



cndp

Commission particulière  
du débat public

## Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre

Décembre 2009

# Optimiser les infrastructures existantes, dans une approche globale (coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance) : un projet en 8 points.

**U**ne passion pour la mer,  
Une passion pour notre port, le port du Havre,  
Une conviction forte : le port du Havre se doit de renforcer son attractivité internationale et nationale.  
Ces trois piliers nous amènent à nous exprimer dans le cadre du débat public sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal.  
Nous adhérons à l'ambition du port du Havre « de réussir à conjuguer la croissance du trafic, le report modal, la création d'emplois et la valorisation de l'environnement ».

**L**e projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal, tel qu'il est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage, complété par les éclairages donnés lors des 5 premiers débats publics ne répond que de façon parcellaire, aux objectifs exprimés par le Grand Port Maritime du Havre. De plus, l'augmentation estimée du nombre de convois fluviaux sur le canal à l'horizon 2020 (+ 4 ou + 7 convois par jour par rapport à 2007 suivant les documents du GPMH) ne justifie pas à elle seule une solution type extension du grand canal.

Ce projet doit se situer dans une dynamique économique prenant en compte la mutation prévisible de l'économie, des échanges mondiaux et du climat – Grenelle de la Mer et Grenelle de l'environnement – et une coordination renforcée des politiques d'investissement et de développement des ports de Rouen et du Havre :

1. La croissance n'est pas infinie, les taux de croissance à venir seront très certainement inférieurs à ceux de la période actuelle – ceux avant la crise.
2. Pour mémoire, la DTA a commencé à être élaborée en 1996. Des données nouvelles telles que le Grenelle de la Mer, le Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine Le Havre Rouen Paris, le protocole d'accord du 28 octobre 2009 entre RFF et les Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre sont aussi à intégrer avant de prendre une décision sur ce dossier.
3. Les objectifs de fret ferroviaire à 13,3% en 2020, (pour 5 % en 2007) et de fret fluvial à 11,7 % en 2020 (pour 9 % en 2007) témoignent de la volonté de progresser. Gardons en mémoire que des ports du Nord affichent 38 % pour le seul fret ferroviaire (Hambourg) et plus de 30 % pour le fret fluvial. Il ne s'agit pas ici de monter les uns contre les autres les transporteurs routiers, ferroviaires et fluviaux dans une guerre économique fratricide. Utilisons le retour d'expérience récent notamment de la liaison fluviale Nantes – Montoir qui a été littéralement torpillée par les transporteurs routiers. Gardons en mémoire que les post et pré-acheminements des marchandises sont décidés à 70 % par les transitaires et logisticiens et à 30 % par les armateurs. Aussi mettons à disposition de ces derniers des équipements performants en visant une répartition du trafic 1/3 pour les routiers, 1/3 pour le fluvial et 1/3 pour le ferroviaire.

4. Comme le pratiquent déjà certains ports du Nord, il serait souhaitable que les acteurs concernés décident de l'application d'une THC unique quel que soit le mode, fluvial, ferroviaire ou routier, contrairement à ce qui se passe aujourd'hui où le fluvial est pénalisé par une THC supérieure à celle appliquée au routier et au ferroviaire. Travaillons en parallèle à améliorer la performance des moyens de chargement des bateaux fluviaux, ce qui permettra dans un second temps de revenir à la vérité des coûts pour chaque mode de transport.

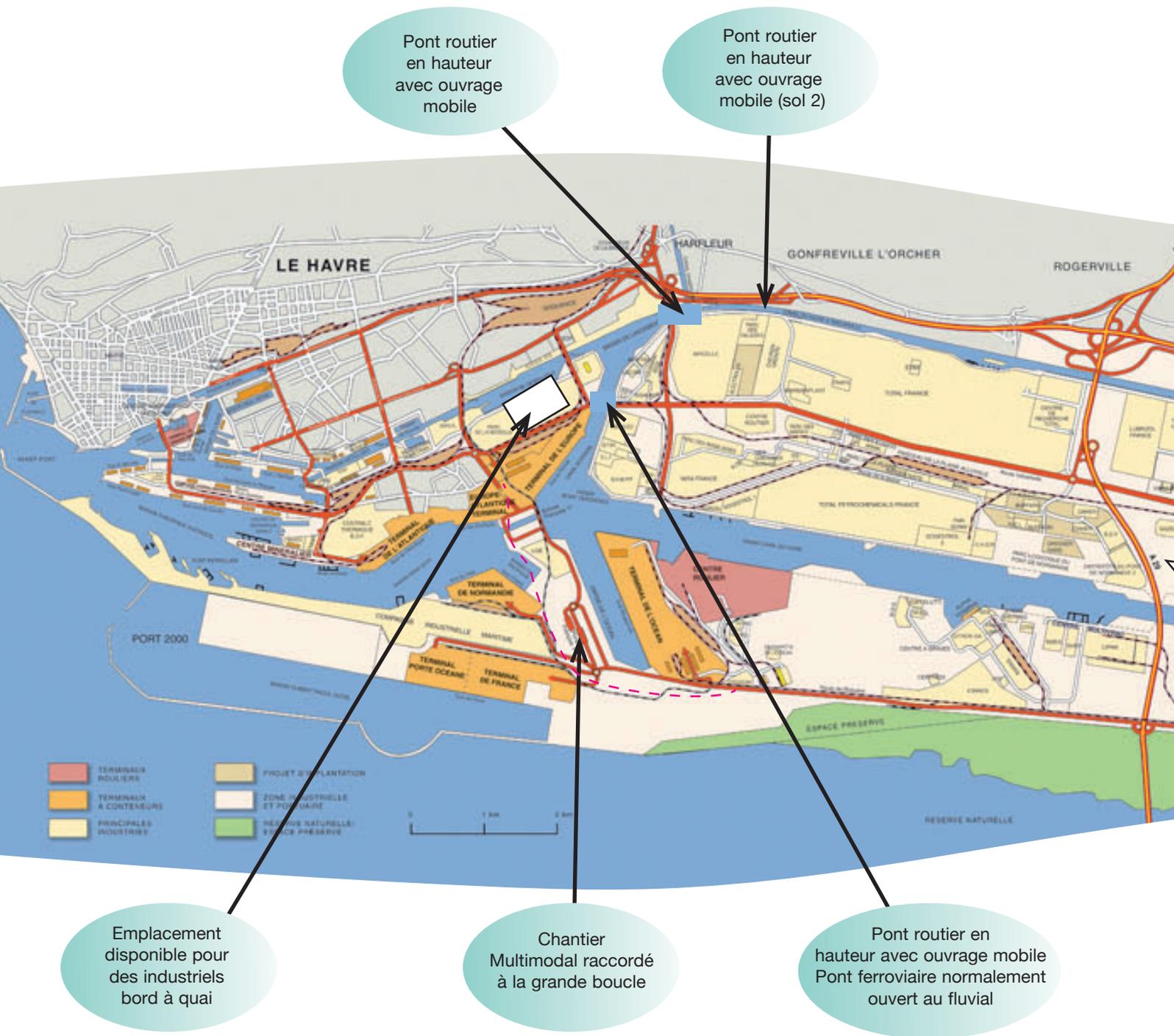
### Contribution conjointe de :

- Anne Marie GIBEAUX,
  - Madeleine BROCARD,
  - Alain VASSOR,
  - Paul DURANDIN,
- membres de l'Institut Français de la Mer /  
Groupe Estuaire de la Seine.

Institut Français de la Mer / Groupe Estuaire de la Seine  
Maison des Gens de Mer - 44, rue Voltaire - 76600 Le Havre  
<http://www.ifmer.org>

**2) Ouvrages routiers de franchissement du canal, depuis le Pont Rouge jusqu'au Pont du Hode avec un tirant d'air adapté au**

Des ponts routiers mobiles, assurant un tirant d'air pour au moins 4 couches High Cube soit 10,60m, voire jusqu'à 5 couches High ménager l'avenir. Avantage : suppression de toutes les heures d'attente perdues (il n'y a plus d'ouverture de pont routier liée au trafic



**6) Ecluse fluviale :**

Elle devient inutile.

**6 bis) :**

Réserver les espaces pour pouvoir assurer le doublement de l'écluse François I<sup>er</sup>.

**3) Chantier Multimodal au cœur des**

**terminaux à conteneurs :**

Réduire les coûts et délais du brouettage  
Renforcer la compétitivité.  
Accroître l'attractivité.

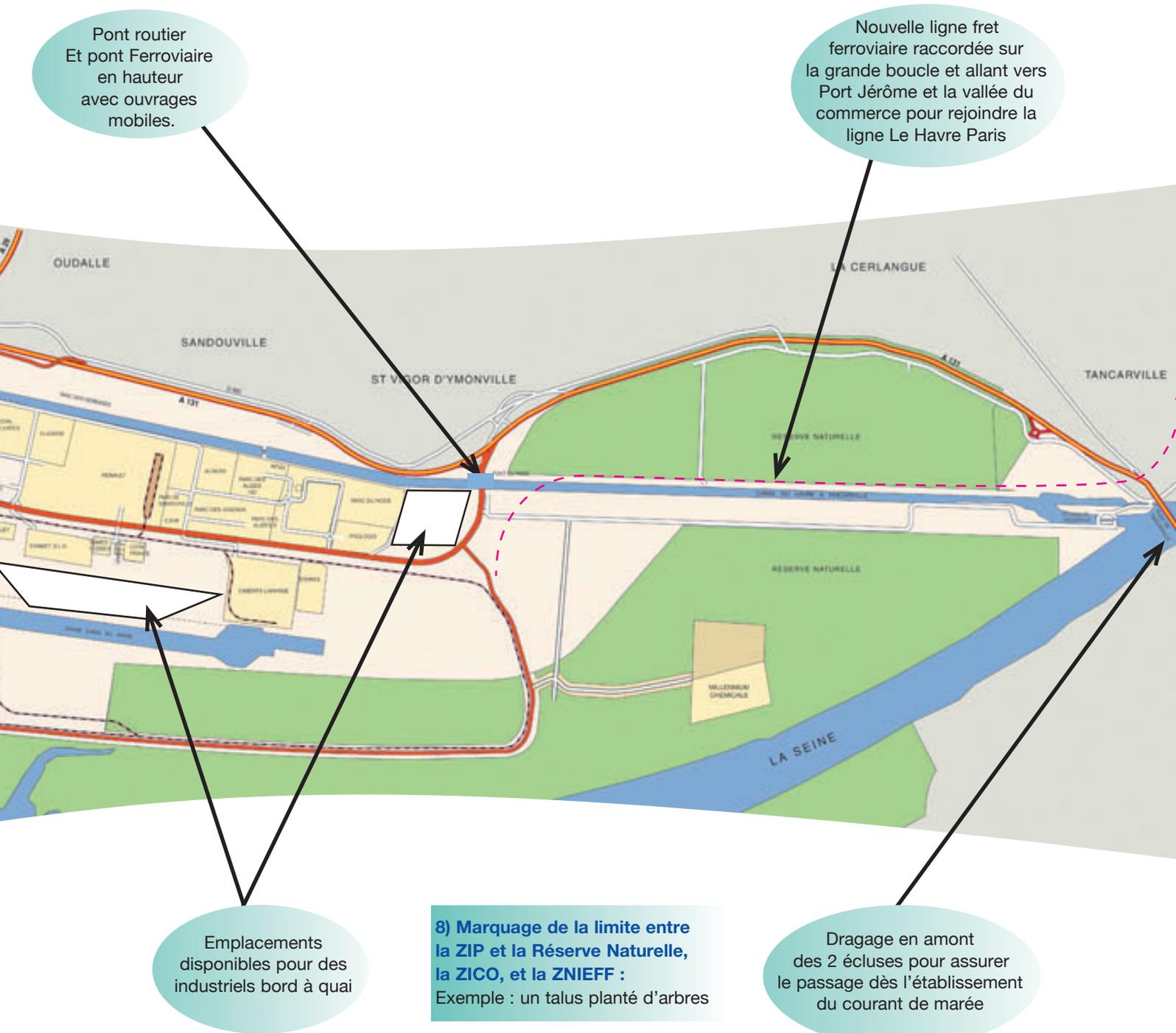
**7) Circulation fluviale fluide :**

Il n'y a plus nécessité d'ouvrir les ponts routiers, les ponts ferroviaires Rouge et 7bis ne sont utilisés que en secours. Les plages de l'écluse sont élargies.

**trafic fluvial :**  
Cube pour se  
c fluvial).

#### 5) Circulation ferroviaire :

Les ponts ferroviaires Rouge et 7bis restent en position normale ouverte au fluvial.  
Dégagement des trains longs par la nouvelle ligne, et occasionnellement par les ponts 6 ou 7.



#### 4) Nouvelles surfaces industrialo-portuaires :

210 hectares en bord à quai grand canal  
100 hectares en bord à quai canal Tancarville  
50 hectares en bord à quai bassin Despujols  
+ la zone industrielle de Port Jérôme pour les industries  
hors bord à quai.

#### 1) Plage horaire d'ouverture des écluses :

dès l'établissement du courant de flot,  
de BM + 1h à BM - 1h  
soit 10h au lieu de 7 actuellement



## Perturbations engendrées par la mise en œuvre et l'exploitation de cette solution :

Cette solution alternative :

- implique une volonté forte de changer certains usages et certaines habitudes ;
- se situe dans le droit fil du Grenelle de la Mer et du Grenelle de l'Environnement ;
- optimise les infrastructures existantes ;
- élimine totalement les heures perdues (il n'y a plus d'ouverture de ponts routiers liée au trafic fluvial) ;
- contribue à renforcer l'attractivité du fluvial (aucun pont routier à ouvrir sur le parcours- plage horaire d'ouverture des écluses étendue) ;
- met en œuvre un dégagement fret ferroviaire spécifique par Port Jérôme pour rejoindre la ligne Le Havre Paris ;
- fluidifie le trafic routier (absence d'ouverture de pont routier lié au trafic fluvial depuis le pont Rouge jusqu'au pont du Hode) ;
- optimise les surfaces à mettre à la disposition des industriels et logisticiens, en libérant les 210 hectares en bord à quai au Nord du Grand Canal (emplacement du chantier multimodal dans le projet du GPMH) ;
- réaffecte 100 + 50 hectares en bord à quai sur le canal de Tancarville et le bassin Despujols ;
- renforce la dynamique, la coordination et la coopération entre les ports de Rouen et du Havre ;

- formalise une cohérence des surfaces dédiées à la « Réserve Naturelle », à la « ZICO » et à la « ZNIEFF » ;
- limite les réaffectations de surface à l'emprise de la nouvelle voie ferrée fret entre Port Jérôme et la Grande Boucle, via un pont ferroviaire au niveau du pont routier du Hode ;
- renforce l'attractivité et la compétitivité de la place portuaire du Havre.

**Cette solution alternative en 8 points répond aux 3 objectifs que s'est fixé le GPMH :**

- 1. fluidifier les circulations sur la zone portuaire et favoriser le report modal vers le fluvial ;**
- 2. dégager des surfaces d'accueil pour les industriels ;**
- 3. gérer une Réserve Naturelle belle efficace et productive.**

Il serait souhaitable que les suggestions avancées dans ce cahier d'acteur fassent l'objet de pré-études de faisabilité et d'études d'impact socio-économiques pour confirmer leur intérêt et ou en amender certains points, apportant ainsi des éléments complémentaires nécessaires à la prise de décision.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 2 500 exemplaires.  
©Vae Solis Corporate

Nous tenons à disposition des lecteurs un document complémentaire détaillant les 8 points de cette solution alternative.  
contact : ifmestuaireseine.pdurandin@orange.fr