

Le Grenelle de l'Estuaire

“Faire de notre estuaire un modèle de développement durable.”



Atelier n°1 du Grenelle de l'Estuaire
ECONOMIE, INDUSTRIE – DEVELOPPEMENT DURABLE – NOUVEAUX LEVIERS DE CROISSANCE

Atelier n°2 du Grenelle de l'Estuaire
ENJEUX DE TERRITOIRE

PLENIERE DE SYNTHESE COMMUNE

Compte-rendu synthétique (réalisé à partir des enregistrements son) de la réunion de synthèse commune des ateliers 1 et 2, du Grenelle de l'Estuaire le 25 mai, à Notre-Dame-de-Gravenchon. La réunion a rassemblé **105 participants**, sous la présidence commune de :

- **Jean-Claude Weiss**, président du Pays et de la communauté de communes Caux-Vallée-de-Seine, maire de Notre-Dame-de-Gravenchon, président de l'atelier 1 ;

- **Jacques Duchemin**, ancien président de la Cci et du Pays des Hautes Falaises, président de l'atelier 2.

I. INTERVENTIONS D'OUVERTURE

Jean-Claude WEISS, maire de Notre-Dame-de-Gravenchon, président de la communauté de communes et du Pays Caux-Vallée-de-Seine et président de l'atelier 1 « développement durable - économie, industrie et nouveaux leviers de croissance » du Grenelle de l'Estuaire, rappelle que les deux ateliers ont de nombreux projets liés ou communs, et qu'il était donc très utile à leurs participants de construire une synthèse commune.

Cette réunion de synthèse permettra de formuler des propositions, sur le thème de la gouvernance de l'Estuaire.

Jacques DUCHEMIN, président de l'atelier 2 « enjeux de territoire », souligne l'importance de cette réunion commune aux deux ateliers. Il y a beaucoup de choses à faire et l'on est toujours beaucoup plus forts et intelligents lorsque l'on est deux. Les réunions de l'atelier 2 ont été l'occasion de rassembler des personnes qui ne s'étaient jamais rencontrées auparavant. Elles ont touché du doigt l'utilité de mettre leurs forces en commun et souhaité continuer ce travail par la suite.

Odile MOSER, Mission d'appui au Grenelle de l'Estuaire, sedna, indique que les conclusions des deux ateliers mettent en lumière le souhait des participants de partager une méthode pour fiabiliser et relier leurs projets autour d'une connaissance plus approfondie, d'une vision solide des enjeux – parfois à première vue contradictoires – d'un territoire de l'Estuaire ouvert sur son environnement. Cette démarche intègre les projets sur lesquels les groupes ont travaillé et les acteurs qui leur sont associés (mobilité, énergie, éco-matériaux, formation, éducation, innovation et valorisation de la recherche, insertion, tourisme et attractivité, etc.), avec une approche « systémique » et concertée. L'atelier 1 a beaucoup évoqué, dans tous ces domaines, la notion d'économie circulaire. L'atelier 2 a proposé un Plan Climat, qui suppose une stratégie territoriale raisonnée. Avec des mots différents, les deux visions se rejoignent.

C'est la raison pour laquelle le président de l'atelier 1 a demandé à **David ROCHAT**¹, dont le cabinet est spécialisé en écologie industrielle (démarche dans laquelle de nombreux secteurs, entreprises ou collectivités présentes sur le territoire de l'Estuaire se sont engagés ou souhaitent s'engager) de répondre aux questions des participants.

Philippe ESSIG, ancien ministre, ancien président de la SNCF, coordonnateur du débat national sur les risques industriels, président de l'Institut pour une culture de sécurité industrielle, et **Elie LE DU**, ancien collaborateur du groupe « Les Echos » sont invités à réagir sur la restitution des travaux des groupes de travail.

¹ David RoCHAT est associé au professeur Suren Erkman, au sein du cabinet SOFIES, à Genève.

II. EXPOSES INTRODUCTIFS

David ROCHAT, consultant et associé du professeur Suren Erkman au sein de SOFIES, à Genève, souligne que le cœur du métier de son cabinet est de mettre en œuvre des méthodes d'écologie industrielle. Elles reposent sur une démarche concertée qui privilégie l'innovation et la mise en réseau des acteurs.

Plusieurs « tendances lourdes » ont abouti ces dernières années à des démarches d'écologie industrielle

- « L'explosion » de la population mondiale : elle a doublé en 30 ans et aura de nouveau doublé d'ici 15 ans ;
- une croissance économique exponentielle : elle engendre une forte pression sur la biosphère (consommation effrénée, accumulation des déchets et des rejets polluants) et des dégradations locales (contamination de sites, pollutions des sols, détérioration de la qualité de vie) ;
- un exemple : l'évolution de l'utilisation des matériaux, du XVIII^e siècle à nos jours.

On constate, parallèlement, une affirmation de l'économie libérale et l'affaiblissement de l'Etat dans la régulation

Ceci pose un véritable **problème de gouvernance**. Le renforcement industriel de certaines zones du globe (pays émergents) les place souvent en concurrence directe avec les territoires industrialisés depuis longtemps, comme c'est le cas pour les territoires de l'Estuaire.

L'activité économique a fait l'objet jusqu'ici d'une approche segmentée par rapport à l'environnement naturel

- Pendant longtemps, aucun lien n'a été fait entre la production industrielle et les ressources naturelles sur lesquelles l'industrie vivait ;
- un exemple : la notion de « end of pipe » (bout du tuyau). Pendant longtemps, on a privilégié l'utilisation de filtres « de récupération », au bout des cheminées pour limiter les impacts de l'industrie sur l'environnement. Si cette pratique est utile, elle est insuffisante. **C'est donc à partir de ces insuffisances qu'il a fallu penser à un nouveau modèle économique.**

Deux chercheurs de **General Motors** ont proposé pour la première fois une démarche d'écologie industrielle² :

- « **écologie** » : l'étude scientifique des écosystèmes, sans connotation politique ou militante.
- « **industrielle** » : l'ensemble de l'économie moderne et non pas spécifiquement les usines polluantes.

L'écologie industrielle est une stratégie et non pas « une recette miracle ». C'est « une manière pragmatique de voir nos activités en relation avec la biosphère », en s'inspirant de l'écologie pour « mieux comprendre le système économique ». Un projet d'écologie industrielle « est au carrefour des différentes initiatives qui existent déjà dans une société »

La mise en œuvre suppose une analyse :

- des parties prenantes ;
- des « métabolismes » des flux de matières ;
- des cycles de vie ;
- pour la détection de symbioses économiques.

Quelques exemples

- La symbiose de Kalundborg (Danemark). Le projet consistait initialement à créer un marché d'échanges d'excédents de vapeur entre les usines. Cette démarche, d'abord spontanée, va peu à peu être systématisée dans la pratique. Elle a permis **des créations d'emplois**, en plus d'**énormes économies**.
- En Suisse, les démarches de projets ont su prendre en compte cette méthode pour favoriser le dynamisme économique du territoire.

Pour conclure, l'écologie industrielle permet :

- une vision **systémique et globale du territoire**, ainsi développée pour déssectorialiser les initiatives existantes ;
 - la connaissance du « métabolisme » du territoire – ce qui constitue un point de départ ;
 - la définition d'un **plan d'action intégré de l'Estuaire** ;
 - la mise à jour d'**opportunités économiques et d'emploi** ;
 - l'amélioration de la qualité de vie.
- « Tout le monde s'y retrouve »
« Les lois de la nature sont mises au service de votre compétitivité ».

² « Le modèle simpliste actuel d'activité industrielle peut être remplacé par un modèle plus intégrée à un écosystème industriel » in *Scientific american*

3. UN PLAN CLIMAT TERRITORIAL

Bernard AMEIL, délégué régional adjoint de l'ADEME rappelle que dès 1976, à l'époque de la première **crise énergétique internationale**, on parlait déjà de « métabolisme industriel ».

La question du **réchauffement climatique** est une variable qui a été déclinée dans les quatre ateliers du Grenelle. Quelles leçons avons-nous tirées de cette première crise ?

Eléments d'analyse du tendancier climatique en Haute-Normandie.

- **Un constat** : une accumulation excessive de CO₂ dans l'atmosphère. De plus, les différents scénarii climatiques tendanciers étudiés par l'ADEME ne sont pas très favorables actuellement.
- **Des résultats** : une augmentation des températures planétaires de 2° avec des impacts considérables sur la biodiversité.
- **Un objectif international** : « le facteur 4³ ». Quelle signification pour la Normandie ?
- **« La question de l'énergie peut être un élément fédérateur dans le cadre du Grenelle, d'où l'importance de l'adoption d'un plan climat territorial. »**

Nous vivons une époque sans précédent, époque dans laquelle le monde s'engage vers une « **transition environnementale** ». Cependant, **les régulations** actuelles «**sont tout à fait insuffisantes** ».

Actuellement, quelles évolutions ?

- **Des actions engagées et des résultats** : la France a pour la première fois diminué sa consommation d'électricité, mais aussi sa consommation de carburants.
- **Une question** : **s'agit-il d'évolutions structurelles** (les comportements), **ou conjoncturelles** (faire face à la crise économique) ?
- **Les évolutions sont probablement encore d'origine conjoncturelle, ce qui traduit les insuffisances des mesures prises.**

Ce système nouveau se base d'abord sur une **prise de conscience planétaire**, qui existe bel et bien. Cet objectif doit être atteint à travers la **prise de responsabilités et l'action des Etats**, par leur **régulation** et leur **politique tarifaire**.

Ce nouveau système à imaginer doit ensuite prendre forme au **niveau local**, notamment en redéfinissant le **périmètre de la responsabilité des entreprises**.

Les outils proposés par l'ADEME

Après des entreprises :

- Systématiser un **bilan carbone des entreprises** : il s'agit, au-delà de l'impact des entreprises du point de vue de leur émission en carbone, **d'intégrer dans leurs modes de gestion et de planification des modes de déplacements physiques repensés** (déplacements domicile/travail, déplacements des fournisseurs).
- Mettre ainsi en place un « **plan de déplacement-entreprise** » : prendre en compte tous les déplacements au sein des entreprises, y compris ceux des salariés. **L'objectif est de faire davantage de l'entreprise un acteur du développement durable du territoire, en lui permettant de mieux de le comprendre.**
- **C'est dans cette plus grande proximité avec les territoires, que les entreprises et les collectivités locales devront travailler dans des mouvements réciproques. Cela représente un défi en termes de gouvernance.**
A ce titre, **le Grenelle de l'Estuaire « est la bonne méthode ».**

Sur l'ensemble du territoire :

- **Un Plan Climat territorial.** Beaucoup de choses ont été réalisées sur le climat, notamment à travers les **agendas 21 locaux** qu'il convient de réutiliser (schémas énergétiques).
- **Nous devons nous interroger sur les périmètres d'intervention** : faut-il se contenter du périmètre de l'Estuaire ? Si la région Haute-Normandie est fortement positionnée dans le domaine de l'énergie, c'est grâce à la morphologie de son territoire, fortement structuré par son fleuve, par la mer et par sa proximité avec Paris.

³ Division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

4. REACTION DES GRANDS TEMOINS ET DES MEMBRES DES ATELIERS

Philippe ESSIG, ancien ministre, ancien président de la SNCF, coordonnateur du débat national sur les risques industriels, président de l'Institut pour une culture de sécurité industrielle, souligne que le caractère **systemique de la démarche d'écologie industrielle** permet de découvrir un **potentiel de possibilités** insoupçonnées jusqu'alors.

Concernant le climat, malgré les débats qui agitent encore la communauté scientifique sur les courbes de croissance de l'émission de gaz à effet de serre, l'ampleur du phénomène est réelle.

On peut trouver dans l'écologie industrielle une **traduction possible dans le domaine des transports**.

Il existe des démarches de **mutualisation des moyens de transport** à l'origine de l'activité industrielle. L'Estuaire aurait intérêt à travailler avec un « **opérateur ferroviaire de proximité** » qui aurait pour avantage de produire une **analyse systémique du territoire de l'Estuaire**, tout en cherchant à optimiser l'appareil ferroviaire existant.

Elie LE DU, collaborateur du groupe Les ECHOS, ajoute que de nombreux auteurs ont longtemps soutenu la thèse selon laquelle « le chemin de fer était surtout la solution pour un pays très étendu et le plus plat possible ». Or la Suisse a réussi à surmonter ses obstacles naturels et à créer un réseau de train très efficace.

Concernant le **métabolisme des territoires** : il existe une **chaire européenne au Collège de France (chaire de géophysologie)**, dont la réflexion repose sur l'idée suivante : une usine fonctionne de manière idéale lorsqu'elle ne consomme rien (fonctionnement en circuit fermé) et ne rejette rien, et lorsqu'elle se préoccupe avant tout de créer de la valeur ajoutée. Elie Le Du suggère à ceux qui auront en charge d'appliquer les préconisations du Grenelle d'encourager les entreprises à fonctionner selon ce **principe de la géophysologie**.

Sylvie BARBIER, Ecologie pour le Havre, souhaite que les différents collèges qui composent les ateliers du Grenelle soient d'avantage associés à la démarche⁴.

Dans la perspective de la mise en place d'une véritable démocratie écologique, il faut utiliser pleinement l'ensemble des collèges pour « une **élaboration commune des projets** », même si les réunions du Grenelle constituent des avancées.

L'accent est trop mis sur l'industrie traditionnelle et pas assez sur l'agriculture. Il faut l'intégrer.

Si la Suisse a développé un réseau ferroviaire performant, c'est parce la population a eu la parole et a manifesté une demande forte, au nom de l'intérêt général.

Michel COLETTA, universitaire, président de l'AREHN, association Ecologie pour le Havre, revient sur la notion d'écologie industrielle et note **l'écart très important entre l'état réel de la situation industrielle dans l'Estuaire et tout ce qui reste à faire pour remédier à cet état de fait**.

La question du climat est au cœur du débat du Grenelle. Ecologie pour le Havre demande à ce qu'on puisse se baser, d'une part sur la « **Directive Borloo** », qui émet un certain nombre de préconisations sur la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement sur les territoires, et **sur le guide de l'ADEME** à l'usage des collectivités.

Marc BOURHIS, directeur des services de la communauté de communes Cœur-Côte-Fleurie, revient sur les **circuits courts**. **Faut-il mettre en place des circuits sur la nord de la Seine (lieu de production énergétique) afin d'alimenter le sud de l'Estuaire ?** Si cela est impossible, **faut-il que la rive gauche de l'Estuaire mette en place des circuits encore plus courts** (habitats plus dispersés que sur la rive droite) ? Faut-il installer les quais de transfert au plus près des lieux de production ?

David ROCHAT répond que **la proximité** est l'un des facteurs qui aide à prendre une décision d'installation, et rappelle deux critères :

- **réhabiliter les offres techniques** (approvisionnement en matières et gestion des déchets) : préférence de la réutilisation plutôt que du recyclage ;
- **privilégier la proximité géographique**.

Mais la question de la proximité dépend de la situation économique et sociale des lieux de production.

⁴ Les collèges du Grenelle : l'Etat, les entreprises, les collectivités, les associations et ONG, les salariés

5. RESTITUTION DES TRAVAUX DES DEUX ATELIERS (1)

Sous-groupe « Energie »

Brayima DAKYO, chercheur en énergies renouvelables à l'Université du Havre, pilote du groupe Energie de l'atelier 2, en présente la synthèse.

Energies renouvelables, quelles opportunités dans les pays de l'Estuaire ?

Les participants au groupe « énergie » ont réfléchi à la part d'énergies renouvelables que chaque pays de l'Estuaire peut développer. Deux points ont émergés au cours des débats :

- les **économies d'énergie**
- le **mix énergétique** pertinent pour l'estuaire de la seine.

Il a été convenu de réaliser des évaluations des territoires à partir des ressources énergétiques existantes. **Puis de les mettre à contribution, après avoir identifié les usages correspondants.**

Les préconisations des participants du groupe Energie s'articulent ainsi autour de deux axes :

- 1) **réduire la dépendance énergétique** de l'estuaire à l'égard des énergies fossiles : il convient de mener une réflexion pertinente dédiée **aux nouveaux modes de production d'énergies renouvelables et d'inventorier les potentialités propres à chaque territoire de l'Estuaire. D'une manière générale, on sait que les énergies du futur seront plurielles et interconnectées.**
- 2) **Favoriser les gisements en termes d'économies d'énergie** : il s'agit ici d'utiliser les alternatives énergétiques possibles notamment en termes de ressources et de vecteurs (notion d'habitat à énergie positive⁵).

Les questions à traiter:

- 1) Où en est-on de l'**identification des ressources** de l'Estuaire ?
 - 2) Existe-il une **gouvernance** adaptée du territoire pour ce qui est des énergies renouvelables ?
- **Quelques exemples de promotion des énergies renouvelables.**
- La régulation de la consommation des **lampadaires publics.**
 - La possibilité d'exploiter l'un des territoires les plus ventés de France, avec de vastes perspectives d'implantation de **parcs éoliens** (projet de **ferme éolienne off-shore**).
 - L'implantation de **fermes solaires** pour nourrir la connaissance de cette énergie.
 - Des projets dans **le bâtiment** : (l'exemple de la chaufferie au bois collectif de Gonfreville-L'Orcher est à approfondir sur le plan des impacts sur l'environnement).
 - Le soutien à la recherche et au développement des **énergies marines.**
 - La **mise en synergie des différents acteurs et la création de réseaux** d'acteurs à forte potentialité.
 - **Mettre en place un observatoire de l'énergie.**

Au sujet de ce futur observatoire, les participants ont posé plusieurs questions :

- quelle méthode pour un diagnostic complet, intégré, du territoire ?
- Quelles énergies peut-on choisir de développer ? Où ?
- Les potentialités sont-elles toutes quantifiées en termes d'usages et de ressources ?

Claude BLOT, de l'association « Estuaire-Sud », s'interroge sur **la manière de réduire l'écart entre les objectifs envisagés et les projets annoncés (port méthanier, centrale à charbon) dans le cadre d'une bonne gouvernance.**

La gouvernance est elle un remède ?

Brayima DAKYO répond qu'il est nécessaire de **prendre en compte plusieurs échelles.** Lorsqu'il s'agit d'intégrer des énergies renouvelables, on peut **réaliser les projets « par petites touches »** au niveau des collectivités. **Plusieurs échelles peuvent cohabiter sur un même projet : il n'y a pas de conflits entre projets locaux et nationaux.**

⁵ La notion d'habitat à énergie positive renvoie au concept suivant : un lieu de vie, au lieu de consommer de l'énergie pour notre confort, peut en assurer la production.

David ROCHAT rappelle que le développement des énergies renouvelables se fait effectivement de manière progressive, mais que celles-ci ne permettront pas de répondre aux besoins au niveau d'une centrale nucléaire. Le développement des énergies renouvelables repose, par ailleurs, sur les **potentialités locales**.

Sous-groupe « Habitat et construction »

Antoine MORIN, responsable du service ingénierie et appui au Grenelle de l'environnement au sein de la direction départementale de l'équipement et de l'agriculture de Seine-Maritime (DDEA76), **rappelle le rôle de la DDEA dans l'application du Grenelle de l'environnement national**.

La DDEA dépend de la DREAL de Haute-Normandie.

Elle décline le Grenelle national de l'environnement (circulaire du 23 mars 2009 du ministre d'Etat, Jean-Louis Borloo).

Le Grenelle de l'environnement, au niveau national, a abouti à :

- 268 engagements nationaux ;
- le projet de loi Grenelle1 (qui définit les objectifs et doit être adopté avant l'été) ;
- le projet de loi Grenelle 2 (qui traduit ces objectifs dans les codes réglementaires) ;
- des déclinaisons dans la Loi de finances (incitations fiscales).

Le mouvement actuel va dans la direction d'une territorialisation du Grenelle national.

- des actions relèvent de l'Etat : la DDEA est chargée de l'application des mesures du **plan de relance** du Gouvernement ;
- d'autres sont territoriales : la DDEA est chargée de leur animation à l'échelle locale des cinq collèges du Grenelle.

La **démarche « autonome »** du Grenelle de l'Estuaire vis-à-vis de l'Etat témoigne d'une **anticipation par les élus de l'Estuaire** de l'application de la circulaire du Ministre d'Etat Borloo.

Les débats du Grenelle de l'Estuaire « vont dans le bon sens ».

Antoine Morin invite les participants du Grenelle de l'Estuaire à s'engager sur des actions concrètes, afin de trouver une traduction du Grenelle national dans les orientations du Grenelle de l'Estuaire.

Les propositions du Groupe «Habitat et construction »

- **L'habitat** est le poste le plus consommateur d'énergie en France (environ 40% de la consommation d'énergie). Comment réduire cette consommation ? Il faut intégrer les **préoccupations sociales** dans la prise en compte des **questions d'urbanisme par** :
 - la maîtrise du développement urbain ;
 - le travail sur le bâti existant (travail le plus important) ;
 - la construction durable et la promotion des filières innovantes, en les faisant évoluer.
- **Le secteur économique** : la promotion des **éco-matériaux**, tels le lin et le chanvre.
- **La gouvernance** : donner **plus de poids aux intercommunalités**.

Jérôme QUILLET, charge de mission à l'Agence Caux Seine Développement, **interroge David Rochat sur la méthode utilisée pour obtenir les informations du diagnostic. Comment alimenter la comptabilité physique des flux de matières ?**

David ROCHAT précise que la méthode utilisée par le cabinet SOFIES pour le recueil des informations et la réalisation du diagnostic repose sur la concertation, l'envoi de questionnaires, des appels téléphoniques et l'extrapolation des données.

« **La symbiose de Kalundborg** » montre tout l'intérêt de l'étude du **métabolisme industriel**. Elle a permis de faire évoluer les méthodes a favorisé la comptabilité physique des flux de matières.

Sous-groupe « déchets »

Thierry AUBRY, consultant, insiste sur l'obligation pour le Grenelle de l'Estuaire de déboucher sur des **propositions et des moyens financiers pour agir**.

Les participants du groupe ont travaillé sur :

- **l'identification des enjeux** des différents types de déchets (ménagers, industriels, agricoles et fluviaux) ;
- **l'analyse des capacités de traitement des déchets** ;
- **la prévention en matière de production de déchets**.

Leurs propositions pour les déchets ménagers

- respecter les **objectifs du Grenelle national pour 2014** en faveur de la gestion des ordures ménagères (moins d'incinération et plus de recyclage).
 - Il existe des **outils** :
 - o **Le plan de prévention** (ADEME et conseils généraux). L'échelle territoriale de l'Estuaire est pertinente.
 - o Des **tarifications incitatives** pour encourager les ménages à la gestion de leurs ordures ménagères.
- La création d'une **structure en amont** pour l'application du plan de prévention : « **60 ambassadeurs du développement durable** », structure qui pourrait être mutualisée sur tout le territoire. Leur mission serait de :
- o contractualiser un plan de prévention : sensibiliser les élus ; sensibiliser les entreprises ; rechercher les actions les plus pertinentes ;
 - o professionnaliser ces ambassadeurs, à l'instar des ambassadeurs du tri (recrutement de personnes de la société civile - rémunérées) et capitaliser les expériences ;
 - o financer cette structure dans le cadre des **Plans Climat** et par le biais **d'économies réalisées par la bonne gestion des déchets**.

Les propositions pour les déchets des entreprises

- Pour les **petites entreprises** : mettre en place une redevance spéciale (obligatoire depuis 15 ans) ; les doter de bacs spéciaux pour le tri.
- **Dans le BTP** : approfondir la connaissance des gisements ; passer par la sensibilisation des maîtres d'ouvrages ; plus globalement, un plan « **DIP⁶** » à l'échelle de l'Estuaire

Les propositions pour le traitement des DIP

- Rechercher des solutions pour **réduire les DIP** à enfouir.
- Financer une étude sur les opportunités offertes par une automatisation du tri des DIP (création d'activités autour du recyclage).
- S'engager à trouver un site acceptable pour le stockage des DIP (de taille plus réduite).

Les propositions pour les déchets agricoles et fluviaux

Les participants ont constaté le manque de données et d'expériences concernant ces déchets et proposent de mettre en place un **groupe de travail** sur ce thème.

Mickaël BARON de l'association Oxygène Estuaire, approuve l'intervention de Sylvie Barbier sur les possibilités d'une plus grande association des collèges à ces projets.

La **rentabilité du stockage des déchets est de 40%** (pour le Port du Havre). Oxygène Estuaire a réalisé une étude selon laquelle « **50% des déchets stockés chez ETARES peuvent trouver une autre issue** ».

Les contraintes du recyclage sont d'ordre financier, avant tout, mais il existe des « **coûts cachés** ».

Elie LE DU propose de d'abord « **copier ce qui existe** » : on peut s'inspirer des réalisations de **Bernard Pacory⁷** à Lille concernant les déchets banaux, de la **société YPREMA** pour ce qui est des déchets du BTP.

Philippe ESSIG apprécie la **recherche de solutions** menée par les différents groupes de travail. Il regrette que certaines idées évoquées lors de la réunion du 6 avril⁸, **notamment celle qui consiste à se poser sans cesse la question du développement durable dans les projets, ne soit pas toujours reprise**.

Les débats révèlent qu'il existe « **une coupure** » **entre les deux rives et qu'un certain nombre de questions risquent de rester sans réponses**. Il n'existe que trois franchissements de la Seine normande.

Beaucoup d'interrogations persistent sur les propositions de la **loi Grenelle 1**, notamment quant au financement des actions.

Bernard AMEIL, revient sur **les quais de transfert des déchets**.

L'**analyse coûts-bénéfices** doit être utilisée pour une meilleure évaluation. Le mouvement s'oriente vers l'**optimisation des sites de transfert**. La prévention en termes de déchets est particulièrement importante (prévention à la source par les consommateurs et les producteurs - travail sur l'éco-conception des produits, analyse des cycles de vie).

Bernard Ameil préconise un **contrat d'objectif territorial** pour l'Estuaire.

Laurent LESIMPLE, responsable du service aménagement de la CCI de L'Eure, revient sur **la notion d'empreinte écologique**. Il demande si elle pourrait constituer un **élément de méthode supplémentaire** dans la réflexion.

⁶ Déchets Industriels-Portuaires

⁷ Président de l'AFPI - Association Française des Ports Intérieurs.

⁸ Atelier 1

David ROCHAT répond que la **gestion de l’empreinte écologique** renvoie à la question de la gouvernance et à la **surveillance des systèmes, la comptabilité physique des flux de matières et la compréhension du métabolisme du territoire**. C’est quasiment un synonyme de l’écologie industrielle (économique).

6. CONCLUSION DES TRAVAUX DE LA MATINEE

Jean-Claude WEISS fait remarquer que l’exemple suisse peut inspirer certain des travaux du Grenelle, mais que la Suisse a une autre tradition territoriale (plus décentralisée).

Il souligne qu’il a été beaucoup question de gouvernance, qui fait l’objet de l’atelier 5. Le calendrier serré du grenelle de l’Estuaire n’a pas facilité les débats sur ce thème.

Il constate qu’il existe encore plus de points communs entre les deux ateliers (1 et 2) qu’il ne le pensait : des thèmes majeurs, tels l’innovation et la formation, par exemple.

Enfin, nous faisons déjà beaucoup de choses sans le savoir : l’existence d’un « animateur agenda 21 » peut s’apparenter à un « ambassadeur du développement durable » ; la redevance spéciale sur les déchets est généralisée dans toutes les communes de Caux-Vallée-de-Seine ; la maîtrise du développement urbain est une priorité du SCOT.

En revanche, il convient de **faire évoluer les mentalités et les habitudes**. Le changement de culture à opérer est un changement profond, donc ardu.

La démarche d’écologie industrielle est essentielle, car elle a le mérite de recenser ce qui se fait déjà sur nos territoires et de développer une approche plus systémique.

La démarche de projet est essentielle, ainsi que la mise en place d’une « gouvernance suffisante » pour la pérennisation des projets.

Jacques DUCHEMIN se dit « impressionné » par le travail effectué dans chacun des groupes. Il existe beaucoup de problèmes, certes, mais il existe aussi beaucoup de solutions. **Le besoin d’échanges et de reconnaissance est essentiel pour chacun des acteurs.**

7. SUITE DE LA RESTITUTION DES GROUPES

Sous-groupe « Mobilité »

Madeleine BROCARD, géographe et universitaire, souligne que le **transport de personnes représente un enjeu climatique et est l’un des principaux responsables de l’émission de CO₂**.

Néanmoins, il est considéré par les habitants de l’Estuaire comme un facteur de liberté individuelle. **On ne peut contraindre que si l’on est capable de proposer d’autres choix.**

Le groupe est parti du principe que l’automobile et le camion resteront des moyens de transports prédominants en 2050. Il faut donc intégrer et développer **toutes les innovations** (innovations techniques, innovations dans l’organisation, innovations dans les services) possibles pour parvenir à l’objectif général.

Il faudra également mettre en place un espace maillé en matière de circulation, c’est-à-dire avoir une mobilité facilitée par l’utilisation de plusieurs moyens de transports : transport collectif, mais aussi covoiturage et auto-partage.

Le groupe souhaite :

- **un état des lieux des différents types de mobilités dans l’Estuaire** (notamment en prenant en compte les expériences réalisées ailleurs).

- **Que l’on s’appuie sur la participation des citoyens à travers des ateliers de mobilité** (sur le modèle de conférences citoyennes), où les échanges et les initiatives peuvent être valorisés.

- **Un soutien à toutes les formes d’auto-partage et de covoiturage, particulièrement pour les déplacements contraints** (déplacements domicile – travail). Le but est que la voiture devienne davantage un outil de déplacements dans le cadre de loisirs.

- **L’encouragement de toutes les formes d’intermodalité pour aboutir à un schéma de déplacements dans l’Estuaire**. Cela implique de **remettre en état les lignes ferroviaires existantes** (Fécamp – Le Havre, Fécamp – Lillebonne, Lillebonne – Le Havre, Pont-Audemer – Honfleur). A partir de là, il faudra identifier des nœuds d’intermodalité entre transports collectifs et transports privés.

Dans ce cadre, il faut aussi proposer **de nouvelles possibilités nord-sud liées à la mer**, soutenir la propulsion **solaire pour le tourisme nautique** et soutenir **la propulsion humaine pour les déplacements professionnels**.

A l'échelle de la Normandie, le groupe propose de **renforcer les relations entre le Nord et le Sud, par la mise en place notamment d'un carrefour intermodal au pied du Pont de Normandie, sur la rive gauche, avec une desserte par car rapide entre le Havre et Caen**. Il importe également de **renforcer la desserte aérienne de l'Estuaire via l'aéroport de Saint-Gatien** (cette action est déjà engagée).

A l'échelle du Bassin Parisien, **il est nécessaire de renforcer les liaisons ferroviaires avec la capitale**, par le Sud (Mantes), mais aussi par le Nord (Pontoise, La Défense, Roissy), en soutenant une LGV utilisant des technologies nouvelles Le Havre – Paris, tout en conservant les liaisons interurbaines normandes existantes.
L'importance des échelles de coûts nécessite l'intervention de l'Etat

Enfin, pour assurer une mobilité pour tous, il serait bon de négocier **avec les opérateurs des trafics attractifs pour la population, en échange de la création de certaines lignes et d'une augmentation de trafic pour ces opérateurs**.

Jean-Dominique WAGRET, vice-président et co-fondateur du pôle Mov'eo, évoque les perspectives de l'industrie automobile dans les 30 à 50 prochaines années.

Il présente le pôle Mov'eo : un pôle d'origine normande, qui a fusionné avec un pôle francilien. Mov'eo concerne tout ce qui a trait aux transports et à la mobilité en général, mais aussi à la sécurité routière et aux nouvelles formes d'énergie. **Les travaux menés dans le cadre de Mov'eo vont dans le sens de la réduction de la consommation et de la pollution** (réduction des moteurs, réduction des frottements). On aboutit actuellement à des consommations qui tendent aux 3 litres les 100km, alors qu'il y a 10 ans, la norme était de 7 à 8 litres.

Dans les décennies à venir, le pétrole restera la première source d'énergie pour les déplacements (particuliers ou collectifs). Mais **on a tendance à sous-estimer le potentiel que représente aujourd'hui encore le moteur à explosion dans le développement durable**. Ainsi, si tous les véhicules du parc automobile étaient aux dernières normes (avaient moins de trois ans), l'impact sur la pollution serait divisé par trois.

Il faut tenir compte du **développement de systèmes énergétiques nouveaux** :

- les agro-carburants, notamment de seconde génération ;
- les systèmes de motorisation hybride (à la fois thermiques et électriques) ;
- les véhicules électriques, qui vont apparaître assez rapidement sur le marché (au départ des véhicules urbains, puis des véhicules à plus longue distance, au fur et à mesure de la progression de la capacité des batteries) ;
- les véhicules à hydrogène (par pile à combustible), dont tous les experts s'accordent à dire qu'ils ne seront pas la panacée universelle.

Tous ces systèmes vont apparaître progressivement et coexister sur le marché pendant un certain nombre de décennies. **Il n'y aura donc pas de rupture brutale mais une transition progressive**.

Il faut également prendre en compte la recherche de nouveaux matériaux, comme le lin. Cela permettra de réduire le poids, d'augmenter la résistance et la longévité, de favoriser la recyclabilité des matériaux. Sur ce point, Mov'eo travaille beaucoup sur le territoire havrais avec l'aéronautique et l'université du Havre.

Du point de vue sociétal, on va de plus en plus vers :

- **une intermodalité et une complémentarité des modes de transports**. Le temps n'est plus où l'on opposait l'automobile aux autres modes de transports. Pour se rendre à d'un point à un autre, on peut prendre plusieurs modes de transport différents. **L'important est qu'il n'y ait pas de rupture de charge entre ces modes**.
- **le phénomène d'urbanisation de la société va favoriser l'intermodalité**, le développement des transports en commun et du véhicule électrique urbain, mais aussi de nouveaux outils : covoiturage, auto-partage, transport à la demande, plan de déplacement des entreprises.

Il faut tenir compte de l'amélioration des infrastructures et du recours aux nouvelles technologies de la communication qui permettront une meilleure fluidité de la circulation et donc une baisse de la pollution (un véhicule pollue trois fois plus à l'arrêt qu'en marche). Des travaux sont actuellement menés sur le carrefour intelligent, la régulation sur autoroute selon la vitesse, la sécurité routière.

Il est nécessaire, aussi, de **faciliter l'accès aux transports des personnes handicapées et des populations vieillissantes, de plus en plus nombreuses**. Le transport individuel reste un facteur d'indépendance et de mobilité.

Concernant l'emploi lié à l'industrie automobile, même si la croissance se fait désormais à partir des marchés émergents, **les marchés dits « développés » représentent encore des opportunités significatives**.

A titre indicatif, le marché toutes marques en Europe occidentale représente 20 millions de véhicules par an et le parc automobile français, 37 millions de véhicules. De toute les façons, tout constructeur a intérêt à construire au plus près des marchés principaux, du fait de coûts de transports élevés.

De plus, les constructeurs automobiles sont de plus en plus des assembleurs. Plus de 70% des composants proviennent de l'extérieur. **Pour être compétitive, la sous-traitance locale doit s'orienter vers la création de valeur ajoutée.** En effet, un constructeur n'a aucun intérêt à produire sur place des pièces à faible valeur ajoutée. On trouve parmi les PME du territoire qui rejoignent le pôle Mov'eo, des entreprises qui ont des compétences et une expertise dans ce domaine et que l'on ne connaît pas suffisamment

Dominique Wagret se dit volontaire pour contribuer, dans le cadre des projets et des actions évoqués, à une expérimentation dans le cadre d'une action de mobilité durable.

Michel COLETTA estime que les annonces de projets de voitures propres sont récurrentes et qu'il faut se baser sur des données concrètes.

Au niveau européen, les constructeurs automobiles s'étaient engagés dans les années 1990, pour la période 2005-2006, à ce que les voitures rejettent moins de 120-130 grammes de CO₂ par km. Or, ils ont tout fait pour que cela ne reste qu'un engagement. Et aujourd'hui on discute de la même chose, mais pour 2015.

Il ne croit pas au postulat : « sachant que les voitures et les camions resteront à l'horizon 2050 des moyens de transport prédominants ». Il est nécessaire d'être plus prudents et d'espérer, au contraire, que la part modale des transports va changer. Si l'on prend l'exemple des autres villes européennes, on s'aperçoit que la tendance est inverse à celle du Havre (75% des déplacements se font en voiture au Havre, alors que dans les autres villes européennes, on est à 25%). **Ce changement de mentalités ne doit pas se faire en 2030 ou 2050, mais dans les années à venir.**

Sachant que transport, habitat et climat sont totalement liés, **il est urgent d'obtenir la création d'un observatoire permettant de mesurer et donc de connaître pour agir.** Pour l'instant, il existe très peu d'instruments de mesure sur le territoire. Or, dans le contrat de projet Etat-Région, on avait inscrit la mise en place d'un observatoire du climat et de l'énergie pour la Haute-Normandie. **Sans cet instrument, on ne peut pas faire d'état des lieux sérieux.**

Concernant les plans de déplacements, **il regrette le manque d'initiative des entreprises sur le territoire du Havre, contrairement à celles de Rouen, où la Région est en train d'organiser un plan de déplacements à l'échelle de la ville** (il concerne 12 000 personnes, le CHU, le conseil régional, la ville de Rouen). L'initiative provient au départ de plusieurs entreprises, qui se sont unies pour aboutir à ce plan.

Jean-Dominique WAGRET revient sur les engagements pris par les constructeurs automobiles. **Les rejets de CO₂ ont diminué de façon drastique depuis 15 ans.** La consommation d'un véhicule moyen était il y a 10-15 ans de 8 litres au km ; actuellement, avec certains diesels, elle tourne à 3,5-4 litres. Il reconnaît que les constructeurs n'ont peut-être pas fait assez d'efforts, mais ces derniers vont se poursuivre, notamment avec les nouvelles normes de la Commission européenne - qui sont drastiques dans ce domaine.

Philippe ESSIG indique qu'il y a eu deux annonces cette année, concernant les liaisons ferroviaires.

Le 1^{er} avril, le secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau, **a évoqué une ligne nouvelle entre Le Havre et Mantes.** Philippe Essig rappelle qu'il avait insisté sur cette liaison, lors de la réunion du 6 avril, la considérant comme « la nécessité absolue ». **Le président de la République a annoncé le 29 avril qu'il souhaitait que Le Havre soit à une heure de Paris.** En se référant au dossier de l'architecte Antoine Grumbach, on voit le tracé d'une ligne directe Le Havre – Pontoise – Roissy.

Or **il ne peut pas y avoir deux projets, mais un seul et qui serve à la fois la Haute et la Basse Normandie.** Une ligne passant par le Vexin sera source d'énormes difficultés, notamment pour la Basse-Normandie et la rive gauche de l'Estuaire. **Il faut donc développer le projet annoncé par Dominique Bussereau, avec un passage par la nouvelle gare que l'agglomération de Rouen veut créer dans la zone de Saint-Sever, sur la rive gauche.** A partir de cette liaison principale, il serait créé des liaisons vers la Basse-Normandie.

Annie LEROY, Ecologie pour le Havre, revient sur les agro-carburants. En 2002, l'ADEME a fait faire une analyse du cycle de vie des agro-carburants par un cabinet, qui a abouti à des conclusions favorables. Mais **ce travail est actuellement totalement remis en question. L'étude s'est révélée incomplète et tronquée** : elle ne prenait pas en compte tout le cycle de vie des agro-carburants. Les agrocarburants, quelle que soit leur génération, ne sont pas intéressants en soi.

Elle cite l'exemple du projet d'une usine de zoo-carburants et d'agro-carburants au Havre, avec de l'huile de palme qui proviendrait de Malaisie, d'Ukraine, de Roumanie, du Kazakhstan de Russie, voire du jatropha de Madagascar ou des algues de Côte-d'Ivoire. Où est ici le développement durable, sachant que l'on fait venir la matière première d'extrêmement loin, et que l'on produit de la monoculture énergétique, au détriment de la culture alimentaire dont ces pays ont pourtant besoin ?

Jean-Dominique WAGRET explique que Mov'eo ne veut pas intervenir dans ce débat, car il sait qu'il est extrêmement controversé. Le pôle de compétitivité est favorable à un débat transparent, afin que tout le monde puisse se mettre d'accord, et il travaillera à partir des conclusions qui auront été rendues.

David ROCHAT remarque que **la vraie question est de définir le stock de ressources énergétiques dont on a besoin pour les différents scénarios de part modale de transports que l'on peut développer dans les 10 prochaines années.** Il faut savoir ensuite, à partir de ces scénarios définis, si l'on est prêt à les importer de l'extérieur (y compris de territoires très éloignés) ou si l'on peut faire évoluer ces scénarios d'une manière plus durable, en utilisant les ressources internes au territoire.

Sous-groupe : « Travailler sur nos atouts et nos acquis, dans une perspective de croissance, d'innovation et de développement durable, de progrès social ».

Michel TIFFON, directeur de l'Agence Caux Seine développement, fait la synthèse du groupe de travail.

Un acquis : la présence d'industries sur le territoire. Ces industries **vont migrer vers d'autres activités dans un avenir plus ou moins lointain, notamment l'agrochimie (composites polymères, composites bio-sources, fibres végétales).** Des personnes dans la région travaillent déjà sur ces possibilités.

Il est donc nécessaire d'accompagner cette mutation et de fixer les activités sur le territoire si l'on veut les conserver.

Il évoque les atouts de l'Estuaire, notamment une façade maritime importante, dont on parle depuis des dizaines d'années et qui a amené des projets sur le port du Havre ou sur celui de Rouen (le terminal de Grand-Couronne Vallée-de-Seine, notamment)

Mais le problème majeur identifié par le groupe concerne **le transport des marchandises, notamment sa fluidité et sa durabilité.**

Sous-groupe : « Transport marchandises ».

Patrice SALINI, consultant et universitaire, souligne que problèmes liés au fret ne datent pas d'aujourd'hui. On constate **une difficulté à prendre en charge collectivement ces questions (professionnels, élus, chercheurs, associations) et surtout à partager des connaissances.** Ainsi, on a du mal à avoir une vision globale, notamment quand on est un élu local et qu'on a une logique qui se rapporte à la collectivité territoriale que l'on gère. **Chacun a son domaine de compétences et il manque un interlocuteur global, un lieu et un pouvoir institutionnel permettant de traiter convenablement ces questions.**

Dans l'Estuaire, pour traiter le problème du fret, il faut passer par une multitude d'acteurs : collectivités territoriales dotées de compétences différentes (les unes faisant des POS, d'autres des plans de déplacements, d'autres encore des schémas régionaux de transports), une multitude d'établissements publics (RFF, VNF, les ports, la SNCF, voire des gestionnaires de programmes de développement et d'ouvrages à péage).

S'agissant des questions portuaires, il faut se demander si l'on souhaite maintenir une activité portuaire, voire la développer. Si c'est le cas, il faut se demander comment la rendre plus durable et arbitrer entre des nuisances supplémentaires et le développement économique.

Il faut donc trouver une stratégie et trouver la personne qui est capable de la prendre en charge et de la définir sur le terrain. Cette stratégie aura des conséquences sur le port mais aussi tout le long de l'Estuaire. D'où la nécessité de mettre en place une politique de desserte, ferroviaire, fluviale, mais aussi routière.

Le coût d'une desserte pertinente de l'hinterland du port du Havre représente cinq à six fois l'investissement de Port 2000. Et **la différence ne se verra qu'en plusieurs décennies, ce qui pose un problème quand au financement et au retour d'investissement.** Il faut que ces questions soient abordées de manière cohérente et stratégique, avec un contenu concret, des solutions chiffrées et budgétées.

On débat des mêmes projets qu'il y a 30 ans. On sait quel est le problème, on sait quelles sont les solutions, on en connaît le coût, mais on sait aussi qu'on ne résoudra pas ces questions dans les mois qui viennent.

Il est donc nécessaire de disposer des informations pertinentes, **d'avoir un interlocuteur (ou des interlocuteurs) capables de construire ce diagnostic partagé et de décliner une stratégie suffisamment claire, chiffrée et programmable.**

Patrice Salini propose donc la mise en place d'un comité stratégique, impliquant l'Etat et les sept établissements publics, pour une appropriation par les élus responsables des projets, en lien avec la région Ile-de-France (qui bloque le débouché naturel du Port du Havre et de Rouen).

Ensuite, se pose le problème de **l'organisation logistique de la Normandie** : soit, **comment gérer les implantations des plates formes dans la région, avec les problèmes de gouvernance que cela peut poser** (éparpillement des compétences, concurrences entre communautés).

Il faut aussi savoir que plus on traitera en région normande les flux portuaires (certaines zones sont en développement à 30-40 km du port le long de l'Estuaire), **moins on arrivera à les massifier sur le port du Havre. Par ailleurs, si l'on veut continuer massifier, il faut trouver des solutions techniques pour le faire.** Le centre multimodal prévu au port du Havre ne règle pas le problème de la massification globale des flux.

Enfin, le traitement du dernier kilomètre demande des initiatives communes des élus et l'abandon d'un certain nombre de compétences (notamment dans les territoires où coexistent des communautés d'agglomération). Cela passe par **la négociation de règles communes et de choix difficiles en matière de localisations d'entrepôts.**

Michel TIFFON revient sur les zones intermédiaires entre Le Havre et la région parisienne. Il demande si, avec la massification des flux, la construction de 400 000 m² d'entrepôts sur des zones comme celle de Port-Jérôme ont toujours raison d'être.

Patrice SALINI explique que la massification est une stratégie portuaire qui semble recevoir un accueil positif de la part d'un certain nombre d'acteurs de la chaîne de transport. **La massification sera faite sur un site situé à l'est de Port 2000 et se fera par tous les modes.** Mais si l'on développe des services à haute valeur ajoutée dans la zone portuaire à 30 à 50 km du port, **il n'y aura pas de flux massifiés sur le mode routier, sur le mode ferroviaire ou sur le mode fluvial, sauf si l'on créé les conditions qui permettent de le faire.**

Or, aujourd'hui on a **un problème de capacité ferroviaire entre la région normande, la région Ile-de-France et le reste du monde. Cela demande plusieurs milliards d'euros.**

Il faut également avoir conscience que ces opérations de massification demandent de la qualité de service, de la fréquence et ont un coût.

Daniel PAUL, député du Havre, revient sur les propos de Philippe Essig sur la liaison « Mantes - Le Havre » en une heure, en indiquant qu'il s'agit en fait d'une liaison Paris – Le Havre en une heure.

Pour lui, **une gare sur la rive gauche oblige la ligne à être aussi sur la rive gauche. Il est donc nécessaire de traverser l'Estuaire, sauf si l'on met la gare du Havre sur la rive gauche.**

Or, d'après les premières études faites par RFF, la traversée ferroviaire de l'Estuaire coûterait plusieurs milliards d'euros, sauf à la faire au ras de l'eau. Mais cette solution bloquerait le passage des bateaux vers Rouen, sauf si l'on met un pont levis sur la Seine

C'est l'une des problématiques qui lui ont fait demander, il y a quelques jours en commission du Grenelle, **la mise en place d'un CIADT de l'Estuaire**, afin d'examiner de façon précise les conditions du développement du port du Havre.

Daniel Paul renchérit sur les coûts évoqués par Patrice Salini (plusieurs milliards d'euros), estimant que « les deux doigts de la main ne suffiront pas à les évaluer ». Cependant, **ce n'est pas la peine de faire des travaux importants de développement du port du Havre, si c'est pour laisser cet ensemble sans liaison avec le reste du territoire.**

Il faut donc une politique d'aménagement du territoire. Or, il n'y a plus aujourd'hui de politique d'aménagement du territoire pilotée par l'Etat. Il faut la mise en place de grands aménagements, comme le Canal Seine Est, sinon on continuera à voir des camions portugais et polonais sur le port du Havre.

La **liaison Paris-Le Havre pourrait être dédiée au fret**, ce qui résoudrait les problèmes de liaison de marchandises entre Paris, Rouen et Le Havre.

Philippe ESSIG répond qu'il ne connaît pas les études de RFF, mais qu'il se place dans une perspective d'efficacité. Il pense que la liaison Paris – Le Havre a tout intérêt à passer par la rive gauche de la Seine, traverser Rouen par Saint-Sever, puis, de là, gagner la rive droite par le plateau sans avoir à traverser l'Estuaire.

Patrice SALINI attire l'attention sur le fait que **l'essentiel du trafic actuel est un trafic routier. Il est donc nécessaire de savoir le traiter, notamment en matière d'organisation routière et d'accès.** Le traitement de la question des péages est de ce point de vue très révélateur. Les seuls usagers réguliers qui font encore la queue pour franchir l'estuaire de la Seine sont les transporteurs (900 poids lourds par jour).

Il faut donc être capable d'améliorer, à la fois, l'efficacité du système existant et de construire des solutions alternatives crédibles basées sur le fer à moyen et long termes.

Dans ce cadre, il faut tenir compte de l'évolution des technologies. Il prend l'exemple du projet de recherches Inofret, lancé au niveau national, qui vise à **se demander ce que l'on pourrait tirer des innovations technologiques pour le fret dans les 20 ou 30 ans à venir.**

« Envisager un scénario de rupture, dans une démarche d'innovation, de développement durable, de progrès »

Olivier MOREAU, directeur territorial de la Caisse des Dépôts et Consignations, précise qu'il faut, **tout d'abord, nuancer la notion de rupture**. L'innovation peut être aussi le développement sur le territoire de quelque chose qui se fait ailleurs. **Par exemple, dans le domaine du tourisme, des éco-technologies (éoliennes, hydroliennes), de la chimie verte, de l'aquaculture ou de l'agriculture biologique.**

La notion d'innovation peut également être plus modeste, avec le développement de l'habitat HQE, qui permettrait le développement de compétences qui sont peu présentes sur le territoire et ont besoin d'une demande pour se développer. Pour les entreprises, **l'innovation peut être une modification de leur rapport à l'environnement**. Il cite, à ce sujet, l'exemple de **l'association GRANDDE** (Groupement Régional des Acteurs Normands pour le Développement Durable des Entreprises) **qui propose des outils de développement durable aux entreprises, notamment dans le domaine sociétal.**

La démarche « **Entreprendre en coopérant** » est intéressante également, car elle propose **l'utilisation des déchets textiles pour un usage industriel.**

Il existe des projets innovants, mais qui n'arrivent pas à se développer aussi vite qu'on le souhaiterait, faute de coordination. Le groupe propose donc :

- **d'améliorer la relation entre entreprises et recherche privée et publique** ; cela permettrait, notamment, de la financer ;
- **de lancer des appels à projets**. A Fécamp, par exemple, il y a une concentration de la recherche sur les énergies ;
- **de s'appuyer sur les pôles de compétitivité pour développer l'innovation et participer à l'efficacité du territoire.**

Le groupe n'avait pas ambition d'élaborer une stratégie, mais une stratégie de territoire reste à construire. Elle pourrait s'appuyer sur la demande publique (les cantines scolaires, par exemple, pour susciter une demande de produits biologiques). En matière d'infrastructures, on **pourrait créer un réseau numérique à très haut débit**. Il y a eu déjà des réalisations à Gonfreville-L'Orcher et dans la CODAH, sur la Côte Fleurie. Il faut que les pays travaillent entre eux sur ce projet, dans un contexte de stratégie plus générale.

David ROCHAT, rappelle aussi que **l'innovation n'est pas toujours la création de nouvelles technologies, mais peut être l'usage innovant des technologies existantes.** Il préfère le terme de **technologies adaptées.**

Marie-Annick LEROY, directrice du pôle accompagnement emploi-formation à la communauté de communes de Caux-Vallée-de-Seine, revient sur la démarche « **Entreprendre en coopérant** ». Elle confirme qu'il ne s'agit pas d'une démarche de rupture, mais plutôt de **quelque chose de nouveau en termes de projets et de modes de gouvernance**. Elle consiste à **faire émerger, par la mise en place d'une communauté d'acteurs, de nouvelles activités économiques, en s'appuyant à la fois sur l'économie sociale et solidaire et sur l'économie traditionnelle.**

Roger SMADJA constate une absence de création d'entreprises dans la zone, alors que les suppressions de postes s'accumulent. **Cette absence est due à un environnement social propre à l'Estuaire**, dont il faut tenir compte si l'on veut faire des projets.

« Préparer l'avenir : comment former, attirer, accompagner, mettre en réseau, nos forces vives de demain ? »

Jean-Michel THOUVIGNON, président de GRANDDE (Groupement Régional des Acteurs Normands pour le Développement Durable des Entreprises), **rappelle que l'économie estuarienne dépend de beaucoup de facteurs exogènes, dont un grand nombre ne sont pas maîtrisés.** La seule chose sûre est qu'il y aura des changements incontournables de l'économie. **Pour y faire face dans les meilleures conditions, il faut essayer de rendre les acteurs le plus « flexibles » possible**, afin qu'ils puissent rebondir d'une activité à l'autre si nécessaire.

A partir de ce constat, le groupe a formulé une proposition

- **Organiser à l'échelle de l'Estuaire (ou à une échelle plus réduite, comme celle d'un bassin d'emploi) une GPEC (Gestion collective et Prévisionnelle des Emplois et des Compétences) réunissant tous les acteurs concernés :** entreprises, élus, acteurs de l'éducation nationale, centres de formation, associatifs.

Cette proposition passe par la mise en place **d'une structure d'animation permanente dont le but serait d'établir les besoins en termes de compétences et d'organiser la mise en œuvre de plans de formation et de projets de revitalisation des territoires.** Il faut également organiser **une veille collective sur l'évolution du tissu économique, de façon à ce que chacun puisse s'approprier les résultats.**

Cette GPEC répond à deux objectifs : **rapprocher les entreprises des centres de formation et faire travailler ensemble des gens d'horizons différents, notamment le monde économique et le monde associatif, en vue d'une synergie entre les acteurs.**

Le groupe a aussi travaillé sur l'attractivité du territoire. Le constat du groupe est que **les habitants de l'Estuaire n'ont pas d'identité estuarienne commune**. C'est le cas non seulement pour **les habitants de l'Estuaire** eux-mêmes (ce qui fait que l'on ne sait pas ni comment, ni pourquoi, on a envie de travailler tous ensemble à l'intérieur du territoire), mais aussi pour **l'image de l'Estuaire** à l'extérieur.

Cette faible identité génère une **sous-exploitation des nombreux atouts, avec un impact sur l'attractivité**. Face à ce constat, le groupe propose :

- **d'utiliser le tourisme comme l'un des leviers de l'attractivité** (développement des services d'accueil, organisation de manifestations reconnues) ;
- **de développer des services de proximité, de façon à ce que la qualité de vie soit préservée** (petits commerces, offre de santé). Il faut réfléchir à de nouveaux mode d'organisation pour que les services de proximité perdurent, sans nuire pour autant à l'équilibre économique ;
- **de développer une communication commune aux territoires de l'Estuaire, à partir de l'identité qui aura été définie, pour faire connaître les atouts du territoire et donner envie d'y travailler.**

Pour cela, il faut lancer **une étude spécifique de façon à faire émerger une image commune et fédératrice**.

Il évoque des éléments qui sont également une priorité : les plans de déplacements des entreprises ou encore la lutte contre l'illettrisme.

Jean-Luc SALADIN, médecin et conseiller municipal du Havre, attire l'attention sur le fait que le cerveau a été un très grand oublié de ce Grenelle de l'Estuaire. **Il évoque des problèmes de sommeil et des rhinites allergiques dues à l'explosion du nombre de particules générées par les moteurs diesels et par l'augmentation de rejets de NO² provoqués par les filtres à particules**. Il regrette de ne pas avoir pu en parler au cours de ce Grenelle et aurait souhaité des sous-commissions réfléchissant à cette idée d'interface entre le vivant et le non-vivant, ce qui permettrait de savoir où agir en matière environnementale

Rémi LORRAIN, représentant de la chambre d'agriculture de Haute-Normandie, souhaite qu'on intègre **l'environnement et le paysage dans les facteurs d'attractivité. L'agriculture de l'Estuaire a un rôle important à jouer. Il rappelle que l'agriculture est l'un des premiers systèmes à utiliser le système d'écologie industrielle, avec notamment le recyclage des déchets** qui sont utilisés comme fertilisant pour produire du végétal et de la biomasse pour l'énergie, et peut-être même du carburant.

Jean-Michel THOUVIGNON pense que **l'agriculture, comme l'industrie et les services, sont importants, mais qu'il faut que tous travaillent en synergie**.

Michel COLETTA revient sur l'innovation. **Elle peut être technique, économique, mais aussi sociale**. Il pense à **l'économie sociale et solidaire largement impulsée par la Région**, avec des expériences comme l'éco-centre d'Yvetot. Sur le tourisme, il estime que l'on ne peut pas le décréter, par exemple en construisant une tour de 100 m. **Il faut réfléchir davantage à d'autres formes de tourisms**. Il prend **l'exemple de Fribourg**, qui n'avait pas de vocation au départ à être une ville touristique ; mais son orientation vers les innovations technologiques en matière d'énergies renouvelables et de qualité de vie lui ont permis de devenir une zone touristique importante, visitée par beaucoup d'élus qui viennent s'inspirer de ce modèle.

Quant à l'agriculture, il ne faut pas oublier qu'elle peut être productrice d'intrants. Il se réfère aux 20 mesures prioritaires du Grenelle de l'environnement. L'une d'elles vise à atteindre 6% de surface utile consacrée à l'agriculture biologique en 2012 et 20% en 2020. Or, actuellement, la région est à 0,4% de surface agricole utile. Il y a donc encore des progrès à faire.

Jean-Michel THOUVIGNON partage cette approche du tourisme. Mais **il estime que des structures hôtelières seront nécessaires quel que soit le type de tourisms qui sera promu**.

Madeleine BROCARD fait part de son expérience dans la mise en place d'un certain nombre de formations à finalité professionnelle au cours des quinze dernières années. Elle explique qu'il est désormais nécessaire de **réviser la formation tous les 4-5 ans, en liaison avec les milieux professionnels. Or, il y a globalement une absence de convergences entre les milieux professionnels et les milieux universitaires**, à l'exception de quelques échanges ponctuels.

Elle évoque une **étude sur l'identité des villes normandes**, qu'elle a réalisée il y a quelques années avec des collègues universitaires. On constate que **les identités territoriales peuvent mettre un certain temps à se constituer**. Elle propose la création d'un groupe de travail qui donnerait des idées en matière d'identité estuarienne.

Jean-Michel THOUVIGNON pense même qu'il existe à l'heure actuelle une identité plutôt négative : celle de partager les nuisances. Il faut donc **inverser l'image et la rendre clairement positive**. Concernant la convergence entre le milieu professionnel et le milieu de l'éducation, il partage le point de vue de Madeleine Brocard. Il évoque un CLEE (Comité local école-entreprises) au Havre qui pourrait être le point de départ d'une démarche plus large, par exemple une GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences).

Philippe ESSIG envisage le projet de LGV comme un moyen de créer une identité commune estuarienne et de développer le tourisme. Il cite Le Mans et Reims qui ont développé une identité nouvelle à partir d'une liaison TGV.

Jean Michel THOUVIGNON tient à évoquer le témoignage d'un **groupement d'employeurs**, dans le cadre de son atelier, qui permet que les temps partiels deviennent des temps pleins partagés. Il en résulte une mutualisation des besoins et une très grande souplesse. C'est une approche à regarder de très près, notamment dans le cadre de la mise en place de la structure d'animation permanente.

Olivier MOREAU, rappelle l'importance d'un **partenariat entre les entreprises et l'enseignement supérieur**, avec la mise à disposition de stagiaires.

Bernard AMEIL, délégué régional adjoint de l'ADEME, évoque le **guide méthodologique mis en ligne par l'ADEME** (cité à plusieurs reprises, notamment par Michel Coletta). Il comporte 260 pages, mais en suivant une démarche très pédagogique. Il ne s'agit pas de créer quelque chose de nouveau à travers un Plan Climat, mais un système d'amélioration continue à l'échelle du territoire. **Il est naturellement orienté sur le climat, mais les liens qui existent entre le climat et les autres domaines (les déchets, l'énergie, les inégalités sociales) lui permettent d'avoir un intérêt beaucoup plus large.** Plan Climat, plan énergie et Agenda 21 rentrent dans une même démarche. On pourrait parler aussi d'un Agenda 21 de l'Estuaire. Tous sont des outils méthodologiques pour appréhender des domaines extrêmement complexes qui mettent en jeu de multiples acteurs aux stratégies différentes.

9. SYNTHÈSE DES TRAVAUX DE L'APRÈS-MIDI

Jean Michel THOUVIGNON remarque que le Grenelle de l'Estuaire a fait la preuve que **travailler ensemble permet de faire naître des idées porteuses d'espoir pour l'intérêt général.**

Le temps donné aux travaux, bien qu'il ait été rallongé jusqu'à septembre, reste trop court. **Il est nécessaire de poursuivre ce travail collaboratif. Sous quelle forme ?**

Les ateliers 1 et 2 pourraient articuler par la suite leurs travaux autour d'une méthode concertée, plutôt que d'identifier quel est « le » bon projet (avant de l'avoir approfondi en lien avec les autres secteurs et l'environnement).

Elle permettra de faire émerger de bons projets, à forte valeur « développement durable », en ayant une sorte de guide méthodologique permettant de donner du sens aux projets qui vont émerger, mais aussi d'en faire émerger de nouveaux.

Jean-Michel Thouvignon souhaite que les élus travaillent ensemble avec le même esprit collaboratif et écoutent ce qui a été dit au cours du Grenelle pour mettre en place une gouvernance la plus adaptée possible.

Madeleine BROCARD, trouve la démarche d'écologie industrielle intéressante, mais elle ne lui paraît pas couvrir tous les projets proposés dans les groupes, notamment dans son atelier.

Certains projets devraient déjà faire l'objet d'analyses et d'études de financements par les élus locaux. Rien n'empêche dans le même temps la mise en place d'une démarche plus spécifique liée à l'écologie industrielle. Mais elle ne doit pas exclure la démarche par projets.

Jean-Michel THOUVIGNON pense qu'une méthode partagée permettrait de donner un sens commun à ces projets et de les enrichir. La démarche couvre, en fait, un champ bien plus large, comme l'a montré Suren Erkman. L'écologie industrielle ne permettra, certes, pas de couvrir tous les champs, mais au moins 90% d'entre eux, y compris les aspects humains traités dans le sous-groupe « social ».

Brayima DAKYO demande, en tant que scientifique, si la méthode est validée. **Si ce n'est pas le cas, on peut choisir de mettre en application cette méthode pour la valider, ce qui sera, en soi, une innovation.**

Jean-Michel THOUVIGNON répond que la méthode a déjà fait ses preuves ailleurs.

Antoine MORIN, chef du service ingénierie et appui au Grenelle à la DDEA de Seine-Maritime, trouve que le Grenelle de l'Estuaire a permis de faire émerger des diagnostics et des idées nouvelles. **Mais il est important de trouver la bonne connexion avec le Grenelle de l'environnement en s'appuyant sur des engagements déjà pris**

Laurent LESIMPLE, responsable de l'aménagement à la CCI de l'Eure, cite, à propos de la GPEC, une démarche identique qui avait été lancée en 1993. Beaucoup de projets ne sont pas réalisés pour cause de blocages. **Il est temps, étant donné les contraintes extérieures, qu'il y ait une évolution majeure dans les comportements afin que l'on puisse « faire »**. Pour cela, **il faut se donner des échéances très concrètes afin que les engagements soient suivis de réalisations, de manière à instaurer une confiance durable**.

Thierry AUBRY se demande pourquoi il ne serait pas possible de produire des recommandations, des **projets, des engagements précis, avec des financements, pour faire avancer la cause du développement durable dans l'Estuaire**.

Jean-Michel THOUVIGNON indique qu'on se donnera le temps de faire avancer ces projets. Il pense que les propositions qui ont été faites **méritent d'être confrontées les unes aux autres** et qu'il est nécessaire d'avoir un guide méthodologique pour donner une **cohérence à l'ensemble**. Une liste de projets, seule, serait réductrice et ne donnerait pas tout son sens à la démarche.

Méthode et projets ne sont pas incompatibles dans son esprit et il ne faut pas opposer les deux. Il faut s'appuyer sur les propositions qui ont été faites, mais également les articuler avec d'autres projets qui ne manqueront pas d'émerger. Le danger de partir d'objectifs et de projets ficelés dès maintenant est que cela risque de freiner l'adaptation aux mutations incontournables du territoire. La méthode donne de la souplesse face aux changements

Michel COLETTA partage l'idée qu'il faut raisonner **dans le cadre des objectifs du Grenelle de l'environnement**. Il faut que ces outils soient mis en place sur le territoire, en coordination avec les collectivités. Il indique que la Région a déjà lancé un Plan Climat. Il cite également les schémas régionaux qui vont se mettre en place dans le cadre du Grenelle.

Il souhaite continuer à travailler en respectant la notion de collège, à l'image de ce qui a été fait pour le Grenelle de l'environnement. Il constate, sur ce Grenelle de l'Estuaire, la quasi - absence du collège syndical, du fait des contraintes professionnelles des syndicalistes qui les empêchent d'être présents.

Laurent SAUTEUR, Ecologie pour le Havre, indique qu'il **manque un bilan sur l'analyse du « substrat physique », permettant de connaître ce qui rentre en énergie et en matériaux et ce qui en sort, et la façon dont c'est fait. Il pense que ce bilan est absolument indispensable pour établir un projet cohérent**.

Michel TIFFON rejoint l'idée de Jean-Michel Thouvignon de lancer une méthode d'analyse métabolique du territoire.

A partir de là, on hiérarchisera un certain nombre de projets et on ira au bout de certains, afin de ramener la confiance. Sinon on risque de se retrouver au même point l'année prochaine.

Mickaël BARON, président d'Oxygène Estuaire, précise que **chacun des acteurs doit se demander quels engagements il est prêt à prendre pour changer les choses**. Il s'agit d'une démarche à la fois collective et individuelle

Il est aussi nécessaire d'établir un bilan en regard des objectifs, sans quoi l'exercice aura été vain. **Une fois que les projets auront été hiérarchisés, il faudra savoir comment on les finance et quelle somme les différents acteurs sont prêts à mettre sur la table**, en sachant que les retours sur investissement n'auront pas lieu à court terme et que nous sommes en période de crise. Il faut également se demander combien cela coûtera si rien ne se fait.

Jean-Luc SALADIN pense qu'il est possible de faire une réunion à la mairie sans que l'on allume la lumière en plein jour, avec des repas *carbon neutral*, et des moyens de déplacements plus écologiques, comme des vélos électriques rapides. Il indique que la ville d'Anvers est en train de développer des autoroutes à vélo. La même chose peut se faire ici en 5 ans.

Sylvie BARBIER trouve qu'un certain nombre de schémas d'aménagement négligent l'aspect non-renouvelable de certains matériaux et la conjoncture économique internationale.

Il faut faire des choix qui s'appuient sur des « projets initiatives pilotes » et qui soient assez souples pour tenir compte de la conjoncture.

Elle propose la mise en place d'un certain nombre d'axes qui fassent une place à l'aspect social, avec le développement d'activités riches en emplois, et pas seulement centrées sur la compétitivité et l'attractivité.

Elle souhaite également une volonté de transparence : on trouve de plus en plus acceptable le financement de la recherche par le privé avec des clauses de confidentialité. **Il faut intégrer l'ensemble des acteurs à la démarche, dont les associations**.

Jean-Michel THOUVIGNON est convaincu que les solutions sont collectives. **Il faut que chacun joue le jeu de travailler ensemble en recherchant la synergie**. Il faut valoriser ce qui a été fait de bien au cours de ce Grenelle, notamment le fait que chacun se soit écouté. **Apprendre à s'écouter est une richesse et constitue le meilleur moyen de progresser**.

Philippe ESSIG partage l'avis de Jean-Michel Thouvignon sur le fait qu'il faut s'arrêter sur ce qu'il y a eu de positif (le dialogue et la présence de vraies questions) dans cette démarche et réfléchir à ses manques.

Il ne pense pas que la situation d'aujourd'hui soit la même qu'il y a 30 ans. **Il y a une prise de conscience sur le fait que certains modèles de développement n'auront plus court.** La société doit changer et passer du quantitatif au qualitatif dans tous les domaines, sans quoi la planète risque d'exploser.

Pour cela, il est nécessaire de mettre en place une stratégie, puis un plan opérationnel.

Il ne faut pas oublier que l'Estuaire n'est pas seul. Il est intégré dans une Nation (La France). Il est très difficile pour l'Estuaire d'élaborer seul des plans opérationnels à 10-15 ans sans l'aide de l'Etat, d'autant que, si l'Etat décentralise, il reconcentre.

La démarche entreprise ne doit pas s'arrêter là. **Il faut faire un document d'étape qui permette de concrétiser les choses et de satisfaire ceux qui attendent une réponse.** La fin de l'année permettra d'éclairer les rapports entre la démarche du Grenelle et celle du pouvoir central et de rechercher des synergies entre les deux.

Mais on est dans une dialectique conflictuelle entre des volontés de progrès exprimées par les participants et des stratégies centrales qui ne sont pas toujours compatibles

Ce Grenelle de l'Estuaire a marqué un pas important dans la prise de conscience et dans l'expression du problème du développement durable dans l'Estuaire. C'est déjà un premier résultat et il faut continuer dans cette voie.

10. RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Jacques DUCHEMIN souligne l'intérêt des débats et la qualité des intervenants, d'un dialogue sans « langue de bois » et des projets proposés. C'est un grand progrès. Il partage l'idée que l'on ne peut pas en rester là. **Il est persuadé qu'il y aura un Grenelle de l'Estuaire n°2. Mais cela demande des moyens financiers et nécessite que tous les acteurs se mettent autour de la table** (locaux, nationaux, mais aussi peut-être européens). Il remercie à cette occasion le président de la communauté de communes Caux Vallée-de-Seine, Jean-Claude Weiss, les intervenants et tous les participants.

Jean-Claude WEISS relève qu'il faudra résoudre, notamment, l'articulation entre la démarche estuarienne, la démarche nationale et les questions de gouvernance.

Il estime qu'à travers cette réunion il y a matière à faire émerger autant de grands principes que de réalisations.

Il assure qu'il militera personnellement pour une **démarche d'écologie industrielle, qui serait le départ d'une gouvernance repensée par projet et qui permettrait un consensus plus important que d'autres méthodes.**

Elle sera l'occasion d'établir un diagnostic en intégrant tous les secteurs et acteurs de l'économie et donc d'avoir une autre approche du territoire.

Les deux ateliers ont beaucoup parlé d'innovation, de formation, de recherche-développement. **Il faudra mettre en place des grands principes dans ces domaines, puis, à partir de là, élaborer un certain nombre de projets liés notamment au fret et à la logistique.**

Quant à l'après-Grenelle, **il estime qu'il faut impérativement définir ce qu'est une gouvernance et partager des projets qui engagent collectivement tous les acteurs et sur lesquels tous soient prêts à s'impliquer. ▲**