

# Réunion publique

## « Développement territorial »

### TROYES

Le 15 décembre 2011

Date : le 15 décembre 2011

Lieu : Espace Argence – 20 Bd Gambetta – 10000 TROYES

Durée : 1 h30

Participants : 57 personnes

**Pour la CPDP :**

- ✓ Chantal SAYARET - Membre de la CPDP
- ✓ Paul CARRIOT – Membre de la CPDP

**Pour VNF :**

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

## Chantal SAYARET

Mesdames, Messieurs, je vous propose de prendre place pour ceux qui le souhaitent, en tout cas, et de commencer cette réunion. D'abord, je vous remercie toutes et tous d'avoir répondu à l'invitation de la Commission particulière du débat public, une commission intitulée « Petite Seine, Grand gabarit ». Vous avez répondu à cette invitation de la Commission particulière du débat public parce que, avant cela, le maître d'ouvrage qui est à ma gauche, Voies navigables de France, VNF, a déposé un dossier auprès d'une autorité administrative indépendante qui s'appelle la Commission nationale du débat public. Et en présentant un projet, une volonté, un projet qui est structurant pour le territoire national, un projet qui a un impact sur l'environnement, et donc, cette Commission nationale du débat public a décidé l'existence d'un débat public, l'organisation, et en a chargé la Commission particulière du débat public, d'où notre invitation à nous rejoindre ce soir. Alors, une Commission particulière du débat public, c'est une équipe un peu composite, une équipe qui a un président, qui est sans doute à l'entrée de la salle, qui s'appelle Patrick Legrand. Patrick Legrand est Président de la Commission particulière du débat public et également Vice-président de la Commission nationale du débat public. Nous avons aussi dans cette commission Monsieur Daniel Collard qui nous vient de la Marne, il est par là-bas... agriculteur entre autres ; Gérard Riou avec son béret qui est un armateur fluvial et qui nous vient de Lagny ; et puis, mon voisin, Paul Carriot qui m'accompagne ce soir dans la conduite de cette réunion. Paul Carriot est ici en particulier parce qu'il est médiateur, il vient d'Athis-Mons. Et moi-même, Chantal Sayaret, moi, ma vie, elle s'écoule sur la Seine, je suis née en Bourgogne et je vis au Havre, et je vous rejoins avec bonheur ce soir. C'est une équipe qui forme cette Commission particulière du débat public, mais il y a aussi une équipe qui nous accompagne. Vous voyez qu'il y a de la lumière, vous voyez qu'on m'entend parce qu'il y a un micro, donc il y a une équipe logistique, une équipe technique qui nous accompagne, et il y a un secrétariat général et des adjoints, donc il y a aussi une équipe administrative. On peut même préciser qu'il y a une permanence à Nogent-sur-Seine, au Centre Camille Claudel, qui est assurée par une collaboratrice administrative qui est Aurélie Loisel. Donc, une équipe, un projet. Un projet qui va nous être proposé par VNF, mais je voudrais attirer votre attention sur le fait que de façon parallèle, concomitante, il y a un autre maître d'ouvrage, Seine Grands Lacs, qui a aussi sollicité la Commission nationale du débat public et à laquelle on a répondu en créant une Commission particulière du débat public pour organiser de façon parallèle un débat sur ce projet de digue de construction, de digue qui a pour objet de diminuer les crues et en particulier les inondations de l'Île-de-France. Il y a donc deux débats, deux maîtres d'ouvrage, qui se déroulent de façon parallèle avec une coordination et une coordination qui est assurée bien naturellement par un président qui est le même, qui est Patrick Legrand, donc qui préside ces deux débats. Il y a même des membres qui sont à la fois dans l'une et dans l'autre des commissions. Une équipe, un projet, un débat. Un débat, ce qui va nous intéresser ce soir, c'est... Alors que la décision n'est pas prise, alors que l'on parle au conditionnel, c'est de discuter de l'opportunité de ce projet. Nous sommes en amont. Ce n'est pas parce que je prends un terme fluvial, mais nous sommes en amont de toute décision. Et le débat, c'est d'abord, le temps de l'écoute. Le public est invité à s'exprimer, et la commission est là pour écouter les questions qui sont

posées, pour veiller à ce que réponse soit donnée à ces questions, pour écouter les points de vue qui sont émis si tant est que ces points de vue soient toujours argumentés. Le temps de l'écoute, comme ce soir, et puis viendra le temps de l'écriture, le temps de la reconstruction avec un compte rendu qui sera fait par la Commission particulière, un bilan qui sera fait par la Commission nationale. Totalement ce qui a été dit, ce qui a été écrit sera repris sans qu'il y ait le moindre changement de virgule. Alors, j'aimerais qu'on défile les principes, voilà. Ce débat public qui nous réunit ce soir, il obéit, ce n'est pas seulement ce soir, c'est en vertu de la loi, ce débat public, il répond à cinq principes fondamentaux qui ont pour objet de garantir l'expression du public. Principe d'équivalence, cela veut dire que qui que nous soyons, ici ce soir, nous avons le même temps de parole, la même reconnaissance de qualité pour intervenir, qui que nous soyons. La transparence, une information, c'est toujours important de la comprendre, et cela veut dire qu'elle doit être bien évidemment actuelle, clairement exposée, et cetera. Donc, s'il y a des sigles, des mots, parce que chacun a son jargon, nous sommes là pour obtenir du maître d'ouvrage quelques explications. L'argumentation, j'en ai parlé tout à l'heure, toute opinion est recevable si tant est que cette opinion est argumentée. La neutralité, cela, cela nous concerne. Vous voyez, il y a une séparation entre nous. La Commission particulière du débat public n'a pas d'avis à donner sur le projet, ni pour ni contre, ce n'est pas son projet. Son projet, c'est de faire en sorte que le débat public se déroule bien et que l'expression du public ait lieu. Et puis, en dernier lieu, l'indépendance. Et bien sûr, nous sommes indépendants des pouvoirs publics et indépendants du maître d'ouvrage. Alors, j'ai dit le temps de l'écoute, avant de vous écouter, je vais céder la parole à mon voisin Paul Carriot, parce que nous sommes un petit peu à mi-parcours. On n'est pas dans le cadre d'un bilan, mais où en sommes-nous, de ces rencontres publiques qui ont lieu sur ce sujet ?

### Paul CARRIOT

Bien. Merci Madame la Présidente. Effectivement, nous souhaitons faire un point avec vous des réunions qui se sont déroulées et qui vont encore se dérouler. Alors, effectivement, nous avons 11 réunions, comme vous voyez sur ce transparent. Nous sommes à peu près à mi-chemin du débat. Et vous trouverez à l'entrée du débat sur le présentoir la liste des réunions à venir, auxquelles nous vous invitons bien entendu. Alors, ce débat, effectivement, est organisé autour d'un certain nombre de réunions, et Madame Sayaret a insisté sur la façon dont doit se dérouler ce débat, sur les questions que vous pouvez poser, on constate qu'effectivement, depuis le début, 150 questions ont été posées, cela veut dire que vous voyez, en gros, une trentaine par réunion, donc vous voyez, il y a encore beaucoup de questions que vous pouvez lancer sans problème. Et puis, je voudrais insister particulièrement sur l'écrit. Il y a plusieurs moyens qui sont mis à votre disposition, en particulier Internet, et donc, vous pouvez poser des questions et la CPDP, la Commission particulière du débat public, s'engage à répondre à toutes les questions qui sont posées, cela, c'est un principe auquel nous tenons beaucoup. Donc, outre ces questions que vous pouvez poser, vous pouvez donner un avis qui n'appelle pas forcément une réponse, mais qui est sur le site du débat public. Il y a également à votre disposition, et c'est très important, des cahiers d'acteurs. Et comme son nom l'indique, il s'agit de cahiers de 2, 3,

4 pages et qui reflètent l'opinion, l'avis de quelqu'un, d'un groupe, une collectivité, enfin, une organisation où vous pouvez vous exprimer librement, et vous avez également sur le présentoir un exemplaire, actuellement, il y en a un certain nombre qui sont en cours d'impression, cinq au total, mais vous voyez, si vous avez envie de donner votre avis de cette façon, cela est tout à fait possible. Alors, je voudrais insister également pour terminer, dire que l'annonce du débat a été faite le plus largement possible. C'est très important, bien sûr, pour assurer le maximum de publicité à ce débat, et donc, nous avons... c'est un chiffre un peu symbolique, mais 91 800 boîtes aux lettres ont été démarchées, si je puis dire, pour l'ensemble des communes concernées par ce débat, en Seine-et-Marne et dans l'Aube. Et ce soir, pour préparer cette réunion depuis un certain temps, il y a eu également un certain nombre de moyens diffusés. Par exemple, il y a eu un tract diffusé à l'ensemble des boîtes aux lettres de la Communauté d'agglomération, une centaine d'affiches, des annonces dans la presse, des news, et cetera. Ce qui veut dire que... j'espère que, vous les avez vus d'ailleurs, et donc, cela contribue, disons, à renforcer le lien auquel nous tenons beaucoup entre les habitants concernés, les riverains concernés, les parties prenantes, comme on dit, et le projet qui va être débattu ce soir.

### **Chantal SAYARET**

Merci beaucoup. Donc, très concrètement, comment va se dérouler cette soirée ? Nous allons donner la parole au maître d'ouvrage qui va présenter, bien sûr, le projet qui est le sien. Je vais revenir un petit peu là-dessus. Sur un plan pratique, ensuite, il nous présente rapidement, afin que... j'ai dit le temps d'écoute, cela veut dire que vous ayez toute latitude pour vous exprimer, pour poser les questions et donner votre point de vue. Un micro circulera. Nous vous demanderons, s'il vous plaît, de vous nommer, tout cela parce qu'il y a une retranscription intégrale des propos qui ont été tenus. Alors, certains d'entre vous, ils sont très informés du projet, d'autres ne le sont pas. Donc, notre maître d'ouvrage du soir va présenter quel est son projet. Mais, en même temps, c'est une réunion qui est thématique, vous l'avez sans doute vu : « Développement territorial ». Quel développement ? Pour quel territoire ? Quel impact du projet du maître d'ouvrage ? Autant de questions auxquelles nous allons effectivement nous solliciter. Et donc, à ma gauche, direct à la tribune, Messieurs Maillard, Lacourt et Airaud qui ont maintenant la parole.

### **Jean-Baptiste MAILLARD**

Merci, Madame la Présidente. Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Je suis donc, Jean-Baptiste Maillard, Directeur territorial pour le bassin de la Seine, de Voies navigables de France, VNF. Je suis accompagné de Hugues Lacourt qui dirige le service Grands Travaux de la direction, et de Benjamin Airaud qui est Chef du projet Bray-Nogent. Donc, ce projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine est porté donc par VNF, qui est un établissement public de l'Etat, qui a pour mission d'exploiter, d'entretenir et de développer le réseau national des voies navigables, à peu près 6 100 kilomètres de voies navigables. Ces missions ont reçu une nouvelle impulsion à la suite du Grenelle de l'environnement et de la Loi Grenelle du 3 août 2009 qui a fixé des objectifs

ambitieux en matière de développement du transport fluvial et ferroviaire de marchandises, par rapport au transport routier, dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances liées au tout routier. Le bassin de la Seine est particulièrement concerné par ces objectifs de développement fluvial, puisqu'il représente actuellement entre le tiers et la moitié du transport fluvial de marchandises au niveau national. Donc, dans ce cadre général de développement du transport fluvial de marchandises, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine consiste, en quelques mots, à aménager la liaison pour permettre à des bateaux plus grands et plus chargés de l'utiliser, ceci pour abaisser les coûts de transport et améliorer ainsi la compétitivité du transport fluvial de marchandises par rapport à la route et aux camions. Cette baisse des coûts de transport, si le projet se réalise, la décision n'est pas prise, améliorera aussi la compétitivité du tissu économique et des entreprises de l'Aube et de Champagne-Ardenne, en favorisant leur accès au bassin parisien, et au-delà, au port maritime du Havre et de 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 se situe dans une zone à fort enjeu, la plaine de la Bassée, avec des enjeux écologiques, hydrauliques, économiques, touristiques et des enjeux de développement territorial. Compte tenu de l'importance de ces enjeux et également du projet de Seine Grands Lacs, donc le projet est concomitant, donc, le débat est concomitant, 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 qui vont vous être présentés de prendre en compte ces enjeux dès la conception des tracés, d'abord, pour essayer d'éviter les impacts, et ensuite, pour limiter les impacts résiduels. Ces études ont déjà fait l'objet de concertations avec les acteurs du territoire, dans le cadre d'un comité de pilotage commun avec le projet de Seine Grands Lacs, comité de pilotage qui est présidé par le Préfet et coordonnateur de bassin. Hugues Lacourt et Benjamin Airaud vont maintenant vous présenter plus en détail à la fois le contexte du projet, le projet lui-même et ses scénarios et puis les enjeux de développement territorial qui est le thème de notre réunion de ce soir. Hugues Lacourt.

### Hugues LACOURT

Merci. Donc, je vais vous présenter un petit peu le contexte du projet. Donc, le projet, c'est un projet de territoire. Le territoire, il est très vaste, c'est celui du bassin de la Seine. Quelques chiffres, donc, vous avez la carte à l'écran, le bassin de la Seine, quelques chiffres indicateurs de ce réseau et du trafic qui l'emprunte. Le bassin de la Seine, c'est 1 400 kilomètres de voies navigables, dont 500 de grand gabarit ; le grand gabarit, c'est à partir de tonnage de 1 000 tonnes et au-delà. En termes de trafic, en 2010, ce trafic a représenté 22 millions de tonnes transportées ou un équivalent de 4 milliards de tonnes-kilomètres, la tonne-kilomètre, c'est l'unité que l'on utilise dans le transport fluvial, c'est une tonne transportée sur un kilomètre. Donc, le projet se situe en amont de la Seine, sur un territoire que l'on appelle la Petite Seine, peut-être parce que la Petite Seine, plus on va vers l'amont, plus son gabarit se réduit. Donc, c'est dans le carré que vous voyez sur la carte. Ce projet est à cheval sur deux régions, la Champagne-Ardenne, où l'on se trouve ce soir, et l'Île-de-France, deux départements, le Département de la Seine-et-Marne et celui de l'Aube,

et le projet traverse 25 communes. Le tronçon Bray-Nogent représente un linéaire de 27 kilomètres de voies navigables, donc un gabarit limité, on verra plus tard. Ce projet, il est situé en partie en rivière naturelle et en partie sur le Canal de Beaulieu. Donc, le projet est situé sur un territoire très riche, le territoire, la vallée de la Seine, un territoire aux nombreux enjeux et usages, qui regroupe une grande diversité et une complexité à différents niveaux. Donc, un enjeu de biodiversité avec un patrimoine naturel très riche, avec 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 économique également avec un gisement de granulats important et la présence de nombreuses carrières ; également un enjeu d'alimentation en eau, La Bassée est une réserve d'eau potable abondante, notamment pour l'alimentation en eau de l'Île-de-France ; enfin, un enjeu lié au tourisme et au développement de ce tourisme, sans oublier bien évidemment, on l'a dit..., Jean-Baptiste Maillard l'a dit tout à l'heure, c'est un enjeu de transport puisque notre projet est un enjeu de transport fluvial et sur un territoire avec un enjeu territorial. Alors, le transport fluvial a largement évolué, il a triplé en dix ans, passant de 104 millions de tonnes-kilomètres en 2001 à plus de 350 millions de tonnes-kilomètres en 2010. Les trois grandes filières qui sont concernées par ce transport fluvial sont, en premier lieu, les produits agricoles, qui représentent plus de 80 % du trafic, soit 280 millions de tonnes-kilomètres, en transport des céréales, du malt et des engrais divers. Et on représente, 75 % des flux sont tournés vers l'exportation et principalement le port de Rouen. En second lieu, la filière granulat, qui représente 9 % du trafic, soit plus de 30 millions de tonnes-kilomètres. A noter que ce trafic de granulat a été multiplié par 4 sur la période 2006 à 2010. Enfin, une filière relative au trafic de conteneurs qui représente 4 % seulement aujourd'hui, soit 15,5 millions de tonnes-kilomètres ou 2 600 EVP, « Equivalent Vingt Pieds », c'est l'unité de transport de conteneurs. Ces conteneurs sont transportés principalement à destination de la région parisienne et du Havre. Donc, l'axe de navigation concerné, cette Petite Seine, est désormais inadapté aux besoins des transporteurs. Donc, la carte montre un petit peu les capacités d'emport des bateaux sur cet itinéraire de la Seine en amont de Paris, donc jusqu'aux écluses de la Grande Bosse, on est à un grand gabarit de 4 000 tonnes depuis l'aval de Paris jusqu'à l'amont. Entre la Grande Bosse et Bray, on est à 1 400 tonnes ; jusqu'à l'entrée du canal de ville de Beaulieu, c'est-à-dire jusqu'à l'Ecluse de Villiers, on passe à 1 000 tonnes, et le Canal de Beaulieu qui représente 10 kilomètres et qui amène le trafic à Nogent est une capacité autorisée de 650 tonnes. A noter quelques dérogations qui sont accordées ponctuellement jusqu'à des emports de 900 tonnes. Donc, des gabarits plus petits que sur le reste de la Seine, plus on rejoint l'amont de la Seine et le port de Nogent, ce gabarit, il est..., il limite, il apporte des contraintes en termes de navigation, des contraintes par rapport aux hauteurs de pont. Il faut savoir que les ponts à Villiers, à Courceroy, dégagent simplement un gabarit, un tirant d'air de 4,30 mètres, alors que pour le besoin de trafic de conteneurs et l'emport de deux couches de conteneurs, il nous faudrait 5,25 mètres de hauteur libre sous les ponts. Des contraintes en termes de profondeur du chenal, le chenal actuel, notamment le Canal de Beaulieu, n'a qu'une profondeur de 2 mètres voire moins par endroit et des vitesses très réduites. Le Canal de Beaulieu ne peut pas être emprunté dans les deux sens simultanés. Les vitesses limitent également la capacité du canal avec des difficultés de manœuvre et des difficultés de croisement. A l'inverse, les gabarits des bateaux augmentent en France et dans



le reste de l'Europe avec des projets de bateaux du futur où l'on a déjà le bateau rhénan, qui circule principalement sur le Rhin avec des bateaux de 135 mètres de long, donc, un potentiel de croissance du trafic assez important. Les besoins en granulats, on l'a cité tout à l'heure, c'est la filière la plus importante sur le territoire avec l'exploitation de carrières de la Petite Seine et le développement de nouvelles carrières pour faire face aux besoins en augmentation en Ile-de-France, notamment avec la perspective du Grand Paris. Donc, des entreprises qui s'intéressent au transport fluvial avec des exportations à destination du Havre et de Rouen, mais pas seulement, plus larges avec le futur Canal Seine-Nord Europe vers le nord de l'Europe. Enfin, des infrastructures portuaires en développement, comme les ports de Nogent-sur-Seine, à noter que la mise en service en septembre 2011 du port de l'Aube et également le port de Bray-sur-Seine qui arrive à saturation, dont le port actuel est à saturation. Une carte pour afficher, je ne sais pas si elle est très lisible depuis la salle, mais on a tenu à essayer de montrer l'implantation des nombreux acteurs situés le long de la voie d'eau avec principalement une dizaine de carrières qui sont exploitées actuellement, deux ports publics, celui de Bray et celui de Nogent, quatre quais privés, un projet de port à Bray avec... Compte tenu de l'arrivée à saturation du port actuel, et puis, une douzaine d'entreprises. On peut citer la papeterie Emin Leydier qui draine un trafic de 2 à 3 000 tonnes par mois à l'export et environ 5 000 tonnes à l'import. Egalement, les usines Saipol, les Malteries Soufflet ou encore les Textiles Auboix qui génèrent 1 000 conteneurs par an ou encore Mefro Roues avec 2 500 conteneurs par an à l'exportation. On ne peut pas citer la voie d'eau sans citer ce mode de transport qui est considéré comme écoresponsable, en référence au Grenelle de l'environnement, qui fixe comme objectif l'atteinte d'un taux de 25 % de fret non routier d'ici 2022, et également de doubler la part du marché de ce fret non routier pour les acheminements à destination en provenance des grands ports d'ici 2015. Donc, les atouts du transport fluvial sont principalement la forte contenance des bateaux, qui permet de transporter plus de marchandises en consommant moins de pétrole et en émettant moins de CO<sub>2</sub>. Donc, ce petit schéma pour vous indiquer qu'un convoi de 2 500 tonnes représente en gros 63 wagons ou 125 camions. Et donc, selon les différents scénarios que l'on va présenter, l'économie en termes de camions sur les routes serait de l'ordre de 20 000 à 27 000 camions économisés sur les routes, et en termes d'émission de CO<sub>2</sub>, on enregistrait 3 000 à 4 700 selon les scénarios, 4 700 tonnes de CO<sub>2</sub> émis en moins selon les scénarios. Je vais passer maintenant la parole à Benjamin Airaud qui va vous parler du projet proprement dit des différents scénarios et des bénéfices pour le territoire.

### **Benjamin AIRAUD**

Bonsoir, Benjamin Airaud, en charge du projet. Donc, je vais vous présenter les différents scénarios du projet qui ont été étudiés. Donc, nous avons étudié le projet proposé par VNF, c'est de mettre à grand gabarit la Seine entre l'Ecluse de la Grande Bosse, donc en aval de Bray-sur-Seine, et Nogent-sur-Seine. Donc, les enjeux du projet, c'était à la fois de rechercher un tracé optimal ayant le moins d'impact sur l'environnement, s'assurer de la neutralité hydraulique également du projet. C'était de trouver un compromis entre la navigation, l'environnement et l'hydrologie. Pour se faire, on a étudié cinq scénarios qui diffèrent en fonction des gabarits de bateaux qui peuvent circuler. Ces tracés ont également

été étudiés pour prendre en compte les enjeux du territoire. Nous avons fait tout d'abord des scénarios qu'on appelle bruts et que l'on a révisés en fonction de leurs impacts. Les scénarios qu'on vous présente ce soir sont donc ces scénarios révisés pour lesquels on a mené une phase d'optimisation, afin tout d'abord de réduire les impacts sur les milieux et sur le régime hydraulique de la Seine, et également réduire l'emprise des tracés sur les activités existantes sur le secteur, notamment, l'agriculture, les carrières. Bien évidemment, des impacts résiduels seront à compenser et on devra donc envisager ces solutions dans la suite du projet, si le projet se poursuit. Tout d'abord, le scénario 1. Donc, le premier scénario permet la navigation de bateau de 2 500 tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, puis de 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Ces principaux aménagements, ce sont des élargissements du chenal et des rectifications de berges entre l'Ecluse de la Grande Bosse et l'Ecluse de Villiers. C'est également afin de limiter les problématiques d'arrivée sur l'Ecluse de Jaulnes, la suppression des deux tiers de l'île de Jaulnes qui existent juste en aval de cette écluse. Et ensuite, c'est la réhabilitation du Canal de Beaulieu, c'est-à-dire un élargissement et un approfondissement du chenal, et également la reconstruction des ponts pour permettre le passage de deux hauteurs de conteneur, et enfin, la création de zones de croisement pour permettre justement le croisement de plusieurs bateaux sur ce canal. Son coût est de 76 millions d'euros, et il permettra un trafic en augmentation de 26 % à l'horizon 2020. Le scénario 2. Le scénario 2 permet le passage de bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine puis de 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Comme pour le scénario 1, il nécessite des élargissements et des rectifications de berges sur le chenal en rivière, donc entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine, il nécessite également la reconstruction d'une nouvelle écluse à Jaulnes en dérivation du méandre actuel. Au niveau du Canal de Beaulieu, les aménagements sont similaires à ceux envisagés dans le cadre du scénario 1. Son coût est de l'ordre de 132 millions d'euros, et en termes de trafic, l'augmentation serait similaire à celle du scénario 1. Le scénario 3. Le scénario 3 permet la navigation de bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les aménagements nécessaires sont pour la partie en rivière, donc entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine les mêmes que pour le scénario 2 : élargissement, approfondissement et rectification des berges sur la partie en Seine, reconstruction de l'Ecluse de Jaulnes en dérivation du méandre actuel, et construction d'un nouveau canal à grand gabarit en parallèle du Canal de Beaulieu. Donc, ce canal serait construit en utilisant les actuels casiers SEDA, qui ont été creusés dans les années 80 pour réaliser la plate-forme de la Centrale nucléaire de Nogent. Ce canal serait constitué d'une écluse et on devrait envisager la construction de plusieurs ponts, donc trois pour permettre le passage des routes existantes. Son coût est de l'ordre de 214 millions d'euros, et il permet une augmentation du trafic de 74 % à l'horizon 2020. Enfin, le scénario... Le scénario 4, tout d'abord. Ce scénario, nous l'avons envisagé pour permettre la circulation de bateaux de 3 000 tonnes, c'est-à-dire des bateaux type grand rhénan qui sont en fort développement en Europe, et notamment, sur le bassin du Rhin. Ce sont des bateaux de 135 mètres d'un seul tenant, comme vous voyez sur ce schéma. Ce scénario est écarté, car la traversée de Paris ne serait possible pour ce type de bateau qu'une centaine de jours par an, étant donné qu'on est dans des logistiques avec des fréquences importantes, ce scénario n'a pas été retenu car non viable économiquement. Le scénario 5. Le dernier scénario permet le passage de bateaux de 4 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Les bateaux dans ce cas-là sont des



convois poussés, c'est-à-dire un pousseur avec deux barges. Il est donc possible de passer à Paris en enlevant et en remettant une barge avant et après Paris. Ce scénario nécessite un aménagement et la reconstruction d'un nouveau canal comme pour le scénario 3, nécessite de plus la coupure d'une boucle de la Seine au niveau de Grisy-sur-Seine, et également, la création d'un nouveau canal en dérivation des méandres de la Seine entre l'Ecluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine. Son coût est de l'ordre de 305 millions d'euros et il permettrait une augmentation de trafic de l'ordre de 74 % à l'horizon 2020. En quoi le projet peut-il s'inscrire dans le développement territorial ? Tout d'abord, ce sont des retombées positives potentiellement... des retombées positives sur l'économie locale. Ce projet permettrait une amélioration du cadre de vie des populations du secteur du projet grâce à la diminution du nombre de poids lourds sur les routes. Moins de poids lourds, c'est moins d'embouteillage, moins de nuisances sonores, moins d'accidents, moins d'usure des routes. Selon les scénarios, de 20 à 27 000 camions pourraient être évités chaque année. C'est un atout pour le développement économique du secteur, qui permettrait l'amélioration de la compétitivité des entreprises grâce à la baisse du coût de transport, et susciterait l'implantation de nouvelles entreprises. C'est enfin des retombées en matière d'emploi, aussi bien pendant la phase de chantier que pendant l'exploitation du canal futur. C'est également un projet propice au développement du tourisme local. De nombreux projets pourraient s'intégrer dans le cadre de ce projet notamment via le devenir du Canal de Beaulieu, si on se situe dans les scénarios 3 et 5, mise en valeur des berges modifiées avec la mise en place d'itinéraires de randonnée pédestre ou à vélo, la valorisation touristique des nouveaux ouvrages créés, et également la mise en place de parcours pédagogiques expliquant le fleuve et le milieu naturel. Il y a également les pistes à explorer pour intégrer les activités de pêche et de chasse, comme le montre cette illustration sur le Canal Rhin-Main-Danube où on peut créer des annexes hydrauliques permettant des activités de pêche et également des activités de randonnée. C'est également un projet qui est au service du développement de la Champagne-Ardenne, comme on l'a déjà dit. Tout d'abord, Nogent-sur-Seine, c'est l'un des deux ports de la région qui permet une accessibilité à la façade maritime. Vous avez le second port qui est Givet dans les Ardennes, qui se situe en haut sur la carte, en haut à droite. Et c'est donc un projet qui permettrait d'améliorer les relations de la Région Champagne-Ardenne et du Département de l'Aube en particulier, avec la Région parisienne, les ports maritimes du Havre et de Rouen, mais également le nord, via le Canal Seine-Nord Europe. Vous avez ici la répartition des futurs trafics à l'horizon 2020 avec, notamment du granulats en direction de Paris, principalement du produit agricole et de granulats vers le port du Havre et de Rouen et également du produit agricole vers le Nord. C'est un projet qui peut accroître la compétitivité des entreprises situées dans la zone d'influence. Tout d'abord, il permet des coûts de transport moindres. Avec des coûts de transport moindres, ce sont des nouveaux marchés ou bien des économies pour les chargeurs. Vous avez ici un histogramme qui montre la différence de coût d'un trajet entre Nogent et Rouen pour le transport de céréales. Donc, c'est un coût à la tonne et on voit que, entre la route et le scénario 3 ou le scénario 5, on divise par 2, voire par 3 le coût de transport. Et tout en contribuant, cela, tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique, grâce à un mode de transport peu consommateur d'énergie et peu polluant, selon les scénarios, on éviterait 3 à 4 700 tonnes de CO<sub>2</sub> par an. En conclusion, nous avons

fait une comparaison des différents scénarios présentés dans le cadre du débat public. Vous avez ici quelques indicateurs qui montrent les trafics potentiels à l'horizon 2020-2050 en tonne-kilomètre, en millions de tonnes-kilomètres, mais également le nombre de camions évités par an, les tonnes de CO<sub>2</sub> évités, les coûts et également les indicateurs socio-économiques qui justifient, qui montrent la rentabilité potentielle du projet. En comparant ces différents indicateurs, il ressort que le scénario 3 apparaît comme la solution préférentielle pour ce projet. D'autres indications, pour terminer. Tout d'abord, quel financement pour le projet ? Dès aujourd'hui, les études d'opportunité qui ont permis d'arriver jusqu'au débat public sont financées par 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. Si le projet devait se poursuivre, les financements seraient alors à trouver au stade de l'avant-projet, notamment grâce aux collectivités et à l'Europe. Enfin, le calendrier prévisionnel du projet, la fin du débat public est pour la mi..., avec la décision du maître d'ouvrage, pour mi-2012. Si le projet se poursuit, des études techniques et une enquête publique d'ici 2015 pour des travaux entre 2015 et 2019 avec mise en service en 2019. Merci de votre attention.

### **Chantal SAYARET**

Merci, Messieurs de votre présentation. Donc, nous sommes bien en amont de la décision et pour ce, il y en a plusieurs dans la salle qui ont participé à des débats publics, ils le savent bien que les projets rentrent dans un débat public et sortent, tout cela relève du maître d'ouvrage, en ayant intégré, en ayant écouté ce qui a été dit dans le cadre des réunions, voire écrit dans le cadre des acteurs. On ne sort pas de la même façon qu'on y est rentré, pour le maître d'ouvrage. Voilà ! Merci, en tout cas. Maintenant, mesdames et messieurs, vous avez la parole. Qui veut s'exprimer ? Evidemment, pour s'exprimer, il faut que je voie une main qui se lève. J'en vois une au premier rang. Mesdames, s'il vous plaît, pour un micro, elle est là-bas. En vous présentant, s'il vous plaît. Merci beaucoup.

### **Nicolas JUILLET**

Oui, Nicolas Juillet, Vice-président du Conseil Général de l'Aube, chargé du tourisme et de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Par rapport à la présentation qui vient de nous être faite, je reste un peu sur ma faim, sur quelques éléments, et en particulier, par rapport aux économies de tonnes de CO<sub>2</sub>. Je crois qu'il faudrait parler d'un bilan carbone complet de cette opération-là, parce que vous l'avez donné dans une diapositive où, effectivement, on allait économiser des routes, on allait économiser un certain nombre de choses. Mais je crois que c'est aujourd'hui, avec le Grenelle de l'environnement qui est passé, on est quand même sur des bilans carbone beaucoup plus complets de ces filières-là. Et je crois que cela, c'est un élément tout à fait important. Le deuxième point sur lequel je voudrais aussi réagir, c'est sur le problème des carrières. Alors, on a un certain nombre de gens qui disent : « mais si on fait le canal à grand gabarit, on va accélérer le transfert des granulats alluvionnaires de la Bassée vers Paris ». Et je crois qu'il y a un autre élément qu'il faut prendre en compte et on le voit aujourd'hui dans le département, puisqu'il y a plusieurs

carrières de roches massives qui existent au sud du département ou qui sont en train de se construire, pour alimenter la Région parisienne. Et cela, c'est quand même un élément important, que si sur le secteur de Nogent-sur-Seine, et en particulier, une grande carrière va se faire sur Bayel, donc en bordure de la voie ferrée Paris-Bâle qui peut permettre d'amener des granulats par voie ferrée jusqu'à Nogent pour les transférer sur bateau, puisque c'est le souhait des grands donneurs d'ordre parisiens et des grands bétonniers, de pouvoir avoir sur les barges, donc pour faire le béton, d'avoir des granulats qui arrivent par barge sur Paris, ce qui permettrait d'économiser un peu plus de granulats alluvionnaires dans la vallée, et qui permettrait de développer ces carrières de roches massives. Donc, cela, je pense que c'est un point aussi important qu'il faut souligner dans le débat. Et puis, un troisième apport par rapport au tourisme, puisque c'est un peu la troisième branche de mes responsabilités au niveau du Conseil général, c'est clair et on le voit aujourd'hui sur la partie de vélo voie qui a été faite sur l'ancien Canal de Troyes à Méry-sur-Seine qui est maintenant la propriété du Conseil général. Mais on a pu rencontrer, il y a quelques jours, grâce à la Région Champagne-Ardenne des tchèques qui sont venus nous visiter et qui parlent de la grande vélo voie Prague-Paris qui pourrait passer par notre secteur. Et c'est clair que l'aménagement de la Seine et du canal sur cette partie-là pourrait aussi apporter un élément complémentaire intéressant de développement de vélo voies transeuropéennes qui sont des points forts pour le développement touristique et économique de notre secteur, puisqu'on a toujours voulu travailler sur une partie de développement touristique, mais toujours lié à l'économie. Je crois qu'il n'y a que par l'économie qu'on arrive à faire du développement touristique. Donc, voilà, moi, ce que je voulais dire ce soir par rapport, dans un premier temps, par rapport à ce dossier.

### **Chantal SAYARET**

Merci beaucoup. Bilan carbone, carrières, et tourisme cyclable, cyclistes, je ne sais pas comment dire, enfin, du vélo, quoi.

### **Jean-Baptiste MAILLARD**

Alors, sur ces trois points, nous partageons tout à fait ce qui vient d'être dit. Sur le tourisme, effectivement, il y a, sur les vélos routes, il y a un potentiel de développement le long de la Seine tout à fait important. Et on l'a dit dans la présentation, tout cela reste à définir, on est encore à un stade très en amont et préliminaire, mais on sent bien qu'il y a du potentiel très significatif.

### **Chantal SAYARET**

Vous ne pouvez pas en dire un petit plus sur ce qui vous est demandé, là ? Aller un petit peu plus loin puisqu'on a entendu, là, ce qui était demandé en termes de vélo voie. Est-ce que vous avez une proposition ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Je pense que dans les..., encore une fois, si le projet se fait, puisqu'on est à une phase... pour le moment.

**Chantal SAYARET**

Ah oui !

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Mais c'est, effectivement, quelque chose à définir en concertation avec les collectivités. C'est vraiment un champ d'investigation à approfondir.

**Chantal SAYARET**

En concertation.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Bien sûr.

Donc, sur les carrières, effectivement, l'idée d'aller chercher des matériaux plus en amont des roches dures, notamment plus à l'Est, effectivement, l'intérêt pour le..., l'intérêt de la mise à grand gabarit, c'est que cela permet de faire le changement de mode, du ferroviaire vers le fluvial, plus en amont, en fait. Et l'intérêt du mode fluvial, c'est que cela traverse plus facilement que le mode ferroviaire l'agglomération parisienne. Donc, effectivement, c'est un cas où le mode ferroviaire et le mode fluvial sont complémentaires. Et effectivement, il n'y a pas que les carrières de la zone du projet, il y a également tout ce qui est à l'Est. Et évidemment, la mise à grand gabarit agrandit en quelque sorte l'hinterland vers l'Est pour aller chercher des matériaux plus loin. Et puis, sur le bilan carbone complet, oui, bien sûr, c'est quelque chose qu'il faudra faire sur le projet. Pour le moment, on a raisonné en termes de ratios, d'économie de tonnes de CO<sub>2</sub>, ce sont des ratios comparatifs entre le mode fluvial, le mode ferroviaire et le mode routier. Bien sûr, tout cela est affiné, encore une fois, si le projet se fait au stade suivant du projet. Il faut notamment prendre en compte les consommations en carbone du mode du transport fluvial lui-même qui... et puis, également la consommation, enfin, la production de carbone du chantier. Evidemment, ce sont des paramètres à prendre en compte.

**Chantal SAYARET**

Monsieur Airaud, vous voulez ajouter quelque chose, non, sur le bilan carbone ? Quel engagement vous prenez ? Comment,... même par rapport à... au moment des décisions...

**Benjamin AIRAUD**

Je pense mais je vais juste compléter...

**Chantal SAYARET**

Si la décision est prise.

**Benjamin AIRAUD**

Je vais juste compléter ce qu'a dit Jean-Baptiste Maillard, c'est qu'actuellement, on était vraiment dans la comparaison de scénarios et que si le projet devait se poursuivre, effectivement et en fonction du scénario retenu, on sera amenés à faire un bilan carbone complet, pour ce scénario retenu. Au niveau du transport combiné, finalement, ce que vous proposez, de transport combiné de granulats via le ferroviaire et le fluvial, c'est vrai qu'avec le futur..., le port actuel de l'Aube qui devra bientôt être tri modal, cela peut être justement une des plates-formes qui pourraient être utilisées pour réaliser l'importation de granulats le plus en amont possible, le plus à l'aise possible vers la Région parisienne grâce à la fois au ferroviaire et puis au grand gabarit jusqu'à Paris.

**Chantal SAYARET**

Merci beaucoup. Vous avez obtenu les informations et réponses que vous souhaitiez. Une question. Cette fois-ci, on va aller de ce côté-là. Monsieur, s'il vous plaît, le micro vous arrive.

**Gérard MENUUEL**

Bien. Merci. Gérard Menuel, député de la circonscription 3 Romilly, Nogent. Mais avant, un petit clin d'œil pour nos amis de VNF et le manque d'assistance. Ce matin même, à l'Assemblée nationale a eu lieu, le grand débat justement sur les Voies Navigables de France. C'est-à-dire que de tous les bancs, il y a eu un acte de foi concernant le transport fluvial avec les dossiers qui ont été énumérés les uns après les autres, parmi ceux-ci, bien évidemment, Seine-Nord, mais aussi la Seine Amont, à savoir la partie qui va jusqu'à Nogent-sur-Seine. Et d'ailleurs, dans cet acte de foi, on a conforté votre statut, vous devenez à partir, la volonté du parlement, agence, c'est-à-dire que là, vous avez un statut définitivement reconnu et une ambition qui est clairement affichée : la France veut se tourner vers le développement du fluvial, et je crois que c'était intéressant de pouvoir le rappeler au niveau national en déclinaison locale. Il faut dire que c'est un dossier que l'on attend depuis de nombreuses décennies. Alors, moi, je me souviens, il y a le Président de la Chambre d'agriculture qui est là, j'ai été Président de la Chambre d'agriculture pendant 10 ans, à chaque session de Chambre d'agriculture revenait le grand gabarit, tant que le grand gabarit est utile pour le développement économique de notre territoire. Et je crois que c'est bien qu'à Troyes que vous soyez venus jusqu'à Troyes parler justement du développement territorial, parce que le grand gabarit, c'est véritablement à Nogent-sur-Seine, un développement territorial

concernant l'économie, concernant le tourisme, mais c'est un développement pour l'emploi, mais c'est aussi un développement territorial non seulement pour les Nogentais, mais pour tout le Sud de la Champagne. Nous sommes une région à vocation agricole fortement productrice, premier bassin producteur de céréales en France, premier bassin également concernant les oléagineux. Cela veut dire que si c'est transporté par... ces pondéreux sont transportés en dehors des sables par la voie fluviale, c'est autant à de camions, en moins, vous l'avez dit, c'est-à-dire que le bilan carbone sera très positif, et puis, bien évidemment, cela permettra de développer de nombreux... de décliner de nombreux développements sur notre territoire. Je voudrais dire qu'on l'attend depuis longtemps. On est allé voir des expériences ailleurs en Europe, notamment Rhin-Main-Danube avec la Chambre d'agriculture. On a pu voir combien c'était important, pour le développement économique, d'avoir à disposition l'ensemble des modes à deux transports. On a la route, l'autoroute aujourd'hui, qui dessert bien notre Champagne-Ardenne ; on a le fer qui va s'améliorer avec l'électrification de la ligne Paris-Bâle, du moins les tronçons entre Gretz et Troyes. Et là, ce maillon qui manque pour notre territoire, c'est véritablement le grand gabarit jusqu'à Nogent. Alors, j'allais dire, concernant le vœu pour que cela se fasse, mais à minima le scénario 3.

### **Chantal SAYARET**

Merci Monsieur. Donc, je crois qu'on a tous compris votre point de vue, tel qu'il a été exposé. Vous n'avez pas... excusez-moi deux secondes, vous n'avez pas de questions à poser au maître d'ouvrage, de précision à obtenir, de rien du tout. Un acte de foi, c'est bientôt Noël. Merci Monsieur. Une autre question ou prise de parole ? Question ? On repart à gauche s'il vous plaît madame, mesdemoiselles, un micro, oui. Merci beaucoup.

### **Didier MARTEAU**

Oui, bonjour ! Didier Marteau donc agriculteur et Président élu de la Chambre d'agriculture de l'Aube en charge du dossier environnement au niveau national au titre des Chambres d'agriculture. Je le dis, pas pour vanter ma place, mais c'est tout, parce que j'ai participé au Grenelle de l'environnement dans son intégralité, d'ailleurs, avec l'un de vos représentants, Monsieur Legrand. S'il y a des dossiers sur lesquels on s'est beaucoup bagarrés au niveau du Grenelle sur des enjeux environnementaux économiques, il y en a au moins sur lequel tout le monde était d'accord, c'est celui de l'intérêt des voies navigables. Et moi, si j'ai une seule question à poser, parce que cela a été rappelé, depuis 30 ans, 30 ans, on travaille sur ce dossier et je vais y revenir, pourquoi on ne l'a pas encore fait ? Et pourquoi on se pose encore autant de questions ? Vu l'intérêt écologique, économique, environnemental, touristique, et surtout territorial pour rester et maintenir nos entreprises sur le local, pourquoi on ne l'a pas encore fait ? Cela dit, il n'est jamais trop tard, et peut-être qu'il faut vraiment cette fois-ci le réussir, on est bien à la veille d'avoir l'électrification enfin sur notre ligne, il ne faut pas désespérer, j'espère qu'un jour, on aura le canal, et c'est bien pour cela que l'on essaie d'être ici et de se battre à vos côtés. Je reviens, parce qu'en effet, ce n'est pas un projet qui date d'aujourd'hui, il y a plus de 30 ans, j'ai commencé mes responsabilités



comme le rappelait à l'instant Gérard Menuel, mon prédécesseur, le Président Fauconnier à l'époque avait cette ambition en ayant l'intelligence de faire les prélèvements des carrières pour l'aménagement de la plate-forme de la centrale nucléaire avec les gravats qui ont été retirés sur les fameux casiers où on pourrait positionner. Donc, cela veut dire qu'à l'époque, il y a eu la volonté de ne pas faire des trous à n'importe quel coût pour extraire, et surtout déjà de préparer l'emplacement du canal à grand gabarit, il y a 30 ans, avec l'appui du Conseil général qui à l'époque avait pris en charge l'achat du foncier et qui l'a rétrocédé après pour le franc symbolique de mémoire, je pense, à vous-mêmes. Donc, cela, c'est le premier point. Le deuxième point, c'est que l'économie agricole, mais pas seulement, l'économie en général de Département de l'Aube avec le nouveau port de l'Aube qui vient de se créer, elle repose sur des entreprises. On a la chance d'avoir quelques entreprises, dont ici certaines sont présentes, l'établissement Soufflet pour ne pas les citer, mais bientôt, l'Emin Leydier qui fait maintenant la papeterie, et cetera. Et s'ils viennent, c'est parce qu'on a la chance d'avoir un certain nombre de dynamiques et surtout de possibilités de transport. Il est évident qu'on pourrait avoir encore plus d'entreprises, de maintenir le tissu d'entreprises, mais le tissu économique et surtout de maintenir les emplois. Ce sont, je crois dans une période difficile, des sujets importants pour ne pas concentrer tout sur la Région parisienne et maintenir à quelques kilomètres une activité économique digne de ce nom. Enfin, je voudrais rappeler aussi, peut-être que le Président de la Chambre de commerce qui est là le dira, c'est que quand nous avons réalisé... Il a réalisé dernièrement des études pour voir l'intérêt économique, et qu'il est évident, j'entendais parler, j'étais en Seine-et-Marne pendant deux jours, qu'on pourrait faire de la concurrence. Il n'y a pas besoin de faire de concurrence à la Seine-et-Marne, il y a suffisamment de transport, et maintenant de la Champagne-Ardenne, pour remplir les augmentations de transport de par notre région qui cherche à gagner évidemment en compétitivité, et je vous assure que c'est quasiment de 1 à 3, l'économie financière d'un transport, entre le fait de prendre la route ou la voie navigable, de 1 à 3. Et je vous assure que dans les périodes que l'on vit, c'est quand même quelque chose d'important. Enfin, pour ne pas être trop long, le tourisme, parce que nous, on y est attachés aussi, et l'aménagement du territoire, de laisser la Seine, et puis même l'ancien canal, revenir à des usages plus de loisir, serait aussi intéressant, il est évident qu'on le développe à travers nous, ce qu'on développe les gîtes ruraux ou d'autres activités qui sont de plus en plus la proximité. On n'a parlé de la vélo voie, et cetera, autant de projets qui peuvent être d'un intérêt. Moi, je pense que pour tout cela, cela mérite vraiment... Alors, bien sûr, il n'y a pas beaucoup de questions, mais vraiment une volonté farouche d'essayer de réussir ce projet, de nous expliquer, d'ailleurs avec ceux qui seraient contre, parce qu'il n'y a pas de raison, mais j'aurai du mal d'ailleurs à entendre, parce que vraiment, je rappelle que le Grenelle, cela a été l'occasion d'en parler, et que vraiment sur ce dossier-là, et j'espère qu'on pourra, à partir du moment bien sûr où il y aura les moyens, parce que c'était bien jusqu'à maintenant le point délicat, aujourd'hui, visiblement, on pourrait décrocher les moyens et surtout avoir un axe qui rende un service et surtout rende un service à l'environnement, parce qu'on voit ce qu'on pourrait économiser en camions, peut-être en vies pour tous les dégâts que cela engendre. Voilà ! Merci et j'espère qu'on réussira.

**Chantal SAYARET**

Merci de votre intervention très claire. Pour éviter tout malentendu, je voudrais rebondir sur ce que vous avez dit. Vous avez dit : « Nous sommes à vos côtés ». Alors, vous êtes aux côtés du maître d'ouvrage comme vous me regardiez qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, vous n'êtes pas avec la Commission particulière du débat public qui est neutre. Donc, je vais lever tout doute si toutefois il existait. Par ailleurs, vous disiez, vous avez posé une autre question en disant, il y a 30 ans, voilà, celui qui est au bout là-bas, cela m'étonnerait qu'il puisse vous expliquer, pourquoi il y a 30 ans là. Alors, je ne sais pas... si vous voulez, excusez-moi, j'ai les cheveux blancs, je peux me permettre cela, Monsieur Maillard, si vous voulez...

### Jean-Baptiste MAILLARD

Il y a 30 ans, Madame la Présidente, effectivement, beaucoup de choses ont été dites. La question, c'est, pourquoi on n'a pas fait cela plus tôt ? Donc, je redis à nouveau qu'on ne l'a pas encore fait et qu'il n'est pas aujourd'hui décidé de faire le projet. Comment on peut présenter les choses ? On vous a présenté tout à l'heure quelques ratios des différents scénarios. Et ce qu'on peut constater, c'est que certains scénarios ont ce qu'on appelle un taux de rentabilité interne, une valeur actualisée nette, c'est-à-dire... La valeur actualisée nette, c'est le bénéfice pour la collectivité. Donc, ces taux sont positifs et intéressants. Le scénario 3 a un TRI, donc un taux de rentabilité interne de près de 10 %, ce qui est beaucoup pour un projet d'infrastructures. Donc, ce qu'on peut dire, c'est qu'au plan socio-économique, comme Monsieur l'a rappelé, le projet paraît bien justifié. Il y a un intérêt, il y a du trafic fluvial qui s'est développé dans le passé et il y a du potentiel de développement pour le futur. Une fois qu'on a dit cela, il faut quand même dire que le projet doit s'insérer dans la plaine de la Bassée. Et comme je l'ai rappelé au début, la plaine de la Bassée, c'est un secteur à enjeu écologique, notamment, mais hydraulique aussi très important. Donc, toute la question, c'est comment insérer le projet dans ce secteur à fort enjeu. Et une des raisons pour lesquelles on n'a pas fait le projet, il y a 20 ans ou 30 ans, c'est que les impacts écologiques étaient à l'époque trop importants, parce que le projet en gros ne les avait pas intégrés d'emblée. Donc, le projet qu'on vous présente aujourd'hui, ce n'est pas le projet d'il y a 30 ans, ce n'est pas le même tracé notamment. Pour chacun des scénarios..., oui, il y a peut-être une diapositive où on peut comparer les deux tracés, voilà ! Le tracé le plus sinueux, c'est le tracé qui est proposé, c'est le scénario 3, en orange le scénario 3, donc, un tracé plus sinueux que le tracé qui était envisagé dans les années 80, le tracé rouge. Donc, encore une fois, pour définir ces tracés, on a d'emblée pris en compte l'impact potentiel de chacun des tracés sur les milieux, donc sur les habitats, et puis, également, au plan hydraulique. On a notamment une contrainte extrêmement importante qui est celle de neutralité hydraulique. Donc, c'est un point qui a notamment été vérifié par rapport à l'aval, grâce à l'autre projet concomitant, celui de Seine Grands Lacs. Donc cela, ce sont des contraintes importantes qui sont mieux prises en compte dans les projets qu'on présente aujourd'hui au débat public. Donc, ce n'est pas le même projet que dans les années 30, c'est également un projet de transport, et en gros... oui, qu'il y a 30 ans. Ce sont les mêmes finalités de transport, donc, le principe du projet c'est bien d'augmenter le gabarit pour abaisser les coûts de transport. Donc cela, ce sont les mêmes objectifs, mais ce n'est pas la

même réalisation. C'est cela la différence importante. Il y a également un autre point à mentionner, c'est celui du financement. Comme on l'a dit, pour le moment, à ce stade, c'est normal, mais le financement n'est pas réuni. Donc, il y a déjà un cofinancement par les collectivités intéressées des études. Donc, c'est une première étape, mais ensuite, vous avez vu que selon les scénarios, le coût du projet varie entre 75 et 300 millions d'euros, c'est-à-dire un facteur 4. Donc, il y a déjà un écart très important selon le scénario qui sera retenu, si un des scénarios est retenu. Et puis ensuite, il faudra réunir les financements. Alors, pour donner un ordre de grandeur, l'investissement de Voies Navigables de France, actuellement sur le bassin de la Seine, c'est 70 millions d'euros par an. Donc, vous voyez que le montant du projet n'est pas disproportionné par rapport à cet investissement annuel. Mais ceci dit, il reste à financer le projet s'il est décidé de poursuivre.

### **Hugues LACOURT**

Juste un petit élément complémentaire également entre il y a 30 ans et aujourd'hui, il y a eu quand même la création de VNF aussi qu'il faut mentionner dans les années 92, qui était là aussi pour, petit à petit, monter en puissance et dégager des capacités d'investissement pour faire des grands projets, peut-être le grand projet qu'on vous présente ce soir.

### **Chantal SAYARET**

Merci. Donc, vous avez obtenu la réaction souhaitée. Des questions, mesdames et messieurs, s'il vous plaît.

### **Pierre-Yves PROTAIS**

Oui, bonjour ! Pierre-Yves Protais. Donc, j'ai bien compris, effectivement, l'intérêt du sujet. Tout le monde avait l'air d'accord de dire que c'est quelque chose d'important pour les collectivités. Les financements, visiblement, cela n'a pas l'air d'être un problème. Donc, enfin, cela rentre dans les cadres budgétaires qui peuvent être les vôtres. Donc, pourquoi cela devrait-il coïncider ? Est-ce qu'il y a des raisons qui font que ce projet pourrait ne pas voir le jour ? Question simple.

### **Chantal SAYARET**

Question simple, réponse simple, peut-être.

### **Jean-Baptiste MAILLARD**

Une des réponses, c'est que cela dépend en partie du débat public parce que, encore une fois, c'est un débat en opportunité, c'est-à-dire que ce qu'on attend un peu du débat, c'est à la fois les avis du public, les avis mais également les inquiétudes et les préoccupations. Si on présente le projet au débat public, c'est que, de notre point de vue de maître d'ouvrage, on considère que, comme j'ai dit, l'intérêt socio-économique du projet est bien là. Et au stade

des études, encore une fois très en amont où on est, on considère que les contraintes que j'ai évoquées, c'est-à-dire d'impact sur les habitats, sur les milieux, d'impact écologique et d'impact hydraulique, que ces contraintes sont satisfaites, c'est-à-dire que selon les scénarios, on arrive à satisfaire aux exigences liées à ces contraintes. Mais, encore une fois, cela, c'est notre avis de maître d'ouvrage. Donc, on considère que les scénarios sont viables et intéressants socio économiquement. Si on les soumet au débat public, c'est qu'on attend un peu l'avis du public qui peut être différent. Voilà ! Et donc après, formellement, la décision de poursuivre est prise dans les cinq mois qui suivent la clôture du débat public, donc, d'ici l'été 2012, et en pratique, elle est prise par le Conseil d'administration de VNF qui est un établissement public de l'Etat. Donc, c'est pris en concertation, bien sûr, avec le Ministère de l'Ecologie qui est le ministère de tutelle de cet établissement public.

### **Chantal SAYARET**

Merci d'avoir précisé que la décision n'appartenait pas à la Commission ni particulière ni nationale du débat public. Evidemment qu'on ne va pas demander à un maître d'ouvrage de se flageller, se saborder en présentant les inconvénients d'un projet, mais qu'on soit clair, le rôle de la Commission particulière du débat public, ce n'est pas d'aller à la pêche des handicaps d'un projet, ce n'est pas d'aller à la pêche des inconvénients parce que, si j'ai entendu votre question, nous sommes là pour organiser le mieux possible l'expression du public sur un projet, donc, l'expression écrite, l'expression orale, tous les supports qui vous ont été présentés. Et la commission n'est là que pour recueillir l'expression du public et ne jamais se positionner, elle n'est pas là à diligenter son intervention pour recueillir et faire apparaître un certain nombre d'éléments. La neutralité, là encore, est principe qui nous guide. Monsieur, c'est bon ? Monsieur derrière.

### **Abelardo ZAMORANO**

Bonjour, Abelardo Zamorano, Yonne Nature Environnement, France Nature Environnement, membre du comité de bassin. J'avais quelques observations par rapport à ces projets-là qui, effectivement, comme chacun le sait, c'est un projet couplé avec les projets des retenues de Grands Lacs de Seine pour la Bassée. C'est une série d'observations au titre associatif, l'agence de bassin, les comités de bassin donneront leur propre avis par rapport à ces projets. Les nôtres sont d'abord des questions autour de problèmes, par exemple, le premier, dans le désordre peut-être, les changements climatiques sont-ils pris en compte. Notre comité scientifique, le PIREN-Seine, estime que les déficits d'étiage seront d'environ moins 25 %. Quel est l'impact par rapport à cela ? Quel est déjà l'impact du grand gabarit proposé pour ce projet-là et pour le canal Seine-Nord ? Nous avons un exemple déjà, ce qui se passe au Rhin-Danube actuellement, avec des assècs et des centrales qui ne fonctionnent pas par faute de refroidissement. Ensuite, d'autres grandes observations, les classements légaux, un cours d'eau, des cours d'eau, classent tous ces tronçons-là en classe 1. Classe 1, cela veut dire « non ouvrage », cela veut dire et présentant des risques élevés surtout, pour les options principales, 2 à 5. Ensuite, il y a des inventaires faunistiques et floristiques non réalisés, non répertoriés dans l'étude VNF faite en 2009-2010 par le Conservatoire National

de la Région parisienne, et identifiant des sites d'intérêt exceptionnel. Par ailleurs, c'est là, il y a une contradiction, je ne vais pas faire la partie juridique, n'est-ce pas, c'est l'agence qui va vous dire toutes les contradictions de ce projet par rapport à toute une série de dispositifs au SDAGE, Schéma Directeur d'Aménagement et Gestion des Eaux, celui-là et c'est la disposition 56. Les granulats, fuseaux de mobilité établis par les arrêtés préfectoraux, est-ce qu'ils sont vraiment pris en compte ? Dispositif 53 du SDAGE. La modification hydraulique du fleuve, la nappe phréatique d'accompagnement, elle est... disons, elle est importante, impact qu'il y aura sur elle, a été pris en compte ou pas ? Disposition 42 et 120 du SDAGE. Aussi, les modèles hydrauliques présentés par VNF comme les modèles hydrauliques présentés par les Grands lacs de Seine devraient être soumis à une expertise contradictoire, indépendante, prouvant, prouvant l'impact ou les non-impacts sur la rivière et ses annexes. Le rapport modal, c'est-à-dire l'inter modalité, les ferroviaires, il n'est pratiquement pas mentionné, il y a une seule page dans le dossier, on peut considérer qu'il n'est pas présenté et on demande sa présentation pour justement pouvoir évaluer les deux projets. Soit ils sont compatibles, soit un peut remplacer l'autre, soit ils sont, disons, compatibles entre ces deux modes de transport. Une autre observation, c'est que ces projets-là feraient des incisions sur les lits majeurs, les cours d'eau, et qui, effectivement, pourraient abaisser la nappe d'accompagnement. Une autre observation, la canalisation plus les ports, qui sera le maître d'ouvrage ? Il faut qu'effectivement les travaux liés au fonctionnement du projet soient spécifiquement démontrés. Ensuite, la poursuite d'exploitation du granulat, l'abandon de l'élevage de la Vallée ; et des ressources naturelles et les fonctionnalités du fleuve, ils seront effectivement fortement impactés. Et quel sera le maintien d'un certain potentiel ? Et un projet de réserve nationale, bon, voilà ! Quel sera l'avenir de la masse d'eau alluvion de La Bassée ? J'arrête pour le moment mes questions.

**Chantal SAYARET**

Monsieur, oui, est-ce qu'on peut faire une pause dans les questions, parce que moi, j'ai une très longue liste...

**Abelardo ZAMORANO**

Ce n'est pas grave, on vous enverra un écrit.

**Chantal SAYARET**

Non ! Pas du tout, on va répondre maintenant, pas moi, mais ceux qui sont concernés. Vous me donnez aussi l'occasion de dire qu'il y a un représentant du maître d'ouvrage Seine Grands lacs et un représentant de RFF, qui tous deux sont, je voudrais qu'ils s'identifient, qu'ils sont dans la salle, d'accord, et qu'ils pourront répondre à vos questions. Donc, Monsieur est d'accord. Maintenant, vous avez noté comme moi la longue liste de questions, et non, non, ce n'est pas me les envoyer, c'est qu'on entende maintenant les réponses quitte à ce qu'il y ait un complément ultérieur. Merci monsieur.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Bien. On va s'efforcer de répondre aux différentes questions. Je peux préciser également que VNF est membre du Comité de bassin donc, effectivement, le Comité de bassin exprimera un avis sur les deux projets. Sur le changement climatique, enfin, le changement climatique, la première prise en compte, c'est simplement l'objectif du projet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, donc c'est par ce biais-là en tout cas qu'il est pris en compte. Toute la politique des transports de report modal, de la route vers les transports massifiés, que sont le ferroviaire et le fluvial, cela participe à cette recherche de moindre émission de gaz à effet de serre. On pourra donner des éléments, vous avez plus ciblé sur les besoins en eau du canal, enfin, ou de la liaison à grand gabarit, donc là, on peut apporter des éléments...

**Benjamin AIRAUD**

Donc, vis-à-vis du changement climatique et vous rappeler le résultat de l'étude du PIREN-Seine qui prévoit une baisse des étiages de 25 % en débit, donc les basses eaux pour définir l'étiage, ce qu'on peut dire, c'est que le projet de grand gabarit nécessite une alimentation en eau pour le nouveau canal qui serait créée dans le cadre des scénarios 3 et 5 entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Ce nouveau canal, il est envisagé en étant étanche sur l'ensemble de son linéaire. Et donc, si on compare les besoins en eau du canal actuel, c'est-à-dire le Canal de Beaulieu et le futur canal qui serait à réaliser si les scénarios 3 et 5 étaient retenus, les besoins en eau de ce nouveau canal à grand gabarit sont moindres que ceux du canal actuel. De plus, on peut préciser que dans le cadre des études qui ont été menées en amont du débat public, l'alimentation en eau de ce canal a également fait l'objet d'une étude précise, et on a pu retracer sur une chronologie de plus de 100 ans, grâce notamment aux données fournies par Seine Grands Lacs, et vérifier si le besoin en eau du canal était satisfait pendant toute cette période. Et donc, il apparaît qu'aucune période de crise n'aura été identifiée sur cette chronologie. En cas de crise importante, cela peut toujours arriver, on n'est pas effectivement... il serait tout à fait possible de mettre en place des mesures spécifiques, notamment de régulation du trafic, qui permettraient de limiter encore le besoin en eau du canal.

**Hugues LACOURT**

Alors, oui, pardon ! En complément, effectivement, concernant les...

**Chantal SAYARET**

Oui ! On ne vous entend pas s'il vous plaît ! Voilà !

**Hugues LACOURT**



C'est bon là. En complément, on peut citer, effectivement, vous faites allusion aux périodes d'étiage sévères en faisant allusion à ce qui se passe actuellement sur le Canal Rhin-Main-Danube. Il faut savoir qu'en 2011, en France, on a enregistré une période d'étiage aussi sévère que celle de la sécheresse de 76 ou de la période de 2003, et on n'a pas enregistré pour autant des baisses de niveau d'eau dans nos fleuves, justement grâce notamment à l'action de Seine Grands Lacs qui a cette activité-là de renflouer un petit peu les biefs avec les Grands Lacs. Donc, effectivement, on peut toujours imaginer qu'il y ait des périodes d'étiage encore plus sévères, Benjamin Airaud vous a un petit peu apporté des éléments sur la consommation du canal qui seraient moindres. Et sur cette période-là 2011, effectivement, période d'étiage sévère, il n'y pas eu de baisse particulière importante de niveau des nappes. Voilà sur ce sujet-là. Sur le sujet du report modal avec une concurrence potentielle avec une alternative ferroviaire, je ne sais pas si ce soir, il y a un représentant de RFF dans la salle, mais il y en avait un à la réunion publique qui a eu lieu à Paris le 08 décembre. L'alternative, effectivement, elle est citée dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est la remise en activité de la ligne Montereau-Flambois, qui pourrait apporter un élément complémentaire pour le transport dans le secteur. Les représentants de RFF, le 08 décembre, ont bien confirmé que la remise en service de cette voie avait été faite dans une optique maximale de 18 trains par jour, il y avait eu un engagement de RFF vis-à-vis des riverains, puisque la réactivation d'une ligne de chemin de fer apporte des nuisances, notamment des nuisances sonores, et qu'en aucune manière, la réactivation de cette ligne à hauteur à concurrence de 18 trains par jour ne serait en capacité de concurrencer le projet, mais au contraire d'apporter un complément. Donc, ce projet de RFF serait plutôt complémentaire au projet de voie d'eau, le projet de la mise au grand gabarit.

**Chantal SAYARET**

D'autres questions ? Moi, je les ai sous les yeux, donc vous devez les avoir aussi.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Et il y a toute une liste effectivement. Sur le classement des cours d'eau, le projet ne comporte pas de nouveau barrage, il n'y a pas de nouvel obstacle sur le projet, donc c'est compatible avec un classement en Classe 1 de la Petite Seine. Alors, sur la compatibilité avec le SDAGE, le projet est compatible avec le SDAGE. Alors, je n'ai pas en tête la mesure numéro 56 que vous avez citée, et puis, vous en avez cité une autre, la mesure 53 sur les granulats. Donc, ce sont des sujets, nappe phréatique, alors, c'est... effectivement, cela participe de la neutralité hydraulique que j'évoquais, mais peut-être qu'il y a un moyen de donner des compléments sur...

**Chantal SAYARET**

Oui ! Il faut être plus précis-là, oui, oui.

## Benjamin AIRAUD

Si je reprends un peu dans l'ordre, moi, j'avais noté aussi, donc je vais revenir après sur les nappes et la modélisation hydraulique. Il y avait une question sur les inventaires faune/flore. Vous indiquez qu'il manque certaines données en provenance du CNPN a priori. Donc, ce qu'il faut savoir ce que dans le cadre des études d'opportunité, on a réalisé des inventaires faune/flore sur une zone de 13 kilomètres carrés aux abords immédiats de la Seine, et donc, sur les zones potentiellement touchées par les aménagements des futurs scénarios en projeté. On a fait, alors on a quand même consulté l'ensemble des administrations, associations et services compétents sur ces questions sur le territoire, et on a pu mettre en place un... ce qu'on appelle une cartographie en système d'informations géographiques permettant de répertorier l'ensemble des informations. Si certaines informations semblent manquantes ou sont manquantes, c'est également, possiblement, parce que ces informations n'étaient pas géo référencées, n'étaient pas indiquées dans un système d'informations géographiques. Cela étant dit, de nombreuses informations sont reprises plusieurs fois dans différents documents et on arrive tout de même à la fin sur un classement de la zone avec des zones à enjeux exceptionnels forts, très forts, et moyens qui sont cohérents a priori avec les lectures que peuvent en avoir les acteurs du territoire. On a fait d'ailleurs une réunion de concertation, même deux réunions de concertation en 2010, en mars et en décembre sur ces sujets-là, et on n'a pas eu de contre-indications des personnes présentes dans les salles. Sur l'enjeu nappe phréatique sur le secteur, effectivement, c'est un enjeu très fort, on le sait bien puisqu'on l'a rappelé dans notre présentation, à la fois, c'est une ressource en eau importante notamment pour l'agglomération parisienne, et puis, on est au sein d'une zone humide. On a réalisé plusieurs choses dans les premières d'études d'opportunité. Tout d'abord, on a mis en place une modélisation simplifiée de la répercussion des aménagements sur le lit de la Seine vis-à-vis de la nappe d'accompagnement de la Seine, qui conclut, effectivement, à un léger abaissement sur le bief entre la Grande Bosse et Jaulnes. Mais par des mesures de mise en place au niveau de nos barrages, notamment le barrage de Jaulnes et le barrage du Vezoult où on projette de remonter la ligne d'eau, de remonter le niveau d'eau par rapport à ce qu'il est actuellement, on pourrait également avoir un impact positif en remontant de quelques centimètres la nappe d'eau. Au niveau du canal, on l'a dit tout à l'heure, le canal est étanche, et ce notamment, pour éviter sur les sections où la nappe est au-dessus du fond du canal, pour éviter que la nappe vienne alimenter le canal sur ces tronçons. Au niveau de la modélisation hydraulique, on a mené toute une modélisation hydraulique au cours des études d'opportunité qui a été calée via notamment différentes crues historiques, notamment la crue de 1910, et on a pu après analyser les différents impacts de nos scénarios projetés. Cette modélisation hydraulique a été partagée dès 2010 avec certains services de l'Etat, notamment l'Agence de l'eau, la DREAL, donc, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Champagne-Ardenne, et également la DRIEE, donc, la Direction Régionale Interdépartementale de l'Environnement et de l'Eau, et de l'Energie, pardon, et puis également avec Seine Grands Lacs. Donc, on a déjà mené une première phase de concertation afin, notamment, de valider ce modèle et vérifier que son calage était correct et que, ces résultats étaient bons. Vous parlez de faire une expertise

indépendante, c'est un sujet qui a été abordé lors de la dernière réunion. Et sur ce sujet, je vais peut-être laisser la commission en dire plus puisque...

**Chantal SAYARET**

Pardon, la commission n'écoutait pas, elle écoutait son voisin.

**Benjamin AIRAUD**

Sur l'expertise hydraulique, vu que c'est du ressort de la commission.

**Chantal SAYARET**

La Commission nationale du débat public peut décider une expertise, une expertise n'est pas gratuite. Donc, il faut que la commission soit saisie et qu'elle se prononce sur. Mais rien ne vous empêche, vous, messieurs, de faire une expertise complémentaire.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Oui. Ce qu'on peut dire, c'est qu'à la réunion précédente, donc, du 8 décembre à Paris, le Président Legrand, le président de la Commission particulière a recommandé cette expertise contradictoire, et donc, VNF est tout à fait d'accord que cette expertise ait lieu. Et donc, on est en train de voir les modalités pour qu'elle se tienne.

**Chantal SAYARET**

C'est la Commission nationale qui doit décider. Moi, j'avais au début, j'avais... On échangeait..., changement climatique ? Vous avez rebondi sur cela ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Je pensais qu'on avait répondu...

**Chantal SAYARET**

Est-ce que vous êtes satisfait de ce qui a été dit ? Est-ce que le représentant de Seine Grands Lacs souhaite s'exprimer ? Monsieur. Souhaitez-vous reprendre la parole, obtenir des précisions ? Si c'est le cas, on vous passe le micro, sinon... Oui ? Non ? Je ne vous entends pas, Monsieur. Ah ! Vous pouvez passer le micro à monsieur, s'il vous plaît. Merci beaucoup.

**Abelardo ZAMORANO**

C'est-à-dire que ce sont des explications évidemment partielles. Dans mes commentaires, je me suis appuyé sur l'expertise de l'autorité environnementale. Il est en ligne, chacun peut

aller questionner là-dessus. Donc, effectivement, satisfaction sur les réponses, je pense qu'elles sont plutôt calquées sur le..., mise à part l'expertise, le reste, c'est un peu ce qui est déjà dit dans les dossiers. Moi, je reste persuadé qu'effectivement, ce n'est pas un bon projet et que seulement le tracé 1, sous réserve qu'il ne détruise pas l'île des Jaulnes, n'est pas bon non plus. Voilà mon sentiment.

**Chantal SAYARET**

Oui. Merci, Monsieur d'avoir précisé votre position et j'ajoute que la contribution, puisqu'on a parlé de RFF, le représentant n'est pas dans la salle, et que la contribution est disponible sur le site, en ligne. Enfin, voilà ! Vous pouvez le lire. Une autre question.

**Catherine SCHMITT**

Là, oui. Je suis Catherine Schmitt, Présidente de Yonne Nature Environnement, donc, le département d'à-côté. Et on est association départementale de France Nature Environnement. Moi, j'insiste un petit peu, je ne connais pas du tout, je suis venue m'informer. Donc, pour l'instant, je n'ai pas d'avis. J'ai retenu quand même cette consommation terrible des granulats et je vous invite à lire l'avis de l'Autorité environnementale sur le Grand Paris. Alors, moi-même ayant participé pendant cinq ans à la révision du schéma des carrières de l'Yonne, je peux vous dire qu'on a quand même révisé les tonnages à la baisse, parce que l'avis de l'Autorité environnementale est très clair sur le délire du Grand Paris.

**Chantal SAYARET**

Merci, Madame, de cette réflexion, de la partager avec nous. Le maître d'ouvrage souhaite réagir ?

**Benjamin AIRAUD**

Je pense qu'on a amené à une piste possible pour justement limiter le..., on va dire, l'extraction de granulats sur le secteur. Ce sont notamment les transports combinés en faisant, en amenant des roches massives depuis l'Est afin de limiter la consommation de granulats alluvionnaires sur le secteur. Et donc, le grand gabarit permettrait, grâce à sa connexion au port de l'Aube avec la ligne ferroviaire, d'amener des matériaux au cœur de Paris pour des coûts moindres. Ce qu'il faut bien savoir, c'est que le Grand Paris, les projections de Grand Paris, à l'horizon 2025, c'est 35 millions de tonnes de granulats par an.

**Chantal SAYARET**

Merci. Monsieur Maillard.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Un complément également, un des moyens de limiter la consommation de granulats, c'est de mieux utiliser les déchets de construction, en fait, ou de recycler les matériaux de construction. Et là, le transport fluvial peut jouer un rôle tout à fait important puisque c'est du transport massifié qui va au cœur des agglomérations, donc, c'est effectivement une autre possibilité.

**Chantal SAYARET**

Merci. D'autres prises de parole, s'il vous plaît. Questions, sur ma gauche, s'il vous plaît.

**Dominique LEMELLE**

Oui, bonsoir ! Dominique Lemelle, Président de la Chambre de Commerce et Troyes et de l'Aube et aussi premier Vice-président de la Chambre de Commerce Régionale. Je voudrais vous faire deux remarques et deux questions. Ma première remarque, c'est que l'ensemble des présidents des Chambres de Commerce de Champagne-Ardenne se sont prononcés favorablement au projet, considérant l'ouverture, je dirais, de voies fluviales, comme vous l'avez si bien illustré dans votre présentation avec le port du Givet qui se situe au nord. Ma première question à ce sujet-là : est-ce qu'il serait possible de changer le nom de la province ? Ce n'est pas la Bourgogne. Je sais bien que les Bourguignons et les Champenois dans l'histoire se sont battus. Mais sur votre présentation, le nom de la province Champagne-Ardenne est marqué « Bourgogne ». Si on pouvait le rectifier, ce serait sympathique.

**Chantal SAYARET**

Cela ne ferait pas de mal.

**Dominique LEMELLE**

C'est une question facile. Ma deuxième remarque, c'est que, effectivement, nous produisons un cahier d'acteurs début janvier et nous avons essayé de recenser dans la zone de chalandise, du port de l'Aube, mais aussi de tout ce qui pourrait rentrer au niveau du grand gabarit. Et ce que je peux dire ce soir, c'est que ce sont environ 2 000 salariés sur la zone de l'agglomération troyenne qui sont en connexion avec cette activité de gabarit et c'est pratiquement 4 000 salariés en connexion sur le Département de l'Aube avec le sud de la Marne. Donc, il s'agit réellement d'un..., je dirais, d'une responsabilité économique que l'on a à réfléchir. Alors, ma question est très simple. Cela fait 30 ans qu'on raconte l'histoire aux gens qui continuent à travailler ici et qui sont connectés tant bien malgré eux, avec un petit tuyau. Si demain, le projet ne devait pas se faire, qu'est-ce que je vais leur raconter comme histoire, mais pas dans les 30 ans qui viennent parce que là on a plus le temps. Voilà, merci.

**Chantal SAYARET**

Ah ! Je ne demande pas non plus si Benjamin... Non, non, non. Ce n'est pas possible.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Je ne sais pas si c'est vraiment une question. Cela rejoint un peu la remarque de tout à l'heure. Enfin, encore une fois, je ne peux pas vous dire ce soir qu'il est décidé de faire le projet, ce n'est pas la réalité. Donc, l'objet du débat, c'est de faire remonter les points de vue des différents acteurs, du public, et puis, de voir les points à corriger, à modifier ou les préoccupations auxquelles répondre.

**Chantal SAYARET**

Mais vous prenez une décision. A l'issue du débat, « je fais », « je ne fais pas ».

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Oui, on doit effectivement, à l'issue donc du compte-rendu fait par la commission particulière, le maître d'ouvrage a trois mois pour prendre une décision, de faire, de ne pas faire ou de faire selon un scénario, un des 5 scénarios ou un scénario intermédiaire entre ceux qui sont proposés au débat.

**Chantal SAYARET**

Vous voulez ajouter quelque chose, Monsieur Maillard ? Non ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Moi, non.

**Chantal SAYARET**

Non. Le positionnement a été clair également.

**Hugues LACOURT**

On corrigera. Mais on corrigera le PowerPoint.

**Chantal SAYARET**

Monsieur... Pardon, vous voulez intervenir ?

**Hugues LACOURT**



Non, j'ai dit : « On corrigera bien le PowerPoint ».

**Chantal SAYARET**

Oui. Tant pis pour la Bourgogne.

**Hugues LACOURT**

Non. Et puis, on rappelle aussi que, dans la présentation des différents scénarios, VNF est quand même... porte un scénario préférentiel compte tenu de sa rentabilité et des résultats des études que l'on a faites aujourd'hui. Mais effectivement, là, on porte un projet devant le débat, et c'est l'issue du débat qui nous permettra de prendre la décision finale.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Oui. Si j'avais bien quelque chose à ajouter, excusez-moi Madame la Présidente...

**Chantal SAYARET**

Alors, là, je vous donne la parole.

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Merci. Vous avez dit effectivement que, pendant 30 ans, le projet ne s'est pas fait, mais par contre, le trafic fluvial s'est bien développé, c'est une région qui a déjà l'habitude de passer par le transport fluvial. Donc, cela c'est un point très positif. Alors vous pourriez me dire : « Si cela se développe déjà, à quoi bon faire le projet ! Cela peut continuer comme cela ». La difficulté, c'est que là, on arrive réellement à saturation de l'infrastructure existante. Et notamment, sur le Canal de Beaulieu, on l'a dit, on peut monter jusqu'à 900 tonnes, mais avec des restrictions de navigation très sévères, notamment en termes de vitesse, de non-croisement de bateaux, et cetera. Et les installations actuelles sont relativement vétustes donc, on atteint vraiment la capacité de l'infrastructure fluviale actuelle.

**Chantal SAYARET**

Merci beaucoup. D'autres questions, mesdames et messieurs, s'il vous plaît ! Qui souhaite intervenir ? Oui, s'il vous plaît !

**Nicolas JUILLET**

Oui, pour une deuxième fois, par rapport à ce que Monsieur Zamorano a dit : la position du Comité de bassin. Je suis aussi membre du Comité de bassin et administrateur de l'Agence de l'eau. Je crois que très clairement, la liaison grand gabarit a été inscrite dans le SDAGE en tant que tel. Par contre, effectivement, il y a des points précis à travailler. Et quand il a cité

l'article 53 ou 56, effectivement, il y a des points précis qui ont été donnés par le Comité de bassin et par le Conseil d'administration de l'agence, sur des points particuliers, qu'il fallait faire attention. Mais la liaison a bien été inscrite, a bien été nommée dans le SDAGE. Donc, qu'on ne nous dise pas aujourd'hui que le SDAGE ne permet pas de réaliser la liaison à grand gabarit.

**Chantal SAYARET**

Si je comprends bien, il y a les précautions à prendre en lien avec. Et donc, messieurs les maîtres d'ouvrage, donc, vous avez pris acte de ces précautions sur ces articles ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Oui, tout à fait. Cela me permet de préciser un peu ce que j'ai dit tout à l'heure. Il y a des points, effectivement, à vérifier. C'est-à-dire qu'il est inscrit au SDAGE, mais la compatibilité doit être vérifiée en détail.

**Chantal SAYARET**

D'accord ! Autres interventions dans ce beau lieu ? Oui. Monsieur ?

**Jean-Michel HENRY**

Merci. Jean-Michel Henry. Il y a un an, nous avons reçu à Nogent-sur-Seine le Directeur général de l'Environnement de la Commission européenne, on a eu le plaisir de l'accueillir pour évoquer un certain nombre de sujets. Et lorsqu'il est arrivé à Nogent, il nous a posé une question, il a dit : « Vous avez la Seine qui est là. Mais, est-ce que vous utilisez la Seine, finalement, comme moyen de transport ? » On a dit : « Bien sûr ! Il y a même le projet de faire le grand gabarit, et cetera ». Et il a eu une petite critique vis-à-vis de la France, c'est un Allemand, il dit : « Quand tu regardes dans le Nord de l'Europe, le fluvial est quelque chose de tout à fait naturel. Et en France, vous n'avez pas du tout développé ». Et il dit : « En fait, nous, on a quand même quelques grands projets qui sont là, qui sont en cours de discussion ». Et après, il nous a fait une remarque, c'était donc il y a un an, il a dit : « Au mois de mars, la Commission européenne va présenter son Livre blanc sur les transports à l'horizon 20 ans. Et dans ce livre blanc, qui a été adopté par la Parlement européen à l'unanimité, quasiment, sans modification, il est quand même écrit que l'estimation de la Commission européenne, c'est que l'ensemble de la mobilité personnes- marchandises va augmenter de 40 % au cours de ces vingt prochaines années. Alors, ma question, elle est très simple. Lorsqu'on résume la situation : aujourd'hui, nous avons une situation quasiment à saturation, dans notre région, pour essayer d'envoyer des marchandises. Si en plus, cela doit augmenter globalement de 40 %, se pose quand même une question de fond : c'est la traversée de Paris pour aller vers les ports d'exportation et cetera. Aujourd'hui, il y a le ferroviaire ; le ferroviaire, où on priorise le transport de passagers, et c'est tout à fait logique. Il y a la voie routière, et la voie routière, elle est également encombrée, il y a un

grand gag que je dis toujours aux gens : « Placez-vous sur le périphérique durant la nuit et comptez le nombre de camions, qui transportent des conteneurs, qui traversent Paris pour aller vers l'Est ». Et c'est assez affolant ! Et donc après, il y a la voie fluviale. Et donc, pour moi, aujourd'hui, je considère que ce projet, mais c'est un sentiment tout à fait personnel, entre pleinement dans la discussion en cours sur le Grand Paris. C'est, pour moi, une question essentielle. Cela permet quand même de désencombrer globalement Paris. Et, malheureusement, le sentiment que j'ai, c'est que lorsqu'on discute du Grand Paris, on a l'impression que la discussion du Grand Paris, c'est Paris, Rouen, Le Havre ; et que la discussion s'arrête à la porte de Bercy. C'est le sentiment que j'ai. Alors, je sais qu'un certain nombre de gens essaient de porter le projet, alors je me tourne vers le maître d'ouvrage, pour poser la question : dans quelle mesure, effectivement, ce projet s'intègre pleinement dans la discussion du Grand Paris ? Parce qu'il y a quand même un enjeu phénoménal pour Paris, pour éviter... pour faire le transit sur Paris. Et de quelle manière le maître d'ouvrage va apporter ce dossier dans la discussion en cours sur le Grand Paris ? Merci.

**Chantal SAYARET**

Messieurs ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

Alors, effectivement, vous avez bien résumé la problématique. La voie fluviale permet à la fois de traverser l'agglomération, et donc, de relier l'Est de Paris où, comme vous le disiez, beaucoup de zones logistiques sont implantées, à l'Est, alors qu'effectivement les ports maritimes notamment sont à l'Ouest. Donc cela permet de relier tout l'Est de l'Île-de-France et au-delà aux ports maritimes du Havre et de Rouen. C'est vrai que dans ce qui est évoqué, l'accent est souvent mis sur ce qu'on appelle l'Axe Seine, et en pratique, la Seine Aval, c'est-à-dire entre la mer et Paris. Mais effectivement, tout l'amont est tout à fait essentiel dans la problématique. L'autre aspect de ce que vous mentionniez, c'est l'approvisionnement en matériaux de construction. Donc, sur la section du projet, il y a une très forte dominante des céréales et pas des matériaux de construction. Mais dès qu'on va un peu plus en aval, les matériaux de construction sont dominants dans les échanges de flux. Donc, la réflexion Grand Paris est bien globale et intègre bien l'aspect de l'Est, de la Région, et notamment, l'aspect logistique.

**Chantal SAYARET**

Et vous êtes présents dans cette réflexion, vous maître d'ouvrage ?

**Jean-Baptiste MAILLARD**

VNF, effectivement, contribue aux différentes instances qui existent, qui sont assez compliquées. Enfin, l'enchevêtrement institutionnel est assez complexe, mais VNF est présent dans les différentes instances qui gravitent autour du Grand Paris et de l'Axe Seine.

**Chantal SAYARET**

Merci. Vous avez eu réponse à votre question ? Je fais à nouveau appel à l'assemblée, y a-t-il d'autres questions ? D'autres souhaits d'intervenir ?

Dans ce cas, nous allons nous quitter. Je vous rappelle que le débat continue, les réunions publiques se poursuivent, les cahiers d'acteurs se rédigent, les questions écrites peuvent toujours arriver sur le site par le choix que vous voulez. Donc, au nom de la Commission particulière du débat public, il me reste à vous remercier de cet exercice, on dit, d'intelligence collective, de coproduction, de démocratie participative. Mesdames, messieurs, merci, en tout cas de votre attention, et merci à tous ceux qui ont permis la tenue de cette réunion.