

**Réunion publique sur les enjeux socio-économiques du projet
27 novembre 2007 - Grand Quevilly**

Compte-rendu

Ouverture de la réunion à 19h35.

1. Mot d'accueil par Monsieur Massion, Sénateur, maire de Grand Quevilly, administrateur du Port Autonome de Rouen

Après quelques mots de présentation de la commune de Grand Quevilly, **M. le maire** remercie la directrice du Port Autonome de Rouen (PAR), Martine Bonny, de tenir la réunion dans sa commune. Il salue la démarche d'information de cette phase de concertation. Enfin, il souhaite que des réponses puissent être apportées à toutes les questions qui seront posées.

2. Ouverture de la réunion par Martine Bonny, Directrice Générale du Port Autonome de Rouen

Après avoir remercié Monsieur Massion, **Mme Bonny** indique en quelques mots en quoi consiste le projet et rappelle la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et la décision de mener une telle concertation. Elle précise l'importance de cet exercice et les attentes du PAR : une volonté de transparence, de dialogue et de réponses. Enfin, elle indique qu'il s'agit d'un investissement important, et précise les enjeux du projet, notamment en terme de développement pour la région et les communes limitrophes de la Seine.

3. Intervention de Claude Chardonnet, modérateur du cabinet C&S Conseils

Mme Chardonnet présente les objectifs de la concertation : outre le partage de l'information et de la connaissance, recueillir des questions et en débattre ce qui permettra au port de déterminer les conditions de poursuite du projet.

Elle présente la démarche de concertation du port, 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 (www.rouen.port.fr), site sur lequel la possibilité est également donnée de poser des questions.

Puis elle présente, en les remerciant, les quatre intervenants / discutants en tribune, qui ont accepté d'exprimer leur point de vue sur les enjeux et sur le projet du port : M. Chalmin, économiste à l'université Paris Dauphine, spécialiste des marchés internationaux des matières premières, M. Barbay, économiste également, administrateur de l'association Haute Normandie Nature Environnement, M. Mistral président - directeur général de l'entreprise Rubis Terminal, M. Villette président - directeur général de l'entreprise Simarex.

Elle souligne également la présence de Morgane Chevé, économiste de l'environnement au laboratoire d'économie de l'université de Rouen et professeur à l'université du Havre, référent scientifique de la soirée, qui interviendra lorsqu'elle le souhaitera afin d'éclairer les échanges.

Enfin, Mme Chardonnet indique qu'elle veillera aux bonnes conditions d'information et de dialogue de la soirée, centrée sur le contexte socio-économique du projet et organisée en deux temps :

- . Les deux-tiers seront consacrés au thème de la soirée
- . Le tiers restant sera consacré aux autres aspects du projet – aspects techniques et environnementaux – afin que les personnes qui ne pourraient assister aux autres réunions disposent d’une informations complète sur le projet.

3. Présentation du port et du projet par Martine Bonny, Directrice Générale du Port Autonome de Rouen

Mme Bonny présente la circonscription géographique du PAR, la nature et la répartition actuelle des trafics, et les chiffres-clés de l’activité portuaire. Elle introduit ensuite les raisons pour lesquelles le PAR projette d’araser les points hauts du chenal de la Seine, et indique les principales zones concernées.

4. Questions de la salle

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

Questions

Claude Blot, de l’association Estuaire Sud, s’interroge sur le financement du projet : il souhaite savoir qui paiera quoi, et avec quels fonds. De plus, il appelle à démontrer la pertinence du projet si celui-ci nécessite d’utiliser des fonds publics.

Un habitant de Petit Couronne demande s’il sera possible de valoriser les produits de dragage.

Frédéric Rousseau, administrateur du PAR et représentant du personnel cadre du PAR, souhaite savoir quelles seront les conséquences économiques du projet en terme d’emplois pour le PAR et pour le bassin d’emploi de la Seine.

Michel Auvert, de l’association Estuaire Sud, souhaite connaître l’importance du trafic fluvial actuel, et l’évolution prévue sur toute la zone du fleuve gérée par le PAR avec la réalisation du projet.

Mme Chardonnet invite alors le PAR à présenter le contexte socio-économique du projet, ce qui permettra d’apporter des premiers éléments de réponse, avant de revenir plus en détail sur les questions posées.

5. Présentation du contexte socio-économique du projet : aux échelles internationale, nationale et régionale par Martine Bonny, Directrice Générale du Port Autonome de Rouen, et François Xicluna, 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.

6. Intervention de Monsieur Barbay, association HNNE

Voir diaporama joint

M. Barbay rappelle que la question sur l’amélioration des accès maritimes était déjà abordée il y a dix ans. Participant aux démarches de concertation initiées par le PAR et la Préfecture depuis le mois de mars 2007, il fait remarquer que certaines questions n’ont toujours pas reçu de réponses complètes, même s’il note les progrès faits en matière d’information, qu’il juge tout de même encore trop lents.

Ainsi, M. Barbay considère que la justification du nouveau creusement nécessite de montrer que le précédent a été rentable. Or, il indique que le rapport Franck, du nom de

l'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, concluait sur l'absence de raisons économiques à creuser.

Il souhaite qu'une justification soit donnée au projet pour l'ensemble du chenal, et pas seulement pour les quatre sites présentés (Honfleur, Port-Jérôme, St Wandrille, Rouen).

Toujours concernant la justification du projet, M. Barbay s'interroge sur les capacités du PAR à rester premier port européen pour le trafic de céréales : il pense que productivité et production vont baisser nettement, du fait des multiples utilisations qui sont faites des céréales (consommation nationale, export, transformation en agro-carburant), et de la difficile compatibilité entre développement de la production et politique agricole réduisant l'utilisation des pesticides et des nitrates. De manière plus générale, il considère que le système français d'import/export correspond à celui d'un pays sous-développé en raison d'une structure d'exportation sans apport de valeur ajoutée. Ainsi, il s'interroge sur l'avenir économique du PAR.

Sur les avantages écologiques du transport maritime, M. Barbay indique que celui-ci brûle les catégories de fiouls les plus polluantes et qu'il ne constitue donc pas un mode de transport aussi propre qu'on le laisse entendre.

Faisant référence à une proposition du rapport Franck, il souhaite savoir quelles sont les possibilités de déchargement partiel de marchandises au Port Autonome du Havre (PAH).

Sur l'exercice de la concertation, faisant référence aux modalités du débat public, il en rappelle les principes : transparence, équivalence, argumentation, et demande que ceux-ci soient bien appliqués, sans qu'il soit nécessaire de poser plusieurs fois la même question. Il considère ainsi que la réunion du jour sert de test pour la suite de la concertation.

Enfin, il s'inquiète pour le retard que pourrait prendre le classement des boucles de la Seine avec la réalisation de ce projet.

7. Intervention de Monsieur Chalmin, universitaire, spécialiste des marchés internationaux des matières premières

M. Chalmin base son intervention sur la question suivante : quel sens a le projet dans le contexte de l'évolution mondiale du marché des céréales ?

Il pose alors une première question : quel sens aurait ce projet si l'Europe ne pouvait plus exporter de céréales ?

Rappelant que la situation du marché céréalier mondial a beaucoup évolué depuis l'année dernière en raison d'aléas conjoncturels, il fait une projection de l'offre et de la demande sur le marché alimentaire mondial pour les décennies à venir, estimant que le défi alimentaire sera le défi majeur du 21ème siècle. Il considère qu'avec l'augmentation démographique, de nombreux pays ne retrouveront jamais leur auto-suffisance alimentaire, et qu'en conséquence la demande alimentaire mondiale va être multipliée par deux en deux générations, dans des conditions très fortes d'évolution des besoins alimentaires, de changement climatique, et d'enjeu lié à la ressource en eau. Revenant à l'échelle de la France et de l'Europe, il précise que les coûts de production sont à Rouen parmi les plus optimisés au monde, et que le principal souci en France sera de répondre à la demande.

M. Chalmin pose ensuite une seconde question pour développer son propos : est-il raisonnable pour la France d'être exportateur de céréales ?

Selon lui, oui, il s'agit d'un fond d'activité à ne pas négliger, d'autant que l'utilisation des céréales pour la production d'agro-carburants dits de « première génération » ne constitue pas une voie d'avenir très intéressante.

Enfin, M. Chalmin conclut en estimant que les résultats obtenus par le PAR dans le domaine du trafic de céréales constituent une belle réussite et qu'il serait dommage de ne pas continuer.

8. Débat avec la salle

En complément des présentations et interventions, **Mme Chardonnet** demande au PAR de préciser certaines de ses réponses aux questions soulevées par le public et par les intervenants.

Réponses

Pour le financement du projet, **Mme Bonny** indique qu'avec un coût global évalué à 185 millions d'euros, la part de fonds publics sera de 72,5% (35 millions d'euros par le Conseil Régional de Haute-Normandie, 15 millions par la Communauté d'Agglomération Rouennaise et les fonds européens, et 51 millions par l'Etat), et les 27,5% restant (53 M d'euros) seront à la charge du PAR. Elle précise que, par ailleurs, le Conseil Général de Seine-Maritime consacrera une enveloppe globale de 85 millions d'euros répartie entre le projet du port et le programme de réhabilitation et de renaturation des berges.

A propos de la justification du projet, Mme Bonny détaille la méthode utilisée pour déterminer l'utilité socio-économique du projet : elle consiste en i) une évaluation année après année, pour chaque filière, des gains permis par le projet (par massification), et des surcoûts évités si le projet se fait, et ii) en une comparaison des gains avec les coûts engendrés par le projet. Selon les normes, le taux de rentabilité pour la collectivité est considéré comme correct à partir de 8% ; il est pour le présent projet de 9,1%.

A propos des destinations de trafic et des éventuels déchargements au Port du Havre, Mme Bonny explique que les installations de type silos sont à Rouen et non au Havre et qu'il n'est pas possible de reconstruire les capacités de stockage de Rouen au Havre, notamment pour des raisons de coût ; aucun opérateur privé ne se lancera dans de tels investissements.

M. Villette (PDG de l'entreprise Simarex) complète les explications de Mme Bonny en indiquant que la position géographique de Rouen présente des avantages par rapport au Havre : elle est beaucoup plus proche des lieux de production et de consommation et permet un coût de transport terrestre bien inférieur.

Pour le trafic de conteneurs, **Mme Bonny** précise la pertinence des positions du Port de Rouen et du Port du Havre en fonction des types de trafic, les trafics d'axe Est-Ouest allant au Havre, et les trafics d'axe Nord-Sud à Rouen.

Concernant les conclusions du rapport Franck et la justification du précédent programme, Mme Bonny présente les chiffres du trafic de 2006 : sur les 23,3 millions de tonnes de trafic du Port de Rouen, 7 millions ont utilisé les capacités maximales du chenal autorisées par le précédent programme, ce qui est considérable. Ce programme a également permis de développer les lignes régulières de conteneurs

En complément, **M. Xicluna** indique que le PAR a réalisé un bilan du précédent programme, qui a fait l'objet d'un document de synthèse, et que les éléments sont à la disposition de ceux qui le souhaitent, dans la salle et sur le site internet du Port de Rouen, sous la forme d'un complément au dossier de concertation. Il précise que la rentabilité de cet investissement a été évaluée a posteriori à 14 %.

A propos du rapport Franck, **M. Villette** (PDG de l'entreprise Simarex) explique les conditions particulières dans lesquelles ce rapport a été rédigé (différend entre M.

Franck et la communauté portuaire rouennaise) et rappelle que les conclusions du rapport n'ont pas été retenues.

En réponse à la question de l'incidence du projet actuel sur les emplois, **Mme Bonny** indique l'estimation d'une création de 500 emplois dont 180 directs et 320 indirects.

Pour la justification de l'arasement sur l'ensemble du site, **M. Mistral** (PDG de l'entreprise Rubis Terminal) prend l'exemple des trafics de vracs liquides en expliquant, d'une part, qu'il n'y en a pas qu'à Port-Jérôme (export d'essence), mais aussi à Grand-Quevilly (import de gazole), et que cette tendance augmente, et d'autre part, que le déchargement de ces produits pétroliers est impossible au Havre car le pipe-line Le Havre-Paris est saturé.

A propos de la pollution du mode maritime, il indique que l'on va progressivement vers un durcissement de la réglementation, que des directives sont déjà en place pour ce qui concerne les « mers cotières » comme la Manche.

Mme Chardonnet revient sur le classement des boucles de la Seine et la restauration des berges, qui semblent être perçus comme des mesures compensatoires au projet du PAR, et demande des précisions aux représentants du port.

Mme Bonny précise qu'il ne s'agit pas de mesures compensatoires mais d'accompagnement.

M. Xicluna explique que le programme Rouen Port Maritime est constitué de trois volets : i) l'amélioration des accès maritimes, ii) la restauration des berges et de ses annexes hydrauliques, iii) le classement des boucles de la Seine. Cet ensemble répond à une volonté commune de tous les gestionnaires du fleuve de mener une amélioration économique et environnementale. Il s'agit de la démarche du plan de gestion globale de l'estuaire. Ainsi, la restauration des berges est une mesure d'accompagnement, les mesures compensatoires s'appliquant lorsqu'il y a des impacts ou des destructions pour le milieu naturel. Quant au classement des boucles, il est d'ordre réglementaire, au titre des sites, et piloté par la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement).

M. Barreau, directeur de l'environnement au Conseil Général de Seine-Maritime, indique la position et le rôle du Conseil Général, qui s'inscrit dans le programme de restauration des berges, en souhaitant aller un peu au-delà des berges, pour avoir une vision plus globale : ainsi une réflexion à la fois générale et locale est menée sur l'aménagement des berges et des zones situées en arrière de celles-ci.

9. Présentation du projet technique et des aspects environnementaux par François Xicluna, chef du projet

Voir diaporama joint.

10. Débat avec la salle

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

Questions

Georges Vincent, pilote de la Seine, considère être outré que le rapport Franck soit évoqué au sein de l'agglomération rouennaise, qui a bénéficié du développement du port. Il explique que le problème auquel le PAR doit faire face aujourd'hui – améliorer ses accès maritimes – est le même qu'il y a 150 ans. Il estime que « *pour quelques centimètres arrachés, on maintient la navigation française* ».

Un habitant de Grand-Couronne demande de bien penser à l'accès des populations à la Seine car elles ont beaucoup de difficultés à y accéder.

Un habitant de Petit-Couronne demande si la modification et l'augmentation du trafic vont avoir un impact sur l'industrialisation des bords de Seine. De plus, il souhaite savoir si l'ensemble des mesures envisagées par le PAR seront coordonnées avec les autres modes de transport, et quels pourront en être les impacts.

M. Blot, de l'association Estuaire Sud, revient sur l'intervention de M. Chalmin : il conteste ses prévisions d'augmentation démographique et explique qu'il existe d'autres hypothèses toutes aussi solides. Par ailleurs, avec l'augmentation de la taille des navires qui vont remonter la Seine, M. Blot souhaite savoir quels vont être les impacts sur le fleuve et en particulier sur les berges.

Réponses

En réponse à la question de M. Blot, **Georges Vincent**, pilote de la Seine, explique que tous les records ont été récemment battus avec la venue du Cape Shangai (290 m de long, 45 m de large) jusqu'à Rouen, et qu'aucun problème n'a été observé.

M. Vintrin, également pilote de Seine, explique que sur les navires modernes, le profilé des coques permet des économies d'énergie considérables, et donc une diminution des vagues d'étrave et de sillage, ce qu'on appelle le « batillage ».

M. Soenen, directeur du Domaine et de l'Action territoriale au PAR, répond sur la question de l'accès au fleuve pour les populations. Il fait référence à une opération phare pour l'accès à la Seine en milieu urbain : l'espace des Marégraphes sur la commune de Rouen, et annonce plusieurs opérations à venir dans différentes communes, dont le réaménagement du fossé Blondel à Grand-Couronne (cheminement piétons et vélos).

Suite à une explication par M. Xicluna sur la destination des sédiments à extraire en rivière, M. Barbay estime que la solution « remblayage des ballastières » fait l'objet d'une expérience non conclue, et qu'il est donc prématuré de retenir cette solution.

M. Delouis, Chef du service de l'Environnement maritime et du chenal du Port de Rouen, précise que l'expérience de remblaiement de la ballastière d'Yville est sur le plan hydrogéologique conclue positivement ; un arrêté préfectoral autorise un carrier à utiliser ce mode de réaménagement. Il reste à valider cette démarche sur le plan de la qualité écologique du réaménagement.

M. Barreau du Conseil Général de Seine-Maritime, complète la réponse en indiquant que l'étude d'aménagement menée par le Conseil Général s'intéresse en particulier aux berges, mais aussi à la dimension socio-économique du territoire. Ainsi, un inventaire des projets des différentes communes est prévu, avec pour objectif de redonner l'accès à la Seine aux riverains.

Mme Bonny répond à la question sur les impacts industriels du projet. Elle rappelle que l'une des forces de Rouen, placé à toute proximité des champs céréaliers, est de permettre un réapprovisionnement rapide, sans qu'il y ait besoin de construire plus d'équipements de stockage.

Pour les impacts sur les autres modes de transport, Mme Bonny souligne que le mode le plus approprié pour les céréales est le fer. L'ouverture du marché du fret ferroviaire à la concurrence, et le fait que les ports autonomes vont se voir transférer les voies ferrées terminales, sont des éléments qui devraient permettre une amélioration des possibilités du rail. Elle annonce que les études sont en cours, et que cela constitue un sujet majeur d'accompagnement du programme.

A propos de la route, Mme Bonny explique que le but est d'arriver à un transfert modal, en lieu et place de la route. Dans l'attente, elle indique qu'il existe un programme d'amélioration des problèmes de circulation sur le boulevard maritime, qui est en cours,

et qu'il existe également des programmes d'embellissement de certains sites, les plus sensibles visuellement.

M. Villette (PDG de l'entreprise Simarex) donne quelques éléments supplémentaires pour la justification du projet concernant les céréales : il explique que l'objectif est défensif. Il s'agit de retrouver une capacité d'export rappelant les 8 millions de tonnes de trafic que le PAR a connu.

A propos des modes de transport, M. Villette indique que le camion est majoritaire jusqu'à 200 km de distance, mais que dans ce créneau, sa part doit baisser en faveur des modes fluvial et ferroviaire. Pour ce dernier, il considère qu'il y a un effort d'investissement à faire, qui nécessite l'aide de la SNCF.

M. Chalmin réagit à ses propos en soulevant le fait que 70% des céréales venant de Chartres à Rouen sont acheminés par la route, ce qu'il qualifie d'aberration. Il signale qu'il est actuellement impossible de faire venir un train de marchandise sur cet itinéraire, et souligne la « *très forte carence du transporteur public* ».

11. Conclusion de Madame Chardonnet

Mme Chardonnet relève qu'une quinzaine de questions ont été formulées.

Elle passe la parole à Mme Chevé pour connaître ses réactions suite aux différents échanges.

12. Intervention de Morgane Chevé, référent scientifique, économiste de l'environnement

Mme Chevé relève que la conciliation des enjeux économiques et environnementaux apparaît comme primordiale, ce qui lui semble logique.

Elle indique que ce qui l'a le plus interpellé est la question des justifications du projet, qui s'inscrivent dans le choix régional de développement, de spécialisation, tout en tenant compte des contraintes économiques et des enjeux environnementaux, dont notamment les nouvelles politiques mises en œuvre.

Enfin, elle note les compétences régionales existantes : un port fluvio-maritime, allié au transport fluvial et ferroviaire, qui apparaît comme un avantage pour l'avenir.

13. Remerciements de Madame Bonny, Directrice Générale du Port Autonome de Rouen

Mme Bonny remercie tous les experts, le public, les administrateurs et le personnel du port. Elle appelle à se revoir et se déclare prête à « *ouvrir les livres* ». Enfin, elle rappelle, la position de tournant économique dans laquelle se trouve actuellement le port.

La séance est levée à 22h40.
