

Débat public Saint Romain de Colbosc 27 octobre 2009

Le projet et ses alternatives

Face à un monde en mutation,

trouver une autre voie.

Des défis nouveaux à relever

- *Défis économiques :*
 - faire face aux grands changements en cours et à venir dans les flux mondiaux
 - ménager nos ressources non-renouvelables
 - modifier profondément nos modes de transport, de production et de consommation
- *Défis climatiques :*
 - restreindre sensiblement nos émissions de gaz à effet de serre
- *Défis environnementaux :*
 - combattre de multiples sources de pollution
 - préserver la biodiversité

Un ample report modal s'impose

- *pour réduire :*
 - les consommations de combustibles fossiles
 - les émissions de GES et pollutions diverses
 - les engorgements et emprises foncières
- *mais cela suppose :*
 - de changer les priorités
 - de penser les chaînes de transport de bout en bout
 - d'adapter les équipements à tous les niveaux
 - de revoir les réglementations
- *et cela ne peut progresser que dans la coopération et non la concurrence fratricide*

Massification : oui, mais...

- *Quelques aspects à prendre en compte :*
 - Vouloir trop regrouper peut être contreproductif
cela s'est vu pour le ferroviaire
 - Des unités fluviales moyennes continuent d'être nécessaires
compte-tenu des contraintes de diverses voies d'eau
 - La montée en taille n'a pas que des avantages
problèmes de manoeuvrabilité, d'immobilisations plus longues pour chargement et déchargement, de risques...
- *Étudions des solutions réellement adaptées :*
ne recommençons pas l'erreur d'Antifer prévu pour des pétroliers de 500 000 tonnes

Un projet à reprendre fondamentalement

- *Avec un autre état d'esprit :*
 - en choisissant l'optimisation plutôt que l'extension indéfinie
 - en incluant le fluvio-maritime sur la Seine
 - en réelle coordination avec les ports de Rouen et de Paris
- *Tourné vers un plus grand potentiel de report modal*
- *Aux coûts et contraintes réévalués*
- *Préservant un milieu d'une richesse vivante irremplaçable*
qu'aucune mesure « compensatoire » ne pourrait restaurer
s'il venait à être détruit

Une véritable alternative, combinant :

- *Une diversification du mode fluvial, avec :*
 - la poursuite de l'utilisation du canal de Tancarville pour les unités fluviales de petit ou moyen gabarit, à moins de 7 m de tirant d'air
 - le passage vers la Seine par l'extérieur pour les unités plus massifiées (bateaux fluvio-côtiers, adaptés, à construire)
- *Une nouvelle étude du chantier multimodal :*
 - emplacement, desserte, fonctionnement
- *Une refonte de procédures, usages, équipements*
 - pour rendre effective une priorité aux modes fluvial et ferroviaire
- *Des reprises de ponts aux coûts réajustés :*
 - en tenant compte de la réduction de trafic routier accompagnant un fort report modal
 - en s'alignant sur le tirant d'air du canal Seine-Nord : 7 m
- *La préservation de la « mare plate » et de son rôle irremplaçable*
- *Une coordination étroite avec les différents ports de la « chaîne de transport »*

Repartir sur d'autres bases

- Ce n'est pas en prolongeant des tendances passées que l'on prépare vraiment l'avenir.
- Ce n'est pas en calquant des modèles élaborés ailleurs que l'on conçoit des solutions adaptées.
 - *Ce que nous proposons laisse beaucoup de questions entières, nécessite des études complémentaires, en vraie concertation avec tous les acteurs concernés*
 - *Mais cela nous paraît mieux répondre à ces nouveaux défis que la situation actuelle du monde nous présente*

Défis face auxquels il nous faut trouver une autre voie.