



CONTRIBUTION À LA CONCERTATION CLAUDE BARBAY - COORDINATEUR DU PÔLE ENVIRONNEMENT DE HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT

71bis avenue Flaubert - 76000 Rouen

Dans le cadre de la
concertation organisée par le
Port Autonome de Rouen

C'est lors du Comité de pilotage présentant le débat et sa modératrice que HNNE a demandé qu'à défaut de Commission Particulière du Débat Public on retienne le principe de « cahiers d'acteurs » ce qui fut retenu.

Pourquoi n'en pas avoir utilisé avant cette fin de « débat » ?

- ◊ Il nous semble qu'un cahier d'acteur se doit de donner un avis fondé sur le projet et ses alternatives en justifiant les choix formulés et non formuler des positions de principe. Cela nous est possible seulement depuis début janvier 2008 après que le pôle Environnement de HNNE a achevé le travail d'analyse des documents remis par le Port Autonome de Rouen (PAR) le 27 novembre à Grand-Quevilly, avec complément le 4 décembre à Honfleur.
- ◊ Ces éléments étaient demandés depuis la réunion du 1^{er} mars en Préfecture. Chacun comprendra qu'il faut un peu de temps et beaucoup d'énergie pour travailler de telles données, nous étions concrètement dans l'incapacité de les utiliser immédiatement pour les réunions de Lillebonne et Barneville ou pour réaliser un document.
- ◊ Le PAR n'a pas eu de raison de reporter cette communication puisque notre demande a été rappelée à chaque réunion où nous l'avons rencontré pendant ces 9 mois. Nous nous sommes plaints de cela auprès de Monsieur le Préfet comme du MEDAD.

Le fantôme du rapport Franck provoque des cauchemars

Lorsque le 1^{er} mars nous avons évoqué le rapport Franck pour demander un bilan du creusement effectué de 1998 à 2000 contre l'avis donné par cette étude, nous ne mesurons pas donner de tels cauchemars à la communauté portuaire de Rouen. Nous pensions qu'ayant réalisé l'investissement déconseillé par les conclusions du rapporteur, le PAR serait en mesure de montrer qu'il avait amélioré ses résultats et que le retour sur investissement infirmait les propos du rapporteur.

Même en produisant un document complémentaire « En savoir plus » de 8 pages intitulé « Le bilan du programme triennal 1998 – 2000 » au long des 4 pages du « bilan économique » la démonstration n'est pas faite.

Pourtant au lieu de tenir compte de cette juste analyse, selon nous, qui a maintenant plus de 10 ans et tenter d'évoluer, de s'adapter (au lieu de tenter d'adapter la nature à son rêve de port maritime), d'innover afin de préserver les potentiels d'activité, le PAR préfère la fuite en avant d'un nouveau «sur creusement».

Haute-Normandie Nature
Environnement (HNNE)
71 bis avenue Gustave
Flaubert
76000 ROUEN
Tél / Fax : 02 32 08 41 32
courriel : hne@wanadoo.fr
site internet :
<http://perso.wanadoo.fr/hne>

Pourquoi sembler nous focaliser sur la justification économique ?

Nos associations et fédérations de Protection de la Nature et de l'Environnement fédérées dans France Nature Environnement ont toujours souhaité que l'Aménagement du Territoire soit du ressort du Ministère chargé de l'environnement. L'environnement ne peut plus être considéré comme une décoration en fin de processus ou comme une compensation de destruction ou encore une caution à un investissement injustifié qui fera défaut ailleurs provoquant des conséquences fâcheuses pour l'équilibre général. L'affichage d'un objectif de Développement Durable passe par une utilisation rationnelle de toutes les ressources rares dont l'investissement.

Avant que de détailler les résultats de notre travail soulignons que la plupart des éléments « environnementaux » qui formaient les deux tiers de nos mémoires de 1997, ont trouvé, ou sont en passe de trouver, des solutions acceptables, même si le Port a évolué sur ces points.

Les éléments « environnementaux »

- ✦ L'abandon des **chambres de dépôt** a peu à voir avec de la bonne volonté puisque la majorité des zones humides convoitées pour implanter ces dépôts dans le lit majeur du fleuve sont aujourd'hui inaccessibles à une telle destruction.
- ✦ Le remblaiement des **ballastières** est une idée intéressante mais le PAR affirmait déjà des conclusions avant que soit conduite l'expérimentation d'Yville et aurait obtenu (information apportée oralement à Quevilly) l'utilisation de 2 autres ballastières à cet effet, quand la nécessité d'un retour d'expérience de quelques années après la fin du remplissage de celle d'Yville, tout juste atteint fin 2007, semblait acquise.
- ✦ La **valorisation des sédiments** fait l'objet de « concertation » avec le PAR depuis les années 90 mais jusqu'à ce que l'arrêté d'entretien du chenal entre Tancarville et la mer ne fasse obligation à ce dernier de présenter, pour son renouvellement d'autorisation, des propositions concrètes et valables de valorisation de ces millions de mètres cubes de sédiments composés à 70% de sable fin rejetés annuellement sur le Kannick, le Port s'est contenté de répéter que ce n'était pas envisageable sauf opération partielle et ponctuelle. **L'affichage d'une nouvelle attitude devra se concrétiser.** C'est dans d'autres cadres que nous en suivrons la mise en œuvre. Quant à la qualité des sédiments, nous continuons de regretter le recours à la référence géode déconnectant toxicité et « valeurs N1 & N2 » par le truchement de calculs utilisant des valeurs médianes cachant les risques, mais ce n'est pas l'actuel débat.
- ✦ Ce qui concerne les **berges** a été pris en charge par le Conseil Général de Seine Maritime et ce travail est bien conduit ce dont nous nous félicitons.
- ✦ Ce n'est qu'après la décision du Conseil d'Etat en faveur de la préservation de la plaine alluviale honfleuraise que se met en place la concertation PAR / SOS Estuaire / Estuaire sud. **Nous suivons avec attention cette occasion de tisser positivement des liens plus confiants.**
- ✦ La question du **classement des Boucles de Seine**, associée selon nous au creusement pour lui faire psychologiquement contrepoids n'est pas de l'ordre de la compensation mais relève du réglementaire. Son association au projet semble avoir conduit au retardement du classement de la première Boucle dont le dossier achevé déjà adopté en Commission des sites de l'Eure aurait été bloqué en Seine Maritime parce que certains intérêts privés (clients du PAR) souhaiteraient se réserver l'usage de certains sites qui mériteraient rapide protection.

- ◊ Un **débat** a été organisé au pas de charge au regard d'un vrai «Débat Public» sans en présenter les garanties. **On est bien loin des principes affichés par la CNDP, même s'il nous faut souligner le rôle positif de la « modératrice ». Cela reste une occasion manquée.**

Au regard des résultats du travail de plus de 4 semaines sur **les données fournies tardivement par le Port, notre analyse infirme les perspectives affichées par le PAR sur l'essentiel des points forts du dossier :**

Nous faisons le constat suivant, synthèse d'un travail sur des données fournies par le PAR lors de différentes réunions et par courrier électronique¹ :

- ◊ **Globalement des résultats qui chutent ou peinent à se maintenir** avec au long du temps une espèce de jeu des chaises musicales entre les sites au détriment de l'ensemble Rouen dont l'analyse plus fine entre les différentes implantations ne nous a pas été possible faute de communication des données. Une rentabilité calculée sur les résultats communiqués jusqu'en 2006 n'atteignant pas 3%.

- ◊ Le fleuron céréalier est tout particulièrement affecté **(-36,32% entre 1999 & 2006 années de références choisies par le PAR)** et rien ne permet de postuler une inversion de tendance. Au lieu de vraquiers de 30 à 35 000 T ce sont de plus petits bateaux pour des « alotements » de blés à plus forte Valeur Ajoutée qui apparaissent comme de réels besoins pour des marchés spécifiques selon les agriculteurs interrogés.

Si de réelles possibilités d'export de 35 KT en vrac ont existé sur la période passée, pourquoi l'absence d'une coopération avec le PAH ? Les silos de l'avenue Corbeau au Havre, sous ou non utilisés, ne peuvent ils être approvisionnés depuis Rouen par voie fluvio-maritime ?

Nous avons souligné dès la réunion du comité de suivi environnemental consacrée au trafic « céréales » au Port de Rouen, le 30 mai 2007, qu'il y avait des erreurs d'analyse sur les capacités de l'hinterland, même étendu pour constituer artificiellement un réservoir d'exportation de céréales en vrac. Une « exportation de matière première » à faible valeur ajoutée, produite en polluant les eaux en pesticides et nitrates doit elle être envisagée, alors que le SDAGE doit imposer des réductions d'intrants ?

- ◊ **les succès du « trafic conteneur » ne sont pas au rendez-vous : -7,6% pour le poste « Autres marchandises »** contenant donc le trafic « conteneurs » **entre 1999 & 2006, années de références PAR.** Seul le trafic des conteneurs fluviaux qui atteint 70.200 conteneurs (EVP), enregistre une forte progression, de plus de 40% en 2007 **selon le site en ligne de la revue « Mer & Marine » en date du 8 janvier 2008**

- ◊ **Charbon, sucre & farine sont des trafics appelés à quasiment disparaître**

Est-il besoin d'entrer plus dans le détail ?

Ce sera possible dans le dossier complet qui sera remis au préfet fin janvier² mais ici relevons simplement que le seul secteur de l'exportation d'essence en direction des USA qui dans une première analyse superficielle apparaît comme porteur, même s'il chute en 2007 (revue « Mer & Marine » en date du 8/01/ 2008), montre une volatilité extrême si on comprend qu'il résulte d'un désordre lié à notre trop forte consommation de diesel, conduisant à produire de l'essence dont nous ne savons que faire.

1 - Données portant sur

- Des résultats d'exportation à la descente
- Des résultats d'importation la montée
- Des données 1996 – 2006 : Gain / Investissement / Résultat
- Des résultats globaux par site Honfleur / Port Jérôme / St Wandrille / Rouen (ce dernier site regroupant tous les résultats depuis La Bouille)
- Des chiffres clefs 1999 à 2006

2 - Les personnes souhaitant comprendre comment nous sommes arrivés à ces constats et conclusions pourront se procurer à partir de fin janvier 2008 le dossier réalisé par HNNE en le demandant par courriel à Haute-Normandie Nature Environnement : hne@wanadoo.fr

Objectif 29 Mt de trafic

Face à cette absence de secteur porteur en expansion, selon nous, (et tout en intégrant des granulats à importer), nous nous sommes demandés de **quoi pourraient être faits les millions de tonnes de « trafic supplémentaire » postulées par le PAR** pour son hypothèse avec creusement.

Partant d'un Total 2006 de 23,3 millions de tonnes ou 22,2 millions de tonnes en 2007 quels pourraient être les secteurs pouvant permettre d'atteindre 27 millions de tonnes ? Objectivement nous ne voyons pas où les trouver. **La sommation des prévisions** du Port jusqu'en 2017 par grand trafic **conduit, au mieux, au maintien** de la situation actuelle **autour de 20 Mt**. De plus, l'annonce de 500 emplois créés dont 180 directs, nous paraît sans fondement.

La référence à 10 m de Tirant d'eau n'est pas probante

Le document complémentaire du PAR « En savoir plus », sur la navigation en Seine expose clairement que l'accès au Port de Rouen est assuré à la montée avec un tirant d'eau de 10,70 m **pour 97%** des marées et à **75 %** pour 11 m ; à la descente c'est **97%** des marées avec un tirant d'eau de 10,30 m.

Il convient donc de considérer seulement ce qu'un sur creusement permet de transporter en plus. C'est ce seul **différentiel qui doit être pris en compte dans l'appréciation de l'éventuelle rentabilité d'un creusement du chenal**.

Notre conclusion : Les projets du PAR ne sont pas économiquement justifiés.

- ⊕ **Ils ne le seraient qu'en approche micro économique pour les seuls utilisateurs (clients) de ces services et ne le sont pas en approche macro économique pour la Collectivité. La somme de ces intérêts particuliers ne forme pas un intérêt collectif justifiant la poursuite de ces opérations à fonds perdus. le rapport Franck avait donc bel et bien raison : le creusement de 97- 2000 n'était pas fondé économiquement à plus forte raison celui proposé aujourd'hui. Le PAR au lieu de persister doit innover et s'adapter.**
- ⊕ **S'il continue de rêver de l'impossible, il ne fera que courir à sa perte** en gaspillant les deniers publics et éventuellement privés. Il n'a manifestement pas recherché les synergies possibles avec son voisin du Havre et confirme ainsi la nécessité de disposer d'**une structure portuaire unique** pour l'ensemble Havre-Honfleur jusqu'à Rouen en visant à tirer le meilleur parti de l'ensemble des possibilités au lieu de nourrir de petites luttes entre sites.
- ⊕ Ainsi que l'ont montré les discussions du Grenelle de l'Environnement **le calcul économique dans les projets à incidences environnementales doit prendre en compte tous les aspects non strictement comptables et de plus chercher des cohérences entre Court et Long Terme en étant économe de l'investissement. S'adapter à la taille des navires ainsi qu'à la perte d'attractivité du PAR ne veut pas dire « sur creuser » le chenal de Seine. Au regard des résultats réels du PAR, l'alternative réside dans l'innovation aujourd'hui essentiellement le fluvio-maritime & la batellerie sans nouveau creusement .**