

PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES DU PORT DE ROUEN



Bilan de la concertation

MAI 2008



La concertation publique sur le projet d'amélioration des accès maritimes du Port Autonome de Rouen s'est déroulée du 19 novembre 2007 au 9 janvier 2008.



Ce document, consultable sur le site internet du port de Rouen www.rouen.port.fr, présente le compte-rendu synthétique de la concertation publique, établi par le cabinet C&S Conseils, suivi de la délibération du Conseil d'Administration du Port Autonome de Rouen indiquant les suites qu'il entend donner au projet.



1

Compte-rendu de la concertation

p.3

2

Délibération du conseil d'administration

du Port Autonome de Rouen
du 25 mars 2008

p.29



COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION

p.3 Introduction

- Le contexte économique du projet
- Le projet
- Le contexte réglementaire et institutionnel
- Le déroulement de la concertation

p.4 Déroulement / Modalités

- Les modalités de diffusion de l'information / les documents de la concertation
- Les réunions de concertation

p.6 Synthèse thématique des avis et débats

- Les remarques sur la concertation
- Les questions économiques, la justification du projet
 - La justification du projet
 - Les aspects économiques
 - La problématique des transports
- Les aspects environnementaux
 - La tenue des berges
 - Le programme de renaturation
 - Les mesures d'accompagnement
 - La nappe phréatique et les zones connexes humides
 - Les déchets dérivants
 - Le bouchon vaseux
 - L'approche globale et systémique
 - L'accès au fleuve
 - Divers – Les risques & nuisances
 - Divers – Le projet
- La gestion des sédiments
 - Les chambres de dépôts
 - Les problèmes d'envasement liés à Port 2000
 - La valorisation des sédiments
 - La gestion des sédiments à l'aval et le site du Kannik
 - La qualité chimique des sédiments
- Questions sur les modalités des études

p.26 Conclusion

- L'avis du référent scientifique
- Les suites annoncées par le Port Autonome de Rouen
- La liste des intervenants

Introduction

Le Port Autonome de Rouen (PAR) se trouve aujourd'hui à une étape clé de réflexion sur son avenir. Dans un contexte de forte concurrence au niveau international, la modernisation de la flotte mondiale de navires vraquiers et l'évolution des courants d'échanges internationaux le placent devant un choix fort : améliorer ses accès maritimes pour accueillir des navires de nouvelle génération et pérenniser son développement ou perdre son avantage compétitif. La décision qui sera prise rejaillira sur les pans de l'économie régionale, nationale et européenne dont le développement est lié directement ou indirectement à la compétitivité des activités industrialo-portuaires.

LE PROJET

Le projet d'amélioration des accès maritimes consiste à araser les points hauts du chenal de navigation de 40 cm en moyenne, là où cela est nécessaire, de l'estuaire jusqu'à Rouen, afin d'augmenter le tirant d'eau d'un mètre, et à adapter les infrastructures portuaires au gabarit des nouveaux navires de transport en vrac.

Ce projet s'inscrit dans un cadre collectif plus global, « Rouen Port Maritime », dans lequel les pouvoirs publics de la Région Haute-Normandie ont souhaité intégrer les différentes composantes du développement durable de ce territoire, dans la lignée des orientations fixées par le plan de gestion global de l'estuaire de la Seine. Le projet « Rouen Port Maritime » comporte 3 volets :

- un volet économique (le développement des activités portuaires de Rouen - Honfleur grâce à l'amélioration de ses accès maritimes) ;
- un volet environnemental (la valorisation de la Seine et de ses berges) ;
- un volet paysager (le classement des boucles de la Seine au titre des sites).

LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL

Ce projet a fait l'objet d'une première phase de concertation entre le Port Autonome, les services de l'Etat, les collectivités locales et territoriales, les partenaires économiques ainsi qu'un grand nombre d'associations de protection de l'environnement. Il a fait l'objet de plusieurs réunions d'un comité de suivi environnemental, composé d'associations et de scientifiques et animé par le Port Autonome. Il est également à l'ordre du jour des réunions d'un comité de pilotage réunissant, sous l'égide de la préfecture de Région, des services de l'Etat, des représentants de collectivités et d'associations de protection de l'environnement ainsi que du Port Autonome.

En mai 2007, ce projet a fait l'objet d'une saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en application du décret 2002-1275 du 22 octobre 2002. La CNDP, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national. Eu égard à ses caractéristiques, à ses enjeux et aux concertations déjà engagées, la CNDP a décidé le 6 juin 2007 qu'il n'y avait pas lieu de le soumettre à débat public. En revanche, elle a conseillé d'élargir au public la concertation déjà engagée.

LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le Port Autonome de Rouen a suivi ces préconisations, en engageant ainsi la phase publique de concertation dans un esprit d'ouverture et de dialogue, en comptant sur ce temps fort pour éclairer les décisions qui suivront.

Les objectifs de la concertation ont été de :

- permettre à tous de s'informer et de comprendre les enjeux et les caractéristiques du projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen ;
- favoriser l'expression des avis et points de vue ;
- comprendre les préoccupations et attentes des participants ;
- tirer des enseignements utiles à l'élaboration du projet.

Déroulement et modalités de la concertation

La concertation publique s'est déroulée du 19 novembre 2007 au 11 janvier 2008.

LES MODALITÉS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION / LES DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

La concertation a été annoncée à travers la diffusion de plus de 20 000 dépliants et **affiches**, et la publication d'**annonces** dans la presse (le 27/10, 10/11, 24/11 et 01/12 dans Ouest France, Le Courrier Cauchois et Paris-Normandie, le 30/10, 13/11, 27/11 et 04/12 dans l'Eveil côte normande, le 11/12 et 18/12 dans Paris-Normandie éditions Rouen et Le Havre et le 06/01 dans Paris-Normandie éditions Rouen, Le Havre et Dieppe).

Un **dossier de concertation** et sa **synthèse** ont été diffusés respectivement à plus de 3000 et 15 000 exemplaires : ils ont été adressés aux acteurs locaux, centres administratifs, mairies, mis à disposition lors des réunions publiques, et envoyés aux personnes en ayant fait la demande.

En outre, **7 fiches complémentaires** "En savoir plus" ont été réalisées et diffusées :

- Rouen Port Maritime (550 ex.),
- Bilan du programme triennal 1998-2000 (475 ex.),
- Navigation maritime en Seine (625 ex.),
- Sédiments de dragage :
référentiels et analyses (250 ex.),
- Schéma directeur de gestion et de valorisation
des sédiments de dragage entre Rouen
et Tancarville (200 ex.),
- Le Port Autonome et la gestion
des milieux naturels (200 ex.),
- L'avantage environnemental
du Port de Rouen (200 ex.).

De plus, une **exposition** accompagnait les réunions publiques et le **site internet** permettait à chacun de pouvoir exprimer par écrit points de vue, remarques et questions.

L'ensemble de l'information disponible sur le site Internet (www.rouen.port.fr) mis en place par le PAR a reçu 3 610 visites. Il était également possible d'y déposer questions et commentaires. Les réponses à ces questions, ainsi qu'à d'autres questions posées par courrier, ont également été mises en ligne.

Le PAR a par ailleurs mis à la disposition du public, sur son site internet, l'ensemble des **études** environnementales afférentes au projet.

La concertation a donné lieu à **9 cahiers d'acteurs** :

- ADEAR Rouen Développement,
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen,
- Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
de Haute-Normandie,
- Fédération des entreprises de Transport
et Logistique de France,
- Pilotes de Seine,
- Jean-Pierre Girod, Conseiller Régional Vert
de Haute-Normandie,
- Claude Barbay, association Haute-Normandie
Nature Environnement (HNNE)
- Union Portuaire Rouennaise,
- Maison de l'estuaire

diffusés à 200 exemplaires chacun,
et 1 contribution (Vincent Le Prince pour le compte
du CNPT).





Réunion publique de Barneville - 20 décembre 2007.

LES RÉUNIONS DE CONCERTATION

Six réunions publiques se sont tenues tout le long de la vallée de la Seine, en rives droite et gauche, de Rouen jusqu'à Honfleur et ont réuni au total près de 500 participants :

- réunion de lancement le 19 novembre 2007 à Rouen (Faculté de droit), 100 personnes ;
- réunion thématique sur l'économie, le 27 novembre 2007 à Grand-Quevilly (salle La Grange), 70 personnes ;
- réunion thématique sur l'environnement, le 4 décembre 2007 à Honfleur (salle Le Grenier à sel), 70 personnes ;
- réunion thématique sur l'économie, le 11 décembre à Lillebonne (salle de la Presqu'île), 50 personnes ;
- réunion thématique sur l'environnement, le 20 décembre à Barneville (salle des fêtes), 60 personnes ;
- réunion de clôture le 9 janvier à Rouen (Faculté de droit), 150 personnes.

D'une durée moyenne de 3 heures, les réunions ont été conduites par un modérateur¹ et ont permis :

- la présentation du projet et de ses enjeux économiques et environnementaux par les représentants du PAR (le président du Conseil d'Administration

Ghislain de Boissieu, la directrice générale Martine Bonny, le directeur de l'aménagement et de l'environnement et chef du projet François Xicluna),

- des interventions de **discutants**² (représentants des milieux économiques, environnementaux et des collectivités) à la tribune portant un regard extérieur sur le projet,
- des échanges (questions-réponses) avec les participants,
- et des interventions des **référénts scientifiques**³, membres du Conseil Scientifique et Technique de l'estuaire de la Seine (CST) ou du GIP Seine-Aval (GIPSA). Leur rôle a consisté à :
 - apporter des éléments de connaissance scientifique susceptibles d'éclairer les questions du public, en complément des réponses apportées par le Port Autonome ou d'autres intervenants ;
 - apprécier la pertinence des éventuelles demandes d'études complémentaires ou d'expertises qui pourraient surgir des débats, eu égard à l'ensemble des études déjà menées par différents organismes en rapport avec le projet du Port Autonome de Rouen.

Chaque réunion a fait l'objet d'un compte-rendu public, mis en ligne sur le site Internet et envoyé aux personnes qui en ont fait la demande lors des réunions publiques (un registre a été tenu lors de chaque réunion pour cette diffusion).

¹ Claude Chardonnet, cabinet C&S Conseils

² Voir liste des intervenants page 27

³ Louis-Alexandre Romaña, directeur de l'environnement à l'IFREMER, Président du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire ; Morgane Chevé, économiste de l'environnement ; Jean-Claude Dauvin, universitaire, écologue marin.

Synthèse thématique des avis et débats

Au total, un peu plus d'une centaine de questions, points de vue, remarques et attentes a été exprimée par les participants à la concertation, la majorité concernant les aspects environnementaux du projet.

LA CONCERTATION

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Si quelques critiques apparaissent sur la concertation, notamment sur sa **durée trop courte** au regard d'un « vrai » débat public, et sur un **auditoire jugé très acquis au projet** du PAR, la grande majorité des participants, y compris la plupart des associations environnementales, se félicite de la **qualité du dialogue** durant les réunions.

Des précisions sont demandées sur les **modalités de diffusion de l'information**.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

A plusieurs reprises (lors de réunions thématiques et lors de la réunion de clôture), les référents scientifiques considèrent que la concertation, lors de laquelle la possibilité est offerte à tous de s'exprimer, contribue à **la dimension d'approche globale des problématiques de l'estuaire** dans laquelle s'inscrit le projet.

Éléments de réponses apportés par le PAR

Cette phase de concertation publique se situe en amont de la phase d'enquête publique sur le projet. Sur la base des études de faisabilité du projet, des expériences acquises, elle a pour objet de recueillir les avis, les critiques, les suggestions d'amélioration, afin de poursuivre les études sur l'ensemble des enjeux décelés.

3 000 dossiers et 15 000 synthèses ont été adressés aux acteurs locaux, centres administratifs, mairies. L'information a également été disponible sur le site Internet du PAR. Enfin, des annonces ont été publiées dans la presse qui a relayé cette information.

LES QUESTIONS ECONOMIQUES, LA JUSTIFICATION DU PROJET

La justification du projet

Un grand nombre de participants, en majorité **collectivités et acteurs économiques** mais aussi un **certain nombre d'associations**, reconnaissent **l'enjeu économique du projet** par le fait qu'ils considèrent le Port de Rouen comme un atout majeur pour la région, le bassin parisien et le pays, ceci pour de nombreuses raisons (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...). 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**. Le fait de se projeter dans l'avenir au travers de ce projet est considéré par certains comme relevant de la responsabilité collective.

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Des questions sont posées sur la justification même du projet. Certains participants s'interrogent sur la **rentabilité du précédent approfondissement** réalisé de 1998 à 2000, en particulier l'un d'entre eux qui évoque le rapport Franck et souhaite que la rentabilité du précédent programme soit démontrée. Il ne se satisfait pas de la fiche "En savoir plus" sur le bilan du dernier approfondissement réalisée par le PAR en réponse à cette demande et appelle à **vérifier le calcul de rentabilité** au regard des investissements réalisés.

Enfin, il fait part de son **attente d'une justification du projet pour l'ensemble du chenal**, et pas seulement pour les quatre sites présentés (Honfleur, Port-Jérôme, Saint-Wandrille, Rouen).



Exposition à la réunion publique de Honfleur - 4 décembre 2007.

Plusieurs remarques et questions sont formulées à propos des **trafics céréales et pétrole existants**, et de leurs **perspectives d'avenir**. Un participant estime que les **résultats du PAR baissent ou peinent à se maintenir** et que le marché céréalier en particulier est affecté. Des **interrogations** apparaissent également sur les **objectifs de croissance générale** annoncés par le PAR grâce au projet.

Un participant, estimant que la structure d'exportation sans apport de valeur ajoutée du système français correspond à celui d'un pays sous-développé, demande s'il ne serait pas plus intéressant de valoriser les céréales, comme le font d'autres pays, plutôt que de les exporter. Par ailleurs, faisant référence à l'avis d'agriculteurs, il considère que des petits navires seraient plus adaptés aux besoins de la profession agricole que des navires à très fort tonnage pour le transport de vrac.

Plusieurs participants s'interrogent sur les **perspectives d'évolution à long terme de l'utilisation du pétrole** et sur leur prise en compte dans la réflexion du PAR.

Il est également demandé si les possibles **incidences du réchauffement climatique** ont été prises en considération.

Certains participants souhaitent savoir si le PAR mène une réflexion à long terme sur l'évolution de la flotte des navires.

Éléments de réponses apportés par le PAR

Une fiche "En savoir plus" sur le bilan du dernier approfondissement ("Bilan du programme triennal 1998-2000") a été diffusée pendant la concertation. Sans le précédent approfondissement, le trafic du port serait nettement inférieur car **6 à 7 millions de tonnes par an ont déjà profité de tirants d'eau supérieurs à 10 m**. Ce programme a permis **d'asseoir la position du PAR en tant que grand exportateur**

(céréales et essence en particulier). Une méthode d'évaluation standard pour tous les projets d'infrastructures (Instruction cadre du 25 mars 2004 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport) a été appliquée pour déterminer la rentabilité du présent projet.

L'année 2007 a connu une situation particulière pour le marché céréalier avec un doublement des prix, en raison du contexte mondial (sécheresses suivies de climats trop pluvieux qui ont conduit notamment à une faiblesse de l'offre), ce qui ne remet cependant pas en cause les bons résultats du PAR ces dernières années.

A propos des perspectives d'évolution des marchés, **les hypothèses de trafic ont été construites et vérifiées auprès d'un panel d'experts extérieurs** au Port, avec une approche prudente. Pour les céréales, il s'avère que le PAR se trouve dans une des zones agricoles les plus riches d'Europe, et que compte tenu de l'évolution macroéconomique (demande tirée par l'augmentation de la population, l'ONU tablant sur une population de 9,5 milliards d'habitants à horizon 2050, et l'élévation du niveau de vie pour chaque habitant, qui a des besoins alimentaires plus importants ; offre réduite par le développement de l'urbanisme, le réchauffement climatique, la réduction des surfaces agricoles utiles), **l'exportation de céréales va rester un marché majeur pour le PAR**. Face à la concurrence des autres pays producteurs, l'approche est **défensive sur les céréales** pour préserver la place de Rouen et elle est **offensive sur les importations de gazole et les granulats**.

Quant à l'incidence du réchauffement climatique, le PAR n'est pas un expert des évolutions climatiques et il est vrai que les céréales sont exposées aux aléas du climat. De plus, le PAR ne connaît pas d'entreprises capables de faire de la prévision au-delà de 12 ans. **Le projet répond à une vision à 10 ans - 15 ans**, et s'il ne se réalise pas, ce sera le déclin du Port de Rouen et des activités économiques qui y sont liées. Le PAR

est approché au quotidien par des industriels et opérateurs privés qui ont l'envie d'investir sur ce port, ce qui est un signe fort. Le projet est motivé par l'apparition des vraquiers de la classe des « Handymax », qui, eux, ont une durée de vie de l'ordre de 25 à 30 ans.

En tout état de cause, et au delà du devenir de chaque filière, le développement d'un port de fond d'estuaire, à l'image de Anvers, Hambourg, Brême..., fait sens économiquement et environnementalement, car il permet d'acheminer la marchandise par le navire, mode de transport le moins coûteux et le plus respectueux de l'environnement.

Éléments de réponses apportés par les discutants

La **position géographique de Rouen présente des avantages par rapport au Havre** : elle est beaucoup plus proche des lieux de production et de consommation et permet un coût de transport terrestre bien inférieur.

Le **pic d'exploitation du pétrole** est inéluctable, mais un discutant estime qu'il est actuellement **impossible de déterminer le moment auquel il aura lieu**. Il ajoute que les hydrocarbures vont être utilisés pour longtemps car, à l'heure actuelle, l'énergie alternative n'est pas disponible.

A propos de la justification du projet pour l'ensemble du chenal, il est souligné que les vracs liquides ne

se situent pas qu'à Port-Jérôme (export d'essence), mais aussi à Grand-Quevilly (import de gazole) et que ces trafics augmentent fortement. De plus, il explique que le déchargement de ces produits pétroliers n'est pas faisable au Havre car la liaison pipe-line Le Havre-Paris est saturée.

Les investissements envisagés pour le projet vont dans le sens des nouveaux débouchés identifiés notamment par les industriels pétroliers. Un discutant indique que ceux-ci s'adaptent aux évolutions de flux car baisser les unités de production engendrerait une augmentation du coût de l'essence. De plus, il rappelle que la problématique du PAR n'est que l'adaptation à **l'évolution mondiale** ; il s'agit pour le PAR de pouvoir accueillir le même nombre de navires qu'aujourd'hui, mais avec des capacités de chargement plus importantes.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

Les considérations suivantes sont exposées :

Sur les justifications du projet : celles-ci s'inscrivent dans le choix régional de développement, de spécialisation, tout en tenant compte des contraintes économiques et des enjeux environnementaux, dont notamment les nouvelles politiques mises en œuvre.

Sur la **prospective** : si les inquiétudes portent sur la prospective à très long terme (20 ans ou plus), celle-ci est **très difficile à cette échelle**. Elle reste toutefois un exercice utile pour faire des choix en toute connaissance de cause, après avoir pris en compte un ensemble de facteurs et d'hypothèses.

Sur le **réchauffement climatique** : il pourrait, en effet, ouvrir l'accès à de nouveaux gisements pétroliers sous la banquise, jusque-là inaccessibles, dont l'exploitation pourrait cependant accélérer le phénomène du réchauffement climatique. Avec les conséquences de ce dernier, pour les céréales, on pourrait s'attendre à une baisse de rendement pouvant aller jusqu'à 90% en Amérique du Sud d'ici à 50 ans.



Réunion publique de Rouen - 9 janvier 2008.

Les aspects économiques

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Plusieurs questions sont posées sur le coût, le financement, les méthodes de calcul utilisées et l'impact sur l'emploi :

- Pour le financement du projet : **qui paiera quoi et avec quels fonds ?**
- Comment a été calculé le **taux de rentabilité** du projet pour la collectivité, estimé à 9,1% ?
- Pourquoi le projet entraînerait-il une plus-value de 17% en valeur ajoutée mais un **nombre d'emplois supplémentaire qui n'est pas proportionnel ?**
- Quelle est la **méthode utilisée** pour déterminer le **nombre d'emplois induits ?**
- Quelles seront les **conséquences** économiques du projet **en termes d'emplois** pour le PAR et pour le bassin d'emploi de la Seine ?
- L'emploi sera-t-il réellement menacé si le projet ne se réalise pas ?

De plus, l'impact du projet ou de sa non-réalisation sur l'emploi suscite quelques réactions. Un intervenant considère que l'emploi lié au PAR est décisif dans l'agglomération rouennaise mais qu'il y a d'autres pourvoyeurs d'emplois, et qu'une valorisation des loisirs et du tourisme autour de la Seine peut également, à cet égard, être intéressante. Ce même intervenant est surpris que le PAR fasse référence à des pertes d'emploi si le projet ne se réalise pas.

Enfin, une question concerne les gains environnementaux :

- Pourquoi le **gain en termes de réduction de tonnes de CO₂** émises n'est-il pas indiqué dans le dossier de concertation, alors qu'il devrait apparaître comme un sujet majeur ?

Eléments de réponses apportés par le PAR

Avec un **coût global** évalué à **185 millions d'euros**, la part des subventions sera de 72,5% (132 millions d'euros), financée par l'Etat, le Conseil Régional de Haute-Normandie, le Conseil Général de Seine-Maritime, la Communauté d'Agglomération Rouennaise, les fonds européens, et les 27,5% restant (53 millions d'euros) seront à la charge du PAR.

La méthode utilisée pour déterminer l'utilité socio-économique du projet est **l'application d'une méthode d'évaluation standard**, inscrite dans la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982) et précisée par la circulaire du 25 mars 2004 s'appliquant à tous les projets d'infrastructures de transport. Selon les normes, le taux de rentabilité pour la collectivité est considéré comme correct à partir de 4% ; il est pour le présent projet de 9,1%.

De plus, l'analyse socio-économique est enrichie suite aux échanges de la concertation ; elle a été rendue publique à la suite de la concertation.

Les **emplois induits** correspondent aux emplois dans le secteur des **services qui découlent de l'activité portuaire** (commerces...). Dans des études antérieures, l'INSEE avait estimé l'emploi induit à 38 % d'emplois supplémentaires générés par les dépenses effectuées par les salariés des emplois directs et indirects dans les services marchands. Aujourd'hui, les emplois directs (liés à l'activité portuaire et maritime avec des fonctions essentiellement logistiques) et les emplois indirects (représentés par les industries qui ont choisi de s'implanter sur ou à proximité du port) ont été estimés par l'INSEE à 20 600 emplois.

Si le projet ne se fait pas, le trafic du port chutera à 17 millions de tonnes par an, ce qui entraînerait la **suppression de 700 emplois directs et indirects**. A l'inverse, avec le projet, l'estimation de gain est de **500 emplois dont 180 directs et 320 indirects** (agents commissionnaires de transports, agents consignataires de navires, douanes, pilotage, remorquage, professions liées à l'activité portuaire et maritime).

Le fait que le chenal permette aujourd'hui la montée des navires de mer jusqu'à Rouen permet une économie annuelle évaluée à 40 000 tonnes de CO₂ (par rapport à une situation où le port de Rouen ne serait qu'un port fluvial), ce qui correspond à 24 millions d'euros par an de gain pour la collectivité. Ce gain a été calculé sur la base d'un modèle européen, REALISE. Sur la base de ce même modèle, l'enjeu supplémentaire du projet d'amélioration des accès maritimes a été estimé, en termes d'économie, à 20 000 tonnes de CO₂, soit 11 millions d'euros par an en gain environnemental complémentaire pour la collectivité.



Réunion publique de Rouen - 19 novembre 2007.

La problématique des transports

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Le projet est vu par certains, discutants, élus, (voire même référents scientifiques), comme une opportunité pour l'environnement, car il constitue une opportunité de reconquête du fluvial et de développement de cette alternative au transport routier, permettant ainsi de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les attentes sont donc fortes pour l'amélioration des modes ferroviaire et fluvial.

Ainsi, plusieurs questions sont posées sur l'intermodalité :

- Qu'est-il prévu par le PAR pour éviter que le projet ne soit mis en œuvre sans accompagnement par les dessertes ferroviaire et fluviale ?
- L'ensemble des mesures envisagées par le PAR seront-elles **coordonnées avec les autres modes de transport**, et quels pourront en être les impacts ?
- Quel est l'intérêt du report du trafic routier vers le fluvial pour les vrac, et notamment pour les céréales et le pétrole, qui devraient être transportés par voie ferroviaire ?

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

Certains s'inquiètent des **répercussions de l'augmentation du trafic maritime** du port (augmentation d'un quart de la quantité de marchandises arrivant ou partant de Rouen) sur la circulation de poids lourds sur les routes.

Des questions ont également été posées sur le trafic du PAR :

- Quelle est l'importance du trafic fluvial actuel ?
- Quelle est l'évolution prévue sur toute la zone du fleuve gérée par le PAR avec la réalisation du projet ?
- Le projet est-il prévu pour développer le trafic des porte-conteneurs ?
- Quelles sont les **possibilités de déchargement partiel de marchandises au Port du Havre** ?

Faisant référence aux avaries de navires et aux quelques accidents observés en vallée de Seine, des participants demandent si la circulation de navires plus importants et le **risque d'accidents** qui peut en découler (collisions entre navires, échouement sur les berges, heurt des piles des ponts) ont été pris en compte.

Éléments de réponses apportés par le PAR

Le but est de **réussir un transfert modal**, en lieu et place de la route qui manque de pertinence économique pour certains types de trafic. L'objectif est à l'horizon 2014 une réduction du trafic routier de 11 points (de 65 à 54%).

A propos du transport fluvial, le PAR souhaite développer ce mode, en synergie avec le Port du Havre. Une réglementation vient d'être arrêtée pour la construction des navires fluvio-côtiers permettant de desservir Port 2000 par la mer, qui permettra d'intensifier le trafic fluvial.

A propos du transport ferroviaire, ce mode est **pertinent pour la massification**, il est notamment le plus approprié pour les céréales ; le mode ferroviaire devrait se développer grâce à l'ouverture du fret fer-

roviaire à la concurrence et au transfert des voies ferrées terminales de quai aux ports autonomes. **Des études sont en cours.** Cela constitue un sujet majeur d'accompagnement du projet.

Le projet ne concerne pas le trafic de **conteneurs**, les plus grands navires devant rester au Havre. En outre, les conteneurs arrivant au Havre pourront être évacués vers Honfleur et Rouen par un système fluvio-côtier, sans passer par la route. Cependant, il convient de noter que le projet permet de développer des lignes conteneurs nord-sud, spécialité du port de Rouen, accessibles à des navires portes-conteneurs intégraux de 2500 à 3000 conteneurs.

Les installations de type silos sont à Rouen et non au Havre et **il n'est pas pertinent économiquement de reconstruire les capacités de stockage de Rouen au Havre** ; aucun opérateur privé ne se lancera dans de tels investissements. Il est au demeurant interdit que la construction de silos fasse l'objet de subventions. La capacité de stockage de Rouen s'élève aujourd'hui à 1,2 million de tonnes.

Des navires présentant les caractéristiques (longueur, largeur) des navires visés par le projet naviguent déjà en Seine (avec un tirant d'eau réduit du fait des contraintes nautiques que l'approfondissement du chenal cherche à minimiser). **Le risque d'accidents n'est pas accru par cette nouvelle population de navires.** Au contraire, les navires plus modernes présentent des équipements de sécurité plus efficaces.

Les soucis de sécurité sont extrêmement présents dans la gestion du trafic maritime, et à ce titre, un poste de sécurité est prévu dans le programme.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

Les caractéristiques actuelles du territoire régional : un port fluvio-maritime, allié au transport fluvial et ferroviaire, apparaissent comme un avantage pour l'avenir de celui-ci.

LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

Le projet est vu par certains, discutants, référents scientifiques, élus, comme une opportunité pour l'environnement. 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 ainsi un moyen d'être **gagnant-gagnant pour l'écologie et l'économie.**

Cependant, certains discutants, élus, associations considèrent qu'actuellement les questions environnementales ne sont pas traitées par le Port Autonome avec autant d'attention que les questions économiques. Plusieurs d'entre eux aspirent à cette approche « gagnant/gagnant ».

La tenue des berges

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

De nombreux participants expriment leurs **craintes** d'une **érosion accrue des berges** des deux rives de la Seine observée depuis 40 ans, en raison de l'absence de protection et d'entretien, et en raison des risques dus à l'impact de l'approfondissement et du batillage. Plusieurs exemples sont cités : Vieux-Port, où une partie de la plaine est « partie » dans la Seine car les berges ne sont pas protégées ; trois communes de l'Eure dont Barneville, pour laquelle il est dit que les berges se sont écroulées, des dizaines de mètres ayant déjà disparu ; référence est également faite aux glissements de terrain survenus à Villequier, Caudebec et Duclair dans les années 1960 et 1970, à propos desquels un participant dit qu'une étude du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) aurait démontré que les creusements du fleuve entraîneraient des glissements de terrain. Un participant demande si l'on n'arrive pas aux limites des possibilités géologiques et géomorphologiques. Il est souhaité qu'une étude géologique soit réalisée sur ce thème.

Lors de chaque réunion, des questions sont posées à propos des **impacts du projet d'approfondissement** et de la taille des navires Handymax sur la vitesse

du courant et sur la vague produite par les bateaux (batillage) et donc sur les berges et leur érosion.

En conséquence, les **attentes** concernant **l'entretien**, **l'aménagement** et **la restauration des berges** sont fortes. Un appel est lancé au PAR afin qu'il devienne un partenaire pour la restauration des berges, aux côtés des deux Conseils Généraux, par exemple via la taxe professionnelle. Plusieurs souhaits sont émis : une **vitesse moindre des remorqueurs** lorsqu'ils remontent les boucles de la Seine, pour limiter le batillage, la préservation des berges de la boucle de Roumare, là où la zone est la plus étroite, et la réalisation d'une digue à Vieux-Port.

Éléments de réponses apportés par le PAR et ses experts

Les berges sont soumises à des **facteurs érosifs naturels** tels que le flot, les clapots et les crues qui **ne seront pas modifiés par le projet**. L'incidence des dragages a été mesurée par un modèle mathématique qui montre que **l'effet sera seulement de quelques % sur les courants** et de **quelques cm sur les marées**. Les **travaux de dragage ne concernent que le chenal de navigation** ; ils ne concernent en fait que **17% de la surface du lit mineur**, sur une **hauteur moyenne de 40 cm**. Le programme ne prévoit pas de draguer les pieds de berges. En effet, le chenal de navigation se trouve éloigné de plusieurs dizaines de mètres de la berge. Il n'y aura donc pas d'interférence sur le plan mécanique entre la stabilité de la berge et les travaux envisagés.

Des berges de Seine ont effectivement connu des éboulements. Ces ruptures de berges ont, à chaque fois, été le résultat d'une instabilité générale de la berge, depuis son pied en fond de rivière jusqu'en arrière dans les terrains, probablement liées à des conditions hydrogéologiques particulières.

Le PAR a **pris contact avec le BRGM** (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) pour avoir communication de l'étude réalisée en 1969 sur l'érosion des berges, afin d'estimer si celle-ci est toujours d'actualité, et, le cas échéant, de procéder à une actualisation.

Une maquette d'une zone typique à draguer, à l'échelle, a été présentée lors des réunions publiques.

Les navires Handymax ont de **nouvelles carènes plus profilées** permettant une **diminution du batillage** et donc des **mouvements moins dommageables pour les berges** ; elles ont été conçues pour permettre une **consommation moindre de carburant**.

Le pilotage et la capitainerie veilleront au **respect des vitesses** des navires et des remorqueurs.

Un expert, hydrogéologue, indique, à propos de l'effondrement des berges et des falaises, 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 l'approfondissement du chenal de la Seine.

Un autre expert, ingénieur écologue, indique que dans le cadre des études menées en 2005-2006, à la demande du PAR, sur les matériaux de dragage et le schéma de valorisation qui en est résulté, 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. L'expert explique que les attentes diffèrent beaucoup selon les acteurs, et qu'il faut du temps pour se mettre d'accord.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

Sur le **risque d'effondrement des berges**, si des études sont nécessaires, il n'y a cependant **pas de risques particuliers à prévoir**.

Sur **l'hydrodynamique et les hauteurs d'eau**, le projet n'entraînera **pas de changements significatifs**.

Il est à prévoir qu'en termes **d'impact du changement climatique** sur l'évolution de la Seine, le **débit du fleuve et le lessivage des sols vont changer** ; il conviendra donc de surveiller cela de près.



Réunion publique de Grand-Quevilly - 27 novembre 2007.

Le programme de renaturation des berges

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Plusieurs participants demandent **en quoi consiste le programme de renaturation des berges** et quelle est la **signification** des différents termes utilisés : **réhabilitation paysagère, renaturation des berges**. Certains considèrent que ce volet du projet n'est pas explicite dans le dossier du PAR.

Relevant que le programme de restauration des berges s'arrête à Tancarville, un discutant pose la question du **devenir des berges du Calvados et de l'Eure**, notamment en matière de financement.

Un participant demande que les **fonctionnalités et les connexions hydrauliques soient bien prises en compte**, et que des **techniques végétales douces soient utilisées** pour permettre à la fois de **retenir les berges** et de **favoriser l'habitat**.

Un discutant demande quelles sont les **possibilités d'aboutir à une meilleure connexion entre les différents compartiments de la partie aval du fleuve**, à l'occasion des aménagements envisagés ?

Enfin, des demandes sont formulées pour le nettoyage des berges et le **rétablissement de la circulation** à certains endroits sur les **chemins de halage**.

Eléments de réponses apportés par le PAR et par le Conseil Général de Seine-Maritime

Le programme de renaturation des berges consiste à la fois en une **opération de revégétalisation** – redonner leurs caractéristiques naturelles aux berges – et en une **opération de protection**, voire de confortation. Le **Conseil Général de Seine-Maritime** est en charge des études de ce programme de renaturation. Un comité scientifique travaille jusqu'en 2009 sur les orientations à donner. Le programme ne consistera toutefois pas à revégétaliser l'ensemble des berges. Une étude d'aménagement comportant cinq axes différents (de la biologie à l'aménagement et la valorisation) va être menée. Elle vise notamment à définir les espaces à garder en zones humides. L'étude actuellement menée recense les enjeux existants, tant environnementaux, socio-économiques, que sur le plan de la lutte contre les inondations, de Poses à Tancarville. Les propositions d'actions seront soumises à concertation, et les résultats des actions seront mesurés.

Face aux interrogations pour les berges du Calvados et de l'Eure, l'étude menée par le Conseil Général de Seine-Maritime sera **élargie à l'ensemble fluvio-estuarien**, selon la volonté de tous les acteurs pour une approche globale. Cependant, le Conseil Général et ses partenaires ont souhaité se concentrer sur la partie amont du fleuve, considérant que dans la partie estuaire, il ne s'agit plus de berges à proprement parler.

Le programme dont les études sont conduites par le 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, les annexes hydrauliques**. Afin de remettre en connexion des zones latérales humides avec la Seine, un travail est à mener, en relation étroite avec les réflexions menées par le Conseil Général de Seine-Maritime, et en concertation avec le Groupement d'intérêt public Seine-Aval (GIPSA), de façon à identifier les sites et les objectifs de chacun d'eux. La finalité est d'améliorer les fonctionnalités de l'écosystème en développant des zones propices, par exemple, aux frayères, aux habitats piscicoles. Les premières réflexions ont permis d'identifier des sites (anciens sites de dépôt,

anciens trous de Seine par exemple) et d'envisager des expériences sous la conduite du GIPSA. L'étude menée par le Conseil Général de Seine-Maritime prévoit notamment de réfléchir à de nouvelles techniques.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

Les référents scientifiques souhaitent attirer l'attention sur la **richesse des berges**, et plaident pour que les **aménagement visant à une réhabilitation des systèmes hydrauliques et biologiques soient multipliés**.

Les mesures d'accompagnement

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

De la même manière que pour les berges, les attentes sont fortes pour la mise en place de mesures d'accompagnement ou de mesures compensatoires. Il s'agit en particulier :

- du **transfert des zones naturelles de l'estuaire au Conservatoire du Littoral**, en faisant référence en particulier aux zones de Honfleur, et ce dès aujourd'hui ;
- du **classement de la boucle de Roumare** le plus vite possible, et plus généralement des **boucles de la Seine**, en souhaitant qu'il ne soit pas retardé.

Il est également demandé le **renforcement et l'extension de la réserve naturelle**, et un **plan anti-déchets dérivants** (voir page 17).

Par ailleurs, la question du traitement de la partie aval de l'estuaire est posée par certains participants et discutants :

- Pourquoi l'ensemble des mesures d'accompagnement ne concerne-t-elle que la partie amont du fleuve ?

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

A propos du classement de sites et du transfert des zones naturelles de l'estuaire aval au Conservatoire du Littoral, les référents scientifiques considèrent qu'il **est important de conserver des espaces pour l'environnement**.

Les référents scientifiques demandent également **ce qui est prévu pour la partie aval**, étant donné les grands aménagements que l'estuaire a déjà subi récemment.

Éléments de réponses apportés par le PAR et ses experts

A propos du transfert des zones naturelles de l'estuaire au Conservatoire du Littoral, les terrains ayant une vocation environnementale désignée, appartenant au domaine public de l'Etat et dont le PAR est affectataire, font l'objet d'une gestion environnementale fondée sur un plan de gestion. Celui-ci, dans la plus grande partie des cas, est établi en partenariat avec des organismes dont la vocation est la gestion d'espaces sensibles ou avec le Conservatoire du Littoral.

Le PAR a fait 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**. Une rencontre est intervenue en décembre entre le PAR, le Conservatoire du Littoral et les associations, qui devrait déboucher sur le cahier des charges de la convention, afin de lancer une étude en deux phases :

- une première phase d'état des lieux qui vise à réaliser une synthèse des données environnementales du site ;
- une deuxième phase qui vise à établir un plan de gestion écologique avec un programme d'aménagement sur 5 ans.

Un appel d'offres va également être lancé afin de retenir un bureau d'études qui proposera un plan de gestion de ces espaces à vocation naturelle.

Le **classement des boucles de la Seine** au titre des sites **est de nature réglementaire**, et piloté par la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement) de Haute-Normandie. Suite au travail très intéressant fait par le Port Autonome avec la DIREN et à une concertation avec les opérateurs du port de Rouen, le classement de la boucle de Roumare devrait intervenir prochainement. L'opération se déclinera ensuite boucle par boucle en remontant le fleuve depuis le marais Vernier.



Réunion publique de Rouen - 19 novembre 2007.

A propos de la demande de transfert des zones naturelles de l'estuaire, un expert, ingénieur écologue, 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.

La nappe phréatique & les zones humides connexes

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

La question des **impacts de l'approfondissement sur la nappe phréatique et sur les zones humides connexes** telles que les vasières apparaît à plusieurs reprises, révélant des inquiétudes de la part de certains participants. L'un d'eux fait notamment référence aux modèles **de Port 2000 relatifs à l'impact sur les vasières** qui, selon lui, se seraient révélés **inexactes**. Un autre fait part de **l'assèchement progressif des marais** tout au long des berges du fleuve, y compris des zones humides, et de l'impact de cet assèchement sur la végétation, avec la disparition de certaines espèces botaniques. L'absence de brochets (qui constitue un bio-indicateur) montre que ces zones sont encore très fragiles.

Ainsi, il est demandé :

- Quels sont les **risques du projet pour la nappe souterraine** ?
- Quelles seraient les **conséquences sur l'assèchement des zones connexes**, riches en habitat (car nourricerie de poissons), si les impacts se révélaient importants ? Une attention particulière est réclamée à ce titre.

Il est également demandé quelles sont les mesures et études prévues.

Un intervenant **lance un appel à la prudence**, demandant l'application du principe de précaution (qui est intégré dans la Charte de l'Environnement visée par la Constitution), pour l'approfondissement du chenal en raison de la **présence d'une certaine richesse biologique**, en particulier dans les vases.

Soulignant que les vasières régressent encore et ont du mal à se stabiliser, ce même intervenant demande si **le délai court** (moins de dix ans) entre le précédent approfondissement et ce nouveau projet **ne risque pas de générer des dysfonctionnements**. Il souhaite savoir si la modélisation utilisée intègre cette donnée.

Éléments de réponses apportés par le PAR et ses experts

Le lit majeur de la Seine est en contact avec deux nappes : la nappe des alluvions et la nappe de la craie. La nappe des alluvions, superficielle et de qualité médiocre, voit ses niveaux régis par un équilibre de pression avec le fleuve, lequel subit des variations au cours de l'année. Il n'y a que très peu d'échanges entre cette nappe et la Seine. Les niveaux de la Seine n'étant pas sensibles à l'approfondissement prévu, **cette nappe superficielle ne sera donc quasiment pas affectée par le projet**. Ses équilibres ne seront pas perturbés, et ainsi, les zones connexes pas impactées.

La nappe de la craie, plus profonde et de meilleure qualité, peut être en contact avec la Seine par le fond du lit mineur. Des travaux du laboratoire de géologie de l'Université de Rouen l'ont montré (thèse de M. Fournier de l'Université de Rouen). Les travaux visant à araser les points hauts du chenal n'auront qu'une **très faible incidence sur les échanges de la nappe vers la Seine** (surface réduite des travaux – 17%, et peu d'échanges au travers de ces points hauts, plutôt via les fosses, qui ne sont pas touchées). En tout état de cause, si les échanges devaient être impactés, ce serait dans le sens d'un accroissement des échanges de la nappe vers la Seine et non l'inverse. Il semble que l'incidence soit très mineure. Une expertise va être demandée au GIPSA, qui pourra notamment interpellier à ce sujet le laboratoire de l'Université de Rouen.

Un **assèchement des zones humides est effectivement constaté**, avec des effets sur les espèces botaniques, mais **l'impact du projet sera quasiment nul**

sur le niveau des nappes alluviales. A propos de la présence de micro-organismes dans les vases, il n'y a pas de vases jeunes dans la partie amont de l'estuaire, mais des points de prélèvement effectués en 2006 en ont révélé la présence en aval de Tancarville. Il y a toutefois une faiblesse en termes de richesse de biodiversité dans le chenal.

A propos de la préservation des zones humides de l'estuaire, 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.**

Un expert, ingénieur écologue, explique à propos de l'assèchement relatif des zones humides 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).



Réunion publique de Honfleur - 4 décembre 2007.



Réunion publique de Rouen - 19 novembre 2007.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

Les considérations suivantes sont exposées :

- Sur les connexions avec les nappes, **une certaine surveillance paraît nécessaire.**
- Le problème majeur de la partie aval de l'estuaire est la **perte de zones humides**. Il faut donc faire le maximum pour préserver les zones humides de l'estuaire. Le PAH (Port Autonome du Havre) a eu une première approche de ce problème en recréant des vasières et le PAR envisage aujourd'hui de travailler sur les berges.
- A propos de la richesse biologique des fonds et des abords de la Seine, ceux-ci sont **pauvres en raison de l'absence de connexions**. Il existe un problème de richesse faunistique entre Rouen et Tancarville. Il faudrait obtenir une diversité de conditions écologiques pour diversifier les habitats. Il existe des potentiels mais l'eau passe actuellement trop vite, sans échange avec les bordures du fleuve. En conséquence, il est demandé que **l'étude de reconnexion soit réalisée**, afin d'identifier clairement et de chiffrer en surface la restauration d'annexes hydrauliques. Il est souhaité qu'à l'occasion de la restauration des berges, les **aménagement réalisés ne soient pas étanches** mais qu'ils relèvent du génie écologique en **permettant les connexions entre le lit mineur et les annexes hydrauliques**.

Les déchets dérivants

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

La question des déchets dérivants et de leur traitement est abordée par quelques intervenants, qui demandent ce qui est prévu pour leur récupération. Certains expriment leurs attentes en termes de mesures d'accompagnement et de financement pour le traitement des déchets dérivants ainsi qu'une **approche globale dans laquelle le Port Autonome s'impliquerait : la réalisation d'un plan anti-déchets dérivants.**

Éléments de réponses apportés par le PAR

Au quotidien, le Port Autonome s'engage dans la gestion des déchets des navires, dans le respect des obligations réglementaires maritimes (ramassage des déchets solides, récupération des huiles et des eaux de ballast...).

A propos d'une approche globale de la gestion des déchets dérivants, le PAR mentionne **l'expérimentation menée par le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande et le Conseil Régional de Haute-Normandie**. Il indique qu'il pourrait aider à renouveler ce type d'expérience, ce sujet devant faire l'objet d'une approche concertée.

Le bouchon vaseux

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

La question des impacts sur le bouchon vaseux est peu abordée. Deux questions sont posées :

- Quel est son devenir ?
- Comment la modification de la bathymétrie va-t-elle l'impacter ?

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

Les référents scientifiques expliquent que le bouchon vaseux s'est déplacé vers l'aval d'année en année, qu'il est nécessaire au fonctionnement du fleuve et qu'il est très important qu'il reste à sa place.

Éléments de réponses apportés par le PAR

La position du bouchon vaseux ne sera que très marginalement affectée. A ce stade des études, il apparaîtrait que celui-ci remonterait très légèrement avec le projet (ce qui joue dans le bon sens).

L'approche globale et systémique

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public

La **nécessité d'une approche globale et systémique de l'estuaire** est fortement exprimée par plusieurs participants.

Dans le cadre de l'approche globale, un participant demande dans quel scénario, parmi les quatre suivants⁴ s'inscrit le projet :

- 1/ risque de laisser-faire, baisse de la qualité des eaux, expulsion du bouchon vaseux,
- 2/ restauration volontariste,
- 3/ initiative locale,
- 4/ crise économique mondiale majeure.

Éléments de réponses apportés par le PAR

Le projet se situe dans une vision d'**équilibre économique et écologique**.

La demande d'approche globale constitue l'un des **grands enseignements de la concertation**. Elle relève des attributions du Conseil Scientifique et Technique, et le PAR lui demandera donc un avis sur cette approche, ainsi qu'au GIPSA.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

A propos de la gestion globale, une **inquiétude** est exprimée **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 est souhaité que celle-ci puisse **se prolonger durablement** et que la **solidarité des**

acteurs soit effective afin que la liaison des deux programmes (approfondissement du chenal et renaturation des berges), ainsi que du classement des boucles de la Seine, tienne dans le temps.

Le **scénario de reconquête volontariste est considéré comme intéressant** car, en raison des fortes pertes subies depuis 150 ans, des moyens financiers importants sont nécessaires pour investir dans des projets écologiques.

L'accès au fleuve

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Certains participants demandent si l'Etat et le PAR peuvent exercer une action forte pour **restaurer l'accès au chemin de halage**, notamment pour les vélos. D'une manière plus générale, les personnes concernées font part des **difficultés d'accès à la Seine** (soulignant que l'accès au fleuve est impossible à certains endroits le long des berges en raison du caractère privé de certains terrains), et elles demandent une **meilleure prise en compte de l'accès des populations**.

Éléments de réponses apportés par le PAR

Le PAR cite l'exemple de Moulineaux (opération menée pour l'accès à la Seine en milieu urbain) et **appelle à une généralisation de cette expérience**, précisant que plusieurs opérations sont à venir dans différentes communes, dont le réaménagement du fossé Blondel à Grand-Couronne (cheminement piétons et vélos). Le PAR indique également s'employer, avec le Conseil Général de Seine-Maritime, à augmenter l'accessibilité des populations. Dans le cadre de l'étude d'aménagement menée par le Conseil Général, un **inventaire des projets des différentes communes est prévu**, avec pour objectif de redonner l'accès à la Seine aux riverains.

⁴ Il s'agit des scénarii envisagés dans l'étude «démarche prospective à l'horizon 2025 sur l'estuaire de la Seine », réalisée pour le Conseil de l'estuaire de la Seine, le Comité de suivi de l'estuaire de la Seine, et le Conseil scientifique et technique de l'estuaire de la Seine en septembre 2004.



Réunion publique de Rouen - 19 novembre 2007.

Divers – Les risques & nuisances

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Des questions et remarques diverses apparaissent sur les risques et les nuisances que pourrait engendrer le projet.

A propos de la **production de poussière**, un participant signale que **certains céréaliers délaissent les silos produisant moins de poussière**, plus contraignants, afin d'éviter de perdre du temps.

Un autre participant s'interroge sur les **conséquences de la hausse du trafic de céréales sur la production de poussières** et donc sur la santé des riverains. Il souhaite savoir si le PAR est prêt à engager une action dans ce domaine.

Deux questions sont posées sur les conséquences du projet en termes d'industrialisation :

- La modification et l'augmentation du trafic vont-elles avoir un **impact sur l'industrialisation des bords de Seine** ?
- Qu'est-ce que l'augmentation des produits pétroliers va signifier en termes de stockage et donc de **risque SEVESO**, déjà important dans la région ?
- Il est précisé par certains intervenants que le transport maritime présente des **inconvenients sur le plan écologique** en brûlant les catégories de carburant les plus polluantes et qu'il ne constitue donc pas un mode de transport aussi propre qu'on le laisse entendre.

Eléments de réponses apportés par le PAR

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

A propos de l'industrialisation des bords de Seine, l'une des forces de Rouen, placée à proximité des champs céréaliers est de disposer de **d'équipements de stockage adaptés (silos)**. En ce qui concerne le risque SEVESO, les **trafics de produits raffinés se font et se feront sur des sites industriels SEVESO existants**, comme la raffinerie de Port-Jérôme. Cela n'implique donc pas de création de nouvelles zones dédiées à des sites SEVESO.

A propos des effets du transport maritime sur la qualité de l'air, une **directive européenne** va imposer en 2010 une **réduction par trois du taux de teneur en soufre des carburants des navires**, qui s'étendra à tous les combustibles liquides dérivés du pétrole et utilisés sur les navires opérant dans les eaux des États membres. Certains pays d'Europe du Nord ont déjà mis en application cette directive par l'utilisation d'un carburant plus propre.

Divers – Le projet

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Quelques questions d'ordres divers sont posées à propos du projet :

- Le projet est-il **compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), la directive européenne sur l'Eau et la loi Littoral** ?
- Le développement portuaire envisagé ne met-il pas en cause l'existence même du Parc Naturel Régional ?

Deux questions sont posées à propos du **poste de sécurité** :

- A quel niveau va-t-il être installé ?
- Aura-t-il une incidence sur la pêche à la crevette ?



Réunion publique de Lillebonne - 11 décembre 2007.

Certains intervenants considèrent indispensables l'aménagement et l'élargissement de la zone d'Hautot en tant que **zone d'évitage**.

L'attente, plus générale, de **solutions les moins pénalisantes** sur le milieu estuarien est exprimée.

Éléments de réponses apportés par le PAR

Le projet fera l'objet d'une **instruction par les services de l'Etat**, qui veilleront à ce que celui-ci, dans ses différentes composantes, soit compatible avec les exigences environnementales formulées dans les documents règlementaires. Au besoin, en fonction des résultats de l'étude d'impact, les effets du projet pourront être atténués ou compensés afin de respecter cette compatibilité.

Dans ses actions, **le Port Autonome intègre pleinement l'existence et les objectifs du Parc** ; dans le cadre de la gestion du terminal de Saint-Wandrille notamment, le Port Autonome consulte systématiquement le Parc Naturel Régional sur les critères de qualité de l'exploitation portuaire. Le Port travaille en partenariat avec le Parc sur différents sujets, dans l'esprit d'une amélioration du territoire dans toutes ses composantes (expérience de remblaiement d'une ballastière à Yville, gestion de l'ancienne carrière de Trouville la Haute confiée par le Port au Parc, mise au point de la protection de la falaise de Tancarville dans le cadre de la protection du faucon pèlerin en vallée de Seine, actions relatives aux déchets flottants).

A propos du poste de sécurité, celui-ci sera situé juste à l'aval du pont de Tancarville, sur la rive gauche, et il ne devrait **pas nuire aux activités locales**.

La zone d'évitage située sur la commune de Hautot est trop restreinte : elle devra être aménagée.

LA GESTION DES SEDIMENTS

La gestion des sédiments, et en particulier la possibilité de les valoriser plutôt que de les stocker, suscite beaucoup d'intérêt, de remarques et de questions.

Les chambres de dépôts

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

- Est-il envisagé de **vider les chambres existantes pour les réutiliser** ?
- **Où se situera la chambre de dépôt envisagée à Honfleur** pour le dépôt d'une partie des matériaux issus du dragage ?
- Quel sera **son suivi** si cette chambre est temporaire ?

Éléments de réponses apportés par le PAR

Conformément à l'engagement du PAR, et dans le respect de la charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, **il ne sera pas ouvert de nouveaux sites de dépôt**. Les sites en exploitation et les sites en sommeil à ce jour permettent, dans la stratégie de valorisation des matériaux, de répondre aux besoins des sites de transit des sédiments (il sera possible de faire appel aux sites sous la responsabilité des carriers, par exemple pour optimiser ce dispositif). Les chambres deviennent donc des **lieux de transit** des sédiments ; mis à terre par les dragueurs, ils seront repris par les entreprises pour être acheminés sur les chantiers. Un grand soin sera apporté au traitement des nuisances potentielles liées aux activités sur ces sites, aux transports engendrés : **bruits et poussières feront notamment l'objet d'un examen attentif**.

De plus, le PAR s'engage, à l'issue de ce programme, à une **réduction des emprises totales des sites de dépôt** et à la **restitution de certains sites à des vocations naturelles**.

D'anciens sites de dépôt et des zones naturelles remarquables (zones humides) font d'ores et déjà l'objet par le PAR de plans de gestion écologique, le plus souvent en partenariat avec des organismes qualifiés en la matière comme par exemple le

Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande.

La chambre de dépôt de Honfleur, **située en amont du Pont de Normandie**, existe déjà, elle est ancienne et a été en sommeil pendant quelques années. Elle constitue le seul point d'accès terrestre dans cette zone pour une valorisation des sédiments de l'estuaire souhaitée par tous ; ainsi, elle a vocation à rester pour pouvoir continuer le dépôt à terre et la valorisation des sédiments, afin de limiter l'immersion en estuaire.

Les problèmes d'envasement liés à Port 2000

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

A propos des problèmes d'envasement, un participant fait part de **l'envahissement des plages de Honfleur par les vases et les sables depuis les travaux de Port 2000**, et se plaint des **nuisances des dragues** qui déchargent juste en face de chez lui.

Un autre participant estime que le problème d'envasement de la Seine est lié à Port 2000 : selon lui, **les dragages de Port 2000 influent sur la qualité des eaux du chenal et son rétrécissement** en amenant beaucoup de sédiments.

Éléments de réponses apportés par le PAR et ses experts

Port 2000 a été précédé d'études dont **les effets escomptés sont ceux observés aujourd'hui**. L'envasement au niveau de Tancarville est dû en partie à la sécheresse des derniers étés ; avec plus de pluie, cet envasement devrait se déplacer vers l'aval. Même si plusieurs sources spécialisées (bureaux d'études et université) indiquent l'absence d'envasement, le **PAR établira un état zéro dans l'étude d'impact du projet**.

Un expert indique que la zone d'immersion de Honfleur est strictement limitée, et qu'un suivi des sédiments a été effectué. Compte tenu du guidage des courants par les digues, **ils ne vont pas sur la plage**.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

Les considérations suivantes sont exposées :

- Un spécialiste de l'université de Caen contacté à ce sujet a précisé ne pas avoir observé d'envasement particulier sur les plages du Calvados.
- Sur les impacts de l'activité de dragage, il n'y a **pas de soucis particuliers sur le plan environnemental**.

La valorisation des sédiments

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Le thème des sédiments génère beaucoup de questions concernant leur possible valorisation :

- Que va-t-il être fait des matériaux de dragage ?
- Sera-t-il possible de les valoriser ?
- Quelles sont les **filières envisagées** par le PAR pour la valorisation des sédiments ?

Plusieurs participants se sont d'ores et déjà déclarés **d'accord avec les objectifs** de valorisation des matériaux de dragage annoncés par le PAR. Les attentes sont fortes pour des **engagements concrets** sur la valorisation des matériaux issus du dragage.

Un intervenant estime que le **remblaiement sur zones humides**, comme Port-Jérôme n°3, n'est **pas admissible** car c'est, selon lui, en contradiction avec la directive cadre européenne sur l'eau.

Un participant regrette que l'expérience du remblaiement de la ballastière d'Yville, tout juste achevé, puisse déjà donner lieu à l'utilisation d'autres ballastières, alors que la nécessité d'un retour d'expérience de quelques années semblait acquise.

Par ailleurs, un intervenant demande dans quel **cadre réglementaire** pourrait s'opérer la valorisation, vis-à-vis du code minier.

Éléments de réponses apportés par le PAR et ses experts

Plusieurs pistes sont envisagées pour la valorisation des sédiments, suite à l'analyse de leur qualité géotechnique pour déterminer leur utilisation. Trois grandes familles de matériaux, en quantités approximativement égales, ont été identifiées :

- les **matériaux grossiers** (graviers, galets...), qui sont très bien **valorisés dans l'industrie du BTP**,
- les **sables**, dont l'utilisation est plus difficile dans le BTP, mais qui peuvent être employés pour faire du **remblai de masse** (notamment pour le parc d'activités Calvados-Honfleur),
- les **argiles et tourbes**, 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** (afin de leur redonner leur aspect initial), à l'image de ce qui est fait dans la ballastière d'Yville (dont un des casiers arrive en fin de remblaiement et est en phase de réaménagement).

L'expérience de remblaiement de la ballastière d'Yville est sur le plan hydrogéologique d'ores et déjà conclue positivement ; un arrêté préfectoral autorise un carrier à utiliser ce mode de réaménagement. Il reste à valider cette démarche sur le plan de la qualité du réaménagement écologique.

A propos d'engagements concrets, des contacts ont été établis avec les carriers (via l'Union Nouvelle des Industries de Carrières et Matériaux de Construction) (UNICEM) et les entreprises de travaux publics (via la Fédération départementale) pour valider ces hypothèses et aboutir, après une consultation publique, à un réseau de solutions permettant la valorisation des sédiments. Le PAR va lancer **un appel à partenariat auprès de professionnels du BTP courant 2008**, pour leur fournir des matériaux qu'ils s'engageraient à utiliser. Les carriers sont très demandeurs.

A propos du cadre réglementaire, le Conseil d'Etat a considéré que le **code minier ne s'appliquait pas en cas de dragage**. Les chambres de transit (déjà autorisées au titre de la loi sur l'eau) 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.

Plus généralement, pour la gestion du stock sédimentaire, qui regroupe les questions de l'impact sur les vasières, sur l'envasement des plages, sur l'évolution du trait de côte des plages du Calvados, le PAR va participer à une **étude future prenant en compte l'ensemble de ces interrogations**.

Des échantillons de sédiments de dragage ont été présentés lors des réunions publiques.

Un expert considère que, en amont, il faut réussir à valoriser les sédiments issus du dragage car il y a peu de place.

Un autre expert explique que la 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.

La gestion des sédiments à l'aval & le site du Kannik

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

La question de la **gestion des sédiments** de dragage issus de la partie **aval de l'estuaire** et de leur **possible immersion au site du Kannik** apparaît comme un **sujet sensible** pour un certain nombre de participants.

Un participant précise que le dépôt au Kannik n'a été autorisé que pour cinq ans et qu'il n'est **prévu que pour les dépôts annuels des dragages d'entretien**. Il estime que ce site est préoccupant **pour l'ensemble de l'ouverture de l'estuaire**, les dépôts contribuant à sa sédimentation.

Plusieurs participants considèrent que le maintien du clapage des produits de dragage dans l'estuaire maritime, même si ce sont des zones d'immersion autorisées, **pose problème vis-à-vis de la pollution, du comblement et de l'envasement de certains milieux**. Le problème est soulevé de l'entrée des sédiments du dépôt du Kannik dans la Fosse Nord, entraînant un comblement progressif de cette dernière, ce qui compromet la pérennité des mesures compensatoires de Port 2000 dans la Fosse et en particulier des vasières. Le risque de compromettre les efforts de réhabilitation faits par ailleurs est soulevé. Le **déplacement de la zone de clapage des dragages en dehors de l'estuaire** est proposé.

Un discutant demande comment **modéliser les effets du dépôt du Kannik** et comment **évaluer les différents scénarii prospectifs** à l'horizon 2025 en tenant



Réunion publique de Barneville - 20 décembre 2007.

compte des différents paramètres dans leurs aspects globaux : élévation du niveau de la mer, étiage, transport des particules fines... ?

Ainsi, l'attente des intervenants est forte pour que soit reconsidérée **l'immersion de matériaux de dragage au Kannik**.

Eléments de réponses apportés par le PAR et ses experts

Le dragage d'entretien dans l'estuaire représente aujourd'hui quatre à cinq millions de mètres cubes de sables qui sont relocalisés plus loin dans l'estuaire, hors du chenal, à **bilan sédimentaire constant**. Pour les trois millions de mètres cubes supplémentaires issus du dragage d'approfondissement, le PAR 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). Les matériaux restants seront relocalisés sur les zones de dépôt autorisées. Cela représenterait au plus l'équivalent de 8 mois de dragage d'entretien supplémentaire. Un permis d'immersion est nécessaire pour cette action.

A propos du dragage, un expert, ingénieur écologue, indique que dans le cadre des études menées en 2005-2006 à la demande du PAR sur les matériaux de dragage et le schéma de valorisation qui en est résulté, des échanges avaient eu lieu avec différents ports (Dunkerque, Anvers, ports du Québec...) : il apparaît que **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.

Un autre expert rappelle que les études n'en sont encore qu'au stade préliminaire et il explique que plusieurs approches sont possibles. Le chenal étant très actif, il indique que les fonds peuvent varier de plusieurs mètres en deux ans et que **le projet du PAR consiste en fait à pérenniser une côte un peu plus basse**.

Il explique également que chaque courant accompagnant la marée descendante mobilise environ 500 000 m³ de sédiments ; il souligne que **le projet du PAR n'apparaît donc pas comme pharaonique**, avec 3 millions de mètres cubes à draguer dans la partie aval de l'estuaire.

Il ajoute qu'en plus du dragage pour l'arasement des points hauts, **il faut compter le dragage d'entretien qui va apporter un supplément de 15% de matériaux** (environ 600 000 m³/an) par rapport au dragage d'entretien actuel (qui est de 4 à 5 M m³/an). Il pose alors la question suivante : l'estuaire pourra-t-il absorber ce supplément de 15% ? Il considère que l'avenir du Kannik est une vraie question : sur un volume de 4 millions de m³ immergés, 3,5 millions le sont au Kannik et 500 000 le sont sur une zone intermédiaire au droit de Honfleur.

Comme élément de réponse, il indique qu'**une étude d'impact** sur le Kannik (avec une vision allant jusqu'en 2015) a conclu qu'il n'y avait **pas de danger à utiliser ce site pour l'immersion des sédiments résultant de l'entretien du chenal** et pas de **modification significative de l'écosystème**. Il signale qu'une **étude complémentaire sur le Kannik et la gestion du stock sédimentaire sera toutefois lancée**.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

La gestion des sédiments à l'aval constitue une problématique difficile, et ce pour tous les ports qui ont les mêmes préoccupations.

Il faut considérer l'estuaire dans sa temporalité : si on arrêta les dragages, son fonctionnement redeviendrait très vite très différent. 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 est cependant nécessaire de **réaliser une étude sur l'évolution du site du Kannik pour le long terme**, en envisageant les différents scénarii possibles pour l'avenir, y compris un scénario d'extériorisation du Kannik. Ainsi, face au risque de comblement de l'estuaire, il conviendrait d'examiner les dragages des ports de Rouen et du Havre de manière globale.

Des **efforts supplémentaires**, identiques à la partie amont, doivent être faits **pour valoriser les sédiments** afin de ne pas surcharger le Kannik.



Réunion publique de Honfleur - 4 décembre 2007.

⁵ Convention OSPAR (Oslo-Paris) de 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique nord-est.

La qualité chimique des sédiments

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

La question de l'impact du creusement sur la qualité chimique des sédiments est peu abordée.

Un participant souligne le **risque de libérer les produits contaminants piégés dans les sédiments**. Il appelle à agir avec la plus grande prudence, en étant très attentif à la manière dont seront extraits les sédiments.

Un autre regrette le **recours à la référence GEODE** pour la toxicité des sédiments, déconnectant toxicité et « valeurs N1 & N2 » par le truchement de calculs utilisant des valeurs médianes cachant les risques.

Est mentionnée également la **fraction vaseuse des produits issus des dragages d'entretien**, considérée comme beaucoup plus polluée, qui est immergée à l'entrée de la Fosse Nord et à la limite de la Réserve Naturelle.

Certains participants souhaitent savoir s'il est possible de porter à la connaissance du public et des communes les analyses biologiques et chimiques des sédiments collectés et mis en dépôt sur les divers sites le long de la Seine depuis 5 ans, voire plus ?

Éléments de réponses apportés par le PAR et ses experts

En estuaire marin, la qualité des sédiments est comparée avec les niveaux « N1 » et « N2 » de l'arrêté du 14 juin 2000, niveaux proposés par le groupe GEODE dans le cadre de la convention d'OSPAR⁵. La fiche complémentaire "En savoir plus" sur les sédiments de dragage présente les teneurs en métaux lourds mesurées en estuaire, indiquant les valeurs moyenne, minimale et maximale.

Les analyses effectuées par le Port Autonome sont à la disposition du public.

Un expert explique que les sédiments dragués dans le chenal de navigation sont constamment remaniés, alors que les **sédiments pollués se trouvent principalement dans la fosse nord**, laquelle ne sera pas concernée par le dragage.

QUESTIONS SUR LES MODALITES DES ETUDES

Questions, points de vue, remarques et attentes exprimés par le public et les discutants

Pour un grand nombre de participants, les **études d'impacts** doivent être **très approfondies**. Des **regards extérieurs** et des **expertises indépendantes** devront être rendus possibles.

Plus spécifiquement sur les études en cours, plusieurs questions sont posées :

- A quoi vont-elles aboutir ?
- Quand leurs résultats seront-ils livrés ?
- Quels sont les experts qui vont y participer ?
- Seront-elles rendues publiques ?
- Les études évoquées dans les pages 35, 36 et 37 du dossier de concertation (à propos des impacts du projet sur les milieux naturels) sont-elles déjà engagées ?

Certains intervenants font la **demande d'études spécifiques** (études sur les risques de glissement de terrain, sur les impacts sur les berges, sur le Kannik, sur l'assèchement des zones humides, sur la nappe phréatique...).

Eléments de réponses apportés par le PAR et ses experts

A propos de l'importance, de la qualité des études d'impacts, de leur pilotage, de leur calendrier et de leur diffusion, il est rappelé que le projet se situant dans une phase très en amont, toutes les études ne sont pas encore réalisées. La concertation a pour objet de recueillir les avis, les critiques, les suggestions d'amélioration afin de poursuivre les études sur l'ensemble des éléments nécessaires. La décision finale sera prise par l'Etat. Elle sera **éclairée par une diversité d'expertises**.

Le PAR s'est engagé à **rendre public l'ensemble de ses études**, ce qu'il a commencé à faire lors de cette concertation. Huit sont déjà disponibles, la dernière d'entre elles concernant le modèle mathématique mis en place pour l'évaluation des impacts hydrodynamiques du projet.

Des **études complémentaires faisant suite aux enseignements de la concertation** vont être lancées, concernant notamment les questions d'impact sur les berges, sur le Kannik et la gestion du stock sédimentaire.

A propos des demandes d'études et d'expertises complémentaires indépendantes, le PAR annonce un **examen critique des études par le Conseil Scientifique et Technique (CST) et le Groupement d'Intérêt Public (GIP) Seine-Aval**, via une **approche globale** de celles-ci et des cahiers des charges.

L'**étude d'impact** va être réalisée **en 2008** et **présentée au public en 2009** dans le cadre de l'enquête publique.

Le **Comité de Pilotage** 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 ». Le **Comité de Suivi Environnemental du PAR se poursuivra également**, et se réunira tous les trimestres, afin de maintenir le dialogue, le partage d'informations et de questionnements tout au long des différentes phases du projet.

Un expert explique que pour l'étude d'impact qui suivra les études préliminaires, un état zéro sera réalisé, qui sera également une évaluation des impacts de Port 2000 sur les différents compartiments de l'estuaire. Il précise à ce sujet que le Port Autonome du Havre (PAH) n'a pas attendu le Grenelle de l'Environnement pour assurer un suivi environnemental du projet et qu'il mettra à disposition toutes les informations qui en résultent.

L'apport spécifique des référents scientifiques à ce thème

Les référents scientifiques appellent à **veiller à la qualité scientifique et technique des études à venir**, en insistant sur l'utilité d'une **interaction du Conseil Scientifique et Technique avec le GIP Seine-Aval**.

Ils rappellent qu'un programme scientifique a été mis en place depuis 1995 pour étudier l'estuaire et que les connaissances importantes acquises depuis pourront donc servir d'expertise neutre dans le cadre des études relatives au projet du PAR.

Conclusion

L'AVIS DU RÉFÉRENT SCIENTIFIQUE

Le président du Conseil Scientifique et Technique (CST), référent scientifique de la concertation, M. Romaña, constate à travers les avis exprimés **une peur de l'aggravation à court terme de certains problèmes environnementaux**. Il relève, à l'instar de ses collègues présents dans les différentes réunions de concertation, 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. Ainsi, il note que la conciliation des enjeux économiques et environnementaux apparaît primordiale.

Sur les questions et les craintes relevées concernant l'impact environnemental du projet, M. Romaña appelle essentiellement à une surveillance de l'évolution du fleuve, des connexions avec les nappes et à des études sur l'érosion des berges, sur les possibilités de reconnexion entre le fleuve et les annexes hydrauliques et sur l'impact des dépôts de matériaux au Kannik ; à ce propos, il appelle à trouver de nouvelles possibilités de valorisation des sédiments dragués dans la partie aval de l'estuaire. Il insiste surtout sur **le besoin de maintenir une solidarité entre les acteurs à long terme pour permettre la poursuite d'une approche globale de l'estuaire**.

M. Romaña souligne que c'est la **première fois que la gestion globale s'applique en France** et note, dans le prolongement des propos de ses collègues, 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 de Seine-Maritime et **via la concertation** lors de laquelle la possibilité est offerte à tous de s'exprimer.

M. Romaña appelle à veiller à la qualité scientifique et technique des études à venir, en insistant sur l'interaction du CST avec le GIP Seine-Aval. Enfin, il appelle tous les participants à ne pas hésiter à solliciter le CST.

LES SUITES ANNONCÉES PAR LE PAR

Le PAR estime que les réunions ont permis **rencontres et critiques dont il a pris note**. De plus, cette phase de dialogue a conforté l'amorce d'un **changement de culture au sein du Port Autonome**, en permettant au personnel du PAR d'être à l'écoute, d'être attentif, ce qui constitue un enjeu fort de rapprochement des personnes et des cultures de chacun.

Suite à la concertation, le PAR envisage le calendrier suivant :

- décision quant aux conditions de poursuite des études au printemps 2008 ;
- appel à partenariat auprès des carriers et professionnels du BTP en 2008-2009 ;
- étude d'impact en 2008 ;
- enquête publique (Loi sur l'eau, ICPE,...) au printemps 2009 ;
- réalisation des travaux de 2010 à 2012, selon les résultats de l'enquête publique.

Le PAR 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, qui abordera également d'autres projets du PAR,
- 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.

LISTE DES INTERVENANTS DURANT LES REUNIONS DE CONCERTATION

Elus

- Monsieur Albertini, maire de Rouen
- Madame Bérégovoy, présidente des élus Verts au Conseil régional de Haute-Normandie
- Monsieur de Belloy, conseiller municipal de Saint-Maurice-d'Ételan
- Madame Dumont, maire de Barneville
- Madame Fourneyron, députée, conseillère générale de Seine-Maritime
- Monsieur Girod, vice-président du Conseil régional de Haute-Normandie
- Monsieur Grima, conseiller municipal de Rouen, président du groupe Rouen Verte et Solidaire
- Monsieur Hébert, conseiller régional de Haute-Normandie
- Monsieur Hurabielle, conseiller général de l'Eure
- Monsieur Lamarre, maire de Honfleur
- Monsieur Lancry, conseiller municipal de Rouen
- Monsieur Leho, conseiller général de l'Eure
- Monsieur Leroux, maire de Lillebonne
- Monsieur Le Vern, président du Conseil régional de Haute-Normandie
- Monsieur Massion, sénateur, maire de Grand Quevilly
- Monsieur Sanchez, vice-président de la Communauté d'agglomération Rouennaise

Représentants du Port Autonome de Rouen

- Monsieur de Boissieu, Président du Conseil d'Administration
- Madame Bonny, Directrice Générale
- Monsieur Xicluna, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement et chef du projet
- Monsieur Tuot, conseiller d'état et administrateur du PAR
- Monsieur Soenen, Directeur du Domaine et de l'Action Territoriale
- Monsieur Delouis, chef du Service de l'Environnement maritime et du Chenal
- Monsieur Dupont, chef du Service de l'Economie et du Développement

Experts ayant réalisé des études pour le projet du Port Autonome de Rouen

- Luc Hamm, directeur technique du bureau d'études SOGREAH Maritime
- Mademoiselle Gian et Messieurs Histrimont et Méléagros, du cabinet MLTC (Maritime Logistics Trade Consulting)
- Monsieur Lerond, ingénieur écologue (consultant environnement)

Référents scientifiques

- Louis-Alexandre Romaña, directeur de l'environnement à l'IFREMER, Président du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire
- Morgane Chevé, économiste de l'environnement
- Jean-Claude Dauvin, universitaire, écologue marin

Discutants

- Monsieur Barbay, représentant de l'association Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE)
- Monsieur Barreau, directeur de l'environnement au Conseil général de Seine-Maritime
- Monsieur Blot, président de l'association Estuaire Sud
- Monsieur Chalmin, universitaire, spécialiste des marchés internationaux des matières premières
- Madame Dumont, présidente du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande
- Monsieur Dumont, représentant de l'association pour la protection de la presqu'île d'Anneville
- Monsieur Fougeray, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Auge
- Monsieur 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
- Monsieur Ménard, du groupe Exxon-Mobil
- Monsieur Mistral, PDG de l'entreprise Rubis Terminal
- Madame Pasquis, présidente de l'association pour la sauvegarde et la mise en valeur de la boucle de Roumare
- Monsieur Thorez, représentant de l'Association Régionale pour l'Environnement de Haute-Normandie (AREHN)
- Monsieur Villette, PDG de l'entreprise Simarex

Représentants de l'Administration

- Monsieur Thénault, Préfet de la région Haute-Normandie, Préfet de la Seine-Maritime
- Monsieur Laurent, directeur délégué de la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN) de Haute-Normandie

Participants intervenus aux cours des réunions

- Monsieur Auvert, Association Estuaire Sud
- Monsieur Barbay, Association Haute-Normandie Nature Environnement
- Monsieur de Belloy, conseiller municipal à Saint-Maurice-d'Ételan
- Madame Bérégovoy, présidente du groupe des élus Verts au Conseil régional
- Monsieur Blois, habitant de Notre-Dame-de-Gravenchon
- Monsieur Blot, Association Estuaire Sud
- Monsieur Bouffet, étudiant
- Monsieur Boulocher, président de la délégation régionale de la fédération des entreprises de Transport et Logistique de France
- Monsieur Bréhant, habitant de Barneville
- Monsieur Briffault, président du pôle de compétitivité Logistique Seine-Normandie
- Madame Cadinot, habitante de Tancarville
- Monsieur Delouis, chef du Service de l'Environnement maritime et du Chenal du PAR
- Madame Dumont, maire de Barneville et présidente du PNR des Boucles de la Seine Normande
- Madame Fourneyron, députée, conseillère générale
- Monsieur Girod, vice-président du conseil régional de Haute-Normandie, Vert
- Monsieur Grima, conseiller municipal de Rouen, président du groupe Rouen Verte et Solidaire
- Monsieur Hébert, conseiller régional de Haute-Normandie
- Monsieur Hurabielle, conseiller général du canton de Routot
- Monsieur Lancry, conseiller municipal de Rouen
- Monsieur Laurent, habitant d'Aizier
- Monsieur Lebocq, vice-président du conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie
- Monsieur Lebrun, Comité normand des professionnels du transport et de la Fédération nationales des transports routiers
- Monsieur Lecornet, habitant du Vieux-Port
- Monsieur Leho, conseiller général de l'Eure
- Monsieur Marquis, directeur de l'association pour le Développement de l'agglomération Rouennaise
- Monsieur Mercier, président de l'association SOS estuaire
- Monsieur Roublet, Association de défense de la presqu'île de Brotonne
- Monsieur Rousseau, administrateur du PAR, représentant du personnel cadre du PAR
- Monsieur Vincent, pilote de la Seine

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

p.30 **Délibération du Conseil d'Administration
du Port Autonome de Rouen**

du 25 mars 2008, consécutive à la phase publique
de concertation relative au projet d'amélioration
des accès maritimes du Port de Rouen

Conseil d'administration du Port Autonome de Rouen

Délibération du Conseil d'Administration du Port Autonome de Rouen du 25 mars 2008 consécutive à la phase publique de concertation relative au projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen

Le Conseil d'Administration du Port Autonome de Rouen,

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16 ;
- Vu les objectifs et les orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine de mai 2004 ;
- Vu le Plan de Gestion Globale de l'Estuaire de la Seine élaboré par l'Etat en 2001, et en cours de révision ;
- Vu les orientations du plan stratégique à moyen terme du port de Rouen intitulé « CAP Développement » ;
- Vu le programme « Rouen Port Maritime », mis en place par les Pouvoirs Publics et la Région Haute-Normandie, et comportant trois volets (amélioration des accès maritimes du Port de Rouen, restauration des berges de la Seine et de ses annexes hydrauliques, classement des boucles de la Seine au titre des sites) ;
- Vu le Contrat de Projet Etat-Région de Haute-Normandie pour la période 2007-2013 ;
- Vu la décision du 6 juin 2007 de la Commission nationale du débat public de ne pas organiser de débat public sur le projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen, et sa recommandation d'élargir à la population la concertation déjà engagée ;
- Vu le compte rendu de la concertation publié par le Port Autonome de Rouen le 12 mars 2008 ;

Considérant :

- que les orientations du « Grenelle de l'Environnement » ont montré la nécessité de redéfinir la politique nationale de transport, en redynamisant notamment le transport maritime et fluvial ;
- que le projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen a pour finalité le développement du transport maritime et de son prolongement fluvial sur l'axe Seine, dans le respect du milieu naturel ;

- que le projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen a fait l'objet d'une première phase de concertation entre le Port Autonome, les services de l'Etat, les collectivités locales et territoriales, les partenaires économiques ainsi que des associations de protection de l'environnement ;
- que le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen a fait l'objet d'une phase de concertation publique du 19 Novembre 2007 au 11 Janvier 2008 ; que cette concertation a permis l'expression d'une pluralité de points de vue sur l'opportunité et les conditions de réalisation du projet ;
- que cette concertation a mis en évidence :
 - la reconnaissance de l'enjeu économique international du port et de son projet pour la région Haute-Normandie, l'agglomération rouennaise et les grands filières internationales de la part d'une majorité d'acteurs ;
 - des appréciations différentes de la part de certains acteurs sur la justification économique du projet ;
 - le caractère remarquable des milieux naturels de l'estuaire de la Seine concernés par le projet et la nécessité de les préserver ;
 - la reconnaissance de l'opportunité que présente le projet pour l'environnement en termes de gestion écologique et d'impact sur les modes de transport ;
 - des préoccupations exprimées en rapport avec la tenue des berges, l'envasement, la nappe phréatique, les habitats naturels, le devenir des sédiments dragués, leurs lieux de stockage, la valorisation qui pourrait en être faite, les nuisances provoquées par les dragues, l'immersion des produits de dragage au Kannik ;
 - la nécessité de poursuivre l'approche globale pour la gestion et l'aménagement de l'estuaire de la Seine ;

Décide :

La poursuite des études du projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen sur l'ensemble des éléments nécessaires dans la perspective de constituer l'étude d'impact requise pour l'enquête publique.

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique devront notamment permettre de préciser :

- l'impact du projet sur les berges,
- l'impact du projet sur les milieux naturels,

- l'impact du projet sur la nappe phréatique,
- l'impact du projet sur la zone d'immersion du Kannik,
- le schéma de valorisation des sédiments dragués,
- les mesures d'accompagnement environnementales proposées.

Les solutions alternatives au projet feront également l'objet d'une évaluation.

S'engage à :

- Conduire ces études en partenariat avec des structures publiques, au premier rang desquelles le Groupement d'Intérêt Public Seine-Aval,
- Rendre public l'ensemble des études portant sur les impacts directs ou indirects du projet, ce qu'il a commencé à faire lors de la phase de concertation publique ;
- Soumettre les études à l'examen critique du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire, dans la perspective d'une approche globale de leurs cahiers des charges et de leurs résultats ;
- Poursuivre la concertation en coordination étroite avec les instances existantes de l'Estuaire, selon les principes suivants :
 - le comité de pilotage de « Rouen Port Maritime » présidé par le Préfet continuera à veiller au bon déroulement des études et des procédures réglementaires, ainsi qu'à la coordination entre les volets de « Rouen Port Maritime » ;
 - le comité de suivi environnemental du port de Rouen se réunira régulièrement, afin de maintenir le dialogue, le partage d'informations et d'expertise tout au long des différentes phases du projet. Les comptes-rendus seront rendus publics sur le site Internet du port (www.rouen.port.fr).

La rubrique du site internet du port dédiée au projet restera accessible en permanence au public et permettra à chacun et à chacune de prendre connaissance des études réalisées et des décisions prises.

Fait à Rouen, le 25 mars 2008.

Port Autonome de Rouen
Direction de l'Aménagement et de l'Environnement
34, boulevard de Boisguilbert
B.P. 4075
76022 Rouen cedex 3
www.rouen.port.fr

Directeur de la publication : Martin Butruille
Coordination : François Xicluna
Crédit Photos : R. Hondier, P. Boulen
Conception-réalisation : Parimage



Imprimé par Iropa avec des encres végétales sur
papier sans chlore, garanti labels FSC et PEFC,
 finition par vernis végétal.



Port Autonome de Rouen
34, boulevard de Boisguilbert
76022 Rouen cedex 3

www.rouen.port.fr