne sur la période 2020-2025, et les approches que nous avons eues avec les représentants du secteur économique, c'est 30 000 camions qui finalement, ne circuleraient plus sur notre secteur et dont les chargements utiliseraient la voie d'eau. Cela représente, si on l'a chiffré en émission de gaz à effet de serre, c'est 5 000 tonnes de CO₂ qui seraient ainsi évitées.

Ensuite, l'autre point puisqu'il y a l'axe économique, mais il y a aussi un autre axe qui est pour nous essentiel, c'est celui de l'environnement et du respect de notre territoire. Donc, La Bassée a un constituant essentiel... enfin, a une zone humide qui est d'une importance majeure, d'une

importance majeure pour la Seine-et-Marne, mais bien au-delà, l'importance est régionale. Et pour ce qui est de l'ensemble des élus locaux, nous avons tenu à ce que cette zone humide soit prise en compte de manière extrêmement précise avec une évaluation des impacts sur le milieu naturel, et puis également, bien évidemment, en préservant le cadre de vie des habitants, de ceux qui y sont aujourd'hui, et puis, de ceux qui souhaiteraient demain s'y installer ; avec la prise en compte du fonctionnement hydrologique de la vallée qui doit être préservée à la fois sur la zone humide mais sur sa biodiversité, également sur les méandres, les liens entre les noues de Seine, la protection des berges... Enfin, tous ces points-là, ce sont des points qui ont semblé essentiels aux élus, au même titre que l'aspect économique. C'est-à-dire qu'il y a un enjeu économique qui est essentiel et déterminant pour nous, mais également celui de la préservation de notre cadre de vie, et... Oui, pour revenir sur le cadre économique, c'est vraiment un enjeu essentiel de désenclavement de notre secteur.

C'est-à-dire que la crainte que nous avons, c'est finalement que cette région puisse se transformer en une région dortoir où l'activité est soit sur la Petite Couronne et sur Paris ou à l'extérieur, mais qu'ici, on soit uniquement dans une zone de préservation, un genre de musée. Or, la vocation de notre région est à la fois de préserver son cadre de vie mais de créer de l'activité et de l'emploi, et c'est pour cela que cet aménagement est pour nous vraiment essentiel et structurant du territoire. J'ajoute un point dans ce cadre-là. Si on prend les perspectives de deux secteurs d'activité qui sont l'extraction des granulats et l'industrie agro-alimentaire, sur ce seul tronçon, le trafic depuis 2000 a déjà augmenté de 300 %. Ce qui montre bien qu'on est sur un projet où il y a une vraie dynamique qui est déjà engagée, on n'est pas sur une vue de l'esprit. C'est-à-dire de 2000 à 2011, parce que nos chiffres sont même plutôt d'ailleurs de 2000 à 2010, je crois, en réalité... mais peu importe, on est à 300 % d'augmentation du trafic sur ce seul secteur. Et on le voit tous, tous ceux qui traversent Bray, on voit bien comment l'activité du port de Bray s'est développée. Alors, on insiste aussi sur le fait que l'importance pour nous du développement de ce secteur doit favoriser la zone d'activités portuaires de la Communauté de communes de La Bassée, qui est une zone d'activités qui existe déjà, mais qui va se développer sur Jaulnes et Bray-sur-Seine. Et c'est, là aussi, un point d'importance pour nous parce qu'on est sur un pôle d'activités qui existe, on ne le crée pas ex nihilo, et on a une Communauté de communes qui est déjà très engagée sur le développement de cette zone, et puis, soutenue en cela à la fois par la Communauté de communes du Montois mais aussi par le Provinois, parce que l'approche est toujours régionale et non pas aux limites d'une commune ou d'une Communauté de communes.

Alors, deuxième point, plus rapidement, sur les crues de La Bassée. Le projet de l'Etablissement public des Grands Lacs de Seine vise donc l'impact de la concomitance des crues de l'Yonne et de la Seine par la construction d'une dizaine de casiers en aval de Bray-sur-Seine. Ce projet, nous n'avons pas voulu qu'il soit concurrent ou qu'il puisse s'opposer d'une manière ou d'une autre avec celui de la mise à grand gabarit. Moi, c'est la raison pour laquelle j'avais milité pour que l'on puisse avoir le débat public en commun. Cela me paraissait d'ailleurs, peut-être, plus logique sur les études qui étaient menées, et en tout cas qui correspondait plus là aussi, à une synergie sur l'ensemble de notre territoire, même si les modes de financement et de réalisation sont complètement séparés. Mais au moins sur les approches, que les deux approches soient conduites en même temps. On a également,

oui, rappelé dans le débat que nous avons eu sur les lacs de Seine, la préoccupation forte des élus concernant les inondations écologiques, qui sont la conséquence même de ces infrastructures. Et puis, l'intégration des digues, l'intégration paysagère des digues, nous sommes là aussi sur un territoire et un cadre de vie qui a une vraie authenticité, et donc, il faut travailler à cette intégration, travailler également à l'accès à l'eau. Et puis aussi la prise en compte particulière de la dépréciation du foncier, qui est quelque chose qui a été évoqué dans pratiquement toutes les communes. Moi, quand j'ai des débats, à la fois dans les Conseils municipaux et dans les visites de communes, c'est toujours un point qui revient : l'indemnisation des propriétaires et la dépréciation du foncier. Autre point, on a insisté, quand je dis « on », c'est toujours l'ensemble des communes, sur la nécessité d'un accompagnement important de la part du maître d'ouvrage auprès du Pays du Grand Provinois et puis des trois Communautés de communes qui retrouvent leur destin lié dans ce projet, parce qu'il y aura nécessité d'adaptation et d'accompagnement sur le développement économique de ce secteur. Donc, voilà, Monsieur le Président, moi, ce que je pouvais dire pour ouvrir en quelque sorte ce débat. C'est-à-dire vraiment une approche qui est régionale, où on a un raisonnement en termes d'aménagement du territoire, à la fois la volonté du développement économique, le refus de l'isolement et la prise en compte du cadre de vie et de la qualité de notre environnement.

Patrick LEGRAND :

Merci. Merci d'avoir entamé la problématique.

(Applaudissements)

Patrick LEGRAND :

Ah cela, c'est... Bravo ! C'est rarissime, dans le débat public, les applaudissements jusqu'à présent. Vous êtes... A mon avis, vous êtes le second. C'est... pas mal ! Merci. Et puis, notez bien, vous pourrez ré intervenir lors de la discussion comme tout citoyen, puisque je rappelle que le débat public, c'est le débat avec le public, en public et pour le public, c'est... On y va ? Alors, vous allez me faire un grand tour d'horizon sur votre projet en reprenant évidemment les grandes caractéristiques du projet, mais en les replaçant évidemment dans les enjeux d'aménagement du territoire. Allez-y !

Jean-Baptiste MAILLARD :

Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Député-maire, merci de votre accueil et de vos propos d'introduction. Mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, bonsoir ! Je suis Jean-Baptiste Maillard, le Directeur interrégional du Bassin de la Seine de Voies navigables de France et je suis accompagné d'Hugues Lacourt, qui est responsable du service Grands travaux, et de Benjamin Airaud, qui est chef du projet Bray-Nogent.

Ce projet, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine, est donc porté par Voies navigables de France, VNF, qui est un établissement public de l'Etat créé en 1991, qui a fêté ses 20 ans l'année dernière, et qui a pour mission principale d'exploiter, d'entretenir et de développer le réseau national des Voies navigables soit plus de 6 000 kilomètres de linéaire. Les missions de VNF ont reçu une nouvelle impulsion à la suite du Grenelle de l'environnement et de la

Loi Grenelle I du 3 août 2009, donc, cette loi a fixé des objectifs ambitieux de développement du transport fluvial et ferroviaire de marchandises par rapport au transport routier, ceci pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances liées au tout routier. Et puis, tout récemment, la loi du 24 janvier 2012, relative à Voies navigables de France, est venue renforcer ses missions, ses moyens et sa gouvernance.

Alors, le projet se situe sur le bassin de la Seine, bassin de la Seine qui est particulièrement concerné par les objectifs de développement du transport fluvial puisqu'il représente déjà entre le tiers et la moitié du trafic national de transport de marchandises par voie fluviale. Dans ce cadre général, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent 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 pour abaisser les coûts de transport et améliorer ainsi la compétitivité du transport par voie fluviale, par rapport à la route et aux camions. Cette baisse des coûts de transport, si le projet se réalise, 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, au port maritime du Havre et du Rouen ainsi qu'au port du nord par le futur canal à grand gabarit, Seine-Nord Europe. C'est donc un projet de transport qui est présenté au débat public, c'est un projet de transport qui se situe dans une zone à fort enjeu, la plaine de La Bassée avec des enjeux écologiques, hydrauliques, économiques, touristiques, agricoles, et des enjeux de développement territorial. Compte tenu de l'importance de ces enjeux et également du projet de Seine Grands Lacs qui se situe immédiatement à l'aval du projet de Voies navigables de France, nous avons pris le parti pour les cinq scénarios étudiés et présentés au débat public, de prendre en compte ces enjeux dès la conception des tracés afin d'abord, d'éviter les impacts autant que faire se peut, et puis de limiter au mieux les impacts résiduels. Ces études ont fait l'objet de concertation avec les acteurs du territoire avant la phase de débat public dans le cadre d'un comité de pilotage commun avec le projet de Seine Grands Lacs qui était présidé par le Préfet coordonnateur de bassin. Voilà ! Donc, maintenant Hugues Lacourt, puis Benjamin Airaud vont présenter le contexte du projet et ses relations avec le territoire dans lequel il s'insère.

Hugues LACOURT :

Merci ! Bonsoir à tous ! Donc, projet de territoire, on va commencer par le territoire assez élargi du bassin de la Seine, la carte va s'afficher. Voilà la carte du bassin de la Seine, quelques chiffres indicateurs du réseau qui est très étendu, qui représente 1 400 kilomètres de voies navigables dont 500 à grand gabarit, grand gabarit commençant à partir de 1 000 tonnes. En 2010, quelques chiffres concernant le trafic, 2010 c'est 22 millions de tonnes transportées sur ce bassin de la Seine, soit l'équivalent de 4 milliards de tonnes-kilomètres ; la tonne-kilomètre c'est une unité très utilisée dans le transport fluvial, c'est une tonne qui est transportée sur un kilomètre, et cela représente à peu près 50 % du trafic national pour Voies navigables de France. Donc, le territoire du projet dans le petit carré en bas de la carte se situe très en amont de la Seine. On est à ce qu'on appelle la Seine amont. C'est un projet de territoire, territoire à cheval sur deux régions, la Région Champagne-Ardenne et la Région Ile-de-France, projet de territoire également à cheval sur deux départements, la Seine-et-Marne et l'Aube. Donc, le tronçon effectivement a fait 27 kilomètres de voies navigables, à

un gabarit très limité, il y a une partie en rivière et une partie en canal, le Canal de Beaulieu. Maintenant, si on zoome un petit peu sur le territoire, donc, je le disais, le gabarit est de plus en plus réduit, enfin, au fur et à mesure que l'on va vers l'amont de la Seine, à partir de la Grande Bosse. Donc, jusqu'à la Grande Bosse, et notamment entre Montereau qui est la confluence avec l'Yonne et la Seine, on a un gabarit de 4 000 tonnes, c'est le grand gabarit qui arrive jusqu'aux écluses de la Grande Bosse. Jusqu'à Bray, ce gabarit diminue à 1 400 tonnes. Entre Bray et Villiers, on est à 1 000 tonnes, et au-delà de Villiers, c'est le Canal de Beaulieu qui constitue un petit peu le verrou d'étranglement et on est à 650 tonnes. On peut noter quelques dérogations qui sont données ponctuellement jusqu'à 900 voire 1 000 tonnes mais qui sont très difficiles de passage dans ce Canal de Beaulieu, puisque les conditions de navigation sont très dégradées sur ce secteur, et notamment, sur le secteur du canal, canal qui fait 8,5 kilomètres de long. Il y a des problèmes de hauteur sous les ponts, des problèmes de profondeur de navigation avec une profondeur de 2 mètres, la vitesse des bateaux qui circulent à sens unique sur ce canal est limitée à 2 kilomètres/heure. Et à l'inverse, c'est le contraire, les gabarits des bateaux augmentent. En France, dans le reste du monde, on peut citer notamment le bateau Grand Rhénan qui circule principalement sur le Rhin et qui fait 135 mètres de long. Donc, un trafic fluvial en développement, on l'a dit tout à l'heure, on constate un doublement du trafic entre Montereau et Nogent-sur-Seine.

Donc, on est passé d'un trafic de 290 millions de tonnes en 2001 à 584 millions de tonnes transportées en 2010. Les trois filières principales concernent les granulats, qui sont destinés principalement aux besoins de l'Île-de-France et représentent 75 % des transports, à noter que ce trafic a été multiplié par quatre entre 2006 et 2010. Filière relative aux produits agricoles également, principalement tournée vers l'exportation, notamment le port de Rouen, cela représente à peu près 16 % du trafic. Et enfin, une filière de conteneurs à destination de la Région parisienne naturellement mais également du Havre. Alors sur le territoire, il y a de nombreuses entreprises et carrières, ports. Cette carte montre l'implantation de ces nombreux acteurs économiques situés le long de la rivière, le long de la voie d'eau ou à proximité. Ils étaient une dizaine de carrières qui sont actuellement exploitées sur le secteur, une douzaine d'entreprises, on peut citer les papeteries Emin Leydier qui drainent 2 à 3 000 tonnes par mois à l'export, et environ 5 000 tonnes à l'import ; les textiles Aubeis qui, eux, drainent 1 000 conteneurs par an, Mefro Roues 2 500 conteneurs par an à l'export. Également, les usines Saipol de biodiesel et la malterie Soufflet. Deux ports publics, un à Bray, un à Nogent-sur-Seine, des ports qui ont des projets également, on cite le Port de l'Aube qui a été mis en service en septembre 2011, donc tout récemment ; et le Port de Bray qui actuellement arrive à saturation et a également un projet de restructuration. Alors, pour venir sur ce territoire, on a un réseau routier très engorgé. On l'a encore vécu ce soir pour venir depuis Paris, de nombreux camions circulent sur les routes, et donc au-delà du point noir le plus important de la Région parisienne qui est l'autoroute A1, on peut citer... donc, la carte représente des trafics moyens journaliers de poids lourds de 2008. Et donc, en noir, figure la part de trafic la plus importante, qui est plus de 15 000 poids lourds par jour, et donc, il y a un autre secteur qui est cerclé en bleu là sur la carte qui est l'intersection des axes routiers qui convergent vers la capitale depuis l'Est, à savoir l'autoroute A4, la nationale 4 et la nationale 104. Et donc, au-delà de l'autoroute A1, il y a également ce nœud routier. Il faut savoir que le Département de Seine-et-Marne est un des départements où le

trafic routier est le plus important de l'Île-de-France. Et donc, on verra que le projet peut participer au désengorgement de ce trafic routier.

Alors, en contrepartie, la voie d'eau ; la voie d'eau est un mode de transport éco responsable, Jean-Baptiste Maillard a rappelé la référence au Grenelle de l'environnement de fixer des objectifs ambitieux, donc, atteindre un taux de 25 % de fret non routier d'ici 2022, c'est-à-dire de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination ou en provenance des ports d'ici 2015. Donc, les atouts du transport fluvial, principalement la forte contenance des bateaux, qui permet de transporter plus de marchandises en consommant moins de pétrole et en émettant moins de CO₂. Donc, un petit schéma pour donner cette équivalence : un bateau chargé à 2 500 tonnes est l'équivalent de 63 wagons ou de 125 camions. Cela a également été dit, le projet est sur un territoire très riche, la Vallée de La Bassée, avec des enjeux du milieu naturel très nombreux : un enjeu de biodiversité, un patrimoine très riche, de nombreuses espèces végétales et animales qui sont protégées ; un enjeu hydraulique, La Bassée est une zone naturelle pour l'expansion des crues de la Seine ; un enjeu d'alimentation en eau, c'est une réserve d'eau potable abondante, une alimentation en eau de la Région parisienne notamment, et également, un enjeu lié au tourisme fluvial, sachant que la navigation de plaisance est également en voie de développement. Benjamin Airaud, chef du projet Bray-Nogent va poursuivre le projet, la présentation du projet.

Benjamin AIRAUD :

Bonsoir ! Donc, je vais vous présenter rapidement le projet, et puis surtout, son insertion dans le territoire. Tout d'abord, quel est le projet qui est proposé par VNF ?

Donc, on l'a déjà répété à plusieurs reprises, c'est mettre à grand gabarit 27 kilomètres de voie fluviale entre l'Ecluse de la Grande Bosse, qui est située en aval de Bray-sur-Seine à peu près à 4 kilomètres, et Nogent-sur-Seine. Pour rechercher et faire ce tracé de projet, on a recherché des tracés qui soient le plus optimum possible, c'est-à-dire qui puissent à la fois améliorer les conditions de navigation, on l'a répété, elles sont actuellement difficiles notamment sur le Canal de Beaulieu, réduire l'emprise de ces tracés sur les activités déjà existantes, à la fois l'agriculture, les carrières, l'habitat, et puis enfin, réduire également ses impacts sur les milieux naturels et sur le régime hydraulique de la Seine, notamment sur l'écoulement des crues et sur le maintien des inondations par rapport à la zone humide.

On a donc étudié plusieurs scénarios, cinq en tout, qui diffèrent en fonction du gabarit de bateaux qui pourraient circuler. Donc, voici un schéma représentant les différents scénarios étudiés. Vous avez donc cinq scénarios avec :

- un premier scénario qui permettrait une mise à grand gabarit de 2 500 tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, puis 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine ;
- un second scénario qui permettrait le passage de bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine, puis 1 000 tonnes jusqu'à Nogent ;
- et ensuite, trois autres scénarios qui permettent un gabarit homogène sur l'ensemble de la section : scénario 3, 2 500 tonnes ; scénario 4, 3 000 tonnes ; et scénario 5, 4 000 tonnes.

Pour ces différents scénarios, un nouveau canal serait construit entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Le scénario 4 n'a pas été étudié au-delà de cette vision schématique puisqu'il permettrait

le passage de bateaux de 135 mètres d'un seul tenant, et la traversée de ce type de bateau dans Paris n'est pas possible actuellement, elle est autorisée pour des bateaux de 125 mètres. On a, par contre, étudié plus largement le scénario 5 puisque les bateaux de 4 000 tonnes sont des convois poussés, c'est-à-dire un pousseur et deux barges, et qu'il est possible d'enlever une barge avant Paris et de la remettre après Paris.

Donc, une fois cette présentation des scénarios, on va maintenant passer aux avantages de ce type de navigation, et donc, du projet sur le territoire.

Donc, tout d'abord, la mise à grand gabarit permettrait des retombées positives sur l'économie locale. C'est à la fois grâce au fret qu'on peut transporter plus de marchandises à des coûts de transport moindres. On a donc... si les coûts de transport sont inférieurs, les perspectives de capter de nouveaux marchés, et puis également, des économies possibles pour les chargeurs et la filière en relançant de la filière de la logistique. Vous avez ici un graphique qui représente le coût d'un trajet entre Nogent-sur-Seine et Rouen pour une tonne de céréales. On voit que par la route, on serait sur un coût d'à peu près 16 euros ; avec la situation actuelle au niveau fluvial, on est sur un coût d'à peu près 12 euros ; et en fonction des scénarios qu'on propose au débat public, on aura un coût qui irait en diminuant, il serait divisé par deux pour le scénario 3 et voire par trois pour le scénario 5.

Ce type d'aménagement, ce sont également des retombées en matière d'emploi, c'est-à-dire des emplois créés ou confortés pendant la période de chantier, mais également pendant l'exploitation une fois le chantier terminé.

Et enfin, ce projet permettrait de participer à la lutte contre le changement climatique grâce à un mode de transport peu consommateur d'énergie et peu polluant. En fonction des différents scénarios, on évitera entre 3 et 4 700 tonnes de CO₂ chaque année.

Au niveau des relations du territoire avec le reste du territoire français, ce projet favoriserait les échanges. En effet, on aurait une meilleure desserte des zones telles que Paris, la façade maritime avec Le Havre et Rouen, et le Nord de la France via le futur canal Seine-Nord Europe. L'utilisation de la Seine permettrait d'avoir une infrastructure non congestionnée contrairement à la route et également au ferroviaire avec le passage dans Paris. Donc, ce projet permettrait de favoriser les échanges tout en diminuant le nombre de camions et de poids lourds sur la route, entre 20 et 27 000 camions pourraient être évités par an.

Egalement le projet pourrait être propice au développement du tourisme local. Il y aurait des possibilités d'intégrer des projets de développement touristique, on a tout d'abord, dans le cadre des scénarios 3 et 5, un canal qui ne serait plus utilisé pour la navigation, le Canal de Beaulieu. Quel pourrait être son devenir ? La possibilité via le projet de mise en valeur des berges modifiées grâce à la mise en place d'itinéraires de randonnées pédestres ou bien de circulation à vélo, des valorisations possibles touristiques des différents ouvrages créés, la mise en place de parcours pédagogiques expliquant le fleuve et les milieux naturels tel qu'on a pu le faire sur d'autres projets en Seine aval notamment, et puis également, des pistes à explorer pour intégrer les activités de chasse ou de pêche comme le montre cette photo avec la création par exemple, d'une annexe hydraulique sur un canal, et là la photo, c'est le canal Rhin-Main-Danube en Allemagne.

En conclusion, le projet proposé par VNF est basé sur 5 scénarios, dont 4 scénarios ont été étudiés entièrement. On a pu comparer ces scénarios en fonction de différents indicateurs, vous avez ici un

tableau récapitulatif de quelques-uns de ces indicateurs, notamment l'augmentation du trafic vrac à l'horizon 2020 et 2050. On voit, par exemple, que pour le scénario 3, on serait sur, à l'horizon 2050, 1,5 milliards de tonne-kilomètre ; pour le nombre de bateaux, on en serait sur des trafics de l'ordre de 6 à 13 bateaux par jour en fonction du renouvellement de la flotte, c'est-à-dire si les bateaux s'adaptent complètement en termes de chargement à la capacité de la voie qui serait permise en fonction des scénarios. On l'a dit donc les nombres de camions évités par an en fonction des différents scénarios entre 20 et 27 000, les tonnes de CO₂ évitées de 3 à 4 700 ; et puis, au niveau socio-économique, le bénéfice que permettrait le projet pour la collectivité. Dans le cadre du scénario 3, 1 euro investi permettrait un bénéfice de 2 euros pour l'ensemble de la collectivité. En comparant ces différents indicateurs, VNF considère le scénario 3 comme le scénario préférentiel. Pour terminer, deux éléments supplémentaires, tout d'abord le financement, quel financement pour le projet ? Actuellement, les études sont cofinancées. Donc, bien évidemment, l'Etat et VNF participent, et au niveau des autres cofinanceurs il y a les Régions Ile-de-France, Champagne-Ardenne, le Département de l'Aube, la ville de Nogent-sur-Seine et la Chambre de Commerce et d'Industrie Troyes-Aube. Le financement du projet n'est à ce stade pas encore défini. S'il devait se poursuivre, on devrait au moment de l'avant-projet, donc dans la poursuite des études, envisager quels pourraient être les futurs cofinanceurs. A la fois cela pourrait être les collectivités, l'Europe voire les usagers. En termes de calendrier, on a donc le débat public qui va s'achever d'ici là mi-février, d'ici la semaine prochaine. D'ici mi-2012, donc, à peu près au moins fin juin 2012, la décision de VNF sera prise sur les suites qu'ils souhaitent donner à son projet, et si le projet devait se poursuivre, on aurait une période d'étude pour arriver vers les enquêtes publiques d'ici 2015 pour les travaux entre 2015 et 2019, une mise en service à l'horizon 2019. Merci de votre attention.

Patrick LEGRAND :

Merci. Premier élément versé au dossier, Grands Lacs, à vous.

Régis THEPOT :

Merci Monsieur le Président, je voudrais d'abord vous prier d'accepter les excuses de Pascal Popelin, le Président de l'Institution, qui n'a pas pu être là ce soir. Donc, Régis Thépot, je suis Directeur général des services de l'EPTB Seine Grands Lacs. Je suis accompagné à la tribune d'Amélie Astruc, donc on va vous faire en duo une présentation rapide du projet avec une focalisation sur le thème de cette soirée, donc, des projets, des territoires, en vous signalant qu'il y a également dans la salle, Cécile Arnaud du bureau d'études Egis qui accompagne l'Institution dans le projet, ainsi que Claudine Jost qui est Directeur du projet de La Bassée, et donc Amélie Astruc étant chargée de la conduite des études de ce projet.

Tout d'abord, quelques mots pour vous dire qui porte le projet. Donc, en fait, cela a été dit d'ailleurs dans la présentation initiale. L'EPTB Seine Grands Lacs, autrement dit l'Institution interdépartementale des barrages des abords du bassin de la Seine est un établissement public de collectivités territoriales, plus précisément composé de quatre départements issus de l'ancien département de la Seine, et cette Institution ayant pour mission statutaire de construire et d'exploiter des lacs-réservoirs qui ont pour fonction, soit d'assurer la protection contre les

inondations, soit d'assurer le soutien des débits. Et ces missions sont en cours d'élargissement à l'heure actuelle dans le cadre de sa reconnaissance récente comme EPTB, Etablissement Public Territorial de Bassin, et on pourra éventuellement pendant le débat revenir sur cette notion. Et vous avez sur la carte qui est présentée quatre points rouges, qui, en fait, représentent les implantations des quatre lacs-réservoirs actuels exploités par l'Institution et le projet de La Bassée serait un cinquième ouvrage de l'Institution. Donc, on va continuer. Il n'y aurait bien entendu pas eu de projet de La Bassée s'il n'y avait pas un contexte majeur qui est le fait qu'à l'heure actuelle, on sait, tous les spécialistes savent, que si une inondation catastrophique se reproduisait sur la Région Ile-de-France, ou sur plus précisément la Région parisienne, cela sera une catastrophe majeure. On peut même dire que cela serait la première catastrophe naturelle prévisible en France métropolitaine. Donc, pour des événements d'un niveau comparable à celui de 1910, mais on sait aussi... et d'ailleurs, c'était assez intéressant, je trouve, que pendant le débat public d'avoir quelques témoignages, on sait aussi que ce type d'événement peut avoir une ampleur plus importante, ou aussi moins importante, mais déjà avec des dommages importants, on a eu un témoignage, enfin deux témoignages, notamment, sur des gens qui avaient, en tant qu'enfants, connu la crue de 1905... 55, pardon, qui est effectivement une des crues assez récentes, qui encore est connue sur le bassin.

Donc, quelques chiffres, mais on pourra aussi revenir sur ce sujet, qui démontrent les enjeux absolument majeurs de ce dossier. Vous avez sur la carte, en haut à gauche, donc la trace bleue qui correspond aux zones qui seraient directement inondées dans la Région parisienne pour une crue de niveau comparable à 1910. Et donc, pour ce type d'événement, vous auriez 850 000 habitants qui seraient dans ces zones. Mais je dirais, ce n'est rien comparé à l'impact indirect, qui est encore plus difficile d'ailleurs à faire comprendre aux habitants de cette métropole puisqu'en fait, on considère que 2 millions de personnes seraient également en zones de fragilité électrique, donc 2,7 avec des zones de fragilité en alimentation en eau potable, et cetera. Donc, vous imaginez ce que cela peut représenter pour une agglomération de ce type. Sans non plus faire de catastrophisme, donc, on peut évaluer que les dommages correspondants, qui s'accroissent d'ailleurs au fil des ans, puisqu'on a de plus en plus de biens qui se développent dans ces zones, peuvent être estimés à environ 30 à 40 milliards d'euros. Il faut quand même mettre ce chiffre en relation avec notre système assurantiel national, le régime dit « CatNat » qui permet, bon an mal an, de prélever à peu près 3 milliards d'euros. Donc, il est clair que si un événement de ce type se produisait, il faudrait faire appel à la solidarité nationale, soit sous forme d'un emprunt, soit sous forme d'un impôt. Les plus anciens se rappellent de l'impôt sécheresse de 1976, on aurait un dispositif de ce type. Et pour terminer sur l'enjeu que représente cette situation, un événement très récent, inondation de l'hiver dernier à Bangkok en Thaïlande, cela a été immédiatement une prévision de croissance pour la Thaïlande, diminuée de 1,5 point. Je laisse ceux qui s'intéressent à ces questions à l'heure actuelle apprécier ce que cela peut représenter pour un pays. Donc, cet enjeu, ce contexte justifie, à lui seul, le portage de ce projet de La Bassée qui, il faut le dire aussi, est, à l'heure actuelle, porté par l'Institution en partenariat avec l'Etat, l'Agence de l'eau et la Région Ile-de-France dans le cadre du Plan Seine.

Amélie ASTRUC :

Bonsoir ! Face à ce risque inondation sur le bassin de la Seine, le dispositif de protection existant, c'est-à-dire les quatre lacs-réservoirs existants, les zones d'expansion des crues encore fonctionnelles sur le bassin, dont la zone de La Bassée amont, et les protections locales représentent un dispositif de protection efficace mais insuffisant. Si les crues de la Seine, de la Marne et de l'Aube sont bien amorties par l'effet des lacs-réservoirs existants, il n'en est pas de même pour l'Yonne qui est considérée comme l'enfant terrible du bassin avec des crues plus rapides et plus violentes que celles des autres rivières du bassin et rivière qui est également très peu contrôlée par le lac-réservoir de Pannecière existant. La priorité, finalement, pour réduire le risque inondation est d'agir en priorité sur l'impact des crues de l'Yonne.

Après avoir étudié diverses alternatives, comme la réalisation d'un ensemble de trois barrages de grande hauteur sur le bassin de l'Yonne, ou encore un programme de 60 à 86 sites de ralentissement dynamique sur le bassin de l'Yonne, notre projet prioritaire s'est porté vers le projet d'aménagement de La Bassée, et donc, situé sur le lit majeur de la Seine à l'amont immédiat de la confluence entre la Seine et l'Yonne, de manière à pouvoir agir de manière indirecte sur les crues de l'Yonne.

Notre projet d'aménagement de La Bassée porte un double objectif, la diminution de l'impact des crues majeures en Ile-de-France, mais également la restauration de la zone humide exceptionnelle de La Bassée aval. Le premier objectif consisterait donc à diminuer de manière significative les effets d'une inondation majeure en Ile-de-France.

Voici le principe : l'ouvrage de La Bassée serait sollicité uniquement pour les inondations pouvant générer des dommages en Région Ile-de-France à partir de la ville de Montereau-Fault-Yonne, pour des fréquences étant estimées d'environ tous les 5 à 6 ans. Lors du passage d'une pointe de crue de l'Yonne dans la ville de Montereau-Fault-Yonne, le débit de la Seine serait littéralement ralenti en étant prélevé par pompage et stocké dans des espaces endigués de stockage dans le lit majeur de la Seine pour pouvoir limiter le débit résultant à Montereau-Fault-Yonne. Pour avoir une efficacité optimale, nous développerions un modèle de prévision des crues à quatre jours pour déterminer les conditions les plus efficaces de pompage pour agir précisément sur la pointe de crue. Cet objectif et cette efficacité de La Bassée se traduiraient par des abaissements du niveau d'eau de la Seine de 20 à 50 centimètres selon les villes et selon les crues et généreraient de ce fait une diminution des montants de dommage. Cette diminution serait significative, puisqu'en l'état actuel d'aménagement du bassin, une crue de type 1910 générerait près de 6 milliards d'euros de dommages de surface, et l'aménagement de La Bassée permettrait de réduire ce montant de 30 %, cette proportion étant la même pour des crues plus récentes, moins importantes, mais quand même dommageables de type 1955 ou 1982.

Le deuxième bénéfice de notre ouvrage serait, quant à lui, la restauration de la zone humide exceptionnelle de La Bassée aval sur des secteurs à fort potentiel de restauration. La Bassée, ce territoire de La Bassée, tel qu'il a été décrit précédemment par Voies navigables de France, est une zone humide d'importance. C'est également une ressource en eau potable très importante avec, notamment, la nappe alluviale sur le territoire. C'est donc un milieu naturel et une ressource en eau à préserver. Dans le cadre d'inondations écologiques qui seraient totalement différentes des mises en eau pour la protection contre les crues sur des aspects très spécifiques du territoire, telles que

certaines noues ou encore certains secteurs à très fort potentiel de restauration, des inondations écologiques annuelles, régulières et maîtrisées seraient réalisées de manière à pouvoir favoriser le retour d'espèces caractéristiques des zones humides, telles que les oiseaux d'eau, le brochet, par exemple, et permettraient, par ailleurs, le développement d'activités nature associées.

Voici le descriptif technique de l'aménagement. Il s'agirait donc de réaliser dix espaces endigués de stockage qui seraient réalisés par 58 kilomètres de talus-digues de faible hauteur. La plus haute digue n'excéderait pas 4,70 mètres de hauteur. Ces espaces endigués constitueraient une surface de stockage de 2 300 hectares pour un volume maximum stockable de 55 millions de mètres cubes. Ce territoire de La Bassée aval n'étant plus inondable naturellement, c'est-à-dire de manière gravitaire, les espaces endigués seraient alimentés par pompage moyennant un débit de 230 mètres cubes par seconde.

Concernant l'intégration au territoire de ce projet, une concertation d'importance a été menée entre 2001 et 2004 de manière à pouvoir optimiser le tracé des digues, tracé des digues qui vous est présenté aujourd'hui dans le cadre du débat public. L'intégration paysagère des digues, donc nous avons bien retenu que c'était une préoccupation majeure du territoire Bassée-Montois, cette intégration paysagère a été pensée de manière à ce que les digues aient le moins d'impact visuel possible, digues de faible hauteur avec des pentes douces recouvertes d'un traitement végétalisé approprié. Notre ouvrage serait compatible avec les usages existants et leur développement, moyennant des mesures de compensation financière, donc liées à l'impact même de nos ouvrages, mais également liées aux inondations moyennant des servitudes de sur inondation. Des voies de circulation douces seraient créées en crête de digues et des mesures d'accompagnement seraient réalisées, mesures d'accompagnement à concerter avec la population locale et les élus locaux, et cetera.

Concernant le planning et le coût prévisionnel du projet, si notre décision mi-2012 est de poursuivre le projet, les études complémentaires et les études de faisabilité seront réalisées sur la période 2012-2013, puis, les autorisations administratives se dérouleront sur la période 2014 à 2015 pour une réalisation des travaux qui interviendrait fin 2015, début 2016 et une durée des travaux minimale de cinq ans. Concernant le coût et le financement du projet, il faut savoir que les études sont cofinancées depuis 2000 par l'Etat, la Région Ile-de-France, l'Agence de l'eau Seine-Normandie et l'Europe. C'est un projet qui est estimé aujourd'hui à 495 millions d'euros, hors taxes, et le coût de fonctionnement moyen annuel du projet est estimé, quant à lui, à 4,5 millions d'euros.

Je vais passer la parole à Monsieur Thépot.

Régis THEPOT :

Oui, donc, quelques éléments maintenant collant mieux au thème de la soirée sur « des projets des territoires ». Il est clair que si, à l'issue de ce débat, le maître d'ouvrage, l'Institution, confirmait sa volonté de réaliser cette opération, elle doit s'inscrire dans une perspective de développement territorial et le débat public constitue d'ailleurs un moment fort pour se nourrir des attentes du territoire.

Juste une carte, mais qui n'est sans doute pas lisible depuis la salle, mais pour montrer, relativiser l'enjeu du territoire, là, uniquement du projet de La Bassée porté par l'Institution, donc, il faudrait

continuer cette ellipse sur l'amont pour avoir le territoire de VNF, qui montre le territoire du Grand Provinois avec le territoire des trois Communautés de Communes qui y collaborent.

Donc, sur les principes sur lesquels on propose d'inscrire ce projet dans une perspective de développement territorial, il est clair que ce n'est pas l'EPTB Seine Grands Lacs qui va décider pour vous. L'EPTB Seine Grands Lacs pourrait accompagner la mise en œuvre de projets de développement en accord avec les partenaires financiers du projet, nos propres partenaires, donc les quatre départements membres que j'ai évoqués tout à l'heure : Paris, la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, l'Etat, l'Agence de l'eau, et les autres collectivités qui pourraient participer au financement. Et en fait, le principe aussi, et cela a été dit, notamment, lors d'un certain nombre de réunions, serait qu'on ne pourrait accompagner que des projets qui s'inscrivent dans notre champ de compétence en tant qu'Etablissement public territorial de bassin.

Un petit mot, puisque j'ai dit tout à l'heure qu'on pourrait revenir dessus, donc, c'est une notion nouvelle qui a été introduite dans la loi « risques » de 2003 et ces EPTB ont pour mission de faciliter, ce qu'on appelle la gestion équilibrée de leur ressource en eau, intégrant d'ailleurs la gestion des inondations et la gestion des zones humides. Donc, ce type de projet, qu'on pourrait porter ou accompagner, doit s'inscrire dans ce champ de compétence et on a imaginé, en particulier, mais tout reste à négocier et ouvert, que cela pourrait porter sur des actions de développement éco touristique, et Amélie va vous présenter un petit rappel de ce qui a déjà été fait et le type de projet qu'on pourrait accompagner.

Amélie ASTRUC :

Tout d'abord, quelques éléments de contexte, donc du contexte territorial, concernant le développement éco touristique dans le Provinois-Bassée-Montois. En 1997 a été créé le Pays Bassée Montois, premier pays d'Ile-de-France regroupant 20 000 personnes, et puis, 10 ans plus tard, ce pays a été élargi au pays du grand Provinois représentant donc trois communautés de communes, 72 communes et 52 000 habitants. Ce pays du grand Provinois s'est doté d'une Charte de développement durable allant jusqu'à la période de 2015 avec quatre priorités fixées dans cette charte et axant le développement du territoire, donc le désenclavement routier et ferroviaire du territoire, le renforcement de l'attractivité du territoire et de son pôle urbain, le développement économique et touristique et la valorisation des richesses naturelles, nous nous situons plutôt dans les deux derniers leviers de cette charte de développement durable. En 2007, le Provinois Bassée Montois était reconnu comme pôle touristique régional par le Conseil régional d'Ile-de-France et le Conseil général de Seine-et-Marne, en souhaitant la valorisation de la Bassée et du Montois, en complément de la ville emblématique de Provins et de sa cité médiévale. En 2009, le Schéma de Développement et d'Aménagement Eco touristique de La Bassée et du Montois a été développé avec le but de construire une destination éco touristique, c'est-à-dire une offre d'immersion en pleine nature basée sur quatre piliers de développement, maison des promenades, programme de hameaux de gîtes, un parc éco-aventure, et puis un hébergement nature. Dans ce cadre, dans ce Schéma de développement et d'aménagement éco touristique, le projet d'aménagement de La Bassée y a été

pris en compte, certes comme une contrainte, mais également comme une opportunité d'aménagement d'accompagnement.

Concernant ce que nous avons déjà réalisé ou l'accompagnement que nous avons déjà réalisé vis-à-vis du développement territorial et des attentes des élus locaux, une série d'études a été menée en 2003 et 2004, donc à l'époque, c'était avec le Pays Bassée Montois, avec notre appui et partenariat financier. Entre autres, ont été étudiées la préservation et la valorisation des noues et des délaissés de la Seine, une étude de l'économie de loisirs de La Bassée, fondée sur les caractéristiques environnementales et culturelles locales, mais également une étude sur l'aménagement du territoire en nouvelle technologie. Plus récemment, nous sommes allés voir les élus locaux en 2010 sur le territoire de La Bassée, et puis, nous avons retenu également le cahier d'acteurs, en particulier, du territoire Bassée Montois, qui a des demandes sur des mesures d'accompagnement, donc, notamment, sur la compatibilité du projet avec la réalisation de bases de loisirs et appui à la réalisation de bases de loisirs, une demande de mise en place prioritaire d'un réseau de fibre optique qui pourrait être intégré à nos ouvrages, et puis également diverses demandes liées aux réseaux routiers. Un exemple que nous pouvons prendre en compte dans notre projet d'aménagement de la Bassée est le fait qu'il puisse devenir le potentiel d'une infrastructure éco touristique. En effet, nous avons le projet d'une création d'un linéaire de 50 kilomètres de voies de circulations douce en crête de digues qui pourrait participer à la cohérence d'ensemble du territoire. Nous avons dans ce cadre participé au groupe de travail itinéraires équestre, VTT et VTC, dont les résultats ont été rendus public à Bray en septembre dernier, dans le cadre du Pôle éco touristique Provinois, Bassée, Montois ; certains itinéraires s'appuieraient sur nos digues.

Et enfin, notre objectif de restauration de la zone humide pourrait participer au développement d'activités associées. Ce type d'activité a été développé dans le cadre de nos ouvrages existants, et dans ce cadre, la gestion de ces activités a été confiée aux collectivités territoriales riveraines des lacs. Merci de votre attention.

Patrick LEGRAND :

Merci. Merci, c'est, bien sûr, un peu comme une avalanche, mais au fur et à mesure, on finit par intégrer l'ensemble des données. Je vous rappelle qu'il y a tout de même sur ces objets et sur ces projets, et dans lesquelles les questions qu'on a envie de se poser ce soir sont résumées, deux dossiers du maître d'ouvrage, vous les avez eus à l'entrée, s'il vous en manque, vous en aurez d'autres, et vous avez aussi un certain nombre de cahiers d'acteurs dont il a été déjà fait état. Maintenant, la terrasse va se reposer mais vous allez travailler.

Qui a envie de poser une première question ? Sachant qu'évidemment, on va cibler notre thématique, mais que s'il y a des petites anastomoses, il n'y a pas de problème, je vois. Alors, méfiez-vous parce que la salle est grande et il y a les... je ne vois pas toujours très clair, mais je vois un monsieur là-haut qui doit être au septième rang... Un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, exact.

Pierre VITTE :

Oui, bonsoir !

Patrick LEGRAND :

Allez-y !

Pierre VITTE :

Donc, je me présente, Pierre Vitte, j'interviens là au titre de la Chambre de Commerce et d'Industrie et au titre des entrepreneurs du Provinois. Je voulais d'abord vous dire qu'on soutenait totalement le projet du canal dans son scénario 3, vous trouverez tous les détails de notre argumentation dans un cahier d'acteurs que la Chambre de Commerce a produit et qui est disponible. Je voulais ajouter aux arguments, je ne vais pas redévelopper tous les arguments qui ont été proposés parce que, évidemment, on y souscrit. Je voudrais ajouter qu'on souhaite que cela soit véritablement une opportunité pour développer un certain nombre d'autres activités, telles que des bases logistiques entre Bray et Nogent. Je pense que cela peut aussi induire peut-être la création ou l'exécution plus rapide d'un diffuseur sur l'autoroute A5 au niveau de Bray. Par ailleurs, si nous devons faire face au titre des activités d'extraction aux 70 000 logements de la Région Ile-de-France qui sont impliqués dans le projet du Grand Paris par an, il faut savoir que cela va augmenter de l'ordre de 50 % les prélèvements en matériaux et en agrégats, et qu'à ce titre-là, je pense que les chiffres que vous avez présentés sont largement en deçà des perspectives de trafic, et que, évidemment, tout ce qui permettra d'éliminer des camions sur les routes, surtout dans un secteur où les routes ne sont pas extrêmement bien dotées, sera un élément bénéfique.

Notre question ira sur les modalités de financement qui ne sont pas clairement explicitées dans le projet. Deux mots justes ensuite sur les casiers. Alors, sur la Seine-et-Marne, elle va jouer son rôle de solidaire par rapport à la Région Ile-de-France, ce n'est pas la première fois, on avait souvent la contribution pour un certain nombre de sujets concernant la Région Ile-de-France, mais on sera particulièrement attentif aux compensations qui pourront être apportées au projet de ces casiers, compensations qui devront prendre en compte, comme vous l'avez souligné, mais de façon tout à fait précise, l'intérêt des carrières qui est une richesse importante pour la région, et qui devront subir un certain nombre d'inconvénients par rapport à ces casiers. Voilà ! Donc, un soutien sans réserve de la Chambre de Commerce et d'Industrie et des entrepreneurs sur ces projets et une question sur les modalités de financement. Merci.

Patrick LEGRAND :

Merci. Modalité de financement. Vous avez sûrement des choses à dire là-dessus ?

Jean-Baptiste MAILLARD :

Alors, effectivement, la première chose à dire, c'est que le projet pour le moment n'est pas financé mais ce qui est normal à ce stade préliminaire, c'est un problème classique de financement d'infrastructure publique.

Le premier point, c'est d'abord la décision de poursuivre ou non le projet, et ensuite ; si la décision est prise de poursuivre le projet, le choix du scénario, puisque le coût des scénarios varie entre 76 millions d'euros pour le scénario 1, à 305 millions d'euros pour le scénario 5, c'est-à-dire un facteur 4. Donc, évidemment, l'ampleur du besoin de financement n'est pas la même selon le choix

du scénario. On l'a dit, le scénario 3 qui est le scénario préférentiel, le coût est de 214 millions d'euros. Pour le financement, il y aura évidemment un financement propre de VNF, et ceux qui seront recherchés ce sont des financements de l'Etat, des collectivités territoriales intéressées au projet et une part sera recherchée sur l'usager de la voie par un système de péage. Donc, ce sont des choses qui seront étudiées aux stades ultérieurs qui ne sont, pour le moment, pas définies. Evidemment, il ne faut pas que le montant, le niveau du péage supprime ce qui est recherché, c'est-à-dire les baisses des coûts de transport fluvial pour améliorer la compétitivité du mode fluvial. Donc, il y a un juste équilibre à trouver entre la partie finançable par péage et les autres sources de financement. Voilà ce qu'on peut dire à ce stade.

Patrick LEGRAND :

Sur les compensations probablement où... ?

Amélie ASTRUC :

On va répondre plus précisément sur l'aspect carrière. Donc, c'est vrai qu'on a abordé cela de manière très succincte dans la présentation. Donc, effectivement, l'ensemble des carriers présents sur le territoire de La Bassée aval a été rencontré. Donc, il est vrai, sur la période 2001-2004, qu'il y avait des évolutions depuis cette période, mais des grands principes d'adaptation d'équipements vulnérables et de compensations financières ont été mis en place avec l'ensemble de ces carriers. Par adaptation d'équipements vulnérables, j'entends notamment l'adaptation des bandes convoyeuses, le déplacement de centres de traitement qui étaient situés à l'intérieur des digues, le maintien d'un pré-stock qui permettrait en cas d'utilisation de l'ouvrage sur une période d'une vingtaine de jours, de continuer à pouvoir assurer l'alimentation en granulats de la Région Ile-de-France, et puis, des compensations financières qui viendraient de la perte d'activité, du chômage technique engendrés par l'utilisation de l'ouvrage pendant ces périodes de stockage. Et puis, ce sont des choses qui seront mises à jour avec l'ensemble des carriers lors des études ultérieures de faisabilité suivant l'évolution des carrières.

Patrick LEGRAND :

Merci. Cela correspond à peu près à ce que vous vous attendiez ? Ou cela répond un peu... Cela fait un peu avancer votre questionnement ? Il faut le micro, cher Monsieur, sinon, je suis cuit, je n'entends rien.

Pierre VITTE :

Oui, je préférerais seulement que, en ce qui concerne les mesures qui seront étudiées lorsque le canal sera décidé, elles puissent l'être avant.

Patrick LEGRAND : Alors ?

Amélie ASTRUC :

Les espaces endigués ? Oui, oui, enfin bien sûr, ce sera fait avant... Toute la concertation qui a eu lieu sur cette période, 2001-2004, et notamment, l'adaptation des... que ce soit l'adaptation des équipements des carriers où il faudra également parler avec les représentants de la profession agricole, au même titre pour avoir l'adaptation du matériel agricole, éventuellement des cultures, et puis les indemnités, les compensations financières qui vont avec. Ce sont des choses qui seront vues ensuite si notre décision est de poursuivre le projet à l'issue du débat public.

Patrick LEGRAND :

Ceci dit, ce que vous posez comme question pose déjà un certain nombre de bases pour caler des procédures de concertation post-débat public et on est en plein dans le débat public là. La concertation post-débat public fait partie de ce qu'il faut discuter pendant le débat. Je vais passer à Monsieur sur le premier rang, là, vous-même, donc.

Pierre CUYPERS :

Monsieur le Président, Monsieur le Ministre. Monsieur le Ministre, je vous remercie d'avoir organisé cette réunion, sur les deux sujets... oui, mais je sais que vous y êtes pour quelque chose, sinon, on ne serait pas tous là, que ce soit sur les casiers ou sur les aménagements. Je suis donc Pierre Cuypers, Président de la Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne, et nous avons, à ce titre, rédigé deux cahiers qui sont dans vos dossiers, que vous pouvez consulter très largement.

La Seine à grand gabarit, voilà des décennies que nous nous en occupons, que nous nous en préoccupons et que nous le souhaitons. Pour quelle raison le monde agricole voulait cette Seine à grand gabarit ? Mais tout simplement parce que c'est dans le droit-fil du prolongement de l'activité agricole. La France est une... a une profession agricole qui lui permet d'être au deuxième rang de ses exportations et de ses résultats au niveau de la balance commerciale. La Seine-et-Marne a un rôle fondamental avec son agriculture dans l'équilibre économique, dans l'équilibre social et dans l'aménagement du territoire. Alors, la continuité de l'agriculture, bien sûr, c'est de pouvoir aller vers des centres de stockage et des centres de transformation. Nous avons le centre de stockage avec le négoce des établissements Soufflet, avec des coopératives, et nous avons aussi une usine de transformation industrielle qui est quasiment sur la Seine puisqu'elle est au Mériot.

Une directive communautaire face au grand défi de l'énergie nous impose, à tous les pays de l'Union Européenne, de satisfaire à 20 % d'énergie renouvelable en 2020 dont 10 % d'énergie renouvelable pour le transport. Cette usine du Mériot, elle est fondamentale, elle a été installée, alors, elle aurait pu être en Seine-et-Marne, et pour des raisons que je ne commenterai pas aujourd'hui, elle s'est faite juste à notre frontière, au Mériot, à côté de Nogent. Eh bien, cela sera 600 000 tonnes d'exportation de tourteaux, donc de matières riches en protéine qui vont ainsi pouvoir être produites dans cette usine et qui vont pouvoir, avec cette Seine à grand gabarit, être exportées très largement vers des zones et des bassins d'élevage. Quand on connaît la situation de l'élevage en France, on doit se satisfaire à être heureux de penser que là, on donne une chance formidable à nos éleveurs que de pouvoir trouver des matières riches en protéine, qui ne soient pas forcément en provenance de l'Amérique du sud ou d'ailleurs avec ceux qui la composent. Ensuite, cela va être de l'énergie, cette

énergie que nous devons porter en 2020 à 4 millions de tonnes d'équivalent pétrole. Cette énergie qui sera, qui est si nécessaire et qui nous rend si vulnérable, grâce à cette usine, nous allons, nous pouvons et nous..., grâce à cet aménagement de la Seine, nous allons pouvoir satisfaire ces 10 % d'énergie dont nos concitoyens ont véritablement besoin. C'est une économie de véhicules sur la route. Et quand je vois, à mon grand désespoir... et je suis moi-même élu municipal, quand je vois, à mon grand désespoir, la situation du réseau routier de notre département, je me dis, quelle chance avec cette Seine à grand gabarit va nous permettre justement d'économiser notre réseau et de l'améliorer, en tout cas, en le détériorant un peu moins. Voilà ! C'est une vraie chance que de pouvoir, pour l'agriculture, être plus forte demain, plus vertueuse en matière environnementale parce que, bien évidemment, nous économiserons de l'énergie consommée sur nos réseaux. Alors, j'émettrai un, une... pas une réserve mais une recommandation qui serait celle d'être sûr de la bonne continuité hydraulique des terres qui sont en bassin versant sur la Seine et également de préserver ou de gérer au plus serré la consommation d'espaces agricoles. Vous savez que chaque jour, nous perdons des mètres carrés, des kilomètres carrés et des hectares. La France ainsi perd chaque année 86 000 hectares de surface agricole utile. Cela veut dire que tous les quatre ans, la France perd l'équivalent d'un département agricole. Donc, sur tous les sujets, nous devons être prudents, nous devons être prudents, comme vous le saurez, à consommer le moins d'espace possible et de le faire, et c'est ma question en concertation avec les organisations que nous sommes, avec la Chambre d'agriculture notamment. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Patrick LEGRAND :

Merci. C'est plus doux là. Pardon ? Oui, oui. C'est bien, la hiérarchie est respectée. Je vous proposerai bien de commencer.

Régis THEPOT :

Merci, Monsieur le Président. J'ai sous les yeux le cahier d'acteurs numéro 10 que la Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne a bien voulu éditer pendant le débat. Alors, je ne vais peut-être pas en relire les principaux éléments. Enfin, c'est à la disposition de tous et je crois qu'il est même à l'entrée diffusé ou sinon sur le site Internet.

Je vais faire rapide et je dirais que les recommandations de la Chambre d'agriculture, on aura l'occasion, bien sûr, de vous répondre, le Président vous répondra par la suite, ce sont les nôtres. Et je retiendrais, notamment, ce que vous avez dit en conclusion et on est très heureux au niveau en tous cas des services, puisque vous souhaitez finalement que le dialogue qui est engagé se poursuive pendant toutes les phases du projet. Enfin, je vous confirme que c'est bien la volonté de l'Institution. Il y a des points forts dont on a eu l'occasion de parler très en détail. On peut le refaire ce soir, si vous le souhaitez, notamment, puisqu'on sait que cela vous tient à cœur, les processus d'indemnisation, les processus éventuellement de modification du coût du foncier, enfin, avec mise en place d'un observatoire du foncier. On a eu deux réunions thématiques sous les aspects agricoles que vous avez bien voulu organiser, Monsieur le Président, notamment avec VNF, donc à Sourdon et à Pont-sur-

Seine. Je crois qu'on a pu montrer notamment que ce qui était imaginé sur notre projet avait existé ailleurs, et notamment, on vous a proposé et des techniciens de chez vous ont accepté cette démarche, de se rapprocher de ce qui avait été fait, notamment sur le bassin de la Meuse et sur le bassin de l'Oise où des protocoles d'indemnisation ont été mis en place avec l'appui très fort des Chambres d'agriculture. D'ailleurs, il y a un ouvrage avec certes des dimensions plus modestes que l'aménagement de La Bassée qui a fonctionné récemment sur le bassin de l'Oise à la satisfaction, je crois, de tous, y compris avec les processus d'indemnisation qui avaient été imaginés. Donc, si le projet se poursuivait, on vous propose vraiment de poursuivre dans cet esprit de dialogue que vous avez bien voulu nous reconnaître.

Patrick LEGRAND :

Merci. Au fond, comme cela, cela m'intéresse aussi de temps en temps même si je n'ai pas d'avis à donner, de temps en temps souvent même. La bonne continuité hydraulique des terres, c'est vrai qu'on peut se poser la question avec votre dispositif. Et puis, consommation d'espaces agricoles, c'est aussi... là, il me semble que vous n'avez pas trop répondu sur ces questions-là ? Oui ?

Amélie ASTRUC :

Donc, en l'état, c'est ce qu'on avait présenté, effectivement, aux réunions de Sourdun, et puis, de Pont-sur-Seine, donc il a été estimé qu'il y aurait environ 210 hectares de terres agricoles qui seraient concernés par le projet dont environ 30 à 40 hectares qui sont situés directement sous l'emprise des digues. Donc, voilà, il faut bien faire la distinction entre les terres situées sous l'emprise des digues, où là, on aurait d'autres choix que de les acquérir pour réaliser nos ouvrages. Et puis, distinction à faire aussi entre les terres situées à l'intérieur des espaces endigués, où là, il y aurait vraiment la possibilité de maintenir les usages agricoles sur le territoire, donc moyennant des servitudes de sur inondation, c'est-à-dire des indemnisations des propriétaires exploitants à l'issue de chaque période d'inondation en fonction des récoltes endommagées ou des retards de période de semis. Et il y a une dernière chose à distinguer, ce sont les terres qui seraient situées dans l'emprise des inondations écologiques qu'on a prévues. Donc, là, on pourra revenir plus en détail également sur les inondations écologiques, ou au moins présenter une carte à l'écran. Donc, on impacterait vraisemblablement... enfin, le territoire qu'on impacterait le plus vraisemblablement, c'est le territoire situé à l'ouest de La Bassée vers Courcelles et Marolles où on a le projet d'inonder de manière écologique un réseau de noues classé Natura 2000 avec un fort potentiel de restauration économique. Donc, ce que Régis Thépot indiquait, c'est que, suite aux nombreuses questions qui ont été posées aux réunions de Sourdun et Pont-sur-Seine, ce serait vraiment des inondations écologiques qui seraient réalisées en concertation, c'est-à-dire qu'on ne viendrait pas imposer cette pratique-là. On l'a à cœur, c'est un objectif qu'on a à cœur, puisqu'on l'affiche clairement comme le deuxième objectif de notre projet d'aménagement de La Bassée. Il serait localisé sur des zones à fort potentiel de restauration, on voit notamment vers les Ormes ou Vimpelles, la noue de la vieille Seine qui est également classée Natura 2000 avec des habitats de forêt alluviale qui sont très intéressants. On est au niveau de la Réserve de Champmorin sur des possibilités de restauration à vocations ornithologiques qui sont également très intéressantes, et puis, des réseaux de noues qui seraient mis en eau régulièrement

avec un impact, effectivement, qui pourrait se produire sur la partie Ouest du territoire et qui devrait nécessairement être concerté avec les agriculteurs aussi bien pour l'exploitation des parcelles que pour les accès à ces parcelles.

Patrick LEGRAND :

Merci. A votre tour.

Jean-Baptiste MAILLARD :

Pour VNF donc, ce sujet est aussi un sujet de concertation post-débat public pour nous, on peut rappeler les emprises agricoles selon les différents scénarios. Pour le scénario 3, c'est de l'ordre de 6 hectares, et pour le scénario 5, donc le scénario maximum, c'est à peu près 12 hectares. Voilà ! C'est cela le... de terres agricoles, les emprises de terres agricoles touchées par le projet.

Patrick LEGRAND :

Pas de complément ? Bon.

Est-ce que cela vous va ?

Oui. Il faut le dire au micro. Si. C'est comme cela, au moins, je... mais c'est une technique tout à fait particulière, cela permet ensemble de voir comment le consensus, ou en tout cas, les choses se construisent. C'est justement cela.

Pierre CUYPERS :

Monsieur le Président, il y a une concertation, elle est utile, elle est intelligente, et grâce à vous, elle est bien menée, et je suis... non, non, mais si. Nous irons vers, je l'espère, rapidement, la mise en œuvre de tout ceci avec les meilleures conditions.

Patrick LEGRAND :

Oui, d'ailleurs, ce sera probablement inscrit noir sur blanc dans la décision finale, je crois que madame et ces messieurs sont prêts à le faire, donc vous en serez les premiers contrôleurs. Et tout sera... je pense qu'avec des maîtres d'ouvrage assez ouverts à ce genre de questions, ce sera possible.

Il y a une deuxième question, je ne vais pas me lâcher comme cela en plein milieu du gué, il y a encore sûrement un certain nombre d'interrogations rentrées... Mais moi, les anges qui passent, je supporte totalement.

Ah, monsieur là-haut, attendez, monsieur là-haut, merci. Pardonnez-moi, je ne vous vois pas toujours surtout que quand vous êtes dans le noir.

Patrick MASSON :

Il n'y a pas de mal.

Patrick LEGRAND :

Merci.

Patrick MASSON:

Je suis Patrick Masson, membre de l'Union Départementale CGT de Seine-et-Marne. Donc, on prend avec intérêt ce projet, bien sûr, on se félicite de l'étude de nouveaux modes de transport qui répondent aux enjeux environnementaux. Pour autant, on a quelques inquiétudes qui ne seront certainement pas réglées ici, mais que nous voulons porter.

Dans un premier temps, je dirais que le mode de transport fluvial doit être appréhendé dans une réflexion plus large du local au national en complémentarité avec des autres moyens de transport existants : la route, le fret et non en opposition afin de permettre à la fois l'implantation de l'industrie nouvelle. On sait qu'il crée des emplois et qu'il participe au développement du territoire. On a une inquiétude concernant une éventuelle accélération des concentrations des emplois industriels au niveau de l'Île-de-France, et notamment, la Région parisienne. On voit depuis 20 ans l'industrie baisse en petite couronne, cela va être fortement aggravé par le projet du Grand Paris. Donc, pour notre part, on aimerait que l'on veille à ce que les industries qui s'implantent ne soient pas délocalisées de quelques kilomètres, mais bien des industries nouvelles répondant aux besoins des populations.

En termes de financement du projet actuel, on a une exigence, c'est le financement public de ce projet, sachant que d'autres modes de financement existent, notamment les partenariats public-privé. Et on a vu ce que cela donnait avec l'Hôpital Sud Francilien.

En ce qui concerne l'entretien des berges et voies navigables, on pense qu'elles doivent être effectuées dans le cadre d'entreprises publiques sachant qu'à défaut, le coût serait répercuté certainement sur les collectivités territoriales à moins que vous me donniez d'autres pistes, ce qui entraînerait une hausse d'imposition des communes impactées, ou alors, la dégradation des digues faute d'entretien.

En termes d'emploi, on note qu'en termes de camions sur les routes, cela va baisser, donc on a quelques inquiétudes et on porte quand même quelques exigences, notamment qu'il n'y ait pas un déficit d'emplois. L'idée n'est pas de créer des emplois industriels, mais avoir un déficit d'emploi suite à des suppressions d'emplois dans le transport. Et donc, en termes de statut, on veillera à ce que les salariés et que les reconversions proposées soient égales ou supérieures à la situation actuelle.

Enfin, nous notons que le mode fluvial va se développer avec la Fédération des Travailleurs de la Métallurgie, on note aussi qu'aucune barge, aucune péniche ne sont actuellement produites en France, donc on aimerait... là, je m'adresse plus au pouvoir politique présent, que soit étudiée la possibilité de produire les matériels et entretenir les matériels sur le territoire sachant que, j'extrapole un peu mais c'est dans les régions qui sont impactées par l'élargissement des voies navigables, la sidérurgie et la filière navale ont des pertes d'emplois conséquents, je pense notamment à l'arrêt du haut-fourneau de Florange, d'ArcelorMittal. D'accord. Je vous remercie.

Patrick LEGRAND :

Merci. Voilà qui est aussi une belle série de colles bienvenues, là. Vous avez sûrement des choses à nous dire là-dessus.

Jean-Baptiste MAILLARD :

Si, on peut... Si, il y a quelques éléments de... On a bien entendu tous vos différents points.

Je vais répondre à quelques questions, et puis, on complètera sinon... sur le... Vous avez dit, effectivement, il ne faut pas que les industries se délocalisent ou se relocalisent en Région parisienne, mais justement, la baisse des coûts de transport, c'est un moyen de rendre compétitif le tissu économique ici et pas dans la Région parisienne, enfin, et donc, de conserver ou de développer les industries sur place. Donc, ce qui est recherché dans la baisse des coûts de transport va tout à fait dans le sens de ce que vous souhaitez.

Sur le report modal, effectivement, ce qui est recherché, c'est un transfert, un report du mode routier vers le mode fluvial. Cela, c'est un axe de la politique globale des transports, et j'ai donné les raisons de cette orientation, c'est essentiellement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, et puis, également, tous les effets, toutes les nuisances liées au transport routier qui ont été déjà évoquées à plusieurs reprises, donc à la fois la congestion mais également l'accidentologie. Donc, ce qu'il faut dire aussi, voilà, vous avez sur le petit graphique la répartition des parts modales selon les différents scénarios. Ce qui est en bleu, en bas, est la part modale du fluvial, et on voit bien que la répartition modale se fait aux dépens de la route et pas du rail, notamment la part du rail est ce qu'il y a en vert. Ce qu'il faut dire aussi c'est que le transport routier est très majoritaire en part modale actuellement, donc un gros effet sur un développement de la part du fluvial n'a qu'un petit effet global sur le transport routier.

Qu'est-ce que vous avez dit ...donc sur les modes de financement : effectivement, le recours à des partenariats public-privé est un mode de financement d'équipements ou d'infrastructures publiques, enfin, pour le moment, les modes de financement n'ont pas été plus approfondis que ce que j'ai dit tout à l'heure.

Ah oui, sur la production donc d'une filière de construction navale de bateaux fluviaux en France, alors, il y a des réflexions en cours dans le cadre du projet de canal à grand gabarit Seine-Nord puisque l'ouverture de cette infrastructure majeure va engendrer un besoin de ce qu'on appelle la cale, c'est-à-dire de bateaux, et donc, il y a des réflexions sur cette... dans cette direction, il y a également des réflexions sur ce qu'on appelle le bateau du futur, c'est-à-dire quel pourrait être le bateau le mieux adapté à cette infrastructure mais également au réseau dit connexe à gabarit moins important mais qui vient irriguer le réseau à grand gabarit.

Patrick LEGRAND :

Voilà. Est-ce qu'il y a d'autres réponses ?

Hugues LACOURT :

Vous avez également évoqué la protection des berges, enfin, le sujet sur l'entretien et la protection des berges, c'est vraiment un sujet qui a été évoqué à de nombreuses reprises au cours des débats, au cours des réunions publiques. Donc, on peut en dire également un mot ce soir. Donc, effectivement, selon les scénarios, les berges seront plus ou moins impactées, notamment à travers des rescindements de berges, donc dès qu'il y aura un rescindement de berges, c'est-à-dire la

rectification du cours de la rivière, mais naturellement, VNF va protéger cette berge en conséquence avec des aménagements plutôt de type paysager et de génie végétal pour, au cœur de La Bassée, éviter de mettre des berges minérales à base de palplanche ou à base d'enrochement. Le projet ne va pas changer le statut des berges qui existent aujourd'hui, on ne va pas changer la domanialité des berges, c'est-à-dire qu'il y a une limite effectivement entre le domaine public fluvial où là, c'est bien VNF qui entretient, qui protège les berges et un autre domaine qui serait un domaine public d'une collectivité locale ou d'un domaine privé. Voilà ! Donc, sur l'entretien des berges ultérieures, VNF prendra en charge l'entretien de ces berges jusqu'à la limite du domaine public fluvial. Voilà !

Benjamin AIRAUD :

Pour terminer, je vais compléter sur votre première question qui était finalement sur le besoin de complémentarité entre les modes de transport, en fait, d'éviter justement de faire que le fluvial prenne des parts de marché au reste des autres modes de transport.

Tout d'abord, donc ce qu'on peut dire, c'est que le graphique qu'on vous a montré tout à l'heure, donc on va peut-être le remettre, c'est un graphique en 2020. Et ce qu'il faut bien voir, c'est que d'ici 2020, le transport de marchandises va largement augmenter, il sera beaucoup plus important que ce qu'il y a actuellement, et que donc grâce à la mise à grand gabarit, le report modal sur la voie fluviale sera intéressant et on va atteindre des niveaux de transport en pourcentage de part modale très intéressants, on arrive autour de 21 %, on est bien dans les objectifs pour le secteur pris en compte, donc un secteur d'à peu près 50 kilomètres de part et d'autre de Bray-Nogent avec l'ensemble des marchandises qui partent de cette zone et qui arrivent sur cette zone. On est vraiment dans les objectifs, voire au-delà des objectifs du Grenelle. Donc, la première chose, c'est que la part modale du fluvial augmente, mais si vous prenez les tonnages ou les tonnes-kilomètres générées pour chacun des trafics, la part du routier sera au moins égale à celle qu'elle est actuellement. Il y aura toujours autant de transports routiers. Par contre, ce que permet le projet, c'est d'éviter qu'il y a encore plus de trafic sur la route que, dans le futur, grâce à ce report de 27 à 30 000, 27 000 camions sur le fluvial. Ensuite, dans ce qu'on voit, c'est qu'effectivement, les parts de marché, les parts modales du transport fluvial ne prennent pas de part pour le transport ferroviaire, on est réellement sur, finalement, une continuité du transport ferroviaire sur le secteur. Dans nos études, on a bien pris en compte notamment le projet, la réactivation de la ligne Flamboin-Montereau, qui est actuellement mise en place, et puis, également l'électrification de la ligne ferroviaire Paris III.

Ensuite, sur l'idée de complémentarité, je pense que ce qu'il faut voir, c'est notamment avec le nouveau port de l'Aube qui est ouvert depuis septembre qui, logiquement, devrait être trimodal d'ici peu de temps. On est vraiment dans un objectif d'avoir des complémentarités entre les différents modes, et notamment le mode ferroviaire, le mode fluvial, on peut notamment parler de l'approvisionnement en granulats depuis l'Est en ferroviaire, et puis, le passage sur des péniches ou des barges à partir de Nogent-sur-Seine.

Et puis, sur l'aspect emploi et les possibles finalement prises d'emploi du fluvial sur le routier, je pense, ce qu'il faut voir aussi, c'est que les entreprises de transport évoluent également, les entreprises de transport, notamment les entreprises de transport routier, vont maintenant sur d'autres modes de transport également par le fluvial. Je pense qu'un bon exemple, c'est justement le

gestionnaire du port de l'Aube, qu'est l'entreprise... un des gestionnaires qu'est l'entreprise Blanchet, qui à la base est une entreprise de transport routier, et qui maintenant, s'est portée également vers le transport fluvial.

Patrick LEGRAND :

Merci. Monsieur, là-haut, et dans le noir, cela vous satisfait au moins comme début de réponse ?

Patrick MASSON :

Ce sont des débuts de réponse, après, on verra avec le temps. Par contre, en termes de concentration d'emplois industriels, je parlais bien de la Petite couronne vers la Grande couronne, cela fait 20 ans que cela dure, et on voit que cela s'accélère. Je prendrai l'exemple de PSA qui compte fermer à Aulnay, c'est un secret de polichinelle maintenant, et qui prévoit au niveau de Poissy, de mettre sur barge les véhicules fournis à Poissy. Donc, on voit très bien parce qu'on sait que c'est un fait qui est connu, que l'emploi industriel a tendance à sortir de l'Île-de-France. Nous sommes attachés à l'emploi industriel en Île-de-France y compris en Petite couronne et à Paris. Merci.

Patrick LEGRAND :

Merci. Allez, non, une question ?

Oh, Madame. Une dame au premier rang. Bonsoir !

Anne-Marie CHARLE :

Bonsoir Monsieur le Président ! Donc, effectivement, je parlerai au nom des deux Communautés de communes, nous représentons La Bassée et le Montois. Ces deux grands chantiers sont sur notre territoire, je dirais, et nous nous sommes regroupés, les élus de Bassée et Montois concernés par ces deux dossiers. Et je voudrais déjà remercier les maîtres d'ouvrage parce que je ne sais pas si vous avez eu notre cahier d'acteurs ou si vous l'avez parcouru, on a lancé, et je vois que vous répondez déjà à certaines questions dans votre présentation, mais je souhaiterais quand même rajouter en tant qu'élue de mes collègues puisqu'on s'est regroupé en collectif pour échanger et faire ce cahier d'acteurs, je dirais que sur les Grands Lacs, effectivement, vous répondez à des questions mais je pense qu'il faut aller encore un peu plus loin dans les démarches. Je crois qu'il y a des intentions mais les intentions ne suffisent pas. Je pense qu'il faut vraiment plonger plus. Je vais vous dire la remarque, un peu, des élus globalement sur votre dossier Grands Lacs, sur ces casiers. Nous, notre territoire, l'objectif des élus, c'est de se développer, d'apporter une économie. Donc, elle peut être et industrielle et touristique. Nous avons, effectivement, là, des enjeux importants pour développer ce territoire. On a d'ailleurs sorti un projet de territoire qui est acté, qui est écrit avec beaucoup d'actions. Donc, c'est là que, effectivement, on pourra reparler de compensations là-dessus. C'est important.

Et puis, également, il y a aussi, pas des inquiétudes, mais des questions concernant les indemnités. On voit beaucoup de propriétaires qui passent dans les mairies concernant les indemnités, eh bien, à la personne, vous avez effectivement huit ou dix casiers. Quand ils vont être inondés, il y a un exploitant, il y a des gens qui vivent dans... enfin, je ne dirais pas, vivent en tant

qu'habitation, mais qui utilisent ce sol. Quand il va être inondé tous les cinq et six ans, je pense qu'il y a quand même, là, c'est l'interrogation, donc, tant pour l'agriculture que pour d'autres occupations, parce que vous avez des secteurs qui sont occupés par des terrains qui pourraient servir aux loisirs. Et aujourd'hui, quand vous avez un terrain, et je pense, il y a une collectivité qui a un potentiel, mais qui est dans un casier, quand elle va être inondée tous les cinq ou six ans, son potentiel devient quand même nettement moindre.

Donc, je pense qu'il y a beaucoup de points qu'il va falloir parce que c'est une... je dirais, une... on pénalise quelque part une activité future qui ne pourrait peut-être plus se faire. Donc, cela, on est conscient et aussi que cela soit et pour l'un et pour l'autre, la conscience des élus, c'est de dire : « il va y avoir une phase de chantier ». Une phase de chantier pour un secteur, quand vous y vivez, c'est important, cela amène une économie, mais cela amène aussi beaucoup de dérangements. Donc, cela, d'abord, on accepte mais il faudra aussi que cela soit fait, tout cela, un peu en concertation avec, je dirais, les élus, qui puissent répertorier sur les habitants, c'est ce qui est très important.

Et puis, l'autre point que je voulais aussi évoquer c'est..., je dirais, vous parlez effectivement du développement touristique. Je sais qu'on peut faire avec de la réhabilitation et des réaménagements, on peut faire de ce secteur de très beaux sites, j'en suis convaincue, qu'on peut réaliser. Mais ce qu'il ne faut quand même pas oublier, c'est qu'aujourd'hui on est partant pour, avec le Provinois, une démarche touristique. Un chantier quand on parle de 2015, on va être pendant cinq ans en mouvement. Il ne va se passer grand-chose. Après, il faut que cela redevienne naturel. Cela ne se fait pas du jour au lendemain. On va avoir encore des années. Cela veut dire qu'on est pénalisé pendant un grand nombre d'années, quand même, avec cela, avec ce site avant qu'il soit, avant de retrouver des digues cyclables arborées et tout cela. Il y a quand même, il faut donner le temps au temps, mais il faut quand même en tenir compte. Et cela, c'est quand même une inquiétude de... Voilà ! Il y a un paysage avant, il y aura le paysage après, mais il y a une parenthèse qui va être de x années et il faut quand même... Alors, on dit les élus du secteur, la solidarité, ok. Derrière, il y a des bénéficiaires, il faut que les bénéficiaires soient à la mesure des compensations pour que ce territoire se développe. Et tant pour VNF sur le grand gabarit, effectivement, nous, la collectivité, on a déjà investi dans des terrains, on a une zone d'activités qui est proche de la Seine et ce grand gabarit, du moins le Port de Bray, on n'en parle pas mais il faut en reparler, il doit être dans le dossier, il doit être vu, et effectivement aujourd'hui, on est déjà lancé, donc, on ne peut être que favorable et effectivement à voir de près le Port de Bray. Ce qui peut, ce qu'on en croit, c'est que cela nous apportera peut-être des entreprises, des entreprises susceptibles, à partir du moment où nous avons du terrain, et pour qui effectivement la voie d'eau puisse être un moyen de transport. Voilà ce que je dirais simplement sur le territoire. Vous verrez dans le cahier d'acteurs, on a fait des remarques concernant certaines, mais vous avez parlé des noues de la remise en état des méandres, enfin, tout cela, cela a été fait.

On n'a pas de questions complémentaires mais on a vraiment besoin, maintenant, si ces dossiers avancent, d'avoir une concertation entre nous tous, je le dis bien, pour ces deux gros chantiers qui sont quand même importants sur une tranche de cinq ans qu'on ne peut pas négliger. Merci.

Patrick LEGRAND :

Merci. Encore une belle série de questions. Qui a envie de... Monsieur Thépot.

Régis THEPOT :

Oui. Peut-être le même commentaire que pour la Chambre d'agriculture tout à l'heure. Déjà on vous remercie d'avoir produit un cahier d'acteurs, un cahier d'acteurs numéro 12. Donc, il est aussi diffusé à l'entrée, il est consultable sur le site Internet, un cahier d'acteurs auquel on a, bien entendu, aussi prévu de répondre. Et également merci de reconnaître que les intentions sont bonnes, maintenant effectivement, et vous avez raison, il faut les traduire.

Mais vous savez, il faut aussi les traduire dans le calendrier qui a été rappelé tout à l'heure et qui est d'ailleurs un calendrier comparable à celui de VNF. On est à l'heure actuelle dans le débat public. Donc, on doit vérifier l'opportunité de ce projet. Donc, d'ici l'été, il y aura une décision de l'Institution, de poursuivre ou non ce projet au vu du rapport qui aurait été produit par la Commission particulière du débat public. Ce qui est certain, c'est que si on doit poursuivre, et donc, vous l'écrivez, je crois que c'est une évidence, il faudrait qu'il y ait une forme de solidarité qui s'exprime entre l'aval et l'amont. C'est ce que vous écrivez très bien dans votre cahier d'acteurs.

Et on a expliqué tout à l'heure, peut-être rapidement dans la présentation qu'on a faite, qu'au niveau du principe, bien sûr, l'Institution ne peut qu'y être favorable. Alors après, il faut traduire cela, pour ressortir de la..., entre guillemets, éventuellement langue de bois, si je peux dire cela dans le verbatim, donc, cela veut dire qu'à un moment donné, il faut qu'il y ait des actes. Et les actes, ils seront sans doute financés, c'est-à-dire où demandez-vous explicitement. Moi, je peux donner un exemple qui figure d'ailleurs déjà dans le verbatim de ce débat public, c'est l'exemple de la dernière réalisation de l'Institution donc, qui est le lac-réservoir Aube. Donc, j'ai des chiffres ici, il y a eu 6 %, un petit peu moins de 6 %, 5,8 % pour être précis de mesures de compensation qui ont été financées par le maître d'ouvrage des Grands Lacs de Seine, donc, appelé aujourd'hui EPTB Seine Grands Lacs. Donc, sur ce site, 6 % de 500 millions, cela fait déjà 30 millions d'euros, cela fait déjà une belle somme. Donc, cela, c'est sous les réserves logiques qu'on a indiquées, sous réserve que nos propres financeurs, que nos propres membres soient d'accord. Mais cela paraît, enfin sans m'engager, parce que ce sont des élus qui vont décider, mais sans m'engager en leur nom, c'est déjà un ordre de grandeur qui peut donner des idées. Après ce qu'on vous a dit et qu'on vous a redit, c'est que cela ne peut qu'accompagner des projets locaux. Ce n'est pas les Grands Lacs de Seine, l'EPTB Seine Grands Lacs depuis Paris, qui vont dire : « faites ci, faites cela, et cetera ». Donc, et c'est là, il faudrait effectivement qu'on travaille à un rythme cohérent avec les processus, notamment d'enquêtes publiques, c'est-à-dire l'enquête publique, parce que dans tous les cas, il faudrait qu'avant l'enquête publique, tout cela soit calé, et puis qu'effectivement on poursuive aussi le dialogue qui a été engagé aujourd'hui.

Mais je crois que sur le principe, on ne peut qu'y adhérer et peut-être une précision aussi qu'on a à apporter, c'est vrai que dans le chiffrage qu'on a aujourd'hui, on n'a pas prévu cela. Clairement, enfin je le dis, quand on vous a présenté le détail, vous avez aussi le dossier qui est à l'entrée là, qui donne un peu tous les éléments sur cela. Dans les 500 millions d'euros, il n'y a pas, à l'heure actuelle, ces 6 %. Donc, effectivement, on peut comprendre que vous disiez : « oui tout cela, ce sont des paroles, il n'y a pas encore des actes », mais les actes viendront le moment venu, le jour où l'on aura confirmé la réalisation, le jour aussi où on aura confirmé le plan de financement. Puisque la question ne nous a

pas été posée, tout à l'heure donc, on n'y a pas répondu, mais on est un petit peu dans la même situation que VNF. Il faut aussi que, parallèlement, on puisse confirmer le plan de financement de ce projet, donc aussi bien l'investissement que le fonctionnement qui est aussi un enjeu important pour nous.

Patrick LEGRAND :

Merci. Je reviendrai après sur certaines questions. Allez-y.

Jean-Baptiste MAILLARD :

Quelques mots sur le Port de Bray et sur la phase chantier. Sur le Port de Bray, vous savez que le Port de Bray relève de Port de Paris, le Port autonome de Paris qui est un autre établissement public de l'Etat et qui est compétent sur l'Île-de-France. Mais, par ailleurs, l'Autorité environnementale recommande bien à VNF pour la phase d'étude d'impact de définir son programme, et notamment, tous les projets fonctionnellement liés au projet de mise à grand gabarit, quel que soit le maître d'ouvrage. Donc, effectivement, le Port de Bray et ses développements possibles, ou les effets induits, la mise à grand gabarit sur ce port seront pris en compte. Voilà !

Sur la phase chantier, on peut donner...

Hugues LACOURT :

On peut apporter quelques éléments sur la phase chantier. Donc, projet de voies d'eau, agrandissement d'une voie d'eau, on va essayer d'évacuer le maximum de matériaux par la voie d'eau, déjà pour essayer de limiter autant que faire se peut l'extraction, enfin, le transport des matériaux qui seront extraits par les camions. Voilà donc, le premier élément là-dessus, et si à certains endroits, il y avait nécessité de toute façon d'emprunter les axes routiers et naturellement les voiries communales, naturellement on se rapproche des communes, on travaille en partenariat, on a besoin de votre aide pour avoir des autorisations de passage dans certains endroits. Donc, là encore, la concertation ne s'arrête pas la semaine prochaine, il y aura des... jusqu'à la phase projet si le projet se réalise bien évidemment, et notamment, pendant la phase de travaux, la phase de préparation des travaux, des échanges avec les collectivités riveraines.

Votre inquiétude, effectivement, sur la végétation, on va parfois être amené à rectifier des berges où au jour d'aujourd'hui, il y a une ripisylve, c'est-à-dire une borde verte qui borde la voie d'eau, qui va peut-être disparaître. On va essayer d'aider la nature à retrouver ses droits, on va, je le disais tout à l'heure, essayer de mettre des berges végétalisées. A ce titre, à titre d'exemple, on a créé une rivière artificielle sur la Seine, en aval de Paris, et notamment Andrésy ; on en a fait une autre plus en aval à Notre-Dame-de-la-Garenne mais celle d'Andrésy était au milieu de l'île Nancy, Andrésy. Donc, on avait fait vraiment une trouée assez spectaculaire pendant les travaux. Et on s'aperçoit donc, cela va faire deux ans maintenant, que, avec les plantations qu'on a faites, arbres, arbustes, plantes hygrophiles à proximité de la voie d'eau, au bout de deux ans déjà, la nature a bien repris ses droits, et puis, la trouée, elle, commence à disparaître. Donc, effectivement, cela prend un petit peu de temps, mais je pense que déjà, au bout de deux, trois années après replantation, on commence à

retrouver un certain paysage arboré qui est nécessaire dans ce territoire de La Bassée. Voilà un petit peu sur les travaux.

Patrick LEGRAND :

Merci.

Madame, qu'est-ce que vous pensez de ces réponses ? Oui, vous avez bien raison.

Anne-Marie CHARLE :

Non. Oui, bien sûr, je me doute que le dossier ne s'arrête pas là ce soir, mais bon, il fallait dire les choses, vis-à-vis des élus que nous sommes et que je dis, si vous êtes sur le terrain et que vous intervenez, s'il y a des détériorations, on refait, et puis, on ne s'arrête pas non plus à refaire trois bouts de route. Notre secteur a vraiment une volonté de vouloir se développer, il y a des enjeux, on veut profiter de ces enjeux mais avec des retombées significatives, ce n'est pas trois choses.

J'ai entendu tout à l'heure et c'est vrai, A5 à Serrabone, de l'échangeur A5, il y a d'autres projets encore en cours avec également le Provinois. Donc, je crois que c'est quand même deux très gros chantiers qui sont chez nous, et il faut que cela soit un réel désenclavement de notre territoire et qu'on apporte une activité, une réelle activité.

Aujourd'hui, on a des populations qui arrivent, on a des habitants, et il faut, si on peut par ces projets, essayer de nous désenclaver, et par cette voie d'eau, c'est d'amener des emplois et d'essayer de... que tout le monde vive bien sur ce territoire.

Patrick LEGRAND :

Merci. Moi, j'avais aussi entendu dans ce que vous avez dit, que vous voudriez presque souhaiter qu'on fasse une petite analyse des activités contraintes ou des contraintes sur les activités futures, au fond des potentiels, sur l'évolution des potentiels. C'est vrai que je pense que c'est peut-être une bonne idée, cela aussi. Et puis que vous alliez au-delà du temps de chantier, par exemple, il y a le temps de la réhabilitation, enfin, de la cicatrisation. Et cela, c'est aussi quelque chose qui se prend en compte, ce moment-là dans le temps du chantier. Le chantier n'est pas terminé quand on a replanté la petite bouture et qu'il y a aussi là à voir. Merci.

Monsieur, ici, au deuxième rang, s'il vous plaît.

Michel GRIMARD :

Merci. Je suis Michel Grimard de Villiers-sur-Seine, je suis riverain et j'ai très peu entendu parler de l'amont. On parle beaucoup de l'aval de Bray-sur-Seine mais jamais de l'amont. Et je crains que les travaux des grands bassins aient un impact sur l'amont de Bray-sur-Seine. J'en ai pour preuve qu'en 1910, il y a eu des inondations, et il y a eu des travaux de fait et nous, en 1955, on a été inondé beaucoup plus qu'en 1910. Et je crains que les travaux que vous allez réaliser en aval de Bray-sur-Seine aient un impact sur les inondations chez nous. On est déjà inondé suffisamment, et j'ai eu peur que les travaux que vous allez faire et vu le coût que cela va engendrer pour mettre en œuvre ces bassins, qu'on commence déjà à inonder l'amont de Bray-sur-Seine avant de pouvoir commencer à remplir le bassin. Voilà.

Patrick LEGRAND :

Merci. Belle série de jolies questions, hein.

Amélie ATSRUC :

C'est effectivement une préoccupation qui ressort assez régulièrement dans les réunions publiques et qui n'est pas tout à fait nouvelle puisque, déjà, en 2003 ou en 2004, on avait fait réaliser une étude par un bureau d'études qui s'appelle SAFEGE sur l'impact de notre projet vis-à-vis des territoires amont puisqu'il y avait également aussi des souhaits de la population à l'amont, notamment des agriculteurs, de pouvoir drainer les territoires de l'amont par notre projet.

Alors, ce que l'on peut vous dire, autant VNF parle souvent de la neutralité hydraulique de son projet vis-à-vis de l'aval, autant on peut vous dire, à peu près la même chose vis-à-vis de l'amont, c'est-à-dire que notre projet n'aurait pas d'impact aussi bien négatif que positif vis-à-vis du risque d'inondation à l'amont. Pourquoi ? Parce que déjà le pompage interviendrait au moment de la pointe de crue de l'Yonne ; donc, en général, si vous voulez, il y a un décalage entre les temps de montée des débits entre la Seine et l'Yonne. L'Yonne est très rapide, la Seine monte plus progressivement, et généralement, on pomperait lorsque la Seine est en phase ascendante. Et voilà un exemple d'évolution des niveaux de la Seine. Donc là, vous avez l'exemple pour la crue de mars 2001 qui est une crue récente. Donc, la courbe verte, en fait, c'est le niveau réellement observé à Bray-sur-Seine pour la crue de mars 2001 et ce que vous voyez en bleu, c'est l'impact qu'aurait le fonctionnement de notre aménagement. Donc, en phase ascendante du débit de la Seine et du niveau de la Seine, on viendrait pomper à concurrence de 230 m³/s. Cela créerait en fait une sorte d'appel de courant qui viendrait ponctuellement réduire le niveau d'eau par rapport à une situation normale sans aménagement.

A Bray-sur-Seine, cela se traduirait par un abaissement ponctuel du niveau d'eau par rapport à une situation normale sans aménagement qui serait inférieur à 5 centimètres. Pourquoi ? Parce que l'ensemble de notre... enfin, la quasi majorité de notre pompage, serait située dans le bief de Marolles, c'est-à-dire entre le barrage de la Grande Bosse et le barrage de Marolles. Il y aurait uniquement deux stations sur les sept stations de pompage qui seraient situées en amont, et puis, parce que cet impact hydraulique finalement diminuerait très vite plus on s'éloignerait vers l'amont. Donc, il y aurait un tout petit impact un peu bénéfique, on va dire, sur La Bassée amont, et puis, ensuite, une fois la pointe de crue de l'Yonne passée, on viendrait relâcher progressivement l'eau stockée dans les espaces endigués. On viendrait la relâcher avec un débit contrôlé, parce qu'on ne veut surtout pas créer de risque de débordements locaux, notamment à Marolles-sur-Seine qui est la commune la plus sensible vis-à-vis du risque, et de ce fait, en termes de vidange, il y aurait un impact nul en fait sur l'évolution des niveaux en amont. Donc, impact nul, pas d'impact négatif mais pas d'impact positif non plus qui pourrait permettre un meilleur drainage des terres à l'amont.

Patrick LEGRAND :

Monsieur, je vois que votre moustache frise.

Michel GRIMARD :

Je ne suis pas tout à fait convaincu parce que c'est tellement facile maintenant avec la technologie que vous avez de monter ou de faire descendre le niveau de la rivière que vous pouvez faire exactement ce que vous voulez.

Patrick LEGRAND :

Merci.

Amélie ASTRUC :

Alors, en fait, votre préoccupation rejoint la préoccupation d'autres personnes, pas forcément sur l'impact de La Bassée, sur La Bassée en amont, mais sur l'impact hydraulique général de nos deux projets. Donc, dans ce cadre, on a commencé une expertise spécifique sur nos modélisations hydrauliques, donc, il y a une première réunion qui a eu lieu le 1^{er} février avec la CPDP, avec VNF, nous, et puis, les principales associations et principales personnes qui avaient posé des questions. Donc, les expertises vont suivre leur cours et les rendus des expertises seront rendus publics. Donc, peut-être que...

Patrick LEGRAND :

Oui. On a un peu innové en la matière, donc, d'abord, on a mis en controverse les modèles qui ont été utilisés pour vous dire ce que vous venez d'entendre. Il va y avoir plusieurs experts, et notamment, des experts étrangers parlant français. Une partie des travaux de la mise en controverse, une grosse partie des travaux de la mise en controverse, sera publique, pour des raisons que de temps en temps on ne puisse pas, nous, citoyens lambda, savoir comment les experts tripotent notre quotidien.

Et puis, il y aura probablement plus tard des extensions de modèles vers la question de l'hydrogéologie et la question de l'hydrobiologie. On peut même imaginer que ces modèles ou cette représentation globale et complexe de La Bassée puissent servir à d'autres carriers, industriels ou autres pour avoir une idée du fonctionnement et de l'évolution de la dynamique des fonctionnements induits par des équipements sur la totalité de La Bassée.

Suivez cette opération-là, on va le faire de telle façon que vous et moi qui ne sommes pas des spécialistes, nous pourrions comprendre aussi ce que les experts nous trament parfois dans le dos.

Cela vous va comme... ? Mais suivez, suivez tous, d'ailleurs.

Y a-t-il une autre question, s'il vous plaît ?

Ah ! Là-haut, au huitième rang, là, Monsieur. Allez-y !

Daniel CLAEYS :

Oui, bonjour, Monsieur Claeys, Président du syndicat « La Glissoire » des artisans bateliers. Et j'aurais aimé poser une question à Voies Navigables. C'est au sujet de la profondeur que le fleuve va être creusé ou le canal. Parce qu'on sait, plus la profondeur est importante, moins on détériore les berges. Donc, si on arrivait à avoir une profondeur minimum de quatre mètres, les bateaux passeraient sans détériorer les berges. Et au niveau des ponts, il faut que cela soit un minimum de

7 mètres, comme cela apparaît, comme le Pont de Noyen, qui est dans notre cahier, qu'on a fait aussi.

Et il y a autre chose aussi qui nous a un peu embêté, c'est au sujet du stationnement parce que la rivière va être prévue de marcher 24 sur 24, mais on ne prévoit aucun poste d'arrêt pour le stationnement de nuit pour les bateaux qui peuvent voyager 14 heures, voire 18 heures pour certains. Et là-dessus, il n'y a aucune prévision à ma connaissance. Donc, j'aimerais savoir comment on doit faire, parce que des stationnements ou des postes d'attente d'écluse, la nuit, on n'a pas le droit de s'y mettre, c'est une navigation de nuit. Et pour l'instant, on ne sait pas du tout où on va. Il n'y a aucun emplacement non plus pour débarquer nos voitures. Il n'y a aucun poste de déchèterie. Alors moi, je pense que dans ce nouveau tronçon, cela serait bien d'avoir à peu près tout ce qu'on veut, tout ce qui soit le minimum pour vivre correctement et surtout ne pas faire des bêtises comme on a fait à Cuinchy, mettre une fortune pour quatre planches et qui ne se résume à rien. Je vous remercie.

Patrick LEGRAND :

Merci. En tout cas pour moi, c'est avec plaisir que j'ai vu la batellerie revenir dans le débat puisque depuis quelques temps, vous nous avez déjà apporté beaucoup de choses. Et de temps en temps, j'ai même eu l'impression que cela nous permettait de nous recroiser entre... les gens de l'eau et les gens de la terre. Donc, merci d'être là. Monsieur.

Jean-Baptiste MAILLARD :

Alors, effectivement, la concertation avec les usagers est un thème très important et sera poursuivie après la phase de débat public, soit dans les commissions d'usagers qui existent déjà, nationales ou locales, soit dans des réunions spécifiques sur ce projet. Effectivement, il faut que cette nouvelle infrastructure fonctionne pour les bateaux et pour les bateliers qui vont l'utiliser. Donc, on peut compléter sur les...

Hugues LACOURT :

Oui, la hauteur des ponts et la profondeur d'eau dans le projet qui est porté à la concertation aujourd'hui. Donc, concernant la hauteur libre sous les ponts, elle est de 5,25 mètres. Vous sollicitez 7 mètres. Alors, on peut peut-être préciser pour les non-initiés, la hauteur libre de 5,25 mètres permet le passage de deux couches de conteneurs, enfin des conteneurs avec deux couches et 7 mètres pourraient porter ce passage à trois couches, alors avec... Cela, ce sont les hauteurs qui sont issues des caractéristiques des voies navigables, enfin, la fameuse circulaire 76 et même la CEMT, la Conférence Européenne...

Patrick LEGRAND :

Parlez donc bien dans le micro parce que moi je finis par devenir sourd.

Hugues LACOURT :

Après, il y a la réalité. Les bateaux évoluent aussi, les conteneurs aussi. Il y a des conteneurs de différentes tailles. Puis cela va, vous allez me dire que cela va augmenter plutôt vers des dimensions plus importantes. Concernant la profondeur d'eau, le projet prévoit une... selon les scénarios, mais non pour le scénario 2, 3, où 2 500 tonnes, une profondeur, c'est-à-dire un mouillage d'eau de 3,20 mètres qui permet d'enfoncer à 2,80 mètres. Voilà aujourd'hui où on en est dans la présentation du projet, après on peut essayer de mener des études en concertation avec vous sur l'optimisation de ces gabarits, sachant que plus on enfonce le bateau, effectivement, moins on a besoin de hauteur libre sous les ponts. Après, vous avez fait une assimilation avec la... Plus la rivière est profonde, moins il y a de vague, moins le batillage, c'est-à-dire le passage du bateau dans les ondes de proue ou latérales le long du bateau, crée sur les berges le batillage. Donc là encore, ce ne sont pas les gros bateaux, vous le savez très bien qui créent les plus grosses vagues, puisque c'est la vitesse du bateau. Donc, plus un bateau va vite, plus il a tendance, notamment pour les gros bateaux, à s'enfoncer dans l'eau. Donc, on est prêt à étudier avec vous une optimisation des hauteurs libres, si le projet se poursuit pour voir dans quelles conditions et dans quelles meilleures conditions on pourrait offrir ce service à l'utilisateur.

Donc, les autres services aux usagers, vous les avez évoqués, les stationnements, les postes d'attente aux écluses, des points d'eau, des points pour évacuer vos déchets également. Là encore, VNF peut s'engager à examiner avec vous les meilleures façons d'avoir ces services aux usagers, à quels endroits. Aujourd'hui, ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a des postes d'attente, effectivement, en amont et en aval des écluses. Donc, vous l'avez très justement dit, lors du passage à une ouverture de la navigation à 24 heures, cela ne veut pas dire qu'il y aura les bateaux 24 heures sur 24. On offrira un service pour pouvoir passer à H24 sur la voie d'eau. Il faudra naturellement aménager des aires de stationnement qui permettent de stationner la nuit, au même titre que sur les autoroutes, il y a des aires d'accueil pour les poids lourds, il faut bien que le marinier puisse stationner en toute sécurité la nuit. Voilà !

Patrick LEGRAND :

Vous n'avez pas... Cela vous va, Monsieur, ou... ? Allez-y, reprenez, vous avez le droit de suite comme à la chasse.

Daniel CLAEYS :

Oui, oui, pour la majorité des questions. Mais par contre, j'ai une circulaire de 76 modifiée en 95 qui dit que « Pour toutes nouvelles constructions, il doit y avoir un mètre d'eau sous le bateau et les ponts à 7 mètres ». Alors, pour revenir à 5,25 mètres aux PHEN, les conteneurs ne passeront plus. Donc, il faut un minimum de 5,85 mètres déjà à la PHEN, pas... et les 7 mètres, aux zones normales.

Patrick LEGRAND :

La PHEN, c'est... ?

Daniel CLAEYS :

Plus Hautes Eaux Navigables.

Hugues LACOURT :

Effectivement, la hauteur de 5,25 mètres, c'est par rapport à ce qu'on appelle la ligne d'eau de référence qui est assez proche de la retenue normale, mais qui est plus basse que les plus hautes eaux, évidemment, navigables. Cette question des ponts, effectivement, là aussi a été exprimée à plusieurs reprises. Vous n'êtes pas le premier à l'exprimer. Il y a des ponts entre la section Bray-Nogent et la Seine qui sont aussi plus bas. Donc, de toute façon, on ne mettra pas tous les ponts à 7 mètres dans un avenir proche. La question que vous posez, c'est en cas de reconstruction d'un ouvrage. C'est effectivement si on reconstruit un ouvrage neuf, effectivement, là, on peut se poser la question de savoir s'il n'est pas préférable de construire directement à 7 mètres plutôt que de le reconstruire à 5,25 mètres.

Patrick LEGRAND :

Je sens que la question est posée. Allez-y, oui, oui.

Daniel CLAEYS :

Encore, et puis, je vous remercie et je vous attends dans les réunions des usagers.

Patrick LEGRAND :

Merci. Monsieur, au quatrième rang, là.

Michel MASSIOU :

Bonsoir ! Michel Massiou, ANPEI, je vais donc en tant que plaisancier en eau intérieure me faufiler comme cela nous arrive souvent derrière les gros convois.

La voie fluviale est naturellement une voie pour le transport, même si on remercie le législateur d'avoir rappelé à VNF que le réseau fluvial est le réseau à grand gabarit et à petit gabarit. Ceci dit sur l'installation de nouveaux ouvrages comme, par exemple, l'Ecluse de Jaulnes, si le projet devait se poursuivre, il faut absolument que la plaisance qui a des petits besoins par rapport, je dirais, à nos amis mariniers, soit aussi à prendre en compte, on ne peut pas attendre, puisque bien souvent, nous ne sommes pas prioritaires aux écluses sur les mêmes poses d'attente aux écluses que les mariniers ; les gros convois, effectivement, on a évoqué le problème du batillage sur les berges, mais il y a également un problème de tenue des petits bateaux. Or, il y a un certain nombre de communes qui, misant sur le tourisme fluvial, je pense à Bray qui a augmenté récemment en 2011 sa halte fluviale de plaisance, en amont de cette séquence à Nogent et sur le canal au-dessus, il y a des communes qui essaient de faire revivre le tourisme fluvial. En 2010, il y avait un projet à Nogent pour permettre l'hivernage à sec d'un certain nombre de bateaux donc la plaisance fluviale va aussi utiliser ce nouveau tracé, et c'est vrai qu'il est important que de façon concertée, les équipements soient réalisés pour éviter des choses comme... Et je ne voudrais pas relancer Monsieur Claeys sur le sujet, mais, par exemple, qu'on évite des solutions comme celles d'Evry.

Patrick LEGRAND :

Cela ne nous parle pas du tout, nous qui ne sommes pas de la rame.

Michel MASSIOU :

Je veux dire que bien souvent, donc, je vais me permettre d'être moins allusif, je veux dire que... il faudrait que les services de VNF rencontrent tous les usagers en fonction de leur importance, mais également de leur besoin pour que la définition des solutions soit adaptée, et de temps en temps, par exemple, quand vous créez des ducs-d'Albe qui permettent effectivement un convoi de se reposer, quand vous avez un bateau de 15 mètres, les ducs-d'Albe ne peuvent pas permettre l'arrêt, donc on tourne en rond, et là où il y aura du grand trafic, cela risque d'être un peu chaud à certains moments. Donc, qu'espérez-vous faire ou qu'attendez-vous de nous et comment pouvons-nous travailler ensemble ?

Patrick LEGRAND :

Merci. Ah oui, oui, oui.

Benjamin AIRAUD :

On va répondre. Déjà on a lu avec beaucoup d'attention votre cahier d'acteurs qui est le numéro 15 pour ceux qui ont les cahiers d'acteurs. C'est vrai qu'il est très concret, d'ailleurs, c'est vrai que vous, vous faites part de toutes vos doléances. Comme on l'a dit depuis le début, c'est vrai que pour le moment, et vous l'avez bien noté, le projet tel qu'il a été étudié et tel qu'il est présenté fait part de peu d'éléments sur la prise en compte de la plaisance, et cela c'est sûr que c'est un point qui sera à améliorer et à travailler avec vous si le projet devait se poursuivre. Donc, pour l'instant, moi, j'ai pu lire avec attention votre cahier d'acteurs, j'ai vu tous les points, c'est vrai qu'il y a des choses, finalement simples à mettre en œuvre et auxquelles vous faites référence, et ce qu'on peut dire, c'est que, si le projet se poursuit, on s'engage à vous rencontrer et à en discuter, puisque, effectivement, il faut bien prendre en compte l'ensemble des usagers de la voie d'eau et on s'y tiendra particulièrement.

Patrick LEGRAND :

Alors, cela... Ah ! Vous avez quelque chose à nous dire, donc ce n'est pas...

Michel MASSIOU :

Juste ... cinq secondes de droit de suite, Monsieur Airaud, merci.

Simplement, ce n'est pas le mot doléance, c'est le mot expérience que je préférerais vous voir utiliser, puisque j'ai vu tout à l'heure le responsable de la Chambre d'agriculture, je pense et j'espère, que le trafic, entre autres de grain, va pouvoir effectivement aussi permettre à d'autres canaux qui n'étant plus entretenus ou moins utilisés de revivre, parce que l'ensemble du réseau fluvial est effectivement une artère vitale pour l'économie, pas simplement les énormes travaux en ce moment, il y a des milliers de kilomètres de travaux et de canaux à entretenir, ne les oubliez pas, il n'y a pas que la plaisance qui y passe, cela pourrait aussi aider de nombreuses collectivités locales.

Patrick LEGRAND :

Merci. Manifestement depuis le début du débat, on voit bien que cette question de la politique fluviale se définit finement et surtout ... vous interroge tous.

Pardon ! Ah, attendez, il faut avoir le truc à sucer là... Un micro pour monsieur s'il vous plaît... et par-là, il y a... personne...

Intervenant :

Oui, pour le loisir, qu'est-ce que vous allez faire du Canal de Beaulieu ? Cela pourrait peut-être servir justement à la plaisance.

Patrick LEGRAND :

Merci.

Jean-Baptiste MAILLARD :

Alors, effectivement, c'est une idée qui a été exprimée à de nombreuses reprises, donc, c'est un sujet à étudier. Le Canal de Beaulieu actuel ne serait plus utilisé pour la navigation de commerce dans les scénarios 3 et 5, où on créerait un nouveau canal en reliant les casiers au nord du canal actuel. Donc, effectivement c'est un sujet important et on sent bien qu'il y a des potentialités très significatives pour le tourisme et la plaisance. Mais, enfin, de façon générale, le débat public fait émerger des tas de bonnes idées de ce type après il reste à les approfondir et à voir ce qui est réalisable et pas, et puis, c'est du travail en concertation et en partenariat, mais cela fait aussi émerger la multiplicité des usages de la voie d'eau et des acteurs qui s'y intéressent, il faut mettre tout cela en cohérence et en...

Patrick LEGRAND :

Merci Monsieur. Monsieur Airaud, vous avez...

Benjamin AIRAUD :

Oui, je voulais compléter puisque vous parlez du devenir du Canal de Beaulieu et donc une des pistes possibles serait la plaisance. Dans le cadre du débat, on a également eu deux autres propositions, finalement, notamment, dans un autre cahier d'acteurs d'une association de pêche, et puis, également, dans une contribution des naturalistes de Seine-et-Marne. D'autres pistes envisageables, ce serait la réutilisation du canal pour des activités de pêche également, et puis, également, la possibilité de... finalement, retransformer ce canal en une zone humide afin de, finalement, également compenser les possibles impacts du projet.

Patrick LEGRAND :

Vous voyez, il y a des idées, il faut aussi en produire comme cela, et puis, progressivement, la question se complexifie, on découvre la multifonctionnalité des espaces et des lieux, c'est... et puis, et cetera, donc, cela sert aussi à cela.

Non ? Je croyais... Oh, sûrement encore une petite question. Faites attention, parce que c'est la semaine prochaine que le débat se termine et une fois que le débat est terminé, les questions qui n'ont pas été posées ne nous ont pas donné d'éléments à nous, donc nous ne pouvons absolument pas reprendre quoi que ce soit. Tout ce qui n'est pas dit ne rentrera pas dans notre dossier, et alors, je ne voudrais pas que certains d'entre vous vivent... soient frustrés, et puis, le remord et la frustration sont des choses qui ne facilitent pas la vie. Vous êtes sûrs, vous n'avez plus de question ? Et bien, je ne vous en veux pas, parce qu'au fond au bout d'un certain temps, quand on a fait quatre mois de travail comme cela collectif, au bout d'un certain temps, on sent bien que le débat public s'est épuisé au fond et on a épuisé nos propres questionnements, parce qu'ils ont tous été posés ou tous ceux qu'on pouvait se poser à un moment donné ont été faits. Je ne doute pas qu'il y ait pourtant des questions qui vont se poser un peu plus tard, mais elles se poseront dans un autre cadre de concertation, puisqu'une fois que le débat public est terminé, ce n'est plus le débat public après la fin du débat public.

Oui ? Il y a un remord-là, non.

On n'a pas vraiment parlé de notre sujet, mais au fond quand je reprenais tout ce qu'on s'était dit, il y a un certain nombre d'éléments, on pourrait... un canal et une Seine modèle du point de vue des services, par exemple, multifonctionnels avec la gestion hydraulique globale, la question du temps, les chantiers et la question des financements et des alternatives, la question des politiques industrielles a été évoquée, la question de la solidarité de la compensation, voire même de la gouvernance a été largement évoquée, la question de l'agriculture et du type d'agriculture a été évoquée. Donc, au fond, on commence déjà à avoir un menu sur lequel on pourrait travailler et au fond le débat public produit un certain nombre d'éléments qui viennent s'intégrer dans toutes les autres procédures de réflexion sur... et qu'est-ce que je veux faire de mon espace pour demain.

La semaine prochaine, alors, n'oubliez pas qu'il y a un système qui, vous savez, est le système des questions-réponses, donc si, il y a les frustrations massives, on ne peut pas attendre, on fonce sur un bout de papier et on prend son stylo et on les écrit, et on envoie cela à notre établissement de Nogent, alors c'est une caisse d'épargne déjà. Et ne vous inquiétez pas, il y a... on a fait... on a regardé, il n'y a plus rien en matière de coffre. Et on a... Ou bien, on prend son ordinateur, et puis, on envoie une question. Et les questions, on ne pourra plus en poser le 17 février au soir, mais les maîtres d'ouvrage auront une quinzaine de jours supplémentaires pour y répondre le plus complètement possible. Cela, c'est... Donc, on peut toujours poser des questions jusqu'au dernier moment.

La semaine prochaine, le 15 février, nous ferons la réunion de clôture sur votre projet Seine Grands Lacs à Bray-sur-Seine à 19 heures, et nous ferons... c'est donc... Non, non. Non, non, non, non, non... C'est... La réunion de clôture sur le projet Seine Grands Lacs le 15 février, c'était au départ. Il y a une erreur ? C'était au départ, c'est exact, le 16. Mais... Mais il y a eu quelques suggestions, et on n'a pas voulu frustrer Monsieur votre Président de sa présence à une réunion de clôture sur un projet qui lui tient à cœur. Ces réunions de clôture, elles ont... et le 16, donc le lendemain, à Nogent où nous parlerons... où nous ferons la réunion de clôture, puisque la loi c'est projet par projet, sur le projet de VNF.

Ces réunions de clôture ont un format évidemment un peu différent, puisque vous aurez, comme d'habitude, un détail rapide du projet, mais les maîtres d'ouvrage et nous-mêmes à la Commission, nous vous présenterons au fond la première structure, le premier sommaire de nos travaux, de nos comptes-rendus et de vos décisions. Autrement dit : un, vous aurez nos impressions globales sur le débat public, sans avoir beaucoup retravaillé comme nous avons retravaillé pendant deux mois, nous, en ce qui nous concerne, et vous verrez comment on commencera à vous trahir. Malheureusement, c'est la synthèse, les machins, la restructuration, ce n'est pas toujours très honnête, mais vous aurez au moins quelques orientations évoquées par les questions. Vous verrez que de temps en temps la trahison a du bon, parce qu'on aura tellement généralisé que cela nous rattachera à d'autres objectifs.

Par exemple, la question de la gouvernance, on la sent bien, et on ne l'évoque pas comme gouvernance pendant les débats, mais nous, on dira : « Voilà, c'est le champ de la gouvernance qu'il faut mettre en perspective et en analyse ».

Et puis, il y a les décisions des maîtres d'ouvrage. Donc, au fond, les réunions commencent à passer à l'étape suivante. Pourquoi on les fait à Bray ou à Nogent ? Parce que le débat public, c'est le débat avec le public, en public et pour le public, et on lui doit nos premières conclusions, au public. Donc, on va voir les gens qui nous ont fait l'honneur et le plaisir de, je veux dire, discuter avec nous. Voilà ce que j'avais envie de vous dire. Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de raisonner encore ensemble, ce sont toujours des grands moments. C'est une espèce de moment de démocratie technique où des maîtres d'ouvrage, qui ont l'habitude de travailler tranquillos, tout... sur leurs planches à dessin, se retrouvent plongés dans la vraie vie.

Et puis, pour nous, voir comment on raisonne tous ensemble et qu'au bout des quatre mois, les choses se sont construites, c'est aussi un grand moment.

Merci, Monsieur le Maire de nous offrir une si belle salle, où il y a toujours du monde, puisque chaque fois... et de votre présence.

Merci d'avoir contribué au développement du débat public. Vous savez que pour nous, en tout cas la Commission nationale, de temps en temps, le débat public, c'est un front de combat. Tout le monde n'est pas toujours d'accord. Il a fallu qu'on se batte comme des fous pour dire que le débat public sur le Grand Paris devait vraiment être un débat public et non pas une concertation ; dont mon Président, ancien Préfet du coin d'à côté, dit régulièrement qu'« une concertation sans garant est une concertation bidon ». Tout le monde peut évoluer, puisque je ne doute pas qu'il a dû inventer quelques-unes bien évidemment dans sa carrière. Mais, en tout cas, c'est un fond de combat. Et chaque opération comme celle-ci, c'est une victoire à la fois pour la démocratie, mais aussi pour le débat public et pour nous. Nous vous tiendrons au courant, d'ailleurs, de la façon dont les Tunisiens ou les Guatémaltèques peuvent reprendre cela dès qu'on fera bientôt l'International du débat public. Merci, à bientôt !

Rentrez bien et bonne soirée.