

**Réunion publique sur l'environnement  
20 décembre 2007 à Barneville**

**Compte-rendu**

Ouverture de la réunion à 19h50.

**1. Mot d'accueil par Madame Dumont, maire de Barneville**

**Mme le maire** salue toutes les personnes présentes, et remercie Mme Bonny d'avoir choisi Barneville, commune de l'Eure, pour tenir cette réunion « décentralisée ». Puis elle explique que le développement durable est désormais le souci de tous, et qu'il nécessite de faire les choix qui permettront la réduction des gaz à effet de serre. Elle considère que le projet d'amélioration des accès maritimes du Port Autonome de Rouen (PAR) s'inscrit dans cette démarche. Elle souligne alors l'immense inquiétude existant à propos de l'état des berges et, saluant l'engagement du Conseil Général de Seine-Maritime via le programme de renaturation des berges, elle regrette la discrétion du Conseil général de l'Eure jusqu'ici. Elle note néanmoins la présence de conseillers généraux de l'Eure à la réunion et l'intention récente du Conseil général de l'Eure de s'engager. Mme le maire explique alors que les berges des deux rives de la Seine nécessitent des soins urgents : à Barneville, des dizaines de mètres de berges ont disparu. Elle demande des projets précis, des aménagements clairs, et des financements assurés, pour des solutions durables. Enfin, elle exprime ses attentes fortes pour la réunion : elle souhaite connaître le pourquoi du projet, les conséquences du projet sur les berges, les effets du batillage, et avoir des explications sur le financement des mesures compensatoires.

**2. Ouverture de la réunion par Martine Bonny, directrice générale du Port Autonome de Rouen**

Après avoir remercié Mme le maire et les participants, **Mme Bonny** rappelle d'abord le thème de la soirée : l'amélioration des accès maritimes et la protection et l'embellissement des berges. Elle souhaite faire partager les intérêts à la fois économiques et écologiques du projet. Puis elle revient sur les raisons de la concertation dans laquelle s'inscrit cette réunion, et déclare ne pas regretter cet exercice car il a permis de faire émerger de nombreuses questions et points divers que le PAR n'avait pas forcément pris en considération.

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

**Mme Chardonnet** salue les participants puis se présente et explique son rôle : veiller aux bonnes conditions d'information et de dialogue. Elle explique que c'est à partir de cette concertation que se décidera la suite du projet, en rappelant que celui-ci se situe aujourd'hui en phase très amont de la réalisation. Elle rappelle les dates de la concertation, les documents d'information mis à disposition, l'existence du site internet et les possibilités d'y poser des questions. Elle rappelle également la possibilité offerte de rédiger des cahiers d'acteurs, suite à la demande de M. Barbay de l'association Haute-Normandie Nature Environnement. Ainsi, la CCI, l'ADEAR, les pilotes et TLF ont rédigé des cahiers d'acteurs disponibles ce soir et sur internet. Une contribution de M. Girod, conseiller régional de Haute-Normandie est diffusé ce soir également. Puis Mme Chardonnet indique le déroulement de la soirée : présentation générale du projet dans un premier temps, et présentation plus thématique centrée sur les aspects environnementaux dans un second temps. Enfin, elle présente les discutants en tribune : Mme Dumont, maire de Barneville et présidente du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, M. Barreau, directeur de l'environnement du Conseil général de

Seine-Maritime, M. Dumont - sans lien de parenté avec Mme Dumont -, représentant de l'association pour la protection de la presqu'île d'Anneville, et M. Dauvin, représentant du Conseil scientifique et technique de l'estuaire (CST), universitaire professeur à l'Université de Lille I, écologue marin.

#### **4. Présentation du projet 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** débute son exposé en présentant la circonscription du PAR, port maritime, qui se répartit sur plusieurs sites, depuis Honfleur qui est l'entrée du chenal de Rouen, jusqu'au pied de la cathédrale de Rouen. Elle indique que le trafic du PAR oscille entre 21 et 23 millions de tonnes par an, dont les deux-tiers (15,4 millions de tonnes) sont concentrés entre Rouen et La Bouille-Moulineaux, et elle précise que St-Wandrille et Le Trait sont essentiellement utilisés pour la réception de granulats et de produits métallurgiques, que Port-Jérôme est l'une des deux grandes raffineries (l'autre, Shell, se trouvant sur le site de l'agglomération rouennaise), et que le port de Honfleur se développe sur des croisières, des trafics de vrac et de bois. Elle ajoute que Port-Jérôme et Radicatel sont des sites en très fort développement : ils traitent 7 millions de tonnes annuels à eux deux. Elle insiste sur le fait que le PAR est un port qui vit tout au long de la Seine.

Mme Bonny précise ensuite que le PAR a essentiellement une activité de marchandises en vrac solides et liquides (75 à 80% selon les années), avec notamment l'agroalimentaire (le PAR est le premier port européen d'exportation de céréales), les charbons, et le pétrole avec les deux raffineries. Elle précise également que Rouen est le premier port européen pour les produits forestiers, le deuxième port depuis 2006 pour les produits d'essences raffinées. Elle ajoute que le port de Rouen traite du trafic conteneurisé, via des porte-conteneurs moyens et qu'il est tout à fait complémentaire avec le port du Havre sur ce créneau, ce dernier traitant les grands porte-conteneurs. Elle explique que Rouen est un port de marchandises avec un réseau de chargeurs très dense et diversifié, et qu'il a su s'imposer comme numéro un français pour les activités de groupage de conteneurs. Elle indique qu'il existe plus de 1000 emplois sur la zone logistique située derrière le terminal, et qu'un projet d'extension y est prévu. Elle précise cependant que le projet d'amélioration des accès nautiques n'est pas fait pour les trafics conteneurisés.

Revenant sur la complémentarité avec le Havre, elle précise l'architecture existante - Le Havre (port de haute mer) - Rouen (port d'estuaire)- Paris -, qu'elle compare à certaines architectures portuaires belges et hollandaises, en citant en particulier Anvers comme port d'estuaire et modèle économique par ses performances portuaires et le développement de son trafic.

Mme Bonny explique ensuite le rôle du PAR : en tant qu'établissement public de l'Etat, il ne crée pas les trafics, il met à disposition ses infrastructures pour les opérateurs privés qui, eux, réalisent les trafics et signent les contrats commerciaux. Elle précise que les choix d'un opérateur se font en fonction d'un certain nombre de critères, en particulier économiques. Rappelant les avantages du positionnement géographique de Rouen, situé au cœur d'un bassin de consommation de plus de vingt-deux millions d'habitants dans un rayon de 200 kilomètres (avec les régions Haute-Normandie, Basse-Normandie, Ile-de-France), elle explique qu'en venant jusqu'à Rouen, les marchandises peuvent ainsi remonter par navire très loin à l'intérieur des terres, permettant aux opérateurs d'avoir des importations très compétitives donc des produits moins chers pour les consommateurs. Elle précise alors 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) ; ainsi plus le transport maritime est allongé, plus le rendu marchandises est réduit chez l'opérateur et le consommateur. Elle souligne que pour l'exportation, le raisonnement est exactement le même. Evoquant la montée des pays concurrents à l'Est de l'Europe sur le marché céréalier, elle explique que Rouen est compétitif 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 terrestre jusqu'aux navires, qui est le maillon le plus cher de la chaîne logistique de bout en bout. Elle souligne qu'en contrepartie, un port d'estuaire est extrêmement dépendant de ses accès nautiques.

Mme Bonny explique alors que le projet d'amélioration des accès maritimes doit permettre au PAR de continuer à jouer son rôle de grand port vraquier, à l'heure où il se trouve confronté à deux défis. D'une part, le fait que certaines filières de vrac solides et liquides sont en pleine évolution, d'autre part le fait que les navires qui acheminent ces marchandises en vrac sont également en pleine évolution (ils vont vers des tailles de plus en plus importantes). Elle détaille alors les perspectives d'évolution pour les vrac liquides (exportation d'essence raffinée ; importation de gazole de manière durable en Europe).

Pour les vrac solides, elle indique les besoins d'importation de granulats (en détaillant leur acheminement écologique par navires jusqu'à Rouen puis par barges jusqu'à la région parisienne) et présente l'approche « défensive » que le PAR a pour les céréales. Elle explique que le souhait du PAR est de conforter la filière céréalière car celle-ci est très soumise à concurrence (en particulier de la Russie), dans un contexte mondial (augmentation de la population mondiale et des besoins alimentaires, développement économique de la Chine et de l'Inde, réduction des surfaces agricoles utiles) qui va notamment entraîner des importations durables de céréales en Asie. L'Asie n'est certes pas le champ d'exportation privilégié du port de Rouen – l'Australie est logiquement mieux placée – mais ce que l'Australie fournira aux pays d'Asie, elle ne l'exportera plus sur les pays du Maghreb et de la méditerranée, axe fort des exportations cérésières du PAR. Considérant l'ampleur des besoins alimentaires, elle appelle l'ensemble des pays européens producteurs de céréales à servir les besoins de la population mondiale.

Puis elle revient sur le fait que le transport maritime reste le mode le plus avantageux sur le plan économique, en expliquant que pour acheminer 20 000 tonnes de céréales depuis Chartres jusqu'à Rouen (150 kilomètres), cela coûte 30 dollars/tonne, alors que pour les acheminer de Rouen jusqu'à Béjaïa en Algérie (2500 km), cela coûte 24 dollars/tonne.

Mme Bonny présente ensuite les avantages du transport maritime par rapport à la route, sur le plan environnemental : le transport maritime permet un gain à la collectivité car il rejette six fois moins de CO<sub>2</sub> 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 et se décomposant en économie de carburant et en économie de tonnes de rejet de CO<sub>2</sub>.

**M. Xicluna** présente ensuite l'enjeu du projet d'amélioration des accès maritimes. Il explique que pour que le port de Rouen puisse conserver toute sa compétitivité, il est nécessaire que les navires puissent arriver à Rouen et repartir dans de bonnes conditions.

Expliquant ce qu'est le tirant d'eau (la partie immergée du navire), il indique que le PAR peut accueillir dans de bonnes conditions des navires qui ont à l'import un tirant d'eau allant jusqu'à 10,7 mètres, et à l'export un tirant d'eau allant jusqu'à 10,3 mètres.

Il explique qu'avec ces caractéristiques, il est possible d'accueillir des navires de type « Handysize » (capacité de 35 000 tonnes à pleine charge). Ces navires représentent aujourd'hui les trois-quarts du trafic céréalier venant à Rouen. Mais ils vont

progressivement être remplacés par des navires de la génération suivante, les navires de classe « Handymax », plus modernes et plus grands (capacité de 50 000 tonnes à pleine charge), qui ne représentent aujourd'hui que 5% du trafic céréalier, mais qui devraient à court terme (2013) en traiter 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.

Indiquant que ces nouveaux navires permettront un coût moindre à la tonne du fait de leur dimension plus importante, il souligne que leur profondeur est également plus grande, avec un tirant supérieur d'un mètre à celui des navires Handysize, et qu'en conséquence le PAR n'est pas aujourd'hui capable de les accueillir.

**Mme Bonny** présente alors les enjeux économiques du projet. Elle explique que si le port n'est pas en mesure d'accueillir les navires qui composent les deux-tiers de son trafic, la dimension internationale de son activité sera très sérieusement écornée, et le port retombera à un trafic de 17 millions de tonnes par an, ce qui n'assurera plus son équilibre économique, avec des effets de levier dommageables sur toutes les activités connexes.

A l'inverse, si le projet se réalise, elle indique qu'au regard des potentiels offensifs envisagés pour les granulats, le gazole, les vracs liquides, et des positions plus « confortatrices » prises pour les céréales, le port pourra atteindre un trafic de 27 à 28 millions de tonnes par an.

A propos des perspectives en terme d'emploi, elle indique que si le projet ne se fait pas, il y aurait un repli des activités et la réduction d'emplois (500 emplois pourraient disparaître ou être fragilisés) au sein du PAR et dans les activités connexes (remorquage, pilotage, agents consignataires de navires, commissionnaires de transport...). Elle explique que la non-réalisation du projet entraînerait également moins de gain écologique pour la collectivité ; à l'inverse, s'il se réalise, il générerait 11 millions d'euros par an pour la collectivité nationale au plan écologique car il y aurait moins de rejet de CO2 et des économies d'énergie grâce à ce développement du transport maritime. Dès aujourd'hui, ce sont 24 millions d'euros de gain collectif environnemental qui sont liés au positionnement de Rouen

Mme Bonny 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 indique qu'avec la réalisation du projet, le PAR pourrait atteindre une valeur ajoutée, c'est-à-dire une création de richesse, de 1950 millions d'euros.

Mme Bonny indique que le projet a également pour objectif de réduire l'utilisation relative du mode routier et de rééquilibrer les modes de transport au bénéfice du fleuve (par exemple, un développement du granulat entraînera une utilisation plus forte de la barge et du fleuve) et du fer (le mode le plus pertinent pour certains trafics de masse tels que le gazole et les céréales). Elle précise que pour le mode ferroviaire, un certain nombre d'éléments dans son environnement économique (l'ouverture du fret à la concurrence et le transfert des voies ferrées portuaires terminales à tous les ports autonomes maritimes) devrait pousser à son renforcement. Elle appelle d'ailleurs l'ensemble des acteurs économiques à trouver des moyens pour constituer des opérateurs locaux qui puissent être particulièrement dynamiques dans ce domaine.

**M. Xicluna** présente ensuite les composantes du projet qui permettrait au PAR d'accueillir les navires de classe Handymax. Rappelant que ceux-ci ont besoin d'un mètre de tirant d'eau supplémentaire, il explique que gagner un mètre de tirant d'eau ne nécessite pas de draguer toute la Seine ni même tout le chenal d'un mètre, mais qu'il suffit d'araser les points hauts du chenal qui gêneraient le passage des navires Handymax. Présentant une vue en coupe schématisée du fond de la Seine, où apparaissent les points hauts et les fosses, il indique que 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.

Il ajoute qu'en plus des travaux de dragage, certains confortements d'infrastructures sont à prévoir car 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 : la première sera l'aménagement (par un élargissement à la marge) du cercle d'évitage de Hautot, actuellement trop restreint, pour permettre aux navires d'effectuer un demi-tour. La seconde sera la création d'un poste de sécurité à Tancarville, par l'installation de quelques ducs d'Albe en Seine, afin de permettre à un navire de s'arrêter s'il a manqué la marée, s'il est accidenté, ou s'il est contrôlé. 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.

**Mme Bonny** reprend la parole pour expliquer que le PAR a procédé à une analyse de la rentabilité socio-économique du projet selon une instruction cadre édictée par l'ex-commissariat au Plan, le ministère chargé des Transports et le ministère des Finances. Elle indique que l'étude calcule la richesse apportée à la collectivité, dans toutes ses composantes (le gestionnaire de l'infrastructure mais aussi les armateurs, les chargeurs, les commissionnaires de transport, les collectivités locales). Elle indique notamment que le port de Rouen procure aux collectivités locales, de Rouen à Honfleur, une recette annuelle de 135 millions d'euros par an, et qu'avec le projet, la taxe professionnelle supplémentaire serait de 15 à 20 millions d'euros par an. Elle explique que l'étude compare la situation sans la 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. Selon cette méthode, elle indique que l'on arrive dès 2020 à un bénéfice actualisé de 21 millions d'euros par an, et de 164 millions au total à horizon 2030, ce qui permet de déterminer le taux de rentabilité socio économique pour la collectivité à 9,1%, ce qui est considéré comme un taux satisfaisant. Mme Bonny précise que les gains environnementaux n'ont pas été inclus dans les calculs, contrairement à ce qui est fait pour d'autres études de projets d'infrastructures. Calculés à part, ces gains ont été monétarisés et estimés à 11 millions d'euros par an.

Elle indique ensuite le coût et le financement du projet, faisant remarquer la forte participation des collectivités. Le coût est évalué à 185 millions d'euros, dont 115 millions pour le dragage stricto sensu et 70 millions pour les rempiètements de quais. Le plan de financement sollicite les collectivités locales : le Conseil Régional de Haute-Normandie, le Conseil Général, la Communauté d'agglomération Rouennaise et les Fonds Européens, ainsi que l'Etat et le PAR.

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 des études techniques sont déjà engagées et qu'il en reste encore à faire, notamment pour répondre aux questions posées pendant les réunions de concertation. Elle indique que ces études techniques et environnementales nécessaires pour l'étude d'impact seront achevées en 2008, que la phase de concertation actuelle se terminera début 2008. Elle précise que le PAR restera à la disposition du public pour répondre à toutes les questions qui viendraient par la suite. Suivront ensuite en 2008-2009 les procédures réglementaires (étude d'impact, enquête publique, loi sur l'eau, ...), pour une réalisation des travaux de 2010 à 2012.

## 5. Questions et positions des participants

Après avoir présenté M. Lerond, ingénieur écologue (consultant environnement) qui a réalisé des études sur la gestion des chambres de dépôt en 2005-2006, **Mme Chardonnet** demande aux participants, lesquels d'entre eux n'avaient pas assisté aux réunions précédentes (un tiers de la salle lève la main). Puis elle leur donne la parole pour des premières réactions et/ou questions.

**M. Hurabielle**, conseiller général du canton de Routot, explique que trois communes de l'Eure sont touchées au niveau des berges, dont Barneville : à chaque approfondissement, les berges s'écroulent. Il souhaite savoir i) ce qu'il va être fait des matériaux de dragage, et ii) quels sont les risques du projet pour la rivière souterraine.

**M. Girod**, conseiller régional Vert de Haute-Normandie, déclare attendre des réponses aux questions posées dans la contribution écrite qu'il a réalisée. Il rappelle la démarche prospective de l'estuaire et les différents scénarii envisagés :

- 1/ risque de laisser-faire, baisse de la qualité des eaux, expulsion du bouchon vaseux...
- 2/ scénario de restauration volontariste
- 3/ initiative locale
- 4/ crise économique mondiale majeure : il souligne que celle-ci n'est pas évoquée dans le dossier du PAR.

Il souhaite savoir dans quel scénario s'inscrit le projet.

Par ailleurs, il s'interroge sur la compatibilité du projet avec le SDAGE, la directive européenne sur l'eau, et la loi Littoral. Il souhaite plus d'informations sur l'utilisation des matériaux de dragage. A propos du classement des boucles de la Seine, il souhaite que le classement de la boucle de Roumare puisse être effectif pour le début de l'année 2008. Puis il souligne que le projet de restauration des berges n'est pas explicite dans le dossier du PAR. Dans le cadre des compensations, il souhaite le transfert de propriété des zones naturelles de l'estuaire au Conservatoire du Littoral. Enfin, il demande que le PAR s'engage et participe aux travaux de récupération des déchets dérivants. Pour conclure, il exprime le souhait que, dans le cadre de la réalisation du projet, soient trouvées les solutions les moins pénalisantes sur le milieu estuarien et que le projet soit accompagné de mesures compensatoires.

**M. Daniel Leho**, conseiller général de l'Eure, représentant le président du Conseil général Jean-Louis Destans, et président du Syndicat de l'eau, exprime ses craintes à propos des impacts du creusement sur la nappe phréatique. Il indique que le Conseil général de l'Eure soutient le projet du port car il en comprend les besoins. M. Leho rappelle ensuite les risques du batillage, mais se dit rassuré par les propos que lui a tenu le président du PAR, M. de Boissieu. Il appelle à une vitesse moindre des remorqueurs lorsqu'ils remontent les boucles de la Seine pour limiter le batillage. Enfin, il propose au PAR de devenir un partenaire pour la restauration des berges, aux côtés des deux conseils généraux, par exemple via la taxe professionnelle. Il exprime le souhait que le Conseil général de l'Eure puisse bénéficier de cette taxe, qui ne va jusqu'à présent qu'au Conseil général de Seine Maritime et au Conseil régional. Il conclut en appelant à la réalisation rapide du projet.

**Mme Chardonnet** donne ensuite la parole aux discutants.

## **6. Intervention de M. Barreau, directeur de l'environnement du Conseil général de Seine Maritime**

**M. Barreau** explique que la vallée de la Seine est un axe fortement anthropisé car c'est un axe historique. Les communes sont tournées vers cet axe car il est vecteur de développement économique. Soulignant que cet axe a été écologiquement dégradé, il explique qu'il y a aujourd'hui un objectif de qualité et que l'« enveloppe » Seine est relativement préservée. A propos du projet du PAR, il indique que le préfet a souhaité que les trois volets du projet (l'amélioration des accès maritimes, la restauration des berges et de ses annexes hydrauliques, le classement des boucles de la Seine) soient groupés.

M. Barreau explique que les différents intervenants ont souhaité une appréhension beaucoup plus large :

-une approche concertée sur l'ensemble de l'axe Seine qui constitue une enveloppe importante : 90 millions d'euros.

-une approche intégrée et durable.

-l'établissement d'une vision prospective tant en terme de projet global que de projets locaux.

Insistant sur le fait que toutes les parties prenantes sont associées, il explique que l'étude menée par le Conseil général de Seine-Maritime se fera sous l'égide d'un comité de pilotage, avec une volonté de coproduction dès l'établissement du cahier des charges.

## **7. Intervention de M. Dauvin, membre du CST, universitaire, écologue marin**

**M. Dauvin** revient d'abord sur la notion de gestion globale, en expliquant que selon la définition scientifique, l'estuaire de la Seine va de Poses à la mer, et qu'il déborde de chaque côté du fleuve via les annexes hydrauliques. Selon lui, le projet ne correspond pas à une approche globale, car celle-ci nécessite que l'on prenne en compte l'ensemble des projets relatifs au fleuve. Il regrette ensuite qu'un certain nombre d'acteurs (Parc Naturel Régional des boucles de Seine Normande, Port Autonome du Havre, Groupement d'Intérêt Public Seine Aval (GIPSA), Conseil scientifique et technique de l'estuaire) ne fassent pas partie du comité de pilotage évoqué par M. Barreau ; il souhaite par ailleurs qu'on cesse de multiplier ce type de comité alors qu'il en existe déjà plusieurs.

A propos des berges, M. Dauvin souhaite qu'à l'occasion de cette restauration, les aménagements réalisés ne soient pas étanches mais qu'ils relèvent du génie écologique en permettant les connexions entre le lit mineur et les annexes hydrauliques. Il explique ensuite qu'il existe un problème de richesse faunistique entre Rouen et Tancarville non pas à cause de la mauvaise qualité de l'eau, mais qu'il faudrait obtenir une diversité de conditions écologiques pour diversifier les habitats. Il précise qu'il existe des potentiels, mais que l'eau passe actuellement trop vite, sans échange avec les bordures du fleuve.

## **8. Réponses du port autonome de Rouen (PAR)**

**Mme Bonny** explique que le projet se situe dans le scénario équilibre économique et écologique, et qu'un travail est réalisé avec le GIPSA et le Conseil scientifique et technique de l'estuaire pour avoir une vision systémique à long terme. Elle indique que le président du PAR, M. de Boissieu, a rencontré M. Destans, président du Conseil général de l'Eure, et que ce dernier s'est montré très ouvert à participer financièrement au programme de renaturation des berges, comprenant l'intérêt de cette démarche. Mme Bonny considère qu'il est important que l'Eure ne soit pas exclue du programme car la Seine est un tout.

*A propos du transfert des espaces naturels* de l'estuaire au Conservatoire du Littoral, elle revient sur ce qu'elle avait clairement dit lors de la réunion de Honfleur.

- Elle indique que ni elle, ni le PAR, n'ont la compétence pour ce transfert, qui dépasse la compétence seule du Port Autonome de Rouen et ne peut être arbitrée qu'au plan national. Mme Bonny estime que dans une première approche, sur la base d'une vision partagée des affectations des espaces et dans le respect des décisions de justice, il y a peut-être un juste à milieu à trouver pour la gestion de ces zones naturelles. Elle explique qu'en début de semaine, elle a rencontré M. Blot, de l'association Estuaire Sud, le Conservatoire du Littoral, la commune de Honfleur et la CCI du Pays d'Auge, et que la décision a été prise de lancer une étude sur les possibilités de gestion de ces espaces. *A propos du remorquage et du batillage*, Mme Bonny explique que les nouveaux navires ont des carènes plus effilées qui limitent le batillage et érodent ainsi moins les berges, et que les nouveaux types de remorqueurs sont eux aussi plus respectueux, les remorqueurs actuels étant vieux. Elle indique à ce sujet qu'un remorqueur de nouvelle génération va arriver au PAR prochainement et que d'autres sont commandés.

**Mme Chardonnet** propose ensuite aux représentants du PAR de présenter le second exposé sur les enjeux environnementaux du projet, qui devrait permettre de répondre en partie aux questions posées. Elle demande également des réponses du PAR à la question de M. Girod sur la position du PAR quant à la démarche prospective et aux scénarii envisagés.

## **9. Présentation du projet technique et des enjeux environnementaux par François Xicluna, chef du projet**

(Voir diaporama joint)

**M. Xicluna** souhaite rappeler, en préambule de son exposé, l'intervention du Conseiller d'Etat M. Tuot lors de la réunion du 4 décembre à Honfleur. Ce dernier avait expliqué que nous étions confrontés à deux enjeux écologiques majeurs : le réchauffement climatique et la biodiversité. M. Xicluna explique alors que développer un port permet de limiter les émissions de gaz à effet de serre, et que ceci peut se faire en préservant et développant la biodiversité. S'accordant avec la définition de l'estuaire indiquée par M. Dauvin, il cite l'exemple de la restauration des digues au droit de la réserve naturelle de l'estuaire, avec des passages permettant la reconnexion entre la Seine et les espaces connexes.

Puis M. Xicluna présente le projet sur le plan technique. Il explique d'abord 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 l'aller et 10,30 m au retour (10,70 m à partir de Port Jérôme). Puis il revient sur les points hauts du chenal à raser pour gagner un mètre de tirant d'eau, et présente un schéma où sont indiquées les principales zones à draguer, essentiellement dans la partie aval, mais également à la sortie de Rouen et dans les boucles de la Seine.

Il explique ensuite que le dragage est une technique maîtrisée et que le principal enjeu environnemental réside dans la valorisation des matériaux issus du dragage. Revenant sur le précédent approfondissement du chenal, réalisé en 1998-2000 et qui avait permis de porter le tirant d'eau à la sortie de 10 mètres à 10,30 mètres, M. Xicluna rappelle que le PAR avait mis à terre tous les matériaux issus du dragage (800 000 mètres cubes) dans les chambres de dépôt du port, qui ont ainsi été remplies et ont fait l'objet d'aménagements divers, certaines étant aujourd'hui restituées au milieu naturel.

Il explique qu'aujourd'hui, il n'est pas possible d'avoir recours aux chambres de dépôts pour deux raisons : d'une part, le PAR s'est engagé, dans le cadre de la Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, à ne pas ouvrir de nouvelles chambres de dépôts, et d'autre part, les volumes qu'il s'agit de draguer ne sont pas de la même ampleur que le programme précédent. Il indique que le volume à draguer dans la partie amont du chenal représente trois millions de mètres cubes, et que les chambres de

dépôts n'y suffiraient pas. Il explique alors que le PAR envisage de ne pas stocker de matériaux en chambre de dépôt, car avec la fermeture des carrières en Seine, les matériaux de dragage sont devenus une matière première pour le BTP, qui est acceptable aujourd'hui alors qu'elle était considérée comme trop chère auparavant. 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 délicate dans le BTP, mais qui peuvent être employés pour faire du remblai de masse, en visant par exemple le remblaiement de zones d'activités (tel que le parc d'activités Calvados-Honfleur), 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. Ce type de remblaiement permet de redonner un aspect plus paysager aux ballastières et de créer des habitats naturels plus intéressants qu'un simple plan d'eau. M. Xicluna indique ainsi que ce qui a été fait à Yville pourrait être généralisé à d'autres ballastières.

Plus concrètement, pour répondre à M. Girod, M. Xicluna explique qu'au printemps ou à l'été 2008, le PAR va lancer un appel à partenariat auprès des carriers et des professionnels du BTP afin de nouer des partenariats, dans lesquels le PAR s'engagera – sous réserve d'obtenir les autorisations – à fournir à ces partenaires des matériaux, et de leurs côtés, ces partenaires privés s'engageraient à reprendre ces matériaux soit pour les utiliser dans le BTP, soit pour les valoriser dans le remblaiement des ballastières. Le PAR connaîtra les résultats de cet appel à projet courant 2008.

Concernant les chambres de dépôts, M. Xicluna insiste sur le fait que l'engagement de ne pas ouvrir de nouvelles chambres de dépôts sera maintenu, et souligne que le PAR s'engage à rester dans l'emprise des chambres de dépôts existantes, éventuellement complétées par des sites mis à disposition par des carriers (comme c'est le cas pour la ballastière d'Yville).

Pour la partie estuaire en aval de Tancarville, où trois millions de mètres cubes sont également à draguer, M. Xicluna indique que le PAR n'a pas les mêmes perspectives de valorisation ; il souhaite 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). M. Xicluna explique que le PAR envisage de relocaliser en mer la partie qui ne trouverait pas de débouché à terre, dans les zones déjà autorisées pour le dragage d'entretien, en sollicitant toutefois une nouvelle autorisation, c'est-à-dire en faisant une nouvelle étude d'impact qui devra démontrer que l'impact est acceptable. Il souligne que le volume concerné est inférieur au volume annuel du dragage d'entretien de la partie estuaire aval (qui représente quatre à cinq millions de mètres cubes).

Puis M. Xicluna donne quelques précisions sur la compatibilité avec le corpus réglementaire existant : le projet du PAR devra en toute hypothèse respecter l'ensemble des réglementations, et ces éléments seront vérifiés par les services de l'Etat, qui ne donneront autorisation au PAR qu'à partir du moment où celui-ci aura conduit toutes les études d'impacts nécessaires et donnant lieu à des conclusions compatibles.

M. Xicluna annonce ensuite que le PAR a étudié à ce stade les impacts sur les milieux naturels, les habitats naturels, les écosystèmes (de façon plus détaillée : les impacts sur les poissons, sur les micro-organismes, sur les zones latérales humides, sur les impacts hydrologiques, hydrogéologiques et sédimentaires, sur la nappe phréatique et ses connexions avec la Seine, sur les zones connexes humides, sur l'érosion des berges, sur la relocalisation des sédiments en mer, et la valorisation de la Seine et des berges), ainsi que la valorisation des matériaux de dragage, et il précise que ces études sont listées dans le dossier de concertation.

M. Xicluna explique qu'en 2008, le PAR va mener l'étude d'impact, qui doit permettre d'évaluer l'ensemble des incidences directes ou indirectes du projet sur les habitats et sur les milieux naturels, et qui permet de voir si un projet est acceptable ou non. Il indique qu'à ce stade, le PAR a conduit une partie des études, et que la concertation doit lui permettre de tenir compte des suggestions exprimées pour les études qui vont être menées dans le courant 2008. Suite à l'étude d'impact, M. Xicluna précise qu'une enquête publique viendra finaliser cette phase, probablement en 2009, et permettra à chacun de s'exprimer de nouveau et de vérifier que les études d'impacts ont bien été conduites.

Il donne ensuite quelques précisions sur l'étude des impacts hydro-sédimentaires de l'approfondissement, qui est déjà achevée : à propos des impacts hydrologiques, le PAR s'est demandé si l'approfondissement du chenal d'un mètre ne pouvait pas amener la Seine à baisser son niveau d'un mètre. En utilisant un modèle mathématique mis en place par la société SOGREAH pour évaluer les impacts de Port 2000, il apparaît qu'avec le dragage, l'incidence sur la hauteur du niveau de la Seine est en générale nulle et au maximum égale à quelques centimètres. Pour le comprendre, il faut considérer les chiffres vus précédemment (la hauteur moyenne de dragage de 40 cm, et la surface de dragage de 17% dans la partie amont et de 10% dans la partie aval) : en rapportant le pourcentage de surface à la hauteur moyenne, on voit que l'impact n'est que de quelques centimètres. Le calcul détaillé effectué par un modèle numérique, boucle par boucle, mètre par mètre, permet de voir que la propagation de la marée n'est pas perturbée et que l'impact sur la hauteur d'eau n'est que de quelques centimètres, ce qui doit être comparé à un marnage, c'est-à-dire à une amplitude de la marée, de plusieurs mètres. L'impact est donc considéré à ce stade comme très faible, et ne devant a priori pas – les études d'impact devraient le confirmer – perturber les habitats naturels (certains étant sensibles au niveau de la Seine) ni la connexion entre la Seine et la nappe, qui est elle aussi dépendante du niveau d'eau. Sur ce point, M. Xicluna précise que les études déjà réalisées montrent plutôt un transfert de la nappe vers la Seine et non pas l'inverse.

En réponse à la question de M. le conseiller général de l'Eure M. Hurabielle sur l'incidence possible du dragage sur des effondrements de berges, M. Xicluna présente un schéma montrant une coupe typique de la Seine, avec au centre le chenal, et les zones à draguer. On aurait ce risque si l'une des pentes de la berge était très accrue et qu'on venait draguer en pied de berge. Or ce schéma illustre le fait que la partie à draguer est très éloignée des pieds de berges et qu'en particulier il n'y a pas de risque de stabilité.

Suite à la demande de M. Girod faite à la réunion de Honfleur, M. Xicluna indique avoir pris contact avec le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) pour avoir communication de l'étude qui avait été réalisée en 1969 sur l'érosion des berges, afin d'estimer si celle-ci est toujours d'actualité, et de demander à procéder si nécessaire à une actualisation.

Pour conclure, M. Xicluna apporte quelques points sur la gestion globale de l'estuaire. Faisant référence aux propos de M. Dauvin sur le fait qu'il existe déjà des comités de pilotage dans l'estuaire, il cite le Conseil de l'estuaire, présidé par le préfet et auquel assistent les principaux décideurs de l'estuaire, élus notamment, et précise qu'il existe un certain nombre de comités rattachés à ce Conseil de l'estuaire, notamment le Comité de suivi du plan de gestion global de l'estuaire, qui est une instance beaucoup plus large associant tous les partenaires de l'estuaire. Il précise que ces deux instances se reposent sur le Conseil Scientifique et Technique pour apporter une expertise scientifique. Il indique que ces comités sont et devraient rester les comités principaux de la gestion de l'estuaire, et que le Comité de pilotage Rouen Port Maritime a vocation à veiller à la bonne coordination entre le projet de restauration des berges (dont les études sont menées par le Conseil Général), et le projet d'amélioration des accès maritimes du PAR, afin que ces deux projets soient menés dans le calendrier du financement et du Contrat

de Projets. Il précise que ces deux projets sont présentés régulièrement au Conseil de l'estuaire et aux autres instances, qui restent les instances de décision de l'estuaire.

Enfin M. Xicluna rappelle les trois volets du programme Rouen Port Maritime : l'amélioration des accès maritimes, la restauration des berges, et le classement des boucles de la Seine au titre des sites.

## 10. Réponses aux questions

En réponse à la demande de M. Girod de voir des engagements concrets sur la valorisation des matériaux issus du dragage, **M. Xicluna** indique que le PAR va lancer un appel à partenariat avec les professionnels du BTP courant 2008, pour leur fournir des matériaux qu'ils s'engageraient à utiliser. Il précise que les carriers sont très demandeurs.

De plus, suite à la demande de M. Girod faite à la réunion de Honfleur, M. Xicluna indique avoir pris contact avec le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) pour avoir communication de l'étude qui avait été réalisée en 1969 sur l'érosion des berges, afin d'estimer si celle-ci est toujours d'actualité, et de procéder si nécessaire à une actualisation.

**Mme Chardonnet** demande ensuite une réponse sur le classement des boucles de la Seine.

**M. Laurent**, délégué DIREN (Direction Régionale de l'Environnement), explique que le préfet Thénault avait évoqué ce sujet lors de la première réunion de concertation, et que la procédure devrait s'engager dès le début du premier trimestre 2008. Il note par ailleurs la concordance chronologique des trois volets du programme Rouen Port Maritime.

**M. Lerond**, ingénieur écologue, explique qu'il a accompagné le PAR en 2005-2006 pour les études menées sur les matériaux de dragage et le schéma de valorisation qui en est résulté. Il indique que dans ce cadre, une cinquantaine d'entretiens avec les différents acteurs du fleuve avait été réalisée. Il en ressortait notamment de forts soucis de la part des élus locaux et des riverains à propos des berges. M. Lerond explique que les attentes diffèrent beaucoup selon les acteurs, et qu'il faut du temps pour se mettre d'accord.

Toujours à propos du dragage, il indique que des échanges avaient également eu lieu avec différents ports (Dunkerque, Anvers, ports du Québec...) : tous les ports ont besoin de réaliser des dragages. Il explique que le dragage nécessite une approche globale car les matériaux peuvent venir de loin.

Lors de ces entretiens, plusieurs enjeux ont été identifiés :

- les enjeux liés à la connaissance de la Seine
- les enjeux environnementaux : il existe un consensus quasi-général pour considérer que la Seine est à la fois une entité économique et écologique.
- les enjeux liés à la valorisation des matériaux de dragage. M. Lerond explique alors que cette valorisation n'est pas simple, car elle dépend de plusieurs facteurs externes, tels que la distance entre le lieu de dragage et le lieu d'utilisation. Si le transport des matériaux se fait par voie terrestre, au-delà de 40 km il n'est plus intéressant économiquement.
- les enjeux liés aux chambres de dépôt, qui deviennent des chambres de transit. M. Lerond revient sur le changement de politique décidé par le PAR et explique que le nombre de chambres de dépôt utilisées va être nettement réduit. A propos des chambres qui sont ou seront reconverties, il indique que certaines sont déjà en cours de retour à l'agriculture ou à l'état naturel.

A propos de la question de M. Girod sur le transfert des zones naturelles de l'estuaire, M. Lerond estime que si le PAR souhaite gérer lui-même certains sites, cela lui semble aller

dans le sens du développement durable. En effet, selon lui, cela correspond à l'appropriation du rôle de gestionnaire écologique par un acteur économique.

**Mme Chardonnet** note que le choix du PAR est donc de s'orienter vers le scénario le moins pénalisant pour l'estuaire, et elle rappelle la question de Mme Dumont en début de réunion qui se demandait qui payera les mesures compensatoires.

**M. Xicluna** précise que l'on parle de mesures compensatoires lorsqu'un projet entraîne la destruction d'habitats naturels, et que ces habitats doivent être recréés. Ces mesures doivent permettre un bilan sans perte d'habitat naturel. Il indique que le PAR souhaite que le projet n'entraîne pas de destruction d'habitat, et explique que, le chenal de la Seine étant une zone artificielle, il n'y a donc à priori pas d'habitat naturel sensible, ce qui sera, de toute façon, à confirmer par l'étude d'impact. M. Xicluna rappelle ensuite que ce qui est envisagé pour le projet n'est pas de se limiter aux dimensions économiques mais d'opérer un accompagnement par un volet environnemental.

**M. Barreau**, directeur de l'environnement du Conseil Général de Seine-Maritime, indique que l'on parle ici de mesures d'accompagnement, intégrées dans le cadre du contrat de projet Etat-Région. Il explique que l'étude menée par le Conseil Général de Seine-Maritime se donne pour objectif de travailler sur la biodiversité au sens large, et qu'elle s'articule autour de cinq axes :

- la préservation des espaces naturels, des milieux estuariens...
- la renaturation des affluents, pour permettre des connexions bien réfléchies entre l'axe Seine et les affluents, les zones humides inondables.
- la reconquête des berges par les habitants. M. Barreau indique que des collectivités souhaitent utiliser la Seine pour le développement d'activités, notamment touristiques.
- la gestion du risque inondation, pour la protection des biens et des personnes
- l'économie générale et locale : il y a besoin d'une réflexion rationnelle compte tenu du coût important des aménagements envisagés.

## **11. Débat avec la salle / Questions et avis des participants**

**Mme Chardonnet** repasse alors la parole à la salle pour d'autres questions ou réactions.

**M. Delouis**, chef du service de l'environnement maritime et du chenal du PAR, souhaite apporter quelques compléments de réponses.

Concernant le transfert des zones naturelles, il indique que le PAR a déjà fait de la gestion de milieux naturels sur plusieurs sites, via un plan de gestion, avec des associations.

A propos des problèmes d'alimentation en eau par la nappe phréatique, il explique qu'une thèse réalisée à l'université de Rouen a montré que c'est la nappe d'eau qui alimente la Seine.

**M. Leho**, conseiller général de l'Eure, acquiesce mais souligne que cette nappe d'eau est quasiment au même niveau que la Seine.

**M. Delouis** explique qu'une nouvelle expertise est prévue pour confirmer ces données.

**M. Roublet**, de l'association de défense de la presqu'île de Brotonne, dit avoir constaté que les marais ont tendance à s'assécher et que la végétation se transforme en raison de l'assèchement, avec la disparition de certaines espèces botaniques. Par ailleurs, il fait référence au glissement de terrain survenu à Villequier en 1969 et à une étude du BRGM qui avait démontré que les creusements du fleuve entraînaient des glissements de terrain. Il demande si une étude géologique sera réalisée sur ce sujet.

**Le secrétaire général des travaux maritimes et fluviaux français**, se dit d'accord avec les objectifs de valorisation des matériaux de dragage, mais souhaite savoir quel sera le cadre réglementaire vis-à-vis du code minier.

**Un adjoint au maire de Barneville**, exprime son impatience de voir des aménagements se réaliser pour remédier aux problèmes des berges qui s'abîment depuis 40 ans.

**M. Girod** explique que les difficultés des zones connexes sont dues en partie au faible débit de la Seine de ces dernières années. Par ailleurs, il souhaite que la prudence soit de mise pour le chenal car il considère qu'une certaine richesse biologique y est présente, en particulier dans les vases. A propos du programme de renaturation des berges, il souhaite que des techniques hydrauliques douces puissent être utilisées pour permettre à la fois de retenir les berges et de favoriser l'habitat.

**Mme Chardonnet** donne à nouveau la parole aux discutants.

## **12. Intervention de M. Dumont**

**M. Dumont**, représentant de l'association pour la protection de la presqu'île d'Anneville, présente d'abord son association, créée en 1982. Puis il explique que la boucle d'Anneville étant truffée de carrière, il a vu évoluer les mentalités des citoyens, des élus et des exploitants de carrière. Il considère qu'il existe désormais une sensibilité réelle et que personne ne dépose aujourd'hui un projet sans qu'il n'y ait de concertation. Ainsi les associations sont sollicitées de plus en plus en amont des projets. Lui-même se dit systématiquement associé au comité de surveillance des carrières. Dans le cadre du PAR, il explique que son association et bien d'autres ont été associées, depuis 1999, à l'expérimentation du remblaiement de la ballastière d'Yville. Il souligne ainsi les efforts du PAR, se félicitant d'être toujours en mesure de poser des questions et de pouvoir débattre. Il appelle ainsi à profiter de la réunion de ce soir pour poser un maximum de questions. A propos de l'expérience d'Yville, il explique que tout se passe bien, en toute transparence, à toutes les étapes.

## **13. Intervention de Mme Dumont**

**Mme Dumont**, maire de Barneville et présidente du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande (PNR), dit ne pas avoir grand-chose à ajouter car elle estime que tous les points ont été évoqués. Elle insiste sur l'importance des zones d'expansion du fleuve, des zones humides. Par ailleurs, elle souhaite le rétablissement de la circulation à certains endroits sur les chemins de halage. Elle précise l'intérêt du développement du tourisme fluvial. Elle souligne le besoin de financement pour le traitement des déchets dérivants et pour le nettoyage des berges. Enfin, elle indique que le PNR est favorable au développement économique s'il n'entraîne pas d'impacts écologiques. Estimant que la place du développement durable est présente dans ce projet, et considérant que le PAR devient un partenaire crédible, elle prévient tout de même que le PNR sera vigilant et note que tout le monde semble d'accord pour que le projet n'ait pas d'impacts.

**Mme Chardonnet** repasse la parole aux représentants du PAR pour des réponses complémentaires.

## **14. Réponses du PAR**

**M. Lerond** revient sur l'assèchement relatif des zones humides : il explique qu'il y a un déficit de pluviométrie depuis plusieurs années, et qu'il faut aussi prendre en compte l'utilisation des sols au niveau local (la culture de maïs peut par exemple contribuer à l'assèchement local de ces zones).

**M. Meyer**, hydrogéologue, explique que l'on veut à la fois la sécurité contre les inondations avec des digues, et le maintien de zones naturelles, alors qu'il s'agit de deux choses antinomiques. A propos de l'effondrement des berges et des falaises, il indique que l'impact du creusement va être insignifiant sur les falaises, et que l'évènement de Villequier en 1969 n'a rien à voir avec le creusement du chenal de la Seine.

A propos de l'incidence du code minier sur la valorisation des matériaux de dragage, **M. Xicluna** explique qu'une réforme de la réglementation a eu lieu l'année dernière, et que le Conseil d'Etat a considéré que le code minier ne s'applique pas en cas de dragage. Il précise que les chambres de transit et les autres sites utilisés pour la valorisation des matériaux devront faire l'objet d'une autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

**M. Delouis** indique qu'un assèchement des zones humides est effectivement constaté, avec des effets sur les espèces botaniques, mais que l'impact du projet sera nul sur le niveau des nappes alluviales. A propos de la présence de micro-organismes dans les vases, il explique qu'il n'y a pas de vases jeunes dans la partie amont de l'estuaire, mais que des points de prélèvement effectués en 2006 en ont révélé la présence en aval de Tancarville. Il précise qu'il y a toutefois une faiblesse en termes de richesse de biodiversité dans le chenal.

**M. Xicluna** indique que l'étude en question est disponible sur le site internet du PAR, et que les prochaines études y seront également consultables.

A propos de la demande de M. Girod pour l'utilisation de techniques hydrauliques douces, **M. Barreau**, du Conseil Général de Seine-Maritime, explique que l'étude va réfléchir sur de nouvelles technologies. Il indique que le programme ne consistera pas à revégétaliser l'ensemble des berges, et précise que l'étude vise à définir quels sont les espaces à garder en zones humides.

Concernant la question de M. Girod sur la compatibilité du projet avec les réglementations en vigueur, M. Barreau explique que l'Europe, via la directive cadre sur l'eau, oblige à respecter un certain nombre d'objectifs ; cela devra notamment être le cas pour l'équilibre faunistique des berges.

Enfin, à propos des déchets dérivants, M. Barreau évoque une expérience très intéressante mise en place, et explique que, les déchets dérivants arrivant en amont de Poses, ils doivent être appréhendés de manière globale.

**Mme Chardonnet** suggère à M. Dauvin de réagir, en conclusion, à l'ensemble des échanges et à Mme Bonny de clore la réunion.

## **15. Intervention de Monsieur Dauvin, universitaire, membre du CST, écologue marin**

**M. Dauvin** rappelle qu'il s'exprime au nom du Conseil scientifique et technique de l'estuaire. Au regard de cette réunion, qui traite à la fois des aspects économiques et écologiques, il note la pleine dimension de développement durable dans laquelle s'inscrit le projet : l'économie avec les objectifs du port, l'écologie avec la démarche du conseil général, la concertation lors de laquelle la possibilité est offerte à tous de s'exprimer.

Il souhaite souligner trois points :

- à propos du chenal, M. Dauvin est d'accord sur le fait que la biodiversité y est pauvre, mais il souhaite attirer l'attention sur la richesse des berges, et plaide pour que les aménagements soient multipliés.

- il déclare ne pas partager le même optimisme que M. Xicluna concernant le dragage de la partie aval de l'estuaire. Il souhaite que des efforts supplémentaires, identiques à la partie amont, soient faits pour valoriser les sédiments et pour ne pas surcharger le Kannik.

- à propos de l'envasement des plages du Calvados évoqué à la réunion de Honfleur, M. Dauvin indique qu'il a contacté un collègue de l'université de Caen et que celui-ci n'a pas observé d'envasement particulier, mais qu'il a relevé la présence de sédiments contaminants à proximité de La Bouille.

Enfin, il explique que le conseil scientifique et technique de l'estuaire a une approche globale, systémique, dans laquelle l'homme et l'économie sont désormais parties prenantes.

Par rapport aux différents scénarii évoqués par M. Girod dans la première partie de la réunion, M. Dauvin se positionne plutôt en faveur du scénario de reconquête volontariste, car, en raison des fortes pertes subies depuis 150 ans, il estime qu'il faut des moyens financiers pour financer des projets écologiques.

## **16. Conclusion de Madame Bonny, directrice générale du Port Autonome de Rouen**

**Mme Bonny** remercie tous les participants, élus locaux, scientifiques, experts, riverains et habitants des bords de Seine venus nombreux ce soir. Elle estime que cette soirée est un moment important car il s'agit de la dernière réunion avant la réunion de clôture, même si le projet appelle une concertation permanente. Elle déclare avoir pris note de toutes les demandes, et précise que toutes les études complémentaires seront faites en pleine transparence. Elle rappelle que les comptes-rendus des réunions sont disponibles sur le site internet, ainsi que l'ensemble des études déjà existantes ou à venir, en particulier celles concernant les aspects socio-économiques. Elle explique que lors de la réunion de clôture du 9 janvier seront restituées toutes les questions et propositions et que c'est suite à cela que le PAR arrêtera un plan d'actions pour les études complémentaires et les actions à lancer en priorité. Mme Bonny remercie les élus venus nombreux ce soir, l'ensemble du personnel du PAR pour sa participation à la concertation, la Préfecture et la DIREN et tous les habitants de la Seine.

Elle conclut en notant que le projet représente un défi culturel auquel il est intéressant de répondre : ce défi culturel est de faire se rejoindre l'écologie et l'économie. Cette concertation publique y a largement contribué, c'est un défi important puisqu'il consiste à faire changer les mentalités et réunir les citoyens autour d'objectifs de développement partagés. Estimant que cette culture nouvelle a investi de plus en plus les équipes du PAR, elle déclare que l'insertion environnementale du projet sera une priorité à laquelle elle veillera très scrupuleusement et personnellement.

La séance est levée à 22h45.

\*\*\*