

**Réunion publique d'ouverture de la concertation  
19 novembre 2007 à Rouen**

**Compte-rendu**

Ouverture de la réunion à 19h45.

**1. Ouverture par Monsieur Thénault, Préfet de la région Haute-Normandie, Préfet de la Seine-Maritime**

M. le Préfet considère l'organisation de cette concertation comme un moment important pour le Port Autonome de Rouen (PAR). Il précise cependant qu'il faut bien distinguer ce qui relève de la concertation organisée, par le Port, des procédures administratives initiées par l'Etat.

Il souligne que disposer d'un équipement comme le Port de Rouen est un atout majeur pour la région et pour le pays car la voie d'eau dispose d'un bel avenir. Il estime de la responsabilité de tous de se projeter dans l'avenir, ce qu'il considère être l'ambition du projet présenté par le Port. Cela explique l'inscription du projet au Contrat de Projet Etat-Région (CPER).

M. le Préfet considère que la concertation est essentielle. Elle doit permettre d'explicitier le projet et de peser les enjeux, à la fois socio-économiques - enjeux lourds pour le Port et la région -, et environnementaux. Il souhaite que le projet constitue une illustration de la préoccupation des politiques publiques pour le développement durable.

En ce qui concerne les enjeux économiques, il souligne la position géographique stratégique de Rouen Port Maritime. Selon lui, permettre à la voie d'eau de maintenir son rôle dépendra de la capacité du Port à conserver sa place de plaque tournante au cœur de son hinterland, et donc à s'adapter à l'évolution de la taille des navires. Il s'agit d'un enjeu d'attractivité et de potentiel de développement.

Il souligne également l'enjeu majeur que représente l'environnement. Il rappelle que le projet du Port s'inscrit dans un environnement remarquable, bénéficiant de protections fortes et à renforcer, notamment au travers de deux programmes :

- la réhabilitation des berges et de ses annexes hydrauliques : projet piloté par le Conseil général de Seine-Maritime et inscrit pour 90 millions d'euros au CPER,
- le classement des boucles de la Seine, protection complémentaire des paysages.
- M. le Préfet souhaite insister sur ce point, en indiquant que si le principe de classement est bien acquis, convient-il, avant de lancer les procédures afférentes de vérifier que le dossier présenté ne conduira pas à solliciter des dérogations ministérielles trop nombreuses qui dénatureraient le classement. Aussi, le dossier sera finalisé en concertation avec l'ensemble des parties, dont le port autonome de Rouen, dans les toutes prochaines semaines,
- Enfin, M. le Préfet indique que ces trois démarches seront concomitantes et menées conjointement. Un Comité de pilotage aura pour mission de veiller au bon déroulement des études et des procédures réglementaires. Pour l'heure, il précise que la concertation se tient conformément aux recommandations de la Commission Nationale du Débat Public et en amont de ces procédures. Enfin, il espère des échanges fructueux, sur tous les sujets et permettant d'enrichir la démarche et le dossier du Port.

## **2. Intervention de Monsieur de Boissieu, Président du Port Autonome de Rouen**

M. de Boissieu considère que le projet doit répondre à des enjeux majeurs d'ordre économique et écologique.

En ce qui concerne les enjeux économiques, il rappelle que le PAR est spécialisé dans le transport de marchandises en vrac solides et liquides et dispose d'un positionnement compétitif et remarquable. Cependant, afin de pouvoir conserver son avantage concurrentiel et continuer à se développer, le PAR doit s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale et des échanges de marchandises. Il explique que cela permettrait au PAR d'abaisser ses coûts de transit et améliorerait sa compétitivité, illustrée par la spécialisation logistique de Rouen. 2 600 entreprises et 20 000 emplois directs et indirects dépendent ainsi de la présence du PAR. M. de Boissieu estime que ne rien entreprendre entraînerait une perte de compétitivité qui générerait une baisse de l'activité portuaire et des effets induits sur l'économie régionale.

En ce qui concerne les enjeux écologiques, M. de Boissieu rappelle que le projet s'insère dans un milieu riche et diversifié. L'estuaire représente notamment un intérêt écologique majeur.

M. de Boissieu explique ensuite ce qu'il attend de la concertation, moment privilégié pour dialoguer avec tous les acteurs concernés par le développement de l'estuaire. Le PAR souhaite recueillir les avis, suggestions et critiques sur le projet et ses composantes afin d'éclairer les étapes ultérieures du projet. Il souhaite que le dialogue se passe de manière ouverte, construite et dans le respect d'autrui. Il explique que l'animation a été confiée à Mme Chardonnet, géographe du cabinet C&S Conseils, ayant une grande expertise en matière de concertation. Il précise enfin que les débats auront lieu sous le regard d'un référent scientifique indépendant du Port, M. Romaña, président du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire.

Il conclut sur l'enjeu vital de ce projet économique et écologique pour le PAR, sa région et le pays.

## **3. Intervention de Monsieur Le Vern, Président du Conseil régional de Haute-Normandie**

M. Le Vern rappelle en préalable que la Région se situe au cœur d'aménagements très importants. Le projet du Port en fait partie. Il estime nécessaire d'agir en responsabilité, c'est-à-dire en apportant des réponses. Il souhaite pour cela une concertation exemplaire et veut présenter les raisons ayant motivé l'inscription de ce projet au CPER ; celle-ci ne visant pas à éluder le débat.

La Région a demandé aux ports du Havre et de Rouen de présenter leurs scénarios de développement. Suite à cela, le projet du PAR a été placé en numéro 1 dans le CPER. Cela s'explique par des raisons économiques. Il juge indispensable de soutenir le projet pour la compétitivité du PAR et de la région. Cela s'explique également par des raisons environnementales. Il considère que le projet du PAR constitue une chance pour la Seine, à la fois pour les berges, la faune, la flore, car la Seine n'est pas en bon état. Son usage social ne doit pas être négligé, et notamment les gisements d'activités et d'emplois liés au tourisme.

Il dit la vigilance toute particulière de la Région sur les questions environnementales. Il attend le respect des engagements du Port sur l'insertion environnementale du projet, condition *sine qua none* pour que les crédits prévus au CPER soient versés et que la Région reste un partenaire fidèle.

Il rappelle ensuite la problématique de congestion routière dans la région. Illustrant son propos par l'image d'un cargo équivalent à une file de camions de Rouen à Paris, il considère que le projet est de nature à permettre une reconquête du fluvial.

M. Le Vern souhaite attirer l'attention sur la position du Groupement d'Intérêt Public (GIP) Seine-Aval, dont il assure la Présidence et dont le Directeur du Comité scientifique a été M. Romaña. Le GIP est indépendant du projet et c'est pour cela que sa contribution est précieuse. Le GIP dispose d'une grande expertise, utile et reconnue, visant à éclairer le débat et non pas à donner des éléments de preuve pour ou contre le projet.

Enfin, il souhaite que ce dossier ne laisse pas l'image d'une région divisée, qui n'arrive pas à faire avancer des projets. La Seine est à ses yeux une colonne vertébrale structurante. Le projet doit constituer une chance de répondre aux défis environnemental et économique.

Il espère enfin que la position de la Région sur le projet est claire, tant au niveau de son engagement que de son exigence de transparence et de respect par le PAR de ses engagements.

#### **4. Intervention de Monsieur Sanchez, Vice-Président de la Communauté d'agglomération Rouennaise**

M. Sanchez indique que l'Agglomération de Rouen sera un partenaire actif et résolu du PAR. Selon lui, ce dossier met en jeu tout l'avenir de la région et même du grand Ouest. Il rappelle le poids économique et social du PAR, partie prenante de la réalité quotidienne des gens. Le PAR est à ses yeux le centre de gravité de l'économie de l'agglomération, centre de gravité qui rayonne dans un contexte de compétition économique généralisée, et qui représente un vrai enjeu identitaire : Rouen sans son port n'est plus Rouen.

Il considère le Port comme un poumon économique, dont il faut consolider et renforcer la compétitivité et l'attractivité.

Il ajoute que l'Agglomération accompagnera avec volontarisme le projet, et sera attentive aux questionnements, notamment environnementaux. Il souhaite que le Port apporte des réponses aux questions.

M. Sanchez conclut sur le calendrier du projet, souhaitant qu'il voit le jour rapidement car :

- le PAR présente des arguments convaincants sur l'avenir de la flotte de navires,
- il juge nécessaire que des projets voient le jour à un rythme satisfaisant.

Il espère donc que la concertation débouchera sur des décisions opérationnelles car le projet est, selon lui, d'un des trois ou quatre dossiers majeurs pour l'avenir de l'agglomération. Il souhaite donc une concertation constructive.

#### **5. Intervention de Madame Chardonnet, modérateur du cabinet C&S Conseils**

Mme Chardonnet explique qu'elle veillera aux bonnes conditions d'information et de dialogue.

Elle retient de ces premières interventions :

- une convergence de vue sur les enjeux du projet,
- un niveau d'exigence très élevé sur les aspects économiques et environnementaux du projet.

Elle présente la démarche de concertation, organisée autour d'une information très large (sur la base d'un dossier et de sa synthèse), accessible en version papier et sur le site Internet du PAR ainsi que la possibilité d'y poser des questions. La concertation, ouverte le 26 octobre, s'étalera jusqu'au 9 janvier. Elle invite les participants à rédiger des

contributions sous la forme de cahiers d'acteurs, afin d'alimenter la réflexion autour du projet.

Elle précise ensuite les objectifs de la concertation : outre le partage de l'information et de la connaissance, il s'agit de recueillir des questions et d'en débattre afin de déterminer les conditions de poursuite de ce projet.

Mme Chardonnet présente le calendrier des réunions publiques et le déroulement de cette réunion :

. un premier temps de présentation du projet par les représentants du Port Autonome de Rouen (PAR)

. un second temps avec des questions de la salle et des réponses du Port, avec des interventions de préférence concises et directes.

Elle souligne également la présence de Monsieur Romaña, président du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire. Lui et ses collègues apporteront au cours des réunions des éléments de connaissance scientifique sur l'estuaire susceptibles d'éclairer le projet et les avis et questions de la salle.

Mme Chardonnet donne la parole au PAR pour la présentation du projet.

#### **4. Présentation du projet par Martine Bonny, Directrice Générale du Port Autonome de Rouen François Xiçluna, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement du Port Autonome de Rouen et chef du projet d'amélioration des accès maritimes**

Voir diaporama joint.

#### **5. Débat avec la salle**

Mme Chardonnet donne la parole à la salle pour des premières réactions et/ou questions.

##### Questions

**M. Bouffet**, étudiant, demande ce qui est prévu par le PAR pour éviter que le projet soit mis en œuvre sans dessertes ferroviaire et fluviale.

**M. Lancry**, conseiller municipal de Rouen, regrette d'avoir appris l'organisation du débat par la presse et non par la mairie de Rouen. Il demande :

- si le projet est prévu pour faire naviguer des porte-conteneurs,
- quel est l'intérêt du report du trafic routier vers le fluvial pour les vracs, et notamment pour les céréales et le pétrole, qui, selon lui, devraient être transportés par voie ferroviaire,
- ce que l'augmentation des produits pétroliers va signifier en termes de stockage et donc de risque SEVESO, déjà important dans la région,

Il se dit enfin choqué par la présentation du PAR qui laisse entendre que si le projet ne se fait pas, l'emploi sera menacé. Il convient que l'emploi lié au PAR est décisif dans l'agglomération mais qu'il y a d'autres pourvoyeurs d'emplois et qu'une valorisation des loisirs et du tourisme autour de la Seine peut également être intéressante.

##### Réponses

**Mme Bonny** indique que le mode ferroviaire est le plus approprié pour la plupart des trafics car il permet de massifier le transport. Elle souligne une évolution importante à venir puisque les Ports vont se voir transférer les voies ferrées des quais, ce qui peut, selon elle, être un élément de dynamisation de ce trafic. Concernant le trafic fluvial, elle confirme que le projet n'est pas dicté par les conteneurs, les plus grands navires restant au Havre. En outre, les conteneurs arrivant au Havre pourront être évacués vers Honfleur par un système fluvio-feeder, sans passer par la route. Enfin, une réglementation vient d'être arrêtée pour la construction des navires fluvio-maritimes qui permettra

d'intensifier le trafic fluvial. Mme Bonny précise que l'ensemble de ces éléments permettra de renforcer le transfert modal concomitamment à la mise en œuvre du projet du PAR, l'objectif étant à l'horizon 2020 une réduction du trafic routier de 11 points (de 65 à 54 %).

En ce qui concerne le risque SEVESO, elle indique que les trafics de produits raffinés se feront sur des sites SEVESO existants, comme la raffinerie de Port-Jérôme.

En ce qui concerne les autres activités liées à la Seine, elle indique que le tourisme se développe, par exemple à Honfleur.

**M. de Boissieu** répond à la question sur l'emploi. Il répète que, sans le projet, le trafic baisserait de 20%, ce qui entraînerait une suppression d'environ 500 emplois et aurait des incidences sur la valeur ajoutée du PAR.

#### Questions

**M. Boulocher**, Président de la délégation régionale de la fédération des entreprises de Transport et Logistique de France, souhaite dire que le projet est en phase avec leur objectif de développer des alternatives au transport routier.

**Mme Fourneyron**, Députée, conseillère générale, estime que le Port de Rouen est un atout pour la ville, atout qu'elle juge fragile au vu de l'évolution de la flotte. Le projet représente, selon elle, un véritable enjeu économique. Elle soutient ce projet parce qu'il est l'occasion d'aller plus loin dans la démarche environnementale. Elle ajoute que le Conseil général de Seine-Maritime a choisi de prendre la maîtrise d'ouvrage des études sur les berges parce que le Département est l'autorité de gestion des bacs, du tourisme, etc. Elle ajoute que les autres aspects du projet seront regardés avec autant d'importance et souhaite une démarche partagée, notamment pour protéger l'environnement.

**Mme Bérégovoy**, Présidente des élus Verts au Conseil régional, fait part de son inquiétude quant à l'affirmation du PAR, dans son dossier de présentation du projet, selon laquelle les dragages auront très peu ou pas d'impact sur les berges, les habitats ou la nappe phréatique. Cela lui semble en contradiction avec l'effort colossal effectué par le Conseil général en matière de mesures compensatoires et de gestion des berges. Elle s'étonne également que le PAR puisse s'avancer sur les impacts alors que les études sur la question n'ont pas encore été réalisées par le Conseil général.

**Mme Chardonnet** considère que ces interventions portent sur le cadre dans lequel s'inscrit le projet et témoignent à nouveau d'un niveau d'exigence élevé. Elle demande au PAR ce qui lui permet de dire que le projet aura peu d'impact sur l'environnement.

#### Réponses

**Mme Bonny et M. Xicluna** expliquent que l'affirmation du PAR tient à deux points :

- le fait que les nouveaux navires auront un carénage plus effilé, et entraîneront donc des mouvements moindres et moins dommageables pour les berges,
- l'incidence des dragages a été mesurée par un modèle mathématique qui montre que l'effet sera seulement de quelques % sur les courants et de quelques cm sur les marées.

M. Xicluna ajoute qu'une étude d'impact complète sera réalisée en 2008 en vue de l'enquête publique. Pour en savoir plus sur les impacts de l'approfondissement, il invite les participants à se reporter aux fiches complémentaires rédigées par le PAR et disponible prochainement sur son site Internet.

#### Questions

**M. Lebocq**, Vice-Président du Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie, s'interroge sur la valorisation des sédiments. Il demande :

- quelles sont les filières envisagées par le PAR pour la valorisation des sédiments,
- et ce que le PAR entend par réhabilitation paysagère

**M. Grima**, Président du Groupe Rouen Verte et Solidaire, indique en préambule que la mairie de Rouen n'a pas diffusé l'information sur le projet. En ce qui concerne le projet, il est surpris de la rédaction du dossier par le Port, considérant que tous les éléments positifs sur le projet (évolution de la flotte, impact sur l'emploi, etc.) sont au présent, tandis que tout ce qui peut présenter des faiblesses est au futur, les études étant annoncées pour plus tard. Ainsi, le projet ne lui paraît pas bordé au plan environnemental, contrairement aux aspects économiques. Selon lui, ce décalage a de quoi créer des inquiétudes. Il demande ainsi ce qu'il adviendra des boues de dragage, des camions sur les routes suite à l'augmentation d'un quart de la quantité de marchandises arrivant ou partant de Rouen.

#### Réponses

**M. Xicluna** présente les pistes envisagées pour la valorisation des sédiments, terme convenant mieux à la réalité des matériaux. Il explique que cela dépend de leur qualité :

- les sables très fins peuvent servir à des remblais,
- les sables plus épais, les graviers serviront à des usages plus nobles, voire à faire du béton,
- pour les argiles, il n'existe pas de filière de valorisation économique réaliste à l'heure actuelle, car c'est extrêmement coûteux. Cependant, ils peuvent être utilisés pour la réhabilitation paysagère, en l'occurrence pour remblayer et redonner son aspect initial à la ballastière d'Yville.

Des baux contenant des échantillons de sédiments sont présentés.

En ce qui concerne le traitement des marchandises supplémentaires arrivant ou partant de Rouen, **Mme Bonny** indique que les céréales seront transportées par le rail, même si le cadencement est insuffisant à ce jour. Elle reste optimiste quant à massification à l'avenir. Elle annonce que le ferroviaire sera le gros dossier traité par le PAR en 2008. Pour ce qui est des granulats, elle indique que les importations arriveront par le fleuve.

**M. de Boissieu** explique que c'est ce qui justifie la hausse de la part du fluvial de 11 à 18 % une fois le projet réalisé.

**M. Xicluna** précise ensuite les modalités de diffusion de l'information. Au total, ce sont 3 000 dossiers et 15 000 synthèses qui ont été envoyés aux acteurs locaux, centres administratifs, mairies. L'information est également disponible sur le site Internet du PAR. Enfin, il indique que des annonces ont été publiées dans la presse, qui a relayé cette information.

**M. de Boissieu** ajoute que l'accent a été mis sur la communication, même si elle n'a pas forcément abouti partout. Il invite chacun à diffuser l'information.

#### Questions

Un habitant de Canteleu, s'inquiète des conséquences de la hausse du trafic de céréales sur la production de poussières et donc sur la santé des riverains. Il demande si le PAR est prêt à engager une action dans ce domaine.

**M. Vigouroux** fait remarquer que l'accès au fleuve est impossible à certains endroits le long des berges en raison du caractère privé de certains terrains. Il demande si l'Etat et le PAR peuvent exercer une action forte pour restaurer l'accès au chemin des douaniers, notamment pour les vélos.

**Mme Chardonnet** demande au PAR de répondre à ces points précis.

#### Réponses

**M. de Boissieu** demande si M. Garnier, président de l'entreprise Senalia, veut bien apporter des éléments de réponse concernant la poussière des silos. **M. Garnier** explique

que des études ont montré l'absence de danger des poussières pour la santé humaine. Cela étant, il indique qu'un plan poussière a été mis en place et que tout est fait pour améliorer la qualité de l'air.

M. Garnier souhaite également dire que les céréaliers sont très intéressés par le projet pour concurrencer les futurs marchés comme l'Egypte, l'Inde ou la Chine, à même d'accueillir de gros navires. En outre, il indique que les céréaliers cherchent à développer des contrats avec des opérateurs privés dans le domaine ferroviaire afin de développer ce mode. En ce qui concerne le fluvial, il signale que son avenir dépendra de la capacité à former des marinières, métier actuellement peu prisé. Il y a un déficit de candidats à l'école de Elbeuf.

**M. Soenen**, Directeur du Domaine et de l'Action territoriale au PAR, répond sur la question de l'accès au fleuve. Il explique que les piétons peuvent circuler partout, y compris en servitude. Dans ce cas, il faudrait les acquérir. En ce qui concerne les pistes cyclables, celles-ci rentrent dans le droit commun et leur aménagement sur une propriété privée nécessite des acquisitions.

### Questions

**M. Barbay** souhaite réagir à un certain nombre de points évoqués précédemment.

Concernant la réhabilitation de la ballastière d'Yville, il précise que la démarche ne vise pas un retour à l'état initial, mais à un aménagement spécifique.

Concernant les poussières, il précise que ce sont les habitants et les associations qui sont à l'origine des efforts faits par les céréaliers. Il ajoute que malgré cela, certains délaissent les silos produisant moins de poussière, qui sont contraignants, afin d'éviter de perdre du temps.

M. Barbay tient ensuite à réagir à la tonalité de la réunion. Il est surpris de ne voir aucun usager associatif à la tribune et regrette vivement n'avoir entendu que des discours. Il estime qu'il ne s'agit pas de concertation, en tout cas, pas dans la première partie de la réunion, et attend de voir comment se déroulera la prochaine réunion. Il dit vouloir tout faire pour que la démarche participative du PAR soit regardée de près, y compris dans le cadre de l'évaluation en cours par le MEDAD de l'application de la convention d'Aarhus sur la participation du public.

Concernant le volet environnemental du projet, il n'est pas persuadé de sa cohérence avec le reste du projet. Ainsi, s'il ne s'inquiète pas pour les berges, qui seront gérées par le Conseil général, il s'inquiète pour le classement des boucles de la Seine. Il prévient qu'il ne faudrait pas que le classement soit retardé pour d'autres intérêts.

Il explique ensuite qu'il faut distinguer économie et finance. Selon lui, la rentabilité du précédent approfondissement n'a pas été démontrée. Il convient de vérifier que le calcul de rentabilité ait été fait sur la totalité des investissements et non uniquement sur les investissements du PAR. Il indique que le rapport Franck, du nom d'un Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, concluait que le précédent approfondissement était inutile. M. Barbay aimerait qu'on lui prouve que cet Ingénieur se trompait. Dans le cas contraire, le nouveau projet lui semble malvenu.

Enfin, il explique que la place de Rouen comme premier port européen pour le trafic de céréales lui paraît secondaire. En effet, il précise que les autres ports préfèrent les valoriser plutôt que de les exporter. Il considère que le système français correspond à celui d'un pays sous-développé en raison de cette structure d'exportation sans apport de valeur ajoutée.

**Mme Chardonnet** souligne deux des points évoqués par M. Barbay :

- l'exigence concernant les modalités de concertation : elle tient à préciser qu'il est difficile lors d'une réunion d'ouverture de ne pas donner la parole à ceux qui sont peu ou prou partenaires du projet, et ajoute que les prochaines réunions seront l'occasion d'offrir des regards extérieurs et d'aller plus au fond des sujets, notamment lors de deux réunions consacrées à l'économie et de deux autres consacrées à l'environnement ;

- le rapport Franck et la valeur ajoutée de l'activité céréalière, sur lesquels elle souhaite des réponses du PAR.

### Réponses

**Mme Bonny** estime que le rapport Franck contenait des éléments partiels, ne comptant par exemple pas le coût de la reconstruction des silos qui auraient été nécessaires au Havre en l'absence d'approfondissement. Elle précise qu'elle était alors adjointe au Directeur des Ports et de la navigation maritimes et qu'elle avait elle-même suggéré qu'une mission interministérielle (Finances, Equipement), évalue la situation du port, notamment au regard de cet investissement.

Mme Bonny concède cependant avoir tardé à donner des informations sur le précédent approfondissement. Elle précise que 30 % des navires ont utilisé en 2006 le tirant d'eau maximal permis par le précédent approfondissement. Elle indique à M. Barbay se tenir à sa disposition pour discuter plus précisément de ce sujet.

Concernant le trafic de céréales, Mme Bonny précise que l'étude socio-économique réalisée par le PAR a montré que si le projet ne se faisait pas à Rouen, le coût du blé serait supérieur de 7,5 euros, ce qui enlèverait toute la pertinence de l'exportation des céréales françaises et elle indique que l'arrière-pensée de Rouen produit la moitié des céréales françaises. De plus, ceci avantagerait notamment la filière russe, dans un marché où les cours mondiaux sont très proches les uns des autres et évoluent dans un contexte d'intense concurrence.

**Mme Chardonnet** retient également la question de M. Barbay concernant le calcul du taux de rentabilité et celle relative à la faible valeur ajoutée du trafic de céréales. Elle souhaite que ces questions soient reprises lors des prochaines réunions.

**M. Vincent**, pilote de la Seine, tient à réagir à l'intervention précédente. Selon lui, c'est le procès du PAR qui est fait, sans penser à son avenir. Il estime que le PAR n'a pas le choix. Il ajoute que les navires contribuent à entretenir la Seine. A ses yeux, l'économie ne fait pas de mal à l'environnement et l'amélioration des accès s'inscrit dans l'histoire de ce port.

**Mme Chardonnet** considère qu'il faudra également revenir sur l'affirmation « on n'a pas le choix ». Elle retient que, pour certains, c'est une conviction, pour d'autres, cela appelle encore des questions.

Elle passe ensuite la parole à M. Romaña.

## **6. Intervention de M. Romaña, Président du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire**

M. Romaña indique que Port 2000 et Rouen Port Maritime sont deux projets qui se développent dans une optique de développement durable et qui ont contribué à développer un ensemble d'expertises. Il rappelle qu'un programme scientifique a été mis en place depuis 1995 pour étudier l'estuaire. Et que ces connaissances importantes pourront donc servir d'expertise neutre dans le cadre de l'élaboration du projet du PAR. Il souhaite aider les participants de la concertation à se poser les bonnes questions et à apporter des réponses.

- Notamment, face au comblement de l'estuaire, il conviendrait, selon lui, de regarder les dragages des ports de Rouen et du Havre de manière globale.

Enfin, il souhaite donner deux clés de lecture pour le projet :

- la qualité de l'eau de Seine est liée aux apports de la région parisienne
- il faudrait faire le maximum pour préserver les zones humides de l'estuaire.

## **7. Conclusion de Madame Chardonnet**

Mme Chardonnet conclut la réunion en remerciant les participants et en rappelant les dates des prochaines réunions publiques.

La séance est levée à 22h30.

\*\*\*