

**Réunion publique de clôture de la concertation
9 janvier 2008 à Rouen**

Compte-rendu

Ouverture de la réunion à 19h40.

1. Ouverture par Monsieur Albertini, maire de Rouen

M. le maire souhaite la bienvenue à tous les participants. Au titre de la ville et de sa vocation portuaire, il souligne l'importance du projet, en rappelant que c'est grâce à sa géographie et à son fleuve que Rouen s'est développée depuis 2000 ans comme ville internationale, terre d'échange, de marins, de marchandises. Il évoque la complémentarité des ports de Rouen et du Havre, puis, considérant le projet comme très important, il rappelle la valeur ajoutée du port de Rouen (1,6 milliards d'euros par an, 30 000 emplois directs et indirects). Il évoque ensuite le scénario à prendre en compte si rien n'est entrepris : du fait de l'évolution de la géométrie des navires et de la concurrence des autres pays producteurs, le port de Rouen connaîtrait une baisse de sa compétitivité et de son trafic, ce qui aurait des effets induits sur l'activité du port du Havre entraînant une augmentation du trafic routier de desserte. M. Albertini explique ensuite qu'il croit à l'association du développement économique et de la protection de l'environnement, ces deux domaines n'étant pas selon lui antinomiques. Il souligne que c'est un grand défi que de les concilier de manière intelligente. Ainsi, il considère que le projet d'arasement des points hauts du chenal de la Seine doit être conjugué avec un « plus » environnemental ; cela doit passer par la valorisation, le recyclage, c'est-à-dire la capacité à réintroduire les sédiments extraits du dragage dans le circuit économique. De plus, le fait de renforcer les quais, de renaturer les berges et d'accroître les protections des sites qui le méritent lui semble être la bonne façon de faire et d'apporter un réel plus au projet.

Enfin, M. Albertini explique son attachement à la recherche d'une optimisation des déplacements à Rouen. Il souligne en cela son souhait de trouver des moyens complémentaires à la route, considérant les modes maritime et fluvial comme des vecteurs très féconds de développement pour Rouen du fait de sa situation de carrefour.

Revenant sur le fait que ce projet est un projet d'avenir conciliant la possibilité de progresser sur le plan économique et d'avoir une conjugaison avec la prise en compte de l'environnement, il s'estime satisfait de la qualité des débats et se prononce, après mure réflexion, en faveur de sa réalisation.

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

Mme Chardonnet indique que cette réunion est particulière car elle vient clore un temps fort de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet du Port Autonome de Rouen (PAR).

Elle explique que cette concertation aura été utile :

- si elle a permis au plus grand nombre d'avoir accès à une information de qualité,
- si elle a permis qu'un maximum de questions soient posées et obtiennent des éléments de réponse,
- si elle a permis que des points de vue divers s'expriment dans des conditions d'échange correctes,
- et enfin si le maître d'ouvrage en tire des enseignements susceptibles d'améliorer son approche et de répondre de façon la plus satisfaisante possible aux demandes qui se sont exprimées.

Mme Chardonnet souligne que cette réunion ne tirera pas encore le bilan de cet exercice car il est trop tôt pour le faire, puis elle annonce le déroulement de la soirée, qui a pour objectif de partager ce que l'on peut retenir de ces cinq réunions et de l'ensemble de la démarche, c'est-à-dire les points forts à retenir pour la suite. Ainsi, le PAR indiquera ce qui lui est apparu important, et quelles sont les premières conclusions qu'il tire à chaud. Puis le Conseil Scientifique et Technique (CST) donnera ses recommandations pour la suite. Enfin, la réunion permettra aux partenaires du port et du projet, aux discutants, et à l'ensemble de la salle d'indiquer les enseignements qu'ils tirent à ce stade (ce qui les a marqués, ce qui leur paraît important que le maître d'ouvrage retienne).

Mme Chardonnet précise que le débat ne sera pas réouvert ce soir, car la priorité est aux enseignements tirés par les uns et les autres, et que les questions qui pourraient être posées seront notées et feront l'objet d'une réponse du port sur le site internet.

Puis elle passe la parole au président de Boissieu, pour rappeler ce que le port attendait de la concertation et pour un premier bilan en chiffres.

3. Intervention de Monsieur de Boissieu, Président du Port Autonome de Rouen

M. de Boissieu remercie tous les participants pour leur présence et leur participation à la concertation.

En introduction, il rappelle que cette réunion est la sixième et dernière séance de cette phase de concertation et qu'il ne rentrera pas dans le détail du projet. Il revient rapidement sur ses grands enjeux économiques et environnementaux. Rappelant que le PAR est un port d'estuaire spécialisé dans le transport de vrac solides et liquides et faisant état d'un positionnement remarquable et compétitif, il rappelle que pour conserver sa place internationale, le port a besoin de s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale. Il souligne que 2600 entreprises de Haute-Normandie dépendent du PAR et que si rien n'est fait, celui-ci connaîtra une baisse de son activité avec des effets induits sur toute la région. Puis il rappelle que même si l'activité économique se développe tout au long de la Seine, le territoire est également très riche sur le plan écologique et qu'il existe en conséquence plusieurs dispositifs de protection.

Revenant ensuite sur la concertation, M. de Boissieu estime que cette phase fut un moment de dialogue et d'écoute privilégié pendant lequel le PAR a pris note de toutes les questions et remarques, pour en tirer les conclusions et enseignements utiles pour la suite du projet. Il insiste sur l'écoute et le respect d'autrui dont il a été fait preuve pendant toute la concertation.

Puis il annonce les « chiffres-clés » de la concertation :

- près de 500 participants au cours des 6 réunions organisées à Rouen, Grand-Quevilly, Honfleur, Lillebonne, Barneville et à nouveau Rouen ce soir ;
- 6 cahiers d'acteurs et trois contributions ;
- 3600 visites sur le site internet mis en place ;
- en terme d'impressions, près de 20 000 dépliants et affiches, 3000 dossiers de présentation du projet et près de 14 000 synthèses, 2300 fiches techniques complémentaires, et 800 cahiers d'acteurs.

M. de Boissieu passe ensuite la parole à Mme Bonny et M. Xicluna pour présenter, à chaud, ce que le Port a retenu de marquant et ce qu'il s'engage à travailler à la suite de cette concertation.

4. Intervention de 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

Mme Bonny remercie tous les participants et explique qu'elle souhaite souligner les traits marquants qui se dégagent de la concertation en étant la plus fidèle possible aux propos tenus par les participants pendant cette phase de dialogue.

Elle relève d'abord de nombreuses interventions et participations des élus, des associations et des acteurs économiques sur les aspects économiques et environnementaux. Elle note la reconnaissance de l'enjeu économique du port et de l'intérêt du projet de la part des grandes collectivités, des acteurs économiques et d'un certain nombre d'associations qui ont souscrit aux justifications apportées.

Elle note également des appréciations différentes (questions, doutes) de la part de certains acteurs associatifs et élus sur les aspects économiques du projet ; elle précise cependant que ceux-ci n'ont pas été les plus nombreux.

Enfin, elle relève également des inquiétudes et une réelle vigilance sur les questions environnementales.

De manière plus précise, concernant la justification du projet, Mme Bonny souligne la reconnaissance de l'enjeu économique par le fait qu'une majorité de collectivités et d'acteurs économiques considèrent le port de Rouen comme un atout majeur pour la région, le bassin parisien, et le pays, pour des raisons nombreuses (proximité des lieux de consommation, importance de son hinterland, dynamisme de son activité, attachement des habitants, effets induits en terme d'emplois et de retombées fiscales notamment ...). Elle relève que pour ces acteurs économiques et politiques, le projet du port est reconnu comme représentant un enjeu économique en termes d'attractivité, de compétitivité et de potentiel de développement du PAR et de la région. Elle note également que le fait de se projeter dans l'avenir au travers de ce projet est considéré par certains comme relevant de la responsabilité collective.

Mme Bonny indique que certains participants ont exprimé des doutes sur la rentabilité du projet, jugeant qu'ils ne disposaient pas d'éléments permettant d'apprécier la rentabilité du précédent programme d'approfondissement à la veille de la concertation. Elle signale également que d'autres s'interrogent sur les perspectives des trafics de céréales et d'hydrocarbures, notamment en raison du changement climatique ; ces questions renvoyant à de la prospective à long terme (20 ans ou plus).

Elle explique alors que le PAR a tenté de répondre du mieux possible au cours de la concertation, lors des réunions, au travers des fiches complémentaires... Ainsi, en réponse aux interrogations sur la rentabilité du projet et du précédent programme, une fiche sur le bilan de ce dernier a été diffusée ; Mme Bonny rappelle que sans le précédent dragage, il y aurait 6 à 7 millions de tonnes de trafic annuel en moins sur la place portuaire, et que ce programme a permis d'asseoir la position du PAR en tant que grand exportateur et acteur du commerce international.

Elle rappelle également qu'une méthode d'évaluation standard pour tous les projets d'infrastructure a été appliquée pour déterminer la rentabilité du présent projet ; dans un souci de transparence, elle annonce s'engager à fournir une analyse socio-économique la plus détaillée possible sur le site internet dans les prochaines semaines. Elle précise à ce sujet que l'analyse socio-économique a été enrichie suite aux échanges. De plus, elle rappelle que sans la réalisation du projet, le trafic du PAR passerait à 17 millions de tonnes par an, alors qu'avec le projet, il passerait à 27 millions, et elle précise la valeur ajoutée apportée par le projet (290 millions d'euros par an, s'ajoutant au 1 660 millions d'euros actuels).

A propos des interventions faites sur les enjeux environnementaux du projet, Mme Bonny relève d'abord que les participants, discutants, référents scientifiques, élus, associations ont rappelé le contexte environnemental remarquable du territoire dans lequel s'inscrit le projet. Elle souligne que le projet est vu par certains, discutants, référents scientifiques, élus, comme une opportunité pour l'environnement et un moyen de se placer dans une démarche gagnant-gagnant, car il constitue une occasion d'aller plus loin dans la démarche environnementale autour de la Seine (à la fois pour le traitement des berges, de la faune, de la flore, de l'état écologique de la Seine) et une opportunité de reconquête du fluvial et de développement de cette alternative au transport routier.

Mme Bonny signale que d'autres, discutants, élus, associations, référents scientifiques se sont montrés inquiets des éventuels risques, ou de l'aggravation d'impacts négatifs directs (sur les berges, le fleuve, les habitats, la nappe phréatique, l'envasement) ou indirects (sur la hausse du trafic routier, sur la production de poussières) et s'interrogent sur le devenir des sédiments, leurs lieux de stockage, la valorisation qui pourrait en être faite, les nuisances provoquées par les dragues, l'immersion au Kannik.

Elle résume ensuite les éléments de réponse et de réflexion qui ont été apportés par le port.

Concernant les berges :

- pour la tenue des berges, elle explique que les navires Handymax ont de nouvelles carènes plus profilées permettant une diminution du batillage, et que la vigilance sera accrue pour la vitesse des navires ; à propos de la renaturation des berges, elle rappelle le programme dont l'étude est confiée au Conseil Général de Seine-Maritime, et précise que, face aux interrogations pour les berges du Calvados et de l'Eure, l'étude sera élargie à l'ensemble fluvio-estuarien, selon la volonté de tous les acteurs pour une approche globale.

- à propos des habitats, elle indique que le champ de l'étude confiée au Conseil Général de Seine-Maritime comporte à la fois une action sur l'aménagement des berges et sur celui des zones situées en arrière de celles-ci ;

- à propos de la nappe phréatique, elle explique qu'elle ne sera pas atteinte, une étude universitaire ayant montré que c'est la nappe d'eau qui alimente la Seine et non l'inverse ;

- à propos de l'envasement, elle indique que, même si plusieurs sources spécialisées (bureaux d'études et université) indiquent l'absence d'envasement, le port de Rouen établira un état zéro dans l'étude d'impact.

Mme Bonny signale également les éléments de réponse et de réflexion apportés par le Port face aux inquiétudes quant aux éventuels risques indirects :

- sur l'éventuelle hausse du trafic routier, elle explique le manque de pertinence de ce mode de transport pour certains types de trafic, en particulier ceux concernés par le projet, puis elle rappelle que le port a indiqué les perspectives de développement de l'inter-modalité, évoquant son souhait de développer des combinaisons gagnantes barges-navires, et elle précise les possibilités de développement du mode ferroviaire, pertinent pour la massification, grâce à l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence et au transfert des voies ferrées terminales de quai aux ports autonomes ;

- sur la pollution liée au transport maritime, elle rappelle qu'une directive européenne imposera en 2010 une réduction par trois de la teneur en soufre des carburants et s'étendra à tous les combustibles liquides dérivés du pétrole utilisés par les navires opérant dans les eaux des Etats membres.

A propos de la valorisation des sédiments, Mme Bonny explique qu'un appel à partenariat sera lancé courant 2008 auprès des carriers et des professionnels du BTP, et que les sédiments seront utilisés, en fonction de leurs qualités géotechniques, dans le BTP, pour le remblaiement de masse, et dans le comblement de ballastières.

Par ailleurs, Mme Bonny relève l'expression d'une demande forte des scientifiques pour une approche globale et systémique de l'estuaire, considérant les effets de l'activité humaine sur les milieux naturels. Elle précise que certains discutants, élus, associations,

considèrent qu'actuellement les questions environnementales ne sont pas traitées avec autant d'attention que les questions économiques. Plusieurs d'entre eux aspirent à une approche « gagnant/gagnant ».

Elle revient sur les demandes connexes formulées et sur les réponses apportées :

- à propos d'un meilleur accès des populations au fleuve (par exemple : demande adressée au PAR et à l'Etat pour restaurer l'accès au chemin des douaniers), Mme Bonny cite l'exemple de la zone « Rouen Vallée de Seine Logistique n°2 » à Moulineaux qui prévoit un accès de piétons à la Seine et appelle à une généralisation de cette expérience ; elle signale également que le Port et les Conseils Généraux s'emploient d'une manière générale à améliorer l'accessibilité des populations ;
- à propos du transfert de zones naturelles de l'estuaire au Conservatoire du Littoral, elle rappelle la proposition d'une convention entre, notamment, le Conservatoire du Littoral, la Communauté de Communes de Honfleur, la Chambre de Commerce du pays d'Auge, les associations Estuaire Sud et SOS Estuaire, et le PAR pour un plan de gestion concertée des terrains à l'est du pont de Normandie. Elle souligne la rencontre intervenue en décembre entre ces acteurs qui devrait déboucher sur un cahier des charges pour l'étude du plan de gestion.
- à propos d'une approche globale de la gestion des déchets dérivants, Mme Bonny cite l'expérimentation d'un piège à déchets menée par le Parc Naturel Régional des Boucles de Seine Normande et le Conseil Régional de Haute-Normandie, et elle indique que le PAR pourrait aider à renouveler ce type d'expérience, ce sujet devant faire l'objet d'une approche concertée ;
- à propos de la préservation des zones humides de l'estuaire, elle explique que dans le cadre des travaux déjà entrepris sur les digues, des brèches ont été faites dans la digue basse Nord et dans la digue Sud ;
- à propos du classement des Boucles, Mme Bonny évoque le travail intéressant mené avec la DIREN pour le classement de la Boucle de Roumare.

Enfin, Mme Bonny relève la demande de regards extérieurs au PAR sur les études et indique que, dans une volonté de transparence complète, le port s'est engagé à rendre public l'ensemble de ses études, ce qu'il a commencé à faire pour celles déjà achevées, lors de cette concertation. Elle annonce que le PAR est prêt à les faire examiner par le Conseil Scientifique et Technique et le GIP Seine-Aval.

Puis elle passe la parole à M. Xicluna pour la présentation des points à travailler et améliorer.

M. Xicluna indique d'abord que la demande d'approche globale constitue l'un des grands enseignements de la concertation. Il explique que cela relève des missions du CST, et que le PAR lui demandera donc un avis, avec l'appui du GIP Seine-Aval.

Sur les impacts environnementaux, il précise la poursuite de la mise à disposition du public des études (huit sont déjà disponibles, la dernière d'entre elles concernant le modèle mathématique portant sur les courants et les marées). Il annonce également la réalisation d'études complémentaires concernant les questions d'impact sur les berges qui seront particulièrement étudiées (érosion, stabilité), et rappelant la réponse apportée par M. Meyer (qui avait estimé que le projet n'entraînait pas de risque d'instabilité) lors de la réunion de Barneville, il précise que le PAR a demandé au BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) de lui communiquer l'étude réalisée dans le courant des années 1970. Concernant l'impact sur le site du Kannik, M. Xicluna précise qu'il fera l'objet d'une étude spécifique.

A propos des demandes d'études et d'expertises complémentaires indépendantes, il annonce un examen critique des études faites et à venir par le CST, via une approche globale des études et des cahiers des charges.

Enfin, pour la gestion du stock sédimentaire, qui regroupe les questions sur l'impact sur les vasières, sur l'envasement des plages, sur l'évolution du trait de côte des plages du Calvados, M. Xicluna indique que le port souhaite participer à une étude à venir prenant en compte l'ensemble des interrogations.

Puis **Mme Bonny** reprend la parole pour souligner l'intérêt qu'a eu la concertation : elle estime que cet exercice, qu'elle juge nécessaire, a conduit le personnel du PAR à écouter les autres, à être attentif, et elle considère que c'est réellement l'enjeu le plus fort car cela rapproche les gens et les cultures ; ainsi elle appelle à continuer à travailler de cette manière à l'avenir. Elle précise que le Comité de Pilotage « Rouen Port Maritime » existant, présidé par le Préfet, se poursuivra et continuera à veiller au bon déroulement des études et des procédures réglementaires, ainsi qu'à la coordination entre les trois volets de « Rouen Port Maritime » (l'amélioration des accès maritimes, la réhabilitation des berges, le classement des boucles de la Seine au titre des sites). Elle précise que le Comité de Suivi Environnemental se poursuivra également au sein du port, et se réunira tous les trimestres, afin de maintenir le dialogue, le partage d'informations et d'échanges mutuels tout au long des différentes phases du projet, car il apporte un regard différent et complémentaire.

M. de Boissieu précise que ce Comité de Suivi Environnemental est une première dans les ports autonomes, et il pense que son champ de réflexion pourrait être élargi à d'autres projets du PAR.

Mme Chardonnet remercie les représentants du PAR, puis introduit Louis-Alexandre Romaña, président du CST et référent scientifique de la concertation, rappelant également la participation de Mme Chevé et de M. Dauvin dans le rôle de référents scientifiques lors des précédentes réunions.

5. Intervention de M. Romaña, Directeur de l'Environnement à l'IFREMER, Président du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire, r f rent scientifique

M. Romaña explique d'abord qu'il travaille sur l'estuaire de la Seine depuis 1975 et qu'il a pu observer son évolution, tant sur le plan environnemental que sur le plan des mentalités qui l'accompagnent. Se félicitant que la direction des ports fasse désormais partie du MEDAD (Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement Durables), il souligne que le PAH a d'abord été le premier à prendre en compte l'approche globale, dans le cadre de Port 2000.

Rappelant que le CST a été mis en place il y a près de six ans, il explique que celui-ci joue un rôle de conseil et d'autorité afin que la gestion globale soit respectée. Puis il revient sur la mission du CST dans le cadre de cette concertation : sollicité par Monsieur le Préfet, le CST a d'abord procédé à l'étude du dossier et demandé des compléments, puis a suivi le déroulement de la concertation, éclairant certains points lors des réunions. M. Romaña se propose alors de dégager quelques enseignements.

Rappelant la définition de l'estuaire, qui va de la baie de Seine jusqu'à Poses, il explique que la gestion globale porte sur le fonctionnement de l'estuaire et la façon de le gérer.

Il indique que le problème majeur de l'estuaire est la contamination chimique, qui concerne surtout sa partie amont ; quant à la partie aval, elle doit essentiellement faire face à des pertes de zones humides. Il souligne que le PAR a eu une première approche de ce problème en recréant des vasières, et qu'il envisage aujourd'hui de travailler sur les berges. A propos de la gestion des sédiments, il explique que ceux-ci jouent un rôle sur la morphologie de l'estuaire.

Soulignant l'importance de la prospective, il explique alors qu'un plan de gestion globale mis en place par les régions a établi cinq grandes orientations pour reconquérir les fonctionnalités de l'estuaire : donner des nouveaux espaces de liberté, améliorer la qualité chimique et microbiologique des eaux de l'estuaire, gérer attentivement les

habitats et les populations naturelles, surveiller et accroître les connaissances, et communiquer autour de l'estuaire.

M. Romaña fait ensuite le point sur les remarques recueillies lors des réunions. Il constate à travers les avis exprimés, comme l'avait relevé Morgane Chevé, une peur de l'aggravation à court terme de certains problèmes environnementaux. Il relève des inquiétudes plus diffuses sur la valeur de la prospective à très long terme (20 ans ou plus) tant dans les domaines de l'économie que de l'écologie. Or, il souligne que la prospective est un exercice utile pour faire des choix en toute connaissance de cause, après avoir pris en compte un ensemble de facteurs et d'hypothèses.

Puis il présente la liste des mots-clés relevés pendant les réunions et donne un avis sur ces points :

- sur l'hydrodynamique et les hauteurs d'eau, il estime que le projet n'entraînera pas de changements majeurs ;
- sur les connexions avec les nappes, il appelle à une certaine surveillance ;
- sur le battillage, il explique ne pas être compétent pour y répondre ;
- sur la possibilité d'effondrement des berges, il considère que des études sont nécessaires, mais qu'il n'y a cependant pas de risques particuliers à attendre ;
- sur les risques accrus d'accidents, il explique ne pas être compétent pour y répondre ;
- sur les impacts de l'activité de dragage, il estime qu'il n'y a pas de soucis particuliers sur le plan environnemental ;
- sur l'impact du rejet des boues et la valorisation des sédiments, il se dit soucieux pour le long terme, car si les trois millions de mètres cubes à extraire de la partie aval de l'estuaire ne représentent pas un volume considérable par rapport aux quatre millions extraits chaque année pour le dragage d'entretien, il estime cependant qu'il est nécessaire de réaliser une étude sur l'évolution du site du Kannik ;
- sur la biodiversité et la restauration des berges, il pense qu'il existe des possibilités d'impact positif à l'avenir ;
- enfin, sur le classement de sites et le transfert des zones naturelles de l'estuaire aval au Conservatoire du Littoral, il considère qu'il est important de garder du territoire pour l'environnement.

M. Romaña fait ensuite part de plusieurs recommandations :

- à propos de la gestion globale, il se dit inquiet suite à la progressive diminution d'intérêt observée depuis que Port 2000 est achevé. Notant que la volonté de gestion globale est relancée avec le projet du PAR, il souhaite que celle-ci puisse se prolonger durablement et il appelle à une vraie solidarité des acteurs afin que la liaison des deux programmes (approfondissement du chenal et renaturation des berges) dure dans le temps ;
- à propos de l'impact du changement climatique et de l'évolution de la Seine, il signale que le débit du fleuve et le lessivage des sols vont changer et qu'il conviendra donc de surveiller cela de près ;
- à propos des fonds pauvres, de la richesse des berges et des annexes hydrauliques, il explique que les fonds sont pauvres en raison de l'absence de connexion. En conséquence, il demande que l'étude de reconnexion soit réalisée, afin d'identifier clairement et de chiffrer en surface la restauration d'annexes hydrauliques ;
- à propos de la difficile problématique des sédiments à l'aval, il explique que tous les ports ont cette même préoccupation et il s'interroge sur la possibilité d'autres solutions de dépôt.

En conclusion, M. Romaña souligne que c'est la première fois que la gestion globale s'applique en France. Il note la pleine dimension de développement durable dans laquelle s'inscrit le projet, via l'économie avec les objectifs du port, via l'écologie avec la démarche du Conseil Général, et via la concertation lors de laquelle la possibilité est offerte à tous de s'exprimer. Il appelle à veiller à la qualité scientifique et technique des

études à venir, en insistant sur l'interaction du CST avec le GIP. Enfin, il appelle tous les participants à ne pas hésiter à solliciter le CST.

6. Intervention de Madame Fourneyron, Conseillère Générale de Seine-Maritime (5^{ème} canton de Rouen)

Mme Fourneyron salue d'abord la méthode et les informations apportées depuis la première réunion. Dans un contexte national où les collectivités publiques sont sollicitées, elle estime avoir eu confirmation que ce projet est un choix pertinent dans le cadre du Contrat de Projets, et qu'il constitue une façon volontariste de s'engager sur les problématiques environnementales. Revenant sur les raisons de l'engagement des collectivités d'investir 275 M€ sur le projet et son accompagnement environnemental, elle met en avant l'histoire de Rouen, qui s'est construite autour du port, mais aussi l'avenir en matière d'économie, de loisirs, de tourisme, et également le patrimoine environnemental. Elle souligne ensuite le travail du PAR, qui a su faire partager le projet et convaincre les collectivités de son enjeu économique majeur, mais aussi de l'enjeu gagnant-gagnant, qui permettrait de profiter de cette décision de dragage pour être extrêmement volontaire sur la démarche environnementale.

Mme Fourneyron explique alors que le département de Seine-Maritime (qui a la compétence sur les 100 km de berges en bord de Seine, et qui possède également les habitudes de travail avec les partenaires adéquats) a décidé de prendre les commandes du programme de renaturation des berges. Elle présente la méthode, prévue autour de quatre phases : la réalisation d'un état des lieux et d'un diagnostic, une phase de concertation tôt dans l'élaboration du projet, la réalisation d'un schéma opérationnel prenant en compte le lit mineur, les berges et le lit majeur, et la renaturation proprement dite. Soulignant l'engagement du Conseil Général de l'Eure dans ce programme, elle explique que la cohérence se retrouvera au sein du Comité de Pilotage et du Comité Technique qui seront mis en place. Précisant que le travail sera mené parallèlement à la réalisation du projet d'approfondissement, elle indique que les bureaux d'études qui vont travailler sur ce programme viennent d'être retenus et qu'ils ont des compétences complémentaires (aspects techniques, communication...). Qualifiant le projet de responsabilité commune, elle conclut en annonçant que le scénario concernant le lit majeur sera réalisé pour juin 2009.

7. Intervention de Monsieur Christian Hérail, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Haute-Normandie

M. Hérail évoque d'abord l'avantage économique et concurrentiel d'avoir l'axe Seine, qui est envié au niveau européen. Il rappelle que la CCI de Rouen fut la deuxième CCI créée en France, et que Rouen était alors le port maritime de Paris. Il indique qu'il existe toujours aujourd'hui une volonté importante des industriels de s'installer le long de la Seine, et que plus de 1,4 milliard d'euros ont été investis ces dix dernières années dans la région par les industriels pour la sécurité et l'environnement, soulignant ainsi les avantages d'avoir des sociétés SEVESO. Il explique ensuite le besoin de conserver les capacités de transport de la Seine, en indiquant que la richesse est présente et qu'il faut continuer le développement dans une dynamique sécurisante. Puis M. Hérail revient sur les gains apportés par le précédent programme d'approfondissement, qui a permis de gagner 6 millions de tonnes de trafic annuel avec seulement 30 cm creusés. Il appelle au développement économique durable et souligne que l'aspect environnemental est de mieux en mieux pris en compte par les entreprises, en particulier par les grandes entreprises. Pour conclure, il estime qu'il faut continuer à faire venir de l'industrie, notamment logistique, tout au long de la vallée de la Seine, avec une vraie volonté politique, sinon ce n'est pas la peine de réaliser ce projet.

Mme Chardonnet passe alors la parole aux discutants, en leur demandant de faire part de leurs ultimes interpellations au PAR.

8. Intervention de Monsieur Barbay, association Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE)

Signalant son regret de ne pouvoir projeter de diaporama, M. Barbay fait d'abord part des points qu'il estime positifs : il considère que le débat a permis d'obtenir, très tardivement tout de même, des réponses qu'il n'était pas possible d'obtenir lors de la concertation mise en place en 1996 à propos du précédent dragage. Il rappelle que lors du précédent programme, il n'y avait pas eu valorisation des sédiments dragués. Il fait ensuite part de son regret quant au manque de critiques émises sur le projet, les assemblées des réunions de la présente concertation étant selon lui principalement constituées de partenaires du PAR, et estime que les principes d'un débat public ne sont pas remplis.

Puis, expliquant avoir travaillé avec des membres de la fédération d'associations HNNE sur certaines données provenant des résultats du PAR pour l'année 2007, il indique que ces données confirment les craintes qu'il avait pour certaines tendances. Il estime que sont mis en perspective dans les données présentées au public ce que le PAR souhaiterait avoir et non la réalité des chiffres. Ainsi, il considère que le trafic de céréales ne progresse pas mais baisse au contraire, et il souligne que les données fournies par le PAR sont complexes. Il dit s'être adressé à la profession agricole qui lui aurait annoncé avoir plus besoin de petits navires que de navires à très fort tonnage pour le transport de vrac. A propos du trafic de conteneur, il indique que les dernières données montrent qu'il n'y a pas de réussite, à l'exception des conteneurs fluviaux. Il explique ensuite qu'il s'est interrogé sur les secteurs sur lesquels le PAR comptait gagner des millions de tonnes de trafic, et qu'après analyse, aucun secteur, y compris le pétrolier, ne lui apparaît pouvoir progresser. A propos du trafic pétrolier, il souligne le non-sens économique selon lui d'avoir en France et en Europe un parc automobile majoritairement adapté au marché diesel et une production d'essence raffinée. Suite à l'analyse qu'il a faite sur les prévisions du PAR, M. Barbay estime que ces prévisions n'atteignent pas les chiffres annoncés dans le cas de la réalisation du creusement.

Puis, revenant sur le bilan du précédent approfondissement, il fait référence au rapport Franck et explique que le tableau donné par le PAR montre les résultats bruts, alors qu'avec un calcul, il apparaît que les résultats cumulés ne dépassent le montant de l'investissement qu'à partir de 2005, et la rentabilité n'est en fait que de 2%. Ainsi, selon lui, le projet peut se justifier sur le plan micro-économique, pour certaines entreprises, mais il ne se justifie pas sur le plan macro-économique. Il estime par ailleurs qu'il y aura un problème de rotation des navires dans la boucle du Landin.

En conclusion, il déclare regretter le temps perdu à analyser les données fournies par le PAR - données qu'il rappelle n'avoir obtenues que neuf mois après les avoir demandées - et estime que, malgré la concertation affichée, la qualité de dialogue est retombée à la situation d'avant 2000, où les comités de suivi étaient présidés par le Préfet.

M. de Boissieu réagit à ces propos qu'il juge comme des attaques envers les céréaliers et les industriels qui ont investi dans le port. Il est prêt au dialogue et à la critique mais dans un esprit positif et constructif.

Mme Bonny revient sur la justification économique du projet, et insiste pour dire que le projet n'est pas fait pour les porte-conteneurs, du fait de la complémentarité du port de Rouen et du port du Havre.. Elle insiste sur le fait que ce sont les opérateurs qui font les trafics, et que les deux tiers du trafic du port de Rouen sont constitués de marchandises en vrac. Enfin, elle précise que le PAR est l'un des ports autonomes qui apporte le plus de

dividendes à l'Etat, illustrant le fait que le précédent programme d'approfondissement a été rentable.

Mme Chardonnet rappelle que dans une concertation ouverte au public, on ne choisit pas ses interlocuteurs et qu'il faut composer avec des points de vue et des styles différents. Elle signale avoir demandé à M. Barbay de donner un écrit et propose au PAR d'y répondre sur le site internet. Ce que s'engagent à faire les responsables du Port.

9. Intervention de Monsieur Dumont, Association pour la Boucle d'Anneville

M. Dumont remercie le PAR de cette large concertation, tant au niveau du Comité de Suivi Environnemental qu'au niveau des réunions de concertation, et se dit d'accord avec Mme Bonny sur la nécessité de rapprocher les cultures. Ainsi, il se déclare heureux de voir les changements de mentalité autour des problématiques environnementales. Il dit regretter que les comptes-rendus des réunions du 11 et du 20 décembre ne soient pas encore mis en ligne sur le site internet. Il regrette également que le classement de la boucle de Roumare, qui a quasiment abouti, piétine pour sa concrétisation. A propos du volet renaturation des berges, il insiste sur la mention « sécurité des biens et des personnes » du programme. Enfin, à propos de l'utilisation des sédiments extraits du dragage, il souhaite qu'on puisse réellement utiliser tous les matériaux utilisables, en signalant l'importance du travail, vis-à-vis des textes réglementaires sur l'eau et sur les matériaux.

10. Intervention de Madame Pasquis, Association pour la Boucle de Roumare

Mme Pasquis se réjouit de l'évolution favorable du dialogue depuis l'époque de l'ouverture de la chambre de dépôt de Sahurs, et se déclare heureuse d'avoir pu participer au Comité de Suivi Environnemental. Elle insiste sur le fait qu'elle attend le classement de la boucle de Roumare le plus vite possible. Elle se dit consciente des réalités économiques mais attachée au respect des réalités écologiques. Elle explique que le classement se justifie par la richesse écologique du lieu, et appelle à un classement remarquable et exemplaire, qui puisse être suivi pour les autres boucles de la Seine.

11. Intervention de Monsieur Villette, entreprise SIMAREX

M. Villette commente une carte de l'hinterland de Rouen, particulièrement intéressante pour les céréales, en comparaison avec les hinterlands des autres ports français. Il revient sur l'intérêt de Rouen, qui bénéficie de coûts de transport parmi les moins élevés du monde alors que les silos au Havre, à Dieppe et au Tréport ont été des échecs.

Puis il précise que l'année 2007 a connu une situation particulière avec un doublement des prix, en raison de différents éléments du contexte mondial. Il indique que selon lui l'intérêt macro-économique du projet est évident : la demande de céréale augmente en raison de la démographie, de l'élévation du niveau de vie et de l'urbanisation, alors que l'offre se réduit avec la diminution des surfaces agricoles, le réchauffement climatique et la réduction des intrants et phytosanitaires.

Il estime que le projet n'entraînera pas d'augmentation de camions sur les routes car les nouvelles tonnes viendront de zones plus éloignées, où le fluvial est pertinent. Il dit regretter que le mode ferroviaire aille mal mais il estime qu'avec l'arrivée d'opérateurs privés sur le réseau national, les céréales devraient pouvoir bénéficier de meilleures conditions de transport par voie ferrée. Indiquant que 80% des céréales traitées à Rouen sont fournies par des coopératives, il explique enfin qu'il y a peu d'intérêt à produire de la valeur ajoutée sur les céréales (farine par exemple) car cela est fait dans les pays importateurs.

Mme Bonny rappelle que l'objectif du PAR pour le marché céréalier est de conforter sa position face au contexte mondial (enjeux du défi alimentaire mondial de demain, concurrence nouvelle des pays de l'ex-Union soviétique,).

Puis **Mme Chardonnet** passe la parole à la salle.

12. Interventions des participants

Mme Dumont, maire de Barneville et présidente du Parc Naturel Régional des Boucles de Seine Normande, explique que le Parc est favorable au développement économique tant que l'environnement est préservé. Elle souhaite la remise en état des berges et du chemin de halage afin d'y développer des chemins de randonnée, le nettoyage des berges et souhaite également le développement du tourisme fluvial.

M. Girod, vice-président du Conseil Régional de Haute-Normandie, considère qu'il est logique de s'interroger sur la justification d'un projet, en particulier quand le financement provient en grande partie des collectivités, afin de minimiser la prise de risque. Il indique qu'il est important de prendre en compte le coût global du projet. Puis il s'interroge sur les perspectives d'évolution des exportations de céréales à long terme et sur la place que prendront les pays producteurs de l'Est européen dans la vente aux pays du Maghreb. Il souligne que les questions portant sur les risques d'impacts environnementaux (eau potable, biodiversité...) sont faites pour éviter tout impact irréversible. Puis il déclare être conscient que sans activité portuaire et sans l'entretien qu'elle permet sur le fleuve, la Seine connaîtrait de graves difficultés, avec en particulier le comblement de l'estuaire. A propos du processus gagnant-gagnant, M. Girod indique que le classement de la boucle de Roumare est un gage, et qu'il est nécessaire de respecter les engagements ; par ailleurs, il souhaite que ce classement soit un modèle pour les futurs classements. Il souhaite également un équilibre entre les activités économiques et le maintien des fonctionnalités écologiques. Il appelle à la concertation avec le Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande et les communes concernées pour aboutir au transfert des zones naturelles de l'estuaire, qui n'ont plus de vocation industrielle. A propos des déchets dérivants, il appelle à travailler ensemble à la source du problème, afin de pouvoir développer le tourisme fluvial, qui est source de valeur ajoutée. En conclusion, M. Girod annonce attendre avec sérénité les réponses aux questions avant de se prononcer.

Mme Bonny répond à M. Girod qu'elle a signé ce jour-même les réponses apportées aux questions qu'il avait posées à la réunion de Honfleur.

M. Marquis, Directeur de l'Association pour le Développement de l'Agglomération Rouennaise (ADEAR), résume ainsi la situation : selon lui, on a affaire à un problème très sérieux, totalement indépendant de la volonté du Port de Rouen, qui consiste en l'augmentation de la taille des navires, ce qui génère de grands risques sur l'activité du port et de la ville si l'on ne fait rien. Il note que grâce à l'opération d'approfondissement du chenal, le trafic passerait de 23 à 27 millions de tonnes annuelles, avec la création de 500 emplois, et qu'un programme d'accompagnement permettrait la prise en compte des aspects environnementaux, ce qui lui semble être une perspective d'amélioration. Ainsi, il voit à terme se dessiner un mieux être économique et environnemental. En conclusion, il souligne que le PAR transforme un problème en amélioration, ce qui constitue une belle leçon de combativité et indique qu'il a participé à presque toutes les réunions de concertation, avec beaucoup d'intérêt.

M. Bréhant habitant de Barneville, s'interroge sur le fait que les navires de plus en plus gros devraient entraîner une consommation de carburant plus importante, et donc plus de pollution. Il demande si, en conséquence, la réglementation va évoluer.

Mlle Gian et M. Méléagros, du cabinet MLTC-BRS annoncent qu'il existe une directive européenne et l'expliquent : cette directive a pour but d'étendre à tous les combustibles

liquides dérivés du pétrole et utilisés sur les navires opérant dans les eaux des États membres, les restrictions déjà existantes quant à la teneur maximale autorisée en soufre.

Ils indiquent également que certains pays d'Europe du Nord ont déjà mis en application cette directive par l'utilisation d'un carburant plus propre, et précisent qu'elle s'appliquera à la fois dans et en dehors des eaux territoriales. Ils précisent également que ce nouveau type de carburant va permettre une plus grande efficacité de la motorisation et la réduction d'émission d'autres gaz.

En complément, **M. Xicluna** cite le bilan carbone de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) pour l'année 2005, dans lequel il apparaît qu'un des plus récents modèles de navires Handysize produisait 1,9 gramme de CO₂ par tonne transportée au kilomètre, et qu'à tonnage équivalent, un navire Handymax construit la même année ne produisait que 0,9 gramme.

M. Lebrun, du Comité normand des professionnels du transport et de la Fédération nationale des transports routiers, déclare son plein accord et son total soutien au projet. Considérant que la Seine est la colonne vertébrale indispensable de la région, il explique que toutes les entreprises trouvent un intérêt dans le fleuve. Il estime qu'il faut donc être capable d'entretenir et de développer la Seine afin qu'elle reste à la hauteur des enjeux du futur. Soulignant que l'avenir est à la complémentarité des modes de transport, avec pour objectif d'offrir pertinence et bonnes conditions économiques, il déclare souhaiter voir la gestion des flux évoluer vers les différents modes de transport par souci de protection de l'environnement. Ainsi il appelle à une répartition plus équilibrée afin de faire face à l'augmentation des flux.

Puis **Mme Chardonnet** indique qu'un bilan de la concertation sera établi et rendu public et passe la parole à M. de Boissieu pour l'annonce du calendrier prévisionnel et la conclusion de la soirée.

13. Conclusion de Guislain de Boissieu, Président du Port Autonome de Rouen

M. de Boissieu annonce le calendrier des suites du projet :

- Décision quant aux conditions de poursuite des études au printemps 2008 ;
- Partenariat auprès des carriers et professionnels du BTP en 2008-2009 ;
- Etude d'impact en 2008 ;
- Enquête publique (Loi sur l'eau, ICPE,...) au printemps 2009 ;
- Réalisation des travaux de 2010 à 2012.

Il estime que les réunions ont permis rencontres et critiques dont le PAR a pris note, et il considère que cette phase de dialogue a conforté l'amorce d'un changement de culture au sein du Port. Il souligne que beaucoup d'associations, via les comités mis en place avant cette concertation, avaient déjà participé au travail ayant permis d'améliorer le projet. Il appelle à une poursuite du dialogue tout au long du projet, via des rendez-vous :

- avec les élus via le Comité de Pilotage,
 - avec les associations et experts via le Comité de Suivi Environnemental,
 - avec le Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire, rappelant la possibilité pour chacun de le solliciter,
 - et avec le public lors de l'enquête publique et sur le site Internet qui reste ouvert en permanence et sera une source d'information importante et pérenne sur la vie du projet.
- Enfin, il remercie tous les participants.

La séance est levée à 22h30.