

**Réunion publique sur l'économie
11 décembre 2007 à Lillebonne**

Compte-rendu

Ouverture de la réunion à 19h45.

1. Mot d'accueil par Monsieur Leroux, maire de Lillebonne

M. le maire se déclare heureux d'accueillir une des réunions de la concertation à Lillebonne. Il considère le projet d'amélioration des accès nautiques comme un dossier important non seulement pour le Port Autonome de Rouen (PAR) mais aussi pour la région, en faisant référence aux différentes infrastructures portuaires présentes le long du fleuve, en particulier aux quais de Radicatel. Il rappelle ensuite que le PAR est le premier port européen pour les céréales. Il explique que le développement du transport fluvial est important pour l'environnement face au transport routier. Enfin, il remercie le public pour sa présence en souhaitant un débat intéressant.

2. Ouverture de la réunion par Monsieur Ghislain de Boissieu, président du Conseil d'Administration du Port Autonome de Rouen (PAR)

M. de Boissieu remercie le maire pour son accueil et rappelle que cette réunion constitue un maillon des six réunions de la concertation. Il explique que le projet doit répondre à des enjeux économiques mais aussi à des enjeux environnementaux. Précisant les différents types de trafics du PAR, il explique que pour conserver son avantage concurrentiel, le PAR doit s'adapter à la nouvelle flotte mondiale. Puis il rappelle le poids économique du PAR : 3000 entreprises, 30 000 salariés directs, indirects et induits, et insiste sur le fait que ne rien entreprendre entraînerait une baisse d'activité, avec des effets sur l'économie régionale. Il indique le partenariat existant entre le PAR et les acteurs économiques locaux. Soulignant l'environnement exceptionnel et la richesse de la biodiversité de la vallée de la Seine, il explique que le rôle du PAR est aussi de protéger ce patrimoine, dont les enjeux écologiques se situent à l'interface de la terre, de la Seine et de la mer.

Il cite les trois types de partenaires majeurs avec lesquels le PAR travaille : partenaires institutionnels (Port Autonome du Havre, Conservatoire du Littoral, collectivités...), associatifs, et scientifiques, et explique les enjeux de la concertation, qui doit reposer sur une écoute mutuelle, et un esprit de dialogue et de respect. Il rappelle que la concertation se déroule en la présence d'un modérateur et d'un référent scientifique qu'il présente.

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

Mme Chardonnet indique que son rôle consiste à veiller aux bonnes conditions d'information et de dialogue. Elle rappelle la tenue des réunions précédentes et demande à l'assistance qui participe pour la première fois (la moitié de la salle lève la main). Elle indique la série de documents d'information édités par le PAR (dossier, synthèse, fiches complémentaires approfondissant certains sujets économiques et environnementaux, ainsi que l'exposition présente lors de chaque réunion) et souligne la possibilité de poser des questions et d'accéder aux comptes-rendus des réunions sur le site internet du PAR. Elle précise également que la concertation fera l'objet d'un bilan accessible à tous. Puis elle annonce le déroulement de la soirée : la première partie sera centrée sur les enjeux socio-économiques et la seconde partie sera consacrée à une présentation plus générale du projet. Enfin, elle présente les discutants présents à la tribune : M. Thorez de l'AREHN (Association Régionale pour l'Environnement de Haute-

Normandie), Mme Pasquis présidente de l'association pour la sauvegarde et la mise en valeur de la boucle de Roumare, M. Ménard, de l'entreprise Exxon Mobil, et la référente scientifique Mme Cheve, universitaire économiste de l'environnement, membre du Groupement d'Intérêt public Seine Aval (GIPSA).

Puis Mme Chardonnet donne la parole à Martine Bonny et François Xicluna, pour la présentation des enjeux socio-économiques du projet.

4. 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)

Mme Bonny présente tout d'abord le rôle général du PAR : en tant qu'établissement public de l'Etat, il met à disposition ses infrastructures pour les opérateurs privés (industriels, professionnels agro-alimentaires, opérateurs de silos, céréaliers, agriculteurs...), qui, eux, sont à l'origine et réalisent les trafics. Elle évoque ensuite la complémentarité existant entre le PAR, et le Port Autonome du Havre (PAH), et précise les particularités de celui-ci : port de haute mer, hub pour les marchandises conteneurisées, qui traite du pétrole brut (alors que Rouen traite du pétrole raffiné).

Puis Mme Bonny précise le rôle de port d'hinterland de Rouen, qui s'appuie sur le bassin de consommation de l'Ile-de-France (vingt-deux millions d'habitants). Rappelant que le transport maritime est le mode de transport le moins onéreux (la tonne/kilomètre transportée par navire étant vingt fois moins chère que pour le mode routier), elle explique qu'en venant jusqu'à Rouen, les marchandises peuvent ainsi remonter par navire très loin à l'intérieur des terres, permettant aux importations d'être compétitives. Elle rappelle que le PAR est le premier port européen pour l'export de céréales, notamment grâce à sa position géographique (dans un rayon de 250 km autour de Rouen se trouvent concentrés 60% des productions de blé et d'orge de la France ; cette proximité permet de réduire le pré-acheminement par mode routier, qui est le maillon le plus cher de la chaîne logistique).

Mme Bonny présente ensuite les trafics du PAR : vingt-trois millions de tonnes de trafic maritime annuel, dont près des trois-quarts sont constitués de marchandises en vrac solide ou liquide, premier port européen pour les céréales et l'agroalimentaire, deuxième port depuis 2006 pour les produits pétroliers raffinés, premier port pour les bois pâte à papier, et elle souligne les fortes capacités de stockage et de chargement du Port.

Elle explique que certaines de ces filières (importation de gazole, exportation d'essence, granulats, céréales) vont connaître des évolutions importantes dans le contexte mondial.

Concernant les produits pétroliers, Mme Bonny indique que l'Europe est fortement déficitaire en gazole et excédentaire en essence, notamment de par la constitution de son parc automobile (diesélisation accrue du parc automobile européen), à l'opposé des Etats-Unis. Ainsi, selon les prévisions de l'Institut Français du Pétrole (IFP), le déficit de gazole devrait passer de 25 millions de tonnes en 2005 à 45 millions de tonnes en 2015, comblé par des importations de Russie pour l'essentiel. Pour l'essence, les exportations devraient passer de 23 millions de tonnes à 50 millions de tonnes, essentiellement vers les Etats-Unis.

Concernant les granulats, elle présente les prévisions de l'UNICEM, qui prévoit que les besoins de la région parisienne vont croissant, alors que la ressource locale va diminuant avec la fermeture des carrières. Elle indique que l'importation de granulats, par exemple depuis l'Ecosse ou la Norvège, viendra combler ce déficit. Ceci est particulièrement pertinent pour Rouen, en important par grand navire puis en transbordant sur barge afin de rejoindre la région parisienne au meilleur coût.

Concernant les céréales, l'augmentation de la population mondiale (devant passer, selon les chiffres de l'ONU de 6,3 milliards d'habitants aujourd'hui à 9,5 milliards en 2050), le développement économique de la Chine et de l'Inde, conjuguée à la réduction des surfaces agricoles utiles, va conduire à un véritable défi alimentaire pour le prochain siècle. Elle considère ainsi que Rouen a un rôle fort à jouer dans ce marché, d'autant plus que le transit par Rouen est particulièrement compétitif : il coûte autant de transporter une tonne de blé de Chartes à Rouen par camion que de l'envoyer de Rouen à Bejaïa, en Algérie, par navire. Elle précise que la concurrence internationale est forte, notamment vis-à-vis des blés de la Mer Noire.

A propos du poids économique du Port, Mme Bonny indique ensuite que le PAR génère 30 000 emplois directs, indirects et induits depuis Rouen jusqu'à Honfleur. Elle informe que le PAR a commandé une étude à la Banque de France pour estimer la valeur ajoutée produite par le Port de Rouen : celle-ci est de 1660 millions d'euros en 2007, ce qui est à peu près l'équivalent de Michelin France. Elle présente le montant des investissements réalisés par les opérateurs privés : entre 250 et 300 millions d'euros par an, ce qui est un signe d'intérêt économique fort pour le PAR.

Revenant sur les avantages du transport maritime par rapport à la route, Mme Bonny explique l'intérêt d'un port d'estuaire sur le plan environnemental : le transport maritime permet un gain à la collectivité car il rejette six fois moins de CO2 dans l'atmosphère que le mode routier, et il consomme huit fois moins de carburant. Ainsi, elle indique que l'avantage environnemental du PAR a été estimé à 24 millions d'euros de gain annuel pour la collectivité, l'étude ayant été réalisée selon les normes indiquées par un groupe de travail européen (modèle européen « REALISE ») et se décomposant en économies supplémentaires de carburant et en moindre rejet de CO2.

M. Xicluna présente ensuite l'enjeu du projet d'amélioration des accès nautiques.

Il explique que pour que le PAR puisse conserver toute sa compétitivité, il est nécessaire que les navires puissent arriver à Rouen et repartir dans de bonnes conditions. Or, il indique que les navires qui circulent actuellement sont de génération « Handysize », qui est l'ancienne génération et ne sera plus renouvelée à terme, laissant la place à une nouvelle flotte appelée « Handymax ». Il présente alors des graphiques montrant les proportions de céréales traitées pour le PAR par des navires Handysize aujourd'hui (les trois-quarts du trafic céréalier) et en projection pour 2013 (58% du trafic), alors que les navires Handymax ne traitent aujourd'hui que 5% du trafic mais devraient en traiter à court terme (2013) plus d'un tiers. Il ajoute que cette évolution se poursuivra par la suite.

M. Xicluna explique ensuite les raisons de cette évolution : la flotte Handysize est vieillissante, elle ne se renouvelle pas car il y a peu de commandes de nouveaux navires par rapport aux navires sortants (un navire construit pour cinq navires sortants de la flotte). A contrario, pour la flotte Handymax, les navires jeunes et en commandes sont bien supérieurs aux navires arrivant en fin de vie (trois navires construits pour un navire sortant de la flotte). M. Xicluna insiste donc sur le fait que les navires Handymax vont progressivement remplacer les navires Handysize.

Il revient alors sur la problématique à laquelle doit faire face le PAR et explique que si celui-ci peut accueillir dans de bonnes conditions les navires Handysize car ceux-ci ont un tirant d'eau (enfouissement du navire dans l'eau) de 10 à 11 mètres selon les navires, en revanche les navires Handymax présentent un tirant d'eau de 11 à 12 mètres, ce qui

n'est pas compatible avec les caractéristiques du chenal de Rouen aujourd'hui. Pour accueillir ces nouveaux navires, M. Xicluna explique que le PAR a besoin d'offrir un mètre de tirant d'eau supplémentaire. Il indique que ce mètre de tirant d'eau supplémentaire permettrait au PAR, en accueillant les navires Handymax jusqu'à Rouen, de maintenir et d'améliorer son avantage compétitif et son positionnement, et permettrait aux partenaires économiques du PAR d'augmenter les capacités de chargement (notamment en permettant la charge complète des navires Handymax) et de réduire les coûts de transport.

Puis **Mme Bonny** présente les enjeux économiques du projet. Elle explique que les avantages offerts par cette adaptation des accès nautiques se déclinent pour toutes les marchandises vrac, en permettant deux gains économiques importants : le gain lié à la massification (le fait de remplir complètement des bateaux plus grands permet un gain de 2,2 euros par tonne transportée) et le surcoût évité par le détournement sur un autre port (qui conduirait à augmenter le trajet terrestre et qui entraînerait un surcoût moyen de 4,7 euros par tonne transportée), le total faisant 7 euros par tonne. Dans le domaine céréalier, face aux prix affichés par les pays concurrents, ce surcoût entraînerait une déstabilisation de la filière d'exportation céréalière de l'Europe Nord-Occidentale. Mme Bonny précise que le projet n'est pas fait pour les grands porte-conteneurs, ceux-ci allant au Havre, et qu'il est tout à fait complémentaire avec le développement du PAH, les deux Ports se développant dans des filières différentes.

Elle explique qu'au regard des potentiels de granulats, des besoins et enjeux alimentaires, de la filière céréales, des enjeux d'exportation d'essence, et d'importation de gazole, le trafic du PAR peut raisonnablement passer de vingt-trois millions de tonnes de trafic à vingt-sept millions une fois l'investissement réalisé. Elle prévient qu'à l'inverse, si le projet ne se fait pas, le PAR risque de devenir un port de bassin, de perdre sa dimension internationale ; les navires Handymax ne pourront pas venir à pleine charge, et des filières seront extrêmement fragilisées. Elle présente les perspectives en termes d'emploi : le projet est susceptible de générer 500 emplois, dont 180 emplois directs, essentiellement concentrés dans les professions maritimes directement liées à l'activité du port (les agents consignataires de navires, les domaines des contrôles qualité, de l'exploitation, de la maintenance, de la manutention, de l'entreposage, les douanes, ...) et 320 emplois indirects en particulier dans le secteur des transports, avec un impact assez important sur le transport fluvial.

Elle précise que toute l'étude socio-économique du projet a été réalisée selon une instruction cadre de 2004 édictée par le ministère des Finances et par le ministère de l'Équipement et des Transports sur les méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport. Elle explique que l'étude compare la situation sans réalisation du projet et la situation avec la réalisation du projet, en évaluant tous les gains générés par le projet (gains liés à la massification, au surcoût de transport évité), en listant les charges qu'il induit (coûts d'investissement, de maintenance, d'entretien du chenal), et en déterminant le bénéfice actualisé et le taux de rentabilité économique global. Elle indique que le taux de rentabilité collectif (le terme « collectif » englobant le gestionnaire de l'infrastructure mais aussi les armateurs, les chargeurs, les commissionnaires de transport, les collectivités locales et l'État) est de 9,1%, ce qui est considéré comme un taux satisfaisant, et que les gains environnementaux n'ont pas été inclus dans les calculs. Calculés à part, ces gains ont été monétarisés et estimés à 11 millions d'euros par an.

Mme Bonny indique que le projet a également pour objectif de favoriser les modes ferroviaire et fluvial et de conduire ainsi à un rééquilibrage modal au détriment de la route. Elle détaille le contexte favorable ouvrant des perspectives pour le mode ferroviaire : l'introduction de la concurrence sur le fret et le transfert des voies ferrées portuaires à tous les ports autonomes maritimes avec objectif de développement

ferroviaire, et elle indique que le PAR travaille avec le PAH sur ce dossier, le fer ayant toute sa pertinence pour la massification sur certains trafics comme les céréales. A propos du développement fluvial, Mme Bonny explique les possibilités offertes pour différents produits en vrac : les granulats, le charbon, certains produits pétroliers, et elle indique qu'avec le projet, la part du fleuve passerait de 10,6% à 18%. Elle souligne que ce projet doit s'inscrire dans un cadre volontariste pour privilégier les modes de transports alternatifs à la route.

5. Questions et positions des participants

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

M. Briffault, président du pôle de compétitivité Logistique Seine-Normandie considère le projet comme essentiel pour le territoire normand et souligne qu'il s'inscrit dans une logique environnementale. Il précise que de nombreux acteurs de la recherche et de l'enseignement supérieur dépendent du développement de l'économie portuaire, et que le projet concerne l'ensemble des étudiants, chercheurs et entreprises liés au transport. Militant depuis longtemps pour une complémentarité des ports autonomes de Rouen et du Havre, il se félicite que cela devienne aujourd'hui une réalité. Enfin il souhaite que la Haute-Normandie puisse devenir un pôle de compétitivité de niveau mondial.

M. de Belloy, conseiller municipal à Saint-Maurice-d'Ételan, demande comment a été calculé le taux de rentabilité du projet pour la collectivité, estimé à 9,1%.

M. Lecornet, habitant de Vieux-Port, demande si la politique de biocarburant de la France ne risque pas de contredire les projections faites par le PAR sur le développement des céréales.

Mme Chardonnet passe ensuite la parole aux discutants pour exprimer points de vues et questions.

6. Intervention de M. Thorez, de l'AREHN (Association Régionale pour l'Environnement de Haute-Normandie)

M. Thorez indique que s'intéresser au développement durable consiste à réfléchir à long terme, c'est-à-dire à ce qui se passera à l'horizon 2050. Il explique que nous nous situons dans un contexte évolutif, soumis à des tendances lourdes.

La première tendance concerne l'utilisation du pétrole : les capacités d'extraction sont aujourd'hui à leur maximum, et la production est appelée à décliner.

La seconde tendance concerne le changement climatique, qui va affecter les niveaux d'eau et surtout les productions céréalières. A l'avenir, l'impact du réchauffement climatique pourrait entraîner une possible redistribution des zones de production.

Ainsi, M. Thorez demande si ces aspects ont été pris en compte dans la réflexion du PAR.

7. Intervention de Monsieur Ménard, du groupe Exxon-Mobil

M. Ménard réagit à l'intervention de M. Thorez en expliquant que certes le pic d'exploitation du pétrole est inéluctable, mais qu'il est actuellement impossible de déterminer le moment auquel il aura lieu, car il est repoussé d'année en année. En effet, l'exploration pétrolière ne travaille pas à technologie constante, celle-ci évoluant et permettant d'augmenter les taux de récupération. Ainsi, dans les années 70, on annonçait le pic du pétrole pour 1995-2000, alors qu'aujourd'hui il est envisagé pour 2030. M. Ménard estime donc que les hydrocarbures fossiles vont être encore utilisés

pendant un certain temps car il n'existe pas à l'heure actuelle d'énergie alternative disponible en masse pour subvenir aux besoins énergétiques.

8. Réponses du Port

En complément de ces interventions, **Mme Chardonnet** demande au PAR de répondre aux questions posées par le public et par les intervenants.

A propos du calcul du taux de rentabilité du projet pour la collectivité, **Mme Bonny** explique que le PAR a mené un certain nombre d'entretiens avec des experts (industriels, Institut français du pétrole, Ministère de l'agriculture, Office national interprofessionnel des grandes cultures, économistes spécialistes des matières premières, Commission européenne ...) pour croiser les projections. Elle détaille ensuite la méthode, qui correspond au calcul classique prévu par l'instruction cadre : on compare une situation de référence en termes de trafics de gains et de coûts sans le projet, à une situation future avec le projet, intégrant le coût du projet, et le coût d'entretien annuel du chenal ; on cherche le surplus économique dégagé par le projet et notamment le gain pour la collectivité (c'est-à-dire les clients qui vont profiter directement de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure, donc le Port, les collectivités et l'Etat). Ainsi les gains apportés sont calculés année par année, avec d'une part le gain provenant de la massification (plus grands navires) et d'autre part le surcoût de transport terrestre évité. Il s'avère qu'à partir de 2020, le projet générerait un surplus économique de 21 millions d'euros par an. Au total le gain net actualisé du projet est de 164 millions d'euros, à l'horizon 2030 pour un taux d'actualisation de 4%. Mme Bonny précise enfin que le taux de rentabilité pour la collectivité (9,1%) est, par définition, le taux d'actualisation (ou taux d'intérêt) pour lequel la somme des gains est égale à la somme des coûts.

Concernant le potentiel de développement des biocarburants, **Mme Bonny** explique qu'après vérification auprès des experts, il s'avère que le PAR se trouve dans une des zones agricoles les plus productives d'Europe, que toutes les terres ne sont pas convertibles en colza (qui nécessite des terres très irriguées), et que la commission européenne a réouvert la possibilité de mettre en culture les terres en jachère compte-tenu des besoins alimentaires. De plus, Mme Bonny précise qu'il sera de toute façon nécessaire d'importer d'autres huiles pour produire de l'éthanol. Ainsi, compte-tenu de tous ces éléments, le PAR a estimé que l'impact de la production de biocarburants sur les cultures céréalières serait réduit.

En réponse à l'intervention de M. Thorez concernant les grandes tendances qui pourraient affecter la production céréalière, **Mme Bonny** souligne que le PAR n'est pas un expert des évolutions climatiques, et reconnaît que les céréales sont très exposées aux aléas du climat. A titre d'exemple, elle évoque les baisses de production observées ces dernières années en Australie (pour cause de sécheresse) et en Russie (pour cause de grands froids) Pour autant, les besoins alimentaires mondiaux sont attendus en très forte croissance pour les raisons développées précédemment.

M. de Boissieu souligne que les productions céréalières sont chaque année différentes : elles connaissent des années très fortes et des années médiocres, tant en productivité qu'en qualité, et ce, depuis toujours.

M. Ménard explique la stratégie industrielle dans laquelle son activité s'insère : le marché européen connaît une très forte diésélisation, en raison de l'évolution de la technologie diésel. Ainsi, la demande en essence n'est plus pour l'Europe, et les industriels pétroliers ont besoin de nouveaux débouchés, de nouvelles exportations à coût réduit. Ayant travaillé avec le PAR pour définir ses besoins nautiques, il insiste sur le fait que les investissements envisagés pour le projet vont dans ce sens. Il précise que son activité doit faire face à un choix : s'adapter aux évolutions de flux ou baisser les unités de production, ce qui engendrerait une augmentation du coût de l'essence. Enfin,

il rappelle que la problématique du PAR n'est que l'adaptation à l'évolution mondiale, aux dimensions des ports asiatiques et américains ; il s'agit pour le PAR de pouvoir accueillir le même nombre de navires qu'aujourd'hui, mais avec des capacités de chargement plus importantes.

M. Histrimont, du cabinet MLTC (Maritime Logistics Trade Consulting) complète les propos de M. Ménard : les navires de la nouvelle flotte sont sensiblement de même longueur mais sont surtout plus larges et plus profonds, donc plus efficaces. Il détaille le phénomène en cours : les navires anciens offrent une capacité de transport réduite et ils ne seront pas renouvelés. Il explique que le questionnement du PAR sur le tirant d'eau recherché n'est pas un cas isolé mais le problème de tous les ports du monde, qui doivent s'adapter en permanence à l'évolution des navires. Il présente plusieurs exemples d'adaptation des capacités nautiques de ports importateurs de céréales, par exemple certains ports du Magreb et proche du bassin méditerranéen qui sont dans la zone d'exportation privilégiée du port de Rouen . Enfin il souligne que les marchandises se déplacent naturellement vers les ports adaptés à la mesure des navires, et qu'il faut donc être en phase avec ces navires.

Mme Chardonnet passe la parole à M. Xicluna et Mme Bonny pour la présentation complète du projet.

9. Présentation du projet technique et des aspects environnementaux par François Xicluna, chef du projet d'amélioration des accès maritimes, et Martine Bonny, directrice générale du Port Autonome de Rouen

(Voir diaporama joint.

M. Xicluna revient d'abord sur les raisons du projet : la nouvelle flotte de navire Handymax va nécessiter un mètre de tirant d'eau supplémentaire par rapport aux navires de l'ancienne génération, pour aller jusqu'à Rouen. Il explique alors comment les navires actuels utilisent la marée pour venir jusqu'à Rouen et en repartir (en réglant leur vitesse sur la vitesse de propagation de la marée). Grâce à la marée, le tirant d'eau rendu possible est de 10,70 m à la montée et 10,30 m à la descente (10,70 m à partir de Port Jérôme).

Il présente ensuite une vue en coupe schématisée du fond de la Seine, où apparaissent les points hauts. Les navires de nouvelle génération ne pouvant pas aujourd'hui transiter jusqu'à Rouen à pleine charge, il explique que pour gagner un mètre de tirant d'eau, il n'est pas nécessaire de draguer toute la Seine ni même tout le chenal d'un mètre, mais qu'il suffit d'araser les points hauts qui gêneraient le passage des navires Handymax. Ces bosses représentent en moyenne une hauteur de 40 cm, sur 17% de la surface du fleuve entre Tancarville et Rouen, et moins de 10% de la surface dans l'estuaire entre les digues. M. Xicluna présente alors une carte où sont indiquées les principales zones à draguer dans l'estuaire et sur le fleuve.

Il explique ensuite que le dragage est une technique maîtrisée (il s'agit d'un chenal existant déjà dragué tous les jours pour l'entretien) et que le principal enjeu environnemental réside dans la valorisation des matériaux issus du dragage. Leur volume représente un total de six millions de mètres cubes, trois millions venant de la partie amont de Tancarville et trois millions venant de l'estuaire marin. Pour la partie amont, les matériaux sont trop loin de l'estuaire pour pouvoir les immerger en mer (les déplacements de dragues seraient trop longs et les coûts trop importants). Ils seraient donc mis à terre (comme c'est le cas des matériaux issus du dragage d'entretien aujourd'hui) et subiraient une analyse de leur qualité géotechnique pour déterminer leur utilisation. M. Xicluna précise que trois grandes familles de matériaux, en quantités approximativement égales, ont été identifiées : i) les matériaux grossiers (graviers, galets...), qui sont très bien valorisés dans l'industrie du BTP, ii) les sables, dont l'utilisation est plus difficile dans le BTP, mais qui peuvent être employés pour faire du

remblai de masse, iii) les argiles, matériaux beaucoup plus fins, qui n'ont pas aujourd'hui d'utilisation acceptable par le marché dans le BTP, mais qui peuvent servir pour le remblaiement des ballastières, à l'image de ce qui est fait dans la ballastière d'Yville (dont un des casiers arrive en fin de remblaiement et est en phase de réaménagement). Pour les matériaux provenant du dragage de la partie estuaire, M. Xicluna explique qu'ils seraient traités de manière plus traditionnelle. Il précise que le dragage d'entretien dans l'estuaire représente aujourd'hui quatre à cinq millions de mètres cubes de sables qui sont relocalisés plus loin dans l'estuaire, hors du chenal, à bilan sédimentaire constant. Pour les trois millions de mètres cubes supplémentaires issus du dragage d'approfondissement, il indique que le PAR souhaite essayer d'en valoriser la plus grande partie possible en visant par exemple le remblaiement d'autres zones d'activités (tel que le parc d'activités Calvados-Honfleur).

Concernant les chambres de dépôts, M. Xicluna rappelle que le PAR avait pris l'engagement, dans le cadre de la Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, de ne pas ouvrir de nouvelles chambres de dépôts, et il précise que cet engagement sera tenu, l'objectif étant même de réduire l'emprise totale des chambres pour répondre non plus à une logique de dépôt mais à une logique de transit par ces chambres en vue d'une valorisation. Il présente ensuite un schéma des chambres de transit et des ballastières que le PAR envisage d'utiliser, qui sont réparties régulièrement le long de la Seine afin de minimiser les distances de dragage et de desservir au mieux les marchés du BTP à terre. Il précise que pourraient s'ajouter des sites (encadrés par les dispositifs réglementaires adéquats) d'acteurs industriels (par exemple des carriers) qui pourraient nouer un partenariat avec le PAR dans le but de mettre à terre des sédiments.

A propos des investissements complémentaires, M. Xicluna précise que le chenal va également être dragué au droit des quais. Certains des quais, en particulier dans l'agglomération rouennaise, ont été conçus il y a plusieurs décennies et leur structure ne permettrait pas un approfondissement du chenal au droit du quai ; il est donc prévu de les renforcer avant les travaux de dragage.

M. Xicluna explique ensuite que deux infrastructures de sécurité sont prévues pour permettre les manœuvres des navires (l'évitage, c'est-à-dire le demi-tour, et l'arrêt): l'une devrait être créée et l'autre améliorée. A proximité de l'agglomération rouennaise (sur la commune de Hautot) se trouve une zone d'évitage trop restreinte, qui devrait être élargie. Enfin, plus à proximité de Lillebonne, il est prévu de créer un poste de sécurité, afin de permettre à un navire de s'arrêter s'il a manqué la marée ou s'il doit être contrôlé au titre des engagements internationaux de la France pour le contrôle des navires par l'Etat du port (mémoire de Paris) . M. Xicluna précise qu'il existe déjà un poste de sécurité en aval, à Radicatel, mais qu'il n'est pas adapté aux nouveaux navires.

Il annonce que le PAR a lancé un certain nombre d'études pour estimer l'ensemble des impacts directs et indirects du projet sur les habitats, sur les milieux naturels et sur la qualité des eaux. Ces études concernent notamment l'halieutique, le benthos (ensemble des organismes aquatiques vivant à proximité du fond marin), les impacts sur les berges, sur les zones connexes humides, sur le niveau des eaux, et la valorisation des matériaux de dragage. Les premières études sont disponibles sur le site internet du Port, et elles ont également été communiquées au Conseil Scientifique et Technique. M. Xicluna précise que ces études n'en sont encore qu'au début et que toute l'année 2008 va être consacrée aux études d'impacts. Cela pourrait conduire à une enquête publique en 2009, afin que le public puisse donner son avis sur les impacts identifiés.

Mme Bonny apporte ensuite des informations sur le coût du projet. Elle indique que celui-ci est évalué à 185 millions d'euros, dont 115 millions pour le dragage stricto sensu et 70 millions pour les rempiètements de quais, et que le plan de financement sollicite les collectivités locales : 35 millions d'euros pour le Conseil Régional de Haute-Normandie, le

Conseil Général, 15 millions pour la Communauté d'agglomération Rouennaise et le Fond Européen, et l'Etat pour 51 millions, et le PAR pour 53 millions.

Mme Bonny précise qu'il existe en parallèle de ce programme axé sur les infrastructures du PAR un très important programme de renaturation et de réhabilitation des berges, financé par le Conseil Général de Seine-Maritime à hauteur de 85 millions d'euros (y compris sa participation au programme d'amélioration des accès maritimes). Les études sont en cours. Elle souligne que le département de l'Eure est aussi concerné.

A propos du calendrier du projet, Mme Bonny annonce que le PAR vise une réalisation (achèvement) des travaux pour mi-2012, ce qui suppose que toutes les études techniques et environnementales nécessaires pour l'étude d'impact soient achevées en 2008. Elle indique que devraient suivre l'enquête publique puis une première étape des travaux début 2010, et que les paiements seront étalés jusqu'en 2015.

10. Questions et avis des participants

M. Lecornet, habitant de Vieux-Port, déclare adhérer aux enjeux économiques du projet mais considère que peu d'éléments sont donnés sur les aspects environnementaux. Il s'interroge sur les conséquences du passage des futurs navires et fait référence à l'érosion des berges, soulignant qu'une étude du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) a montré que le passage des navires y joue un rôle.

M. de Belloy, conseiller municipal à Saint-Maurice-d'Etelan, demande ce que signifie « renaturation des berges ». Par ailleurs, il s'associe aux craintes relatives à l'érosion des berges et souligne le besoin d'entretien de celles-ci.

M. Blois, habitant de Notre-Dame-de-Gravenchon, signale le problème d'envasement de la Seine lié selon lui à Port 2000 : il considère que les dragages de Port 2000 influencent la qualité des eaux du chenal et son rétrécissement en amenant beaucoup de sédiments. D'autre part il s'interroge sur la possible augmentation du courant. Enfin il explique qu'à Vieux-Port une grande partie de la plaine est partie dans la Seine car les berges ne sont pas protégées, et il demande la réalisation d'une digue.

Mme Cadinot, habitante de Tancarville, signale qu'elle se pose les mêmes questions à propos des impacts sur les berges, et elle demande à quel niveau va être installé le poste de sécurité. De plus, elle souhaite savoir si celui-ci aura une incidence sur la pêche à la crevette.

M. Laurent, habitant d'Aizier, demande ce qu'il est prévu pour la récupération des déchets dérivants.

M. Hébert, conseiller régional, répond à M. Laurent en expliquant que pour les déchets dérivants, le contrat avec l'équipe en place arrive à terme, mais que le Conseil Régional de Haute-Normandie vient de budgéter les travaux de récupération des déchets dérivants pour 2008 avec d'autres sociétés.

11. Intervention de Madame Pasquis, présidente de l'association pour la sauvegarde et la mise en valeur de la boucle de Roumare.

Mme Pasquis présente son association, et dénonce la vitesse de remontée du fleuve par certains navires qui ne respectent pas les limites, d'où certains impacts sur les berges. Soulignant qu'elle n'a pas d'observations notoires sur les questions abordées par la salle, elle rappelle le point auquel son association tient le plus : la préservation des berges de la boucle de Roumare, là où la zone est la plus étroite. Enfin Mme Pasquis estime que c'est une chance d'avoir été appelé par le PAR à travailler en concertation au sein du

Comité de Suivi Environnemental et précise que, les questions pouvant être exposées en temps réel via ce Comité, elle ne relève pas à l'heure actuelle de problème particulier.

12. Réponses du PAR

Mme Chardonnet rappelle notamment les questions liées à la renaturation et à la dégradation des berges (impacts du passage de gros navires, envasement, rétrécissement du chenal) et demande au PAR d'apporter des réponses.

Mme Bonny explique d'abord en quoi consiste la renaturation des berges : il s'agit à la fois d'une opération de revégétalisation – redonner leurs caractéristiques naturelles aux berges – et d'une opération de protection, voire de confortation.

M. de Boissieu précise qu'il existe un comité scientifique qui travaille jusqu'en 2009 sur les orientations à donner. Il rappelle que le Conseil général de Seine-Maritime est pilote de ce programme de renaturation, et que le Conseil général de l'Eure y participera bien évidemment puisqu'une dizaine de communes de l'Eure sont concernées. Enfin il explique que les actions seront bien mesurées.

M. Xicluna détaille l'étude actuellement menée pour le programme de renaturation des berges : cette étude recense les enjeux existants, tant environnementaux que sur le plan de la lutte contre les inondations, de Poses à Tancarville. Il précise que les propositions d'actions seront soumises à concertation.

M. Vincent, pilote de Seine, souhaite rassurer les gens sur les impacts des nouveaux navires sur les berges : il explique que la nouvelle génération de ces navires possède des formes nouvelles, qui entraînent moins d'effets. De plus, ces navires vont arriver chargés, donc ils navigueront plus lentement. Il souligne que les vagues observées à Roumare par Mme Pasquis doivent provenir de petits navires qui ne respectent pas la vitesse réglementée ; le pilotage et la capitainerie veilleront au respect des vitesses. Enfin, il insiste sur le choix très important pour Rouen de pouvoir accueillir ces navires de nouvelle génération, sinon l'activité déclinera.

A propos de l'envasement, **M. Delouis**, chef du service de l'environnement maritime et du chenal au sein du PAR, explique que Port 2000 a été précédé d'études dont les effets escomptés sont ceux observés aujourd'hui. Il précise que l'envasement au niveau de Tancarville est du en partie à la sécheresse des derniers étés, et qu'avec plus de pluie, cet envasement devrait se déplacer vers l'aval.

Concernant la localisation du poste de sécurité, **M. Xicluna** répond qu'il sera situé juste à l'aval du pont de Tancarville, sur la rive gauche, et qu'il ne devrait pas nuire aux activités locales.

M. Ménard souhaite compléter les propos de M. Vincent en précisant qu'un groupe comme Exxon-Mobil recherche toutes les synergies possibles : la tendance va être de baisser le nombre de navires pour les faire travailler à plein, tant à l'aller qu'au retour.

M. Delouis souhaite également compléter les propos de M. Vincent à propos des navires de nouvelle génération : il explique que les armateurs ont créé des carènes qui permettent de consommer moins de fioul, et de générer moins de perturbations par un batillage réduit.

Mme Chardonnet passe la parole à Mme Cheve.

13. Intervention de Madame Cheve, référent scientifique, universitaire économiste de l'environnement, membre du GIPSA

Mme Cheve relève un premier point sur les aspects environnementaux : elle remarque que la plupart des questions semblent relatives à des problèmes ressentis comme déjà existants. Il s'agit d'une peur de l'aggravation plus que d'inquiétudes sur des problèmes futurs. Elle relève ensuite un second point sur les aspects socio-économiques : les inquiétudes portent sur la prospective à très long terme (20 ans ou plus) tant dans les domaines de l'économie que de l'écologie. Or Mme Cheve souligne que la prospective est très difficile à cette échelle. Elle explique que pour réaliser des projections, on poursuit des tendances déjà observées, mais qu'il est difficile de prendre en compte de nouveaux facteurs, d'autant que les aspects socio-économiques et environnementaux sont très liés. Mme Cheve estime ensuite qu'éloigner le pic d'exploitation du pétrole n'est pas forcément une bonne chose pour l'environnement à l'avenir, d'autant plus que le réchauffement climatique pourrait ouvrir l'accès à de nouveaux gisements pétroliers sous la banquise, jusque-là inaccessibles, dont l'exploitation pourrait accélérer le phénomène du réchauffement climatique. Pour les céréales, Mme Cheve considère que l'on peut s'attendre à une baisse de rentabilité pouvant aller jusqu'à 90% en Amérique du Sud d'ici à 50 ans.

M. de Boissieu souhaite préciser qu'il ne connaît pas d'entreprises capables de faire de la prospective au-delà de 12 ans. Il insiste sur le fait que le projet répond à une vision à 10 ans - 12 ans, et que s'il ne se réalise pas, ce sera le déclin du PAR.

Mme Bonny complète les propos de M. de Boissieu en expliquant que le PAR est approché au quotidien par des industriels et opérateurs privés qui ont l'envie d'investir sur ce port en accompagnement de l'adaptation de ses accès nautiques, ce qui est un signe fort pour plusieurs années. Elle rappelle, à cet égard, que ce sont les opérateurs privés et les industriels qui sont, dans les ports, les apporteurs et développeurs de trafics, l'établissement portuaire lui-même mettant à leur disposition des infrastructures telles que digues, jetées, chenal et ne signant pas de contrats commerciaux.

14. Conclusion de Madame Chardonnet

Mme Chardonnet conclut la réunion et remercie chacun des participants.

La séance est levée à 22h10.
