

Projet d'extension des infrastructures portuaires

Réunion CPDP du 16 décembre 2009 Docks Océane Le Havre

Sylvie HAUDEBOURG

Mesdames, Messieurs, bonsoir et merci de votre présence fidèle dans la salle des Docks Océane du Havre pour cette dixième réunion organisée dans le cadre du débat public qui porte sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre.

Un petit rappel, comme toujours, sur le débat public qui nous réunit ce soir et qui porte sur le projet déposé par le Grand Port Maritime du Havre auprès de la Commission Nationale du Débat Public, la CNDP. Cette Commission a décidé, en fin d'année dernière, de l'organisation d'un débat public au vu de trois considérants. D'abord, l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic de marchandises par voie fluviale constituent un intérêt national. Ensuite, les impacts du projet sur les milieux naturels sont significatifs. Enfin, les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement des activités portuaires et l'extension de la zone industrialo-portuaire.

La Commission Nationale du Débat Public a mis en place une Commission Particulière, neutre sur le sujet et indépendante du Grand Port et de toutes les parties prenantes en présence. Nous sommes cinq membres autour de Claude Guillaume, notre président. Notre rôle est d'animer le débat, de l'organiser, dans le respect des règles du débat public.

Comme nous l'avons déjà dit plusieurs fois, aucune décision n'est prise sur le projet soumis au débat et je rappelle que le Grand Port Maritime devra indiquer, à la suite du débat, quelle suite il compte donner, comme la loi l'exige. La Commission Nationale lui demandera d'exposer, dans sa décision, comment il a tenu compte des avis et des propositions formulés au cours du débat, tant au niveau de l'opportunité des opérations que des modalités de leur éventuelle réalisation, et ce dans le respect des trois considérants que j'ai rappelés tout à l'heure.

Aujourd'hui, nous vous proposons d'aborder le thème de la cohabitation des Hommes et des activités dans l'estuaire et de l'impact qu'aurait tout projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal sur ses usages et ses usagers. Quand je parle de tout projet, j'entends par là les familles de tracés portées au débat par le port, celles qui sont dans le dossier du maître d'ouvrage, mais j'entends aussi tout projet qui apparaîtrait au cours des réunions et qui aurait bien sûr des impacts significatifs sur la plaine alluviale et sur ses activités.

Lors de la dernière réunion, le 9 décembre dernier, la Chambre de Commerce et d'Industrie a émis l'idée de développer une extension de la ZIP dans une autre zone que le marais du Hode. Nous

avons noté que le port a manifesté en séance un intérêt pour cette possibilité. Nous sommes bien conscients du peu de précisions à notre disposition pour étayer et l'opportunité et la faisabilité de cette idée aujourd'hui. Pour autant, il nous paraît intéressant que les intervenants de ce soir puissent, s'ils le jugent utile et bien entendu possible, donner leur analyse des impacts qu'une telle possibilité aurait sur leurs activités en plus du projet que le port a décrit dans le dossier du maître d'ouvrage. Je vous rappelle, sur le sujet, que nous aurons une réunion spécifique aux familles de tracés le 28 janvier prochain.

Pourquoi ce thème de la cohabitation des Hommes et des activités ? De nombreuses activités humaines existent dans l'estuaire : la pêche professionnelle, l'agriculture, l'exploitation des roseaux, la chasse, les activités scientifiques et naturalistes, les activités industrielles, les activités touristiques à proximité de l'eau ou des activités de loisirs. Ces activités interagissent entre elles et avec des milieux qui sont caractérisés par leur diversité et leur richesse biologique. Toutes sont porteuses d'enjeux forts et souvent contradictoires, ce qui engendre des tensions, voire des conflits d'usage, ce qui est un constat connu et partagé de tous les acteurs et de tous les observateurs que nous avons rencontrés lors de la préparation de ce débat, et ce malgré un premier plan de gestion signé en 2001 et en cours de renouvellement. C'est dans ce contexte complexe que le projet du Grand Port intervient. Le débat public ne doit pas éluder cette question, aussi difficile et conflictuelle soit-elle, nous en avons bien conscience. Le débat public doit permettre que s'expriment publiquement les enjeux des usagers de la plaine alluviale et leur analyse des impacts que tout projet aurait sur leurs activités.

Revenons à notre réunion. Elle sera organisée en trois temps. En ouverture, Monsieur Lecoquierre, Maître de conférences en géographie à l'Université du Havre, nous brossera un tableau de l'évolution des modes d'organisation de l'espace dans l'estuaire au fil du temps et vous pourrez poser des questions. Ensuite, Monsieur Guellec, le chef de projet au Grand Port, nous fera un état des lieux des occupations de la plaine alluviale. Ensuite, je vous propose que nous ouvrons un débat autour des besoins en foncier du Grand Port Maritime, avec en introduction, un exposé de Monsieur Poitou, directeur du Domaine au Grand Port. Enfin, nous pourrions consacrer la seconde partie de la réunion aux activités de la plaine alluviale et aux impacts qu'aurait un éventuel projet de prolongement du grand canal et d'extension des zones industrialo-portuaires sur ces activités. En préambule, nous aurons des exposés d'environ dix minutes sur la nature et les enjeux de trois activités humaines fortement et historiquement implantées dans l'estuaire, avec Monsieur Lefrançois, président du GEPAES, avec Monsieur Santerne, président de l'Association des chasseurs de la plaine alluviale et avec Monsieur Maheut, président du Comité régional des pêches maritimes du Havre. Puis, je vous proposerai que nous ouvrons une table ronde en associant d'autres usagers de la plaine alluviale que vous connaissez : le Groupe Ornithologique Normand représenté par Monsieur Branswyck, son vice-président, la Société linnéenne de Seine-Maritime, avec Monsieur Castel son président et l'Association des Usagers de la Plaine Alluviale de l'Estuaire avec Monsieur Picard son président, s'il peut nous rejoindre ce soir, ce qui n'est pas sûr. Cette table ronde s'ouvrira aux questions et avis de la salle jusqu'à la fin de la séance.

Comme vous l'avez bien compris, notre souhait est de pouvoir faire aujourd'hui, autant que possible, un tour des arguments pour permettre que les intérêts des usagers de la plaine alluviale soient mis en évidence durant le débat et qu'il puisse être demandé au port comment il en tient compte, quelle que soit sa décision future. Mesdames, Messieurs, je vous souhaite une bonne soirée avec nous et je laisse mon collègue Michel Steiner vous rappeler les règles du jeu du débat.

Michel STEINER

Merci, Sylvie. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Notre Commission particulière a souhaité se doter de règles de tenue et de bonne tenue des réunions. Notre premier objectif est de respecter une règle importante du débat public : laisser du temps aux échanges. A cet effet, les réunions durent trois heures, ce qui nous a paru être un bon temps. Des plages régulières sont prévues tout au long des soirées pour le débat avec la salle, pour créer plusieurs moments où chacun peut poser ses questions ou donner son avis. Avant la clôture de chaque réunion, nous avons prévu un temps d'échange significatif avec la salle.

Notre deuxième objectif est que ces échanges soient fructueux et respectent l'une des finalités essentielles du débat public, à savoir que chacun ait le droit à l'expression de façon équivalente, sans distinction de rôle ou de qualité. « Chacun » désigne le particulier, le grand public à qui s'adresse ce débat, les représentants d'associations, de syndicats, d'entreprises et les élus au titre de leurs fonctions et rôles et enfin, le maître d'ouvrage puisque le débat public est organisé suite à la saisine qu'il a déposée à la Commission Nationale du Débat Public et qu'il s'agit du projet dont il est porteur au titre de ses missions.

A cet effet, nous demanderons aux participants de respecter les règles du savoir-être que nous partageons tous : la politesse, l'écoute des autres et le respect des autres. Nous demanderons également aux participants de respecter des règles qui sont indispensables pour organiser la prise de parole. Demander la parole en levant la main, ne pas prendre la parole tant que le président de séance ne l'a pas donnée, attendre pour la prendre qu'une hôtesse ait apporté un micro, se présenter (nom, commune et éventuellement fonction) et respecter un temps maximum de trois minutes environ pour donner son avis ou poser sa question, de façon à ne pas empiéter sur le temps des autres. Cette enceinte doit être le lieu de confrontation des idées constructives.

Toutes les réunions sont enregistrées pour la rédaction d'un *verbatim* mis en ligne sur le site internet de la Commission Particulière, dans les six jours environ. Un chronomètre affiche sur l'écran le décompte de chaque prise de parole. C'est le meilleur moyen que nous ayons trouvé lors des précédents débats pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer dans le temps d'une soirée. Enfin, les questions peuvent être posées par écrit durant la séance grâce aux cartes T que vous avez trouvées sur vos chaises. Chaque question recevra une réponse, éventuellement durant la réunion et toujours par écrit, sous trois semaines, à condition de bien mentionner vos coordonnées. Je vous remercie de votre attention.

Sylvie HAUDEBOURG

Y a-t-il des questions à cette étape de notre réunion ? Non. Dans ce cas, je propose à Monsieur Lecoquierre, Maître de conférences en géographie à l'Université de venir nous mettre en perspective le sujet des modes d'organisation de l'espace.

I. Etat des lieux des espaces et des lieux d'occupation dans l'estuaire

1. L'évolution des modes d'organisation de l'estuaire au fil du temps

Bruno LECOQUIERRE

Merci beaucoup. Je vais donc vous proposer un exposé d'introduction à cette soirée du débat public sur le thème de la complexité et de la complexification – c'est un mot qui n'est pas très beau, mais qui veut bien dire ce qu'il veut dire – progressive et constante de l'estuaire. Pour ceci, je vais m'appuyer sur une petite analyse géo-historique pour vous présenter en quatre tableaux cette évolution qui a toujours été dans le sens d'une plus grande complexité au fur et à mesure des périodes.

Voici les deux premières périodes telles que nous pouvons les modéliser. La première, c'est la plus ancienne. On pourrait dire que c'est la période d'origine. Nous nous situons là à l'époque gallo-romaine, avec l'installation des ports de fond d'estuaire dans le domaine de la marée que j'ai représenté par un trait vertical. Dans tous les estuaires européens et donc dans celui de la Seine, la ville portuaire de fond d'estuaire est située à peu près au trois-quarts de la distance qui sépare la mer de la limite atteinte par la marée vers l'amont. C'est une constante que l'on retrouve à peu près partout. Cette première période a duré très longtemps. Elle s'est terminée par ce que j'ai appelé une crise naturelle, c'est-à-dire un envasement progressif. Il n'y a pas évidemment de date précise. Cette période s'est étalée dans le temps, mais cet envasement progressif et naturel de l'estuaire a amené à la deuxième période où les choses ont commencé à se complexifier parce qu'il a fallu recourir à des aménagements pour répondre à cet envasement de l'estuaire.

Les réponses sont de deux ordres. D'une part, l'endiguement et la chenalisation progressive de l'estuaire ou des estuaires puisque l'on retrouve cela partout en Europe du nord, pour permettre aux navires de continuer à accéder aux ports de fond d'estuaire, Rouen en ce qui concerne l'estuaire de la Seine. D'autre part, la construction de ports à l'entrée de l'estuaire pour pouvoir soulager le trafic des navires qui remontent vers l'amont.

A cet endroit de ma présentation, on peut déjà faire un constat, à savoir qu'un décalage tout à fait important s'est opéré entre l'estuaire de la Seine et tous les autres estuaires d'Europe du nord et de l'ouest. Le port du Havre qui est le port d'aval dans l'estuaire de la Seine, date du XVI^{ème} siècle ; tous les autres datent du XIX^{ème} siècle. Sur l'estuaire de la Loire, il y a eu un début de délocalisation vers l'aval à la toute fin du XVIII^{ème}, mais c'est partout au XIX^{ème} siècle que l'on commence à construire des ports d'aval. Il y a donc un grand décalage entre l'estuaire de la Seine et les autres estuaires, mais le processus reste le même. On essaye à la fois de permettre la continuité de l'accès vers les ports d'amont et de délester les navires à l'aval. Vous voyez que la situation commence à devenir un peu plus complexe puisque désormais, les aménagements apparaissent sur l'ensemble de l'estuaire entre la mer et le port d'amont.

Cette période se termine de manière beaucoup plus nette et brutale que la période précédente puisque cette fois-ci, c'est une crise de nature politique, c'est-à-dire la première guerre mondiale, qui met fin clairement à cette période d'aménagement et de développement qui s'est traduite par l'éclosion du commerce et du négoce qui ont été notamment alimentés par l'expansion coloniale pendant tout le XIX^{ème} siècle et jusqu'à la première guerre mondiale. Il y a donc en 1914 un coup d'arrêt brutal à cette période qui va laisser place à une troisième période qui est clairement la période industrielle.

Après la première guerre mondiale, très rapidement, les estuaires vont commencer à s'industrialiser. Dans l'estuaire de la Seine, les premières raffineries datent du début des années 30. Cette période va être celle de l'industrialisation massive, surtout après la seconde guerre mondiale, dans les années 50-60, aussi bien près de la ville portuaire de fond d'estuaire que près des ports d'aval et souvent, sur les deux rives de l'estuaire. Cette industrialisation est permise par la présence des ports d'aval. On voit au Havre par exemple un bassin se développer pour l'accueil des pétroliers. Elle est permise aussi par la présence de grandes surfaces qui sont disponibles pour l'implantation d'usines. Ces surfaces, comme la plaine alluviale du Havre, sont le résultat des rejets de produits de dragage qui ont été effectués depuis le milieu du XIX^{ème} siècle, dans les chenaux qui permettent d'accéder aux ports d'amont. Les produits de dragage ont été déposés au plus près, c'est-à-dire dans l'estuaire, chez nous en rive droite principalement puisque ces milieux et ces terrains n'intéressaient personne et que l'on se débarrassait des produits à cet endroit. Au moment de l'industrialisation, il y avait donc des surfaces disponibles qui étaient finalement prêtes à l'emploi.

Cette période se caractérise aussi après-guerre, à la fin des années 50 et au début des années 60, par des franchissements, sous forme de ponts ou sous forme de tunnels, au fond des estuaires. Chez nous, c'est le pont de Tancarville. On retrouve ce processus partout, dans tous les estuaires européens. Le tableau commence donc à être un peu plus complexe, avec des fonctions qui s'affirment, des acteurs qui se diversifient et des enjeux qui commencent à diverger. Cette période se termine encore de manière tout à fait brutale, avec une crise qui cette fois-ci n'est pas politique, mais de nature économique, le premier choc pétrolier évidemment. C'est une période de rupture tout à fait brutale qui va modifier en profondeur la manière de regarder et d'appréhender l'estuaire.

A partir de 1973, la quatrième période va voir des restructurations industrielles. Il va y avoir un peu partout, dans les estuaires du nord et de l'ouest de l'Europe, de nombreuses fermetures d'usines, notamment des raffineries qui vont disparaître à partir des années 70 en assez grand nombre, tout comme en Europe du sud. C'est une période de création de ports en eau profonde. L'exemple, chez nous, c'est Antifer, mais on retrouve ce type d'équipement dans d'autres ports, à l'aval des estuaires en Europe.

Le phénomène le plus marquant de cette époque, c'est l'émergence de la préoccupation environnementale, ce qui est tout à fait nouveau. Cette prise de conscience a été tout à fait brutale et soudaine après le premier choc pétrolier. Divers éléments permettent de comprendre cette prise de conscience de la nécessité de protéger l'environnement. Je ne vais pas rentrer dans les détails ici, mais c'est vraiment un phénomène caractéristique de cette période. Il n'est pas propre à l'estuaire de la Seine, on le retrouve absolument partout, au moins en Europe. Des milieux qui jusqu'à présent n'intéressaient personne et qui étaient considérés nauséabonds et néfastes, se retournent tout d'un coup et prennent une valeur qu'ils n'avaient absolument pas auparavant. Ce qui n'était que marécage devient marais, puis estuaire, puis milieux humides. Il y a un retournement des perspectives, de la manière d'observer et de comprendre l'estuaire.

Voilà deux cartes qui montrent bien quelle est la nature de cette bifurcation qui est intervenue à la fin du XX^{ème} siècle. Voilà côte à côte un assemblage des quatre SDAU, des quatre Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme qui avaient été dessinés entre 1974 et 1983, en 1974 pour la région havraise. Ces quatre SDAU dessinaient l'estuaire de l'an 2000. C'est ainsi que l'on pensait l'estuaire en l'an 2000. Lorsqu'on compare la rive droite de l'estuaire telle qu'on l'avait dessinée en 1974 avec ce qu'elle est devenue aujourd'hui, le retournement de perspective est tout à fait saisissant. On voit bien le poids qu'a représenté cette irruption de la préoccupation environnementale dans les considérations et les préoccupations de la population et des différents

acteurs qui sont présents dans l'estuaire. C'est vraiment une bifurcation extrêmement importante. Elle se traduit par l'existence de la réserve naturelle que vous voyez dessinée sur la carte du bas.

Je vous ai dit que l'on retrouvait ces évolutions partout, dans tous les estuaires européens. Il y a donc des permanences, des régularités. Il y a quelques années, avec Madeleine Brocard, nous avons dessiné cette carte modèle de l'estuaire européen. Quand on regarde ce schéma, on voit bien que l'estuaire de la Seine apparaît comme un archétype de l'estuaire européen, si ce n'est que sur un plan géo-historique, comme je vous l'ai dit, Le Havre, échappe à la règle commune qui a vu, dans tous les autres estuaires, les ports d'aval être créés seulement au XIX^{ème} siècle.

Voilà quel est au bout du compte le tableau d'un estuaire comme celui de la Seine, avec des fonctions, des acteurs et des enjeux qui se sont ajoutés les uns aux autres au fil du temps et qui ne se sont pas remplacés, mais qui se sont accumulés pour donner finalement un estuaire qui n'a jamais été aussi complexe qu'aujourd'hui. Je m'étais amusé aussi à faire ce schéma, sous une forme systémique. Vous n'arriverez pas à la lire en entier, mais je l'ai fait volontairement un peu compliqué parce que je voulais montrer la complexité qui était celle de l'estuaire, avec la multitude d'enjeux, de fonctions, d'acteurs qui sont tous en relation les uns avec les autres, sous différentes formes, sous forme de concurrence, de rivalité, de coopération. Il y a donc une très grande quantité d'acteurs et d'enjeux qui forment tous ensemble ce qu'est l'estuaire aujourd'hui.

Le résultat de tout ceci, c'est que l'équilibre est difficile à trouver. L'estuaire est complexe et son organisation spatiale et fonctionnelle n'a jamais été aussi complexe qu'aujourd'hui. Les solutions qui peuvent être apportées aux défis qui sont posés par cette complexité, ne peuvent pas être simples. On peut se plaindre ou regretter que les projets, quels qu'ils soient, demandent un long temps de maturation et des discussions qui peuvent parfois paraître à certains trop longues ou trop poussées, mais à un problème complexe, les solutions apportées sont aussi nécessairement complexes. Il serait vain, à mon avis, de vouloir artificiellement les simplifier. Ici, dans l'estuaire de la Seine, on ne peut pas traiter en deux ou trois phrases définitives le développement du port, la gestion de la réserve naturelle ou l'avenir de l'agriculture, de la pêche et de la chasse. Ce débat public constitue finalement la reconnaissance de cette complexité et de la nécessité de sa prise en compte dans le processus de décision autour duquel nous sommes réunis. Je vous remercie.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Lecoquierre, merci. Au cours des réunions qui nous ont déjà rassemblés, nous avons eu plusieurs lectures de l'histoire de l'estuaire. En voici une nouvelle, avec l'importance du mot « complexité ». En effet, si nous sommes tous ici aujourd'hui, c'est que la situation est complexe. Maintenant, je propose à Monsieur Guellec de nous faire un état de lieux de l'occupation de la plaine alluviale, après quoi nous pourrions ouvrir un champ de questions avec la salle.

2. Etat de lieux de l'occupation de la plaine alluviale

Jean-Pierre GUELLEC, chef de projet au Grand Port Maritime du Havre

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Cette première présentation va porter sur les occupations de la plaine alluviale, dans laquelle s'inscrivent le projet d'extension des infrastructures portuaires et le prolongement du grand canal du Havre.

Tout d'abord, examinons la domanialité des terrains, dans cette plaine alluviale telle qu'elle apparaît ici, sur la photo aérienne. Par domanialité, j'entendrai l'identification des propriétaires de ces terrains, ainsi que des plans d'eau puisque les plans d'eau ont également un propriétaire. Le Grand Port Maritime du Havre est le propriétaire principal sur l'ensemble de cette zone, avec un territoire qui est du domaine public, qui apparaît ici en vert et qui représente, sur cette surface, 877 hectares, mais également avec un territoire du domaine privé du grand port, ici en rose, qui représente 1 613 hectares. Après le Grand Port Maritime du Havre, le second propriétaire le plus important par la surface est le Conservatoire du Littoral, propriétaire des terrains qui apparaissent ici en bleu et qui représentent une superficie de 461 hectares. Cette superficie est localisée en totalité au nord du canal de Tancarville, à l'exception d'une parcelle de 59 hectares qui est située et à l'est de la plaine alluviale.

Ensuite, la SAFER, la Société pour l'Aménagement Foncier et l'Etablissement Rural, est aujourd'hui propriétaire d'environ 11 hectares qui apparaissent ici en orange. L'objectif de la SAFER est de s'inscrire dans un protocole d'échange de terrains entre le Conservatoire du Littoral et le Grand Port Maritime du Havre, protocole qui permettra à terme au Conservatoire de se rendre propriétaire des terrains au nord du canal de Tancarville, le Grand Port Maritime du Havre conservant une bande de cent mètres de largeur au nord de ce canal.

Le reste des terrains qui représentent au total 427 hectares appartient aujourd'hui à plusieurs propriétaires privés, à 39 propriétaires au total, avec une seule parcelle de 13 hectares située au sud du canal de Tancarville, tout contre la propriété du Conservatoire, à l'est.

Enfin, je pourrai rajouter qu'au sud de ces espaces, c'est le Grand Port Maritime de Rouen qui est propriétaire des espaces, notamment de la Seine.

Pour ce qui est des terrains qui appartiennent au Grand Port Maritime du Havre, voyons maintenant quels en sont les occupants qui bénéficient donc d'autorisations d'occupation de ce domaine à titre temporaire. Les parcelles agricoles, représentées ici en orange, occupent 1 756 hectares dans cette plaine alluviale. Ces hectares sont répartis en 143 parcelles qui sont louées par 95 exploitants qui bénéficient de ce que l'on appelle des concessions d'usage temporaire qui sont une forme particulière de contrat d'occupation domaniale. Ensuite, l'association de chasse du domaine public Baie de Seine Pays de Caux est titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire, délimitée en bleu à l'écran. Son objectif est de permettre la chasse à pied, mais elle permet également d'aménager des gabions de chasse. A l'intérieur de cette zone, dans la partie qui a été délimitée, nous trouvons 78 gabions de chasse qui occupent une superficie totale de 66 hectares. Nous trouvons ensuite, ici en jaune, les *pipelines* qui relient la zone industrialo-portuaire du Havre à l'ensemble de la vallée de Seine et qui le plus souvent sont regroupés en nappes de canalisations dont la plus importante regroupe 17 canalisations, en rive sud du canal de Tancarville. Ensuite, nous trouvons deux parcelles, ici en rouge, occupées par des associations d'aéromodélisme, sur une surface totale de 5,9 hectares.

Enfin, nous avons diverses occupations à caractère industriel, qui apparaissent ici en orange. Une première parcelle d'un hectare, située tout à fait à l'ouest concerne un stock de sulfate de fer qui devrait d'ailleurs être valorisé prochainement dans l'industrie cimentière. Ce stock devrait donc disparaître à court ou moyen terme, sachant qu'en complément, la société Millennium Chemicals occupe la grande parcelle représentée en orange d'une centaine d'hectares, à la fois pour le stockage de déchets qui sont des titanogypses, ainsi que pour le traitement des effluents de l'usine du Havre.

Le devenir de cette installation fait actuellement l'objet d'une réflexion en raison de l'arrêt progressif du fonctionnement de l'usine du Havre.

Pour terminer cette présentation très factuelle, il faut également rajouter à cette description la présence de la réserve naturelle qui n'est pas représentée ici. Ce n'est pas une occupation domaniale à proprement parler. Simplement, nous avons tous en tête le fait que son existence implique un certain nombre de contraintes pour le fonctionnement des différentes installations et occupations sur l'ensemble de la zone.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Guellec, merci. Je vous propose de poser vos questions à Monsieur Lecoquierre ou à Monsieur Guellec sur les sujets qu'ils viennent d'aborder, avant de passer à la suite. Je vous en prie. Vous n'oubliez pas, pour l'enregistrement, de préciser votre nom et éventuellement l'association ou le groupe auquel vous appartenez.

3. Débat avec la salle

Alain CASTEL, président de la Société linnéenne de Seine-Maritime

J'expliquerai tout à l'heure ce qu'est la Société linnéenne. J'ai deux questions à poser à Monsieur le professeur et à Monsieur Guellec. Vous citez, en 1974, l'émergence de la préoccupation environnementale. Vous m'avez soufflé ! On peut dire que l'on oublie facilement tout dans l'estuaire. Je suis un ancien chasseur, je me rappelle encore des lagunages du côté de la station Total. On pataugeait dans une « merde » immonde de pétrole ou de mazout, etc. Je me rappelle encore de la décharge Gachot dans les années 68-70, pour la bonne raison que j'allais crocheter. Le terme « crocheter » signifie que j'allais faire du « bif », des métaux ferreux, etc. Cette décharge brûlait nuit et jour ; c'était l'enfer de Dante. Je m'étonne aussi que l'on ait oublié facilement, dans le virage du Hode, ce que l'on a caché venant, à ce qu'il paraît, de l'Amoco Cadiz. Cela m'étonne qu'à cette époque, dans les années 1974, on ait eu vraiment envie de penser à l'environnement.

Monsieur Guellec, je voulais vous parler de la Demi-lune. Je vois qu'au besoin, vous pouvez la représenter à l'image. Je travaille à certains moments avec le Conservatoire du Littoral. J'espère qu'il ne va pas se laisser faire et que la Demi-lune restera comme elle est, sauvage. On reviendra tout à l'heure sur le foncier, mais je crois qu'en ce moment, vous exagérez. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Une autre question ? Monsieur Lecoquierre.

Bruno LECOQUIERRE

Je voudrais répondre. Evidemment, ce n'est pas en 1974, mais à partir de 1974. C'est un mouvement de fond dans l'opinion publique, dans la société, etc. ce qui n'empêche pas que les uns ou les autres se soient déjà intéressés à la question. On peut remonter beaucoup plus loin dans l'histoire. Au troisième quart du XIX^{ème}, on trouve chez certains auteurs des textes que l'on pourrait

tout à fait lire au sommet qui a lieu en ce moment. Personne ne s'en rendrait compte et on dirait que c'est moderne. Elisée Reclus en géographie a écrit, au XIX^{ème} siècle, des textes sur le réchauffement climatique. Le mot « écologie » date de 1866. La notion d'environnement est utilisée aussi à la fin du XIX^{ème} siècle. On a redécouvert des choses que certains connaissaient déjà. Je parle bien là d'un mouvement de fond qui s'impose à toute la société, mais il y a évidemment des gens qui s'en étaient préoccupés avant.

Sylvie HAUDEBOURG

Sur la seconde partie de votre question, Monsieur Castel, je vous propose peut-être qu'on la reprenne après la deuxième intervention sur les besoins en foncier. Je pense qu'elle s'adresse plus directement dans ce cadre. Est-ce que quelqu'un d'autre souhaite émettre un avis ou poser une question à Monsieur Lecoquierre en particulier, avant que nous entamions la seconde partie ? Non. Monsieur Lecoquierre, je vous remercie. Je vous propose de passer maintenant à la seconde partie de notre soirée, en commençant par un exposé de Monsieur Poitou sur les besoins en foncier du port du Havre. Vous avez une quinzaine de minutes sur le sujet, après quoi nous pourrons ouvrir le débat.

II. Les besoins en foncier du port du Havre

1. Exposé de Monsieur Poitou

Pascal POITOU, directeur du Domaine du Grand Port Maritime du Havre

Je vous remercie. Mesdames, Messieurs, bonsoir. La seconde présentation dont je suis chargée va porter sur la description et l'explication des besoins en foncier qui sont ceux du port du Havre et précisément ceux du Grand Port Maritime, dans le cadre de sa mission de développement industrialo-portuaire.

Le premier chapitre de cette intervention va consister en un rappel de l'évolution du domaine portuaire depuis les années, au travers de cette animation qui figure en quatre couleurs les plans d'eau, les espaces occupés en marron, les espaces disponibles en jaune, ainsi que la réserve naturelle. Les surfaces disponibles ou qui restent sur le port pour l'accueil d'activités industrialo-portuaires se réduisent, comme vous allez le constater, au fil du temps et au fur et à mesure de l'installation de nouvelles entreprises. C'est la rançon du succès. Vous allez voir sur cette animation les extensions successives de la zone portuaire depuis les années 50, extensions vers l'est et un peu vers le sud, et la progression, en couleur marron, de son occupation jusqu'à nos jours.

Nous sommes arrivés en 2008. Que constatons-nous ? La zone portuaire est aujourd'hui occupée pour à peu près 85 % de sa surface, ce qui signifie que 15 % restent disponibles, encore que seuls 9 % le soient actuellement. En effet, les 6 % correspondent à une zone que la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine n'autorise à utiliser que dès lors que le prolongement du grand canal central maritime du Havre sera réalisé. Nous disposons donc actuellement de 9 % de la surface, ce qui est proche de la saturation. Nous expliquerons en quoi ces 9 % qui correspondent environ à 1 000 hectares, ce qui peut apparaître important, sont loin d'être à la hauteur de nos besoins.

Cette évolution du domaine portuaire, dans ses différentes répartitions – plans d'eau, espaces interstitiels occupés, disponibles ou conditionnés par la DTA, réserve naturelle – est présentée sur ce graphique sous une forme différente. Tout d'abord, sur ce graphique qui trace l'évolution des zones disponibles, la surface qui préoccupe particulièrement le Grand Port Maritime, mais également les autres acteurs, est la surface en jaune qui correspond à la surface disponible. Sur ce plan, nous avons figuré la courbe du trafic portuaire en rouge depuis les années 50. Que constate-t-on ? D'une part que le domaine portuaire s'est progressivement étendu d'un peu plus de 5 000 hectares en 1950 à 10 100 hectares aujourd'hui par extensions successives. Les espaces occupés se sont étendus de manière continue jusqu'en 1970. D'ailleurs, le trafic suivait la même évolution que celle de l'occupation totale. On voit que les courbes sont à peu près parallèles, entre la courbe orange signifiée par la flèche et la courbe rouge.

Après la décennie des années 70 qui a vu la poussée du trafic pétrolier et la mise en service d'Antifer et qui marque le pic, sans occupation de la zone à due proportion, le trafic portuaire a stagné, alors que les entreprises continuaient à s'installer. Enfin, depuis 1995, le trafic croît fortement et beaucoup plus vite que l'occupation du domaine, ce qui se traduit par une augmentation de la productivité. C'est un premier élément. Nous parlerons tout à l'heure d'optimisation. On constate que l'occupation du domaine croît moins que l'augmentation du trafic. Sur cette même période, alors qu'il y a une optimisation de l'utilisation du foncier, on constate qu'à raison d'exigences ou d'autres usages sur ce même territoire et de l'apparition de la réserve naturelle, nous avons une diminution de foncier disponible pour accueillir les activités.

Nous allons maintenant, si vous le voulez bien, faire le constat, avec peut-être un peu plus d'analyse, de la situation actuelle en matière d'occupation de la zone portuaire à fin 2009. Quelle est la situation aujourd'hui ? L'enveloppe de la zone portuaire qui figure sur cette photo, s'étend sur 10 100 hectares, depuis les digues d'entrée du port jusqu'aux écluses de Tancarville. Les plans d'eau, ici en bleu, représentent 1 654 hectares. Les espaces occupés, figurés en orange, représentent 3 686 hectares.

Arrêtons-nous un peu sur ces espaces occupés. De quoi parle-t-on ? Par espaces occupés, on entend les terrains loués et bâtis ou en cours d'aménagement, les terrains objets de convention de réservation. Nombre d'entreprises, pétrochimiques par exemple, disposent de réserves foncières pour leur développement futur. Ces surfaces ne sont donc pas disponibles. Enfin, les terrains privés ne sont pas considérés évidemment comme disponibles. Les espaces interstitiels ou inexploitablement qui sont constitués par les voiries routières et ferroviaires, les couloirs de *pipelines*, ainsi que des espaces qui sont coincés entre des espaces occupés et qui ne peuvent accueillir d'activités représentent 1 019 hectares. Ils sont figurés en gris sur ce plan. La réserve naturelle et l'espace réservé, figurés en vert, occupent une surface de 2 013 hectares ; la réserve s'étend également au-delà, sur le domaine du port de Rouen.

Tous ces espaces qui sont aujourd'hui occupés ou indisponibles représentent 8 372 hectares au total, soit plus de 83 % de la zone portuaire dont la surface est de 10 100 hectares. Les espaces disponibles immédiatement sont figurés en jaune et représentent aujourd'hui 1 075 hectares. Nous reviendrons tout à l'heure, dans une deuxième *slide*, sur ces espaces disponibles.

Enfin, l'espace conditionné par la DTA qui est figuré ici en blanc et qui est en jeu dans le projet soumis au débat public, s'étend sur 649 hectares. Il faut retirer également environ 600 hectares pour l'emprise du canal, dans la variante de tracé qui longe la réserve naturelle. Cet espace, conditionné par la DTA, représente environ 580 hectares de zones d'activité possible. Sur ce dernier graphique,

vous retrouvez en camembert la répartition en pourcentage de ces différents types d'espaces à fin 2009.

Comme nous l'avons dit, le GPMH dispose aujourd'hui de 9 % des espaces des 10 000 hectares qui sont immédiatement disponibles. Les possibilités d'utilisation de ces surfaces sont l'objet d'un certain nombre de contraintes qu'il convient de prendre en considération car ces 1 000 hectares qui sont la somme des surfaces d'un certain nombre de parcelles, peuvent apparaître importants en matière de chiffre, mais en réalité les possibilités d'utilisation sont assez contraintes, comme nous allons l'exposer.

Quelles sont donc aujourd'hui les contraintes auxquelles le GPMH est confronté pour accueillir de nouvelles activités ? La première contrainte tient au fait que les espaces disponibles sont morcelés. La carte parle d'elle-même et montre que les espaces disponibles sont disséminés dans le port. On retrouve des zones en jaune un peu partout. Elles ne sont pas d'un seul tenant. Les 1 075 hectares sont la somme d'un nombre important de surfaces de taille très hétérogène dont beaucoup de petites parcelles disséminées, ce qui induit évidemment une utilisation difficile. La deuxième contrainte, qui est une contrainte, mais qui est surtout un impératif, c'est que les parcelles disponibles ont une destination qui dépend de la vocation de la zone dans laquelle elle se trouve – la chimie avec la chimie, la logistique avec la logistique – ce qui réduit la souplesse d'utilisation, mais répond à des besoins de synergie entre entreprises ou d'écologie industrielle. Certaines entreprises, Fedex par exemple, fournissent de la vapeur à des entreprises qui ont besoin d'être localisées à proximité. On est donc amené à devoir prendre en considération ces aspects pour affecter les espaces.

Autre caractéristique : nous faisons face à une rareté des espaces disponibles qui disposent d'un accès à l'eau, que ce soit pour un trafic maritime ou fluvial. Ces espaces sont peu nombreux. Il ne nous en reste que très peu. Sur le linéaire du canal de Tancarville, on s'aperçoit qu'il ne reste quasiment plus d'espaces disponibles et ils sont localisés pour la plupart de part et d'autre du grand canal du Havre. Ce grand canal dispose, comme vous le savez, de profondeurs supérieures à celles qui existent dans la plupart des ports français, les grands ports maritimes exceptés. Les espaces en bord d'eau, en bord de canal doivent être valorisés au mieux et on se doit d'y installer des activités qui ont besoin de cette infrastructure. Ceci conduit à une spécialisation supplémentaire des espaces. Au-delà de l'activité principale exercée (chimie, logistique), on regarde également quels sont les besoins des activités.

Autre caractéristique ou critère à prendre en considération : la présence des zones de danger. On a superposé sur la carte un certain nombre de patatoïdes, formes assez bizarres, rouges, qui correspondent au plan de prévention des risques technologiques qui n'a rien de bizarre, qui est le fruit d'une analyse scientifique et qui nous a été aimablement communiqué par la DREAL. Ce plan de prévention des risques technologiques comporte des contraintes importantes, pour des raisons de sécurité et de risques industriels, pour les implantations nouvelles qui pourraient se faire sur la zone.

Enfin, la dimension des terrains, c'est-à-dire leur longueur et leur largeur, est un facteur essentiel, au-delà de la surface elle-même. Longueur et largeur sont importantes. En effet, nous avons représenté sur la carte des rectangles noirs qui correspondent à ces emprises de 750 mètres de longueur par 200 mètres de largeur, soit des parcelles de 15 hectares. On voit qu'il y a relativement peu de possibilités pour implanter des entreprises présentant ces caractéristiques dimensionnelles. Ces pavés de 15 hectares sont très prudents, sont très en dessous de nombre de dossiers qui sont à l'étude et qui correspondent à des implantations de l'ordre de 20 à 30 hectares, voire 70 hectares. Il

nous est difficile d'en dire plus compte tenu de la confidentialité de certains de ces dossiers actuellement vivants. En tout cas, quelle que soit la surface, 15, 20 ou 30 hectares, aujourd'hui, les industriels ont besoin, réclament et souhaitent des embranchements ferroviaires, ce qui implique des dimensions pour les parcelles qui peuvent leur être valablement proposées. On voit que dans tous les espaces interstitiels par exemple ou dans les petites parcelles qui se situent dans la partie nord du grand canal du Havre, nous n'avons quasiment, à une seule exception près, plus de possibilité de trouver des espaces de 750 mètres à 1 000 mètres de long.

Une fois ce constat fait, il convient également de noter que ces espaces font l'objet d'une gestion qui doit être dynamique. La gestion de l'espace dont on vient de souligner la rareté, doit nous conduire à rechercher des optimisations. Il en est ainsi des terminaux à containers pour lesquels il convient de rechercher des rendements à l'hectare supérieur via une amélioration de productivité, ceci pour reporter dans le temps des besoins de nouveaux espaces et pour mieux valoriser les investissements publics et privés.

Par ailleurs, les activités qui génèrent des risques industriels doivent aujourd'hui les confiner à l'intérieur de leur parcelle. Les industriels doivent maintenir ce cercle de danger à l'intérieur de leur parcelle. Lorsqu'on regarde une photographie aérienne de la zone, en apparence, ceci crée des espaces disponibles qui ne le sont pas en réalité. Le futur PPRT, Plan de Prévention des Risques Technologiques, devrait favoriser une meilleure optimisation de l'utilisation de ces espaces.

Un autre élément positif ou source de foncier complémentaire peut être celui de l'apparition de friches liée à des cessations d'activités, lesquelles font partie malheureusement des phénomènes inévitables dans une zone industrielle d'importance de celle du Havre. Cependant, la réactivation de ces friches intervient généralement au terme d'un processus relativement long impliquant divers acteurs. De tels espaces ne peuvent donc être considérés comme immédiatement disponibles. De plus, leur réutilisation est parfois rendue difficile de par les activités qui se trouvent historiquement implantées autour de la parcelle qui se trouve être libérée en raison de la cessation de l'activité de l'entreprise qui s'y trouvait préalablement. Parmi les espaces disponibles, plusieurs, de taille significative, font l'objet, comme je vous le disais précédemment, de discussions en vue de l'accueil de nouvelles entreprises et ne sont pas mentionnés sur la carte que vous avez vue tout à l'heure. Pourtant, il y a des discussions en cours sur de possibles réservations des espaces.

Enfin, pour répondre aux attentes des clients potentiels qui mettent les différents sites en concurrence au plan international, il est important et indispensable pour le port du Havre d'être en capacité de leur proposer un foncier immédiatement disponible. C'est un atout commercial important et ce pour chacune des activités ciblées par le port et par les acteurs du développement économique local. Nous devons donc avoir une palette de foncier disponible rapidement, voire immédiatement, pour être capables de répondre à la demande de la clientèle.

Dans le *slide* suivant, je vais revenir sur les perspectives d'utilisation des espaces et notamment sur les besoins créés par le développement de l'activité de logistique. Sur ce *slide*, figure la situation en 2000. En 2000, le port du Havre totalisait 720 000 mètres carrés d'entrepôts pour 1 900 emplois. En 2006, il disposait d'un million de mètres carrés d'entrepôts pour 2 400 emplois. En 2015 – c'est demain – pour s'inscrire dans les ambitions stratégiques du port du Havre en termes de croissance de trafic de containers à destination de son *hinterland*, c'est-à-dire aux endroits où nous avons vocation à alimenter les populations qui continuent de consommer et qui croissent en nombre, le GPMH table sur une surface nécessaire de 1,6 million de mètres carrés d'entrepôts, soit 3 300 emplois, sur la base des ratios actuellement constatés. 10 % environ des containers qui

passent par Le Havre font l'objet d'une valeur ajoutée locale. 900 emplois sont donc en jeu, ce qui implique, pour réaliser 600 000 mètres carrés d'entrepôts, de disposer de 200 hectares de surfaces aménageables et raccordées aux modes massifiés. A ces 200 hectares, il convient également d'ajouter des surfaces liées aux infrastructures routières ou ferroviaires qu'il convient de réaliser en accompagnement.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Poitou, je vous invite à vous diriger vers la fin.

Pascal POITOU

J'en termine. Quant à l'utilisation des futurs espaces de la zone industrielle, question qui a été plusieurs fois posée, ainsi que cela figurait dans le dossier du maître d'ouvrage, elle vise à accueillir des activités industrialo-portuaires : logistique, stockage de vides, activités mixtes liées à la logistique et au fluvial. Il faudra réserver les parcelles en bordure de canal aux activités qui en ont besoin. Les aménagements se feront conformément au cahier des charges de la ZIP. Enfin, élément important déjà discuté ici, la gestion transitoire veillera au maintien des usages actuels jusqu'à leur aménagement définitif. Je vous remercie, Madame.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Poitou, merci. Je note que depuis le début du débat, la question de l'optimisation des espaces dans la zone industrielle actuelle et la question des besoins du port a déjà fait l'objet d'un certain nombre d'échanges. Aujourd'hui, nous avons donc demandé au port de remettre en perspective toute cette question et je vous invite à poser toutes vos questions, à émettre tous vos avis et à lancer le débat sur le sujet. Comme d'habitude, nous prendrons plusieurs questions.

2. Débat avec la salle

Alain CASTEL, président de la Société linnéenne de Seine-Maritime

J'expliquerai tout à l'heure ce qu'est la Société linnéenne de Seine-Maritime. Monsieur Poitou, vous rêvez. Passons. Cela me rappelle vos belles images. Tout le monde a lu ou connaît Garcia Marquez. Il a écrit le roman *Chronique d'une mort attendue*. Le mort en l'occurrence, ici, c'est l'estuaire de la Seine. Je vois qu'en fin de compte, ce qui vous intéresse, c'est carrément de tout piquer ! En 1990, en tant qu'ancien salarié de Millennium du Havre et du Hode, puisque j'ai été muté au Hode en 1990, je n'étais pas « con » à ce point pour ne pas croire qu'en implantant la base de 170 hectares de Millennium Chemicals, on avait vraiment envie de continuer à industrialiser cet estuaire. Il ne fallait pas sortir de Saint-Cyr pour le comprendre fort bien ! Hélas, maintenant, les gars de Millennium sont au chômage. Il y en a encore une centaine qui cherche un emploi. Vous avez montré une belle image tout à l'heure. En 2015, vous espérez 3 300 emplois et 1,6 million de mètres carrés. Cela tombe bien puisque certains de mes collègues sont au chômage. Il va falloir les engager.

Vous dites que vous manquez de foncier, mais vous allez déjà récupérer Thann et Mulhouse Le Havre. Il n'y aura pas besoin d'aller chercher loin pour désodoriser, etc. C'est une usine propre, vous le savez bien, j'en faisais partie, à part les boues rouges dans l'estuaire. Mon ami Maheut ne va pas être content. N'est-ce pas ? Vous allez donc récupérer du foncier. Je ne sais pas si vous suivez l'actualité, mais il y a une récession économique. Il ne faut pas croire que la logistique va continuer à croître. On va avoir de moins en moins besoin d'acheter parce qu'on n'aura plus de travail, on sera tous au chômage. Enormément d'industries ferment dans l'estuaire de la Seine, des petites industries. Je ne vais pas toutes les nommer. Vous allez avoir du foncier. Si vous suivez la télé, non pas l'émission *Faut pas rêver*, mais celle de Frédéric Taddeï *Ce soir ou jamais*, dernièrement, il y a à peine une semaine, il y avait le grand barbu, directeur de Total, qui intervenait sur la chaîne. Il disait : « Nos raffineries, en France, sont un peu obsolètes et polluantes ». Cela tombe bien, c'est le sommet de Copenhague en ce moment, cela vaut le coup d'en parler. « Un jour ou l'autre, il va falloir qu'on les mette ailleurs, faire moins cher et avoir des procédés plus techniques, plus performants ». Là, vous allez encore récupérer du foncier. La CFR ? Qu'est-ce que vous attendez, Monsieur Poitou ?

Arrêtez, ne touchez plus à l'estuaire ! Laissez tranquille cette portion. Faites votre petit canal, un tracé très court. Vous allez encore nous piquer 140 hectares. Faites-le parce qu'il faut être cohérent et arrêter le routier. Napoléon a dit que la Seine était une grande route, mais il n'a pas parlé de trottoirs. Arrêtez d'urbaniser les trottoirs, de bitumer, de bétonner. Laissez les bateaux le long du fleuve qui est un fleuve tranquille. C'est joli un bateau dans la nature. Arrêtez les industries. Merci beaucoup.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Castel, merci de cette position qui recèle quelques questions et beaucoup d'avis. Autres contributions et autres questions ?

Hubert LEFRANÇOIS, président du GEPAES

Je représente la profession agricole dans l'estuaire. Je voulais simplement faire remarquer quelque chose dans ce qui a été affiché tout à l'heure sur la relation entre les surfaces et le nombre d'emplois. Je n'ai pas très bien compris à quoi elle correspondait. Est-ce que vous pouvez repasser le graphique ?

Sylvie HAUDEBOURG

On le repassera quand on répondra à la question.

Hubert LEFRANÇOIS

J'aurais voulu savoir quelle était la relation entre 3 000 emplois et 1,6 million de mètres carrés. Cela veut dire qu'il y aura 3 300 emplois sur 160 hectares.

Pascal POITOU

Non, Monsieur.

Hubert LEFRANÇOIS

Je voulais essayer de comprendre ce tableau.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Lefrançois demande un éclaircissement qu'on lui apportera. Y a-t-il une autre question ?

Annie LEROY, association Ecologie pour Le Havre

Très rapidement, à propos des surfaces qui vont être ou sont déjà disponibles, il y a l'usine de fabrication de Millennium Le Havre qui est un site où l'on peut soit mettre une industrie qui a besoin d'un bord à quai soit mettre des containers. Théoriquement, SMEG, le stockage, initialement de céréales et maintenant de farines animales, sera vide au mois d'avril. Enfin, on avait réservé des espaces pour deux centrales à charbon qui ne sont plus maintenant qu'une centrale à charbon dont on peut penser qu'elle ne se réalisera pas tout de suite. Voilà donc beaucoup d'espaces disponibles.

Sylvie HAUDEBOURG

J'invite le Grand Port à répondre à ces questions.

Pascal POITOU

Je vais essayer de répondre à la première question de Monsieur Castel. Je suis sûr que le port du Havre a bâti des perspectives prudentielles. Les emplois concernant la logistique sont liés à des containers qui sont à destination de l'*hinterland*. Ce ne sont pas des containers qui font l'objet de transbordements. La population française continue d'avoir des besoins. Les chiffres actuels de la crise montrent que c'est surtout l'activité de transbordement qui est touchée. Il y a tout de même des besoins fondamentaux qui existent au plan de l'économie française, des basiques. Nous formons le souhait que la crise ait une issue et que le port du Havre puisse en tout cas, quel que soit le niveau de trafic, augmenter ses parts de marché. Pour cela, il faudra bien qu'il ait des surfaces d'entrepôts pour essayer de fixer au Havre de la valeur ajoutée et de l'emploi puisque vous comme nous sommes bien évidemment sensibles à cet aspect des choses.

Concernant la question de Monsieur Lefrançois sur le tableau, est-il possible de le revoir ? C'est le fruit de deux constats opérés en 2000 et en 2006 sur les surfaces d'entrepôts, à savoir, en 2000, 720 000 mètres carrés et en 2006, un million de mètres carrés. En face, nous avons mis, car nous avons un observatoire de l'emploi, les emplois affectés à l'activité logistique, en rapport avec les surfaces d'entrepôts. Par un simple calcul arithmétique, 600 000 mètres carrés d'entrepôts qui pourraient être réalisés en 2015, pour un même ratio d'emplois au mètre carré, on obtient 900 emplois supplémentaires, ce qui porte les emplois de 2006 de 2 400 à 3 300. C'est une

croissance arithmétique sur la base de l'observation du passé et de l'application des ratios d'emplois par mètre carré observé.

Concernant la troisième question, Madame Leroy, vous avez noté tout à l'heure que nous avons dans un *slide* évoqué une dimension dynamique de la gestion de l'espace. Nous avons parlé d'optimisation pour une augmentation de la productivité, sur des terminaux à containers par exemple, pour avoir une consommation d'espaces porteuse de développement durable. Nous avons également parlé des espaces qui sont des friches industrielles. Sur le site de Millennium sur lequel n'est pas encore engagée une récupération de friche, Millennium recherchait une possible continuation partielle d'activité. Je ne saurais en dire plus en cette séance publique, mais en tout état de cause, si l'activité devait cesser, il y aura récupération de friche. Si cet espace vient à se libérer, il y aura une réflexion d'aménagement pour savoir quelle est la meilleure utilisation de cet espace. On pensera au sud, au terminal de l'Europe qui a peut-être des besoins de surfaces. On pensera également à une proximité de ville qui fait qu'aujourd'hui, on n'aurait peut-être pas cette idée d'y implanter une entreprise telle que Millenium qui a été implantée là il y a plusieurs dizaines d'années. Au-delà de la phase assez longue de récupération des terrains et de dépollution, il y a une phase d'analyse. Ce n'est peut-être pas un si grand espace affecté à une seule activité que constituera demain ce site.

Vous avez parlé également des centrales à charbon. Effectivement, il y avait deux projets. Il en reste toujours un. Nous sommes en contrat avec l'entreprise en question, la SNET, qui se trouve juste à l'ouest de Lafarge, dans la partie nord, c'est-à-dire juste au-dessus de la centaine d'hectares qui est affectée au centre multimodal qui est actuellement en cours de projet sur l'espace qui est en bord de fleuve. Monsieur Castaing s'était exprimé, dans une précédente réunion, sur les centrales à charbon. D'autres personnes pensent également à ce genre d'espaces. Je ne peux pas en parler pour une raison de confidentialité, mais j'ai là un projet d'une longueur de 1 015 mètres en discussion. Cet espace rare fait partie de ceux qui pourraient répondre à ce besoin.

La SMEG a un hangar qui est effectivement vacant. L'activité de stockage de farines animales va cesser. Il n'existe pas encore de projet particulier. Nous savons que ce hangar existe, mais il est dans un secteur dédié à l'industrie du vrac. Ce n'est donc pas *a priori* un hangar que nous envisageons par exemple de dédier à une activité de stockage et d'entrepôt pour du container parce que l'environnement alentour et le tissu économique alentour sont composés de nombreuses activités de recyclage ou de vrac qui font que ce n'est pas forcément l'endroit dans lequel un logisticien aura le souhait de s'installer, ni nous peut-être.

Comme nous l'avons dit, il existe des espaces qui représentent 9 % de la surface. Il y a une dynamique, une vie. Il y a des activités qui cessent, d'autres qui vont arriver. Cela fait partie de la vie de la zone industrielle. Nous ne le cachons pas.

Jean-Pierre GUELLEC

Je compléterai ce que vient de dire Pascal Poitou à l'instant sur la présentation qui a été faite sur l'occupation actuelle de la zone portuaire. Nous avons pris soin d'indiquer qu'il s'agissait d'une photographie de la situation actuelle en donnant la définition des différents types de zones, c'est-à-dire ce que nous avons intégré dans une zone occupée et dans une zone disponible. Sur une photographie, on ne peut pas voir l'état dans lequel le port sera dans trois mois ou il y a trois mois. C'est une photographie au jour d'aujourd'hui. Au jour d'aujourd'hui, par exemple, le site

Millennium fait l'objet d'un contrat d'occupation. Nous ne pouvons donc pas le proposer en l'état comme terrain disponible pour un investisseur potentiel. Je pense qu'il était important de rappeler précisément dans quel contexte nous avons établi cette carte et défini les surfaces véritablement disponibles à ce jour.

Je n'avais pas intégré que la question formulée par Monsieur Castel était une véritable question. De mon point de vue, c'était plus une affirmation, à savoir votre souhait que le Conservatoire conserve les espaces qu'il a acquis. C'est votre point de vue, il est tout à fait respectable. Aujourd'hui, dans le projet que nous avons présenté au débat public, nous n'avons pas prévu de priver ou de spolier le Conservatoire du Littoral de ces terrains. C'est une suggestion qui a été formulée la semaine dernière : plutôt que d'implanter la future zone d'activité liée au prolongement du grand canal, tel que prévu par la DTA, à l'emplacement qui est baptisé notamment la mare plate, il a été proposé de réfléchir à un échange de terrains avec des terrains présentant une richesse écologique moindre. Le site qui avait été cité était celui de la Demi-lune. Peut-être existe-t-il d'ailleurs d'autres terrains qui auraient une valeur écologique moindre et qui pourraient, dans les mêmes conditions, faire l'objet d'un échange. Ceci a été évoqué la semaine dernière et je pense que cela mérite d'être traité pendant ce débat également.

Charles SANTERNE, président de l'Association de Chasse DPM Baie de Seine Pays de Caux

Tout à l'heure, je présenterai mon association et son implication au sein de l'estuaire. Concernant les réserves foncières, c'est vrai que c'est un point important et c'est là d'ailleurs l'essentiel du projet. Sur la carte, j'ai vu que vous aviez noté certaines zones comme réservées, mais en réalité, elles vont devenir libres dans un avenir très proche. Sur votre carte, on a l'impression qu'il ne reste pas énormément de territoires ou de surfaces, mais c'est un peu erroné. Je pense notamment à l'endroit où vous faites les remblais de Port 2000 qui à terme, pourront recevoir des containers. Je crois que ce sont des surfaces de plus de 300 hectares. Par rapport aux 1 000 qu'il vous reste, cela fait déjà 30 % de plus. Je pense que les chiffres que nous avons pu voir sont un peu erronés.

Deuxièmement, on parle d'une baisse de l'activité économique. J'espère que cela ne va pas durer. Il faut quand même être positif. Cela dit, actuellement, sur les surfaces de stockage, il y a des centaines de milliers de mètres carrés qui ne sont pas utilisés. Les gens ne trouvent pas à louer les bâtiments qui ont pu être construits, que ce soit sur la zone portuaire ou que ce soit à l'extérieur. Je ne suis pas certain que l'urgence de prendre des terrains pour vouloir faire des stockages de containers ou d'autres matériaux, soit un bon calcul.

Alexis MAHEUT, président du Comité régional des pêches

Moi, je suis un peu étonné. Depuis le temps que le port prévoit ces aménagements sur son territoire, que l'on voit des petits morceaux à droite à gauche, je ne pense pas qu'il soit vrai de dire que l'on ne pourra pas trouver 15 hectares et que l'on ne pourra donc pas installer d'usine. Il n'y a pas que des usines de 30 ou 40 hectares. Je pense qu'il y a d'autres usines et que dans le contexte actuel, la taxe carbone plausible à l'avenir va peut-être changer les données, avec des grands pôles, des grands transports, etc. Je pense que c'est une vraie question qu'il faut se poser ici. Je ne suis pas sûr que les usines de 30 ou 40 hectares existeront toujours parce qu'il faudra transborder les marchandises d'un endroit à un autre, etc. Cela s'arrêtera peut-être un jour avec cette taxe. C'est important de le prendre en compte.

Je suis étonné aussi que depuis trente ou quarante ans, l'on n'ait pas fait attention à ce terrain. Vous êtes des industriels, c'est vous qui devez aménager, vous en êtes responsables par le biais de l'Etat. On vous a confié cette mission. Là, on découvre qu'il n'y a pas assez de place. Pourquoi n'y a-t-on pas pensé il y a trente ou quarante ans ? Je suis très inquiet de cela. Quelle est la garantie que vous allez bien utiliser les 600 et quelques hectares que l'on va vous donner ? Moi, je me pose la question quand je vois que les implantations sont morcelées à droite et à gauche et qu'on a laissé des endroits vides en raison de la zone de sécurité et d'autres choses. En bord à quai, une usine est fermée, mais elle est contaminée parce qu'on n'a pas pu la faire décontaminer avant sa fermeture, alors que c'est normalement une obligation. Il y a un tas de choses. On dit qu'on ne peut pas installer une usine à cet endroit parce que le sol est contaminé. Si c'est un espace qui est bord à quai, il est super-important pour vous. Vous allez mal le prendre, mais je ne sais pas si vous allez bien gérer le terrain. Je le dis gentiment.

Sylvie HAUDEBOURG

Une autre question ?

Claude BLOT, association Estuaire Sud

Est-ce que l'on peut avoir à l'écran l'une des premières diapos faisant le lien entre le trafic du port et les surfaces disponibles, s'il vous plaît ? Vous faites le lien très direct entre le trafic du port et les surfaces. Si on s'appuie sur vos chiffres d'évolution de trafic, vous prévoyez, vers 2020, 6 millions de containers, à rapprocher des 2 millions transitant actuellement par le port. Si on reste dans votre raisonnement, on se demande quelle surface il vous faudra en 2020.

Je voudrais seulement rappeler un chiffre assez général d'occupation des sols du territoire national. Tous les dix ans, actuellement, il disparaît à peu près l'équivalent d'un département français pour les infrastructures industrielles, routières et commerciales. Nous avons tous, au plan national et vous avez aussi au port, une obligation de gestion économe du territoire. C'est une ardente obligation que vous devez assumer, surtout à notre époque où on commence à mieux comprendre que le sol n'est pas une denrée illimitée. A chaque fois, on va bien sûr puiser dans les territoires agricoles, dans les zones naturelles. Ce sont toujours ces espaces qui payent en quelque sorte la rançon de la problématique d'occupation foncière.

Pour revenir très concrètement au foncier du port, il y a quelques zones d'ombre que vous n'avez pas éclairées dans votre propos. Je pense par exemple à l'installation des quais de Port 2000. Ces quais ont inévitablement libéré des surfaces. Vous ne l'évoquez pas. Vous avez là certainement quelques disponibilités encore cachées. Je reviens également sur les zones que vous voulez consacrer à la logistique. Vous nous avez fait un ratio entre le nombre d'emplois qui seraient déployés par rapport aux surfaces nouvelles. Moi, j'aimerais bien avoir votre point de passage d'emplois en 2008-2009, si vous l'avez, pour que l'on puisse voir ce qui se passe un peu plus précisément sur ce raisonnement qui consiste à lier surfaces logistiques et emplois déployés. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Il y a donc plusieurs questions qui portent sur plusieurs sujets, qui partent d'observations de personnes de terrain sur la réalité des occupations actuelles, sur la mise en place d'une politique

vertueuse de gestion des territoires, etc. Je vous invite, Monsieur Poitou, à répondre à toutes ces questions.

Pascal POITOU

Nous allons peut-être répondre à plusieurs suivant la nature des questions. A titre liminaire, nous tenons à affirmer que nous sommes convaincus comme vous qu'il faut faire une gestion économe de l'espace. Les usages divers de l'espace dont nous parlons doivent nous y conduire. La création d'une réserve naturelle, la prise en compte d'un certain nombre d'intérêts environnementaux font que la rareté est là. En tout cas, nous sommes dans un espace fini. Nous sommes donc parfaitement convaincus qu'il faut gérer tout cela avec le maximum d'intelligence.

Concernant la question de Monsieur Maheut, bien évidemment, les tailles des implantations ne sont pas toutes de 30 hectares ni de 70 hectares. Il n'y aura pas forcément répétition des schémas des années 70. On le sait. Néanmoins, si nous prenons non pas une implantation industrielle nouvelle, mais une implantation générée à l'initiative du port pour favoriser le développement des transports multimodaux, il faut une surface de l'ordre de 100 hectares. Cela consomme.

Est-ce que nous avons bien géré ou mal géré il y a trente ans ? Il y a trente ans, nous étions sur l'empire du SDAU. Tout à l'heure, dans l'exposé de Bruno Lecoquierre, il y avait une carte avec ce SDAU. On voyait des darses en plein milieu de la réserve naturelle. Je pense quand même que nous avons évolué. Port 2000 est aussi passé par là et vous avez agi pour cela.

Concernant l'utilisation des terrains que nous demandons et que nous essayons de préserver pour le cas où il y en aurait besoin – nous pensons qu'il y en aura besoin – quelles garanties donnons-nous ? La première garantie, c'est que nous n'utiliserons les terrains qui sont dans la partie blanche de la DTA que dès lors qu'il y aura un besoin et nous les maintiendrons à leur affectation d'origine tant que ce besoin n'existera pas. C'est la première chose sur l'aire de ce débat.

Nous avons parlé également des projets tels que celui de Millennium. Nous ne cachons rien. Comment pourrions-nous cacher la fermeture de Millennium ? Ce n'est pas du tout parce que l'entreprise est partie et qu'elle n'a pas dépollué qu'il n'est pas possible d'utiliser ce terrain. Nous avons rencontré, il y a encore peu, Monsieur Verbeeck, le directeur de l'usine, avec lequel nous sommes en discussion sur le devenir de ce site. Encore une fois, soyez rassurés, nous ne laisserons pas partir un industriel – nous l'espérons en tout cas – avec un terrain pollué qui nous resterait sur les bras. Nous pensons fortement à le réutiliser. Nous sommes dans une zone qui est proche de la ville ; il n'est pas sûr que l'on répète les schémas d'utilisation des espaces qui ont été opérés il y a plusieurs dizaines d'années à cet endroit.

Je ne sais pas si j'ai répondu à toutes les questions ou préoccupations que vous avez exprimées. En tout cas, j'ai essayé de le faire. Jean-Pierre, tu veux peut-être prendre le relais.

Jean-Pierre GUELLEC

S'agissant des questions formulées par Monsieur Blot concernant le lien entre le trafic et la surface occupée et surtout les projections à long terme, il faut d'abord préciser que la surface occupée aujourd'hui sur le port du Havre résulte de plusieurs activités : le container, mais aussi la pétrochimie et l'ensemble des activités portuaires. Les prévisions d'augmentation du trafic que nous

avons faites à moyen terme, à l'horizon 2020 et qui ont été à nouveau présentées en détail la semaine dernière montrent que l'augmentation de trafic à 2020 serait principalement due, pour ne pas dire exclusivement due, à l'accroissement du trafic de containers qui serait donc potentiellement le plus gros consommateur d'espaces dans les années à venir. Vous évoquez le triplement de la quantité de containers. Ce n'est pas exactement ce rapport qu'il faut retenir, dans la mesure où aujourd'hui, le trafic est environ de 2,5 millions de containers par an et qu'à l'horizon 2020, il serait de 6,3 millions, soit un peu moins que le triple, sachant qu'il faut retirer de ces quantités les volumes de transbordement qui sont simplement déchargés sur le quai et rechargés sur un autre navire et qui ne génèrent donc pas l'occupation de surfaces en arrière du port. Au total, nous avons estimé l'accroissement des besoins pour la logistique à 200 hectares environ pour accueillir les 600 000 mètres carrés supplémentaires d'entrepôts qui seraient nécessaires pour accompagner l'accroissement de ce volume de containers à l'horizon 2015, sachant que ces 200 hectares seront *a priori* difficiles à satisfaire au vu des seules réserves foncières dont nous disposons aujourd'hui.

Vous avez également cité l'occupation des quais de Port 2000. Il faut savoir qu'aujourd'hui, il n'y a pas de surface disponible à Port 2000 dans la partie portuaire puisque dès lors que la construction d'un quai est lancée, simultanément, l'opérateur de terminal est choisi. Lors de la mise en service du quai, les terre-pleins qui sont en arrière sont donc tout de suite considérés comme occupés, dans la mesure où dans la définition que nous avons retenue pour l'occupation des surfaces, nous tenons compte de l'existence d'un contrat avec un opérateur qui va occuper ces surfaces. En clair, aujourd'hui, il nous est impossible, sur ces espaces qui sont viabilisés, de proposer à une autre entreprise de venir s'installer.

Par rapport aux emplois logistiques, vous avez également soulevé la question du point de passage entre 2008 et 2009. Il est vrai que nous disposons des chiffres d'emplois en 2000 et 2006. Malheureusement, nous n'en disposons pas avec une finesse plus précise, année par année. Pour obtenir ces chiffres, il nous faut faire une enquête qui est relativement lourde et qui n'est donc effectuée qu'à intervalles réguliers. La dernière fois, c'était en 2006. Nous n'avons donc pas de chiffre plus récent et à ce jour, nous n'avons pas encore programmé la prochaine étude spécifique sur ces emplois.

Je voudrais aussi faire un commentaire plus général par rapport aux remarques qui ont été formulées, remarques que je pourrais qualifier de pessimistes au regard de l'existence de la crise actuelle. Notre rôle est aussi de préparer l'avenir et nous avons foi en l'avenir. Nous souhaitons développer le port, en tout cas lui donner toutes les conditions pour qu'il puisse se développer, dès lors que la reprise économique sera là. Il nous paraît risqué de se contenter de juger de la situation au regard du seul prisme de la situation actuelle qui est effectivement une situation de crise assez terrible, dont nous espérons tous qu'elle ne va pas durer. Par contre, dès que l'activité économique va redémarrer, il sera très important que le port du Havre puisse disposer de tous les atouts pour pouvoir bénéficier au maximum de cette reprise et en faire bénéficier l'ensemble de la collectivité locale et régionale.

Pascal POITOU

Je voudrais répondre à une question posée par Monsieur Santerne qui évoquait l'existence sur la zone, au jour d'aujourd'hui, d'espaces d'entrepôts vides, disponibles. Nous déplorons cette situation. Les investisseurs LCI et Prologis ont pratiqué des investissements en blanc, ce qui est un gage de confiance extraordinaire dans Le Havre. C'est le côté rassurant. Ils ont été

malheureusement rattrapés par une crise qui nous touche tous. Je rejoins mon collègue sur l'optimisme que nous devons avoir, sur une réponse de qualité que nous devons apporter aux besoins de la logistique moderne. C'est pour cela qu'au jour d'aujourd'hui, nous n'avons pas abandonné notre projet de plateforme multimodale. Nous continuons d'appuyer nos investisseurs qui ont réalisé des opérations en blanc. Ce sera un grand atout quand tout cela va repartir et cela va repartir. Nous croyons à l'avenir comme nous y croyions quand nous avons fait Port 2000. Il y avait du scepticisme, mais on peut se poser la question : et si nous ne l'avions pas fait, où serions-nous aujourd'hui ? Je laisse à chacun le soin de répondre, mais en ce qui concerne, nous considérons que nous préparons l'avenir et l'ensemble des avenir.

Sylvie HAUDEBOURG

En termes d'avenir, il me semble avoir noté une question assez délicate sur l'effet de la taxe carbone. Je ne sais pas si le port a des éléments de réponse à apporter ou si la question reste ouverte. La question est délicate.

Pascal POITOU

C'est une question délicate. La préoccupation environnementale d'impact de la zone industrielle en termes d'émission de CO₂ et de gaz à effet de serre frappe l'ensemble du tissu économique, celui du Havre comme celui de l'ensemble des plateformes économiques. Il nous appartient de la prendre en considération et en premier lieu les industriels qui sont chez nous. Je crois que ce sont eux qui sont les plus directement concernés dans leurs entreprises. Je ne sais quoi dire d'autre, Madame.

Sylvie HAUDEBOURG

La question est délicate. Nous en avons bien conscience.

Pascal POITOU

Elle ne nous gêne pas. C'est l'air du temps, si j'ose dire

Sylvie HAUDEBOURG

Nous pouvons encore prendre une ou deux questions avant de passer à la suite.

Michel COLETTA, président de l'Agence régionale de l'Environnement de Haute-Normandie

Je n'ai pas envie de poser de question. Je ne me sens pas à l'école primaire où nous serions les bons élèves qui posent souvent des questions et où le maître d'école donne des réponses dont il faut bien prendre note. Je n'ai pas cette conception du débat public. Un débat public, c'est un échange avec des éléments contradictoires. Je pense que l'on peut s'entendre de part et d'autre de ce point de vue-là. Cela ne se réduit pas simplement à des questions.

On peut être heureux d'apprendre que le port va s'occuper de notre avenir ou on peut s'en inquiéter vis-à-vis des propos qui sont tenus. Ces histoires de carrés encastrés où on nous explique comment on va créer des emplois, nous ont été répétées plusieurs fois. C'est une question de surface. On arrive en fait à avoir quatre emplois et demi par hectare. Sur quoi sont-ils gagnés ? Sur l'espace. Quand on nous cite des chiffres, d'un côté, on nous cite des chiffres pour le flux des containers jusqu'en 2020 et sur ce schéma, vous vous arrêtez en 2015. Ce schéma est doublement absurde. Il n'y a aucune raison de l'arrêter à 2015. Mettez-le à 2020 avec votre raisonnement, mettez-le à 2025, à 2030, à 2050. Vous vous rendez compte où vous allez ! Il y a quelque chose qui ne va pas dans cette logique. La deuxième absurdité, c'est de dire qu'un secteur d'activité qui est autant prédateur puisqu'il faut un hectare pour produire un peu plus de quatre emplois, peut commencer peut-être à réfléchir à autre avenir pour notre territoire, autrement plus productif en emplois.

Sylvie HAUDEBOURG

Une dernière question, contribution ou avis.

Alain CASTEL, Société linnéenne de Seine-Maritime

Je voulais répondre à Monsieur Poitou au sujet de la taxe carbone. Je voulais savoir si le port autonome payait une taxe carbone. Je vais vous expliquer pourquoi. Je m'étonne d'une ressource polluante que l'on voit passer par le port du Havre, qui est entreposée au port du Havre, qui est stockée au port du Havre, qui passe par des minéraliers. Dernièrement, il y en avait un énorme en Baie de Seine, il allait sur Rouen, je ne sais pas pourquoi. Je veux parler du charbon. En fin de compte, si vous stockez du charbon dans vos différents parcs minéraliers, pour moi, vous êtes un pollueur puisque vous êtes propriétaire de vos terrains. Vous recevez des entreprises qui vont faire de la pollution avec ce charbon. Théoriquement, pour moi, vous devriez payer une taxe carbone. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Je propose au port de voir quel type de positionnement il veut avoir par rapport à ces deux interventions.

Pascal POITOU

Pour répondre au souci qu'a exprimé Monsieur Coletta sur l'emploi et l'espace, je dirais qu'il n'y a pas que la logistique. Cela a été exposé par Monsieur Mercher lors de la dernière séance qui était à la salle Europe du CHCI. Nous travaillons également sur un projet d'accueil d'activités de type fabrication ou assemblage d'éoliennes en mer ou à terre. Nous travaillons aussi avec les organismes de développement économique locaux à la diversification et à l'évolution de notre tissu industriel. Nous ne sommes pas dans la monoculture. Nous avons pris en l'espèce des besoins de surface de la logistique. Effectivement, sous les hangars pratiquement aussi hauts qu'ici, touchant pratiquement le toit, il y a de la marchandise qui est entreposée. Il y a énormément de marchandises et la densité de personnel n'est peut-être pas très importante, mais ce sont des activités qui existent, qui sont dans notre tissu industriel et qu'il nous appartient de capter. Nous avons aussi des besoins à satisfaire au niveau de l'économie nationale. C'est notre rôle et nous n'avons pas honte à répondre

aux besoins de cette activité, mais nous recherchons d'autres activités manufacturières, énergétiques, de recyclage et d'autres encore.

Sylvie HAUDEBOURG

Par rapport à la remarque de Monsieur Castel qui s'inquiétait de la taxe carbone.

Pascal POITOU

Je ne suis pas un grand spécialiste de la fiscalité de la taxe carbone. On attend d'ailleurs que l'on nous en précise un certain nombre de choses.

Sylvie HAUDEBOURG

La question reste ouverte pour les prochaines années. Le port vous a fourni, je l'espère, un certain nombre d'éléments éclairants sur sa politique de gestion, avec des points que vous pouvez intégrer dans vos propres réflexions et peut-être aussi des pistes qui restent à approfondir et à explorer, en particulier sur les modalités d'une gestion vertueuse de l'espace. Je vous propose maintenant de passer à une autre partie de notre soirée qui est consacrée aux activités de la plaine alluviale et les impacts qu'aurait tout projet de prolongement du grand canal et d'extension de cette zone industrialo-portuaire dont nous venons de parler. Pour ce faire, je commence par inviter Monsieur Lefrançois, Monsieur Santerne et Monsieur Maheut à venir s'exprimer sur les formes et les enjeux de leurs activités. Je vous invite donc tous les trois, tour à tour, à nous faire un exposé des différentes formes et enjeux que prennent vos activités, ainsi que de l'analyse que vous avez des impacts qu'aurait tout projet et de vos attentes éventuelles par rapport à ces projets. Nous allons commencer par Monsieur Lefrançois qui représente aussi les coupeurs de roseaux dans cette réunion. Je ne l'avais pas précisé tout à l'heure.

III. Les activités de la plaine alluviale et les impacts éventuels d'un projet de prolongement du grand canal et d'extension de la zone industrialo-portuaire

1. Les formes et les enjeux de trois activités

Hubert LEFRANÇOIS, agriculteur à Saint-Vigor-d'Ymonville, président du GEPAES

Je suis agriculteur à Saint-Vigor-d'Ymonville. Je suis éleveur sur les marais ; 40 % de ma surface est sur le marais. Je suis aussi président d'une association d'agriculteurs qui s'appelle le GEPAES. Le GEPAES est une association loi 1901 qui a été créée en 1976 et qui regroupe 70 % des agriculteurs du marais, c'est-à-dire une bonne centaine d'agriculteurs sur les 150. Je représente les agriculteurs, qu'ils soient sur le marais du Hode, le marais de Cressenval ou sur la rive gauche. Je parle aussi au nom des coupeurs de roseaux qui font partie de la profession agricole et qui n'ont pas pu venir ce soir. Depuis dix ans, nous représentons la profession agricole dans toutes les réunions concernant la réserve naturelle et sa gestion.

En ce qui concerne le prolongement du canal central maritime, il est évident qu'il a un impact énorme. D'abord, je voulais rappeler qu'il y a plus de 2 000 hectares en terres agricoles, essentiellement en prairies. Plus de 90 % sont en prairies. Les prairies sont utilisées pour le pâturage bovin. Il y a un élevage de moutons et un élevage de chevaux. Il y a donc une certaine diversité. Ce sont toujours des élevages extensifs, par opposition à l'élevage porcin ou de volailles. Ce sont des élevages qui ont besoin de grandes surfaces pour une production relativement faible. Ces pâturages représentent 40 % des surfaces en prairies d'une ferme, ce qui est quand même important. Dans chaque exploitation, ils représentent une grande proportion. Aujourd'hui, le prolongement du grand canal peut toucher de trente à cent exploitations, selon le tracé choisi. C'est vraiment énorme. Sur les marais, il y a aussi un peu de cultures, surtout sur le marais de Cressenval, cultures de maïs et ce depuis l'instauration des quotas laitiers. Il y a aussi l'activité des coupeurs de roseaux. Ils exploitent environ 600 hectares de roseaux de part et d'autre de la route de l'estuaire. Il y avait une cressonnière qui n'est plus en activité, mais elle faisait partie aussi des activités agricoles dans cette zone.

L'impact principal du prolongement du grand canal, c'est la perte de foncier, mais je vois qu'en matière de foncier, on ne pèse pas lourd devant le Grand Port Maritime. Il va y avoir une perte de prairies de 150 à 450 hectares. C'est absolument énorme. Cette perte de surface induit pour nous une perte de revenu très importante puisque certains vont perdre 15 à 20 hectares. Je pense qu'il faudrait quand même prendre en considération l'impact économique sur la profession agricole. On aura donc une baisse d'activité et une perte de revenus. Cela va reporter également la pression foncière sur le plateau et les autres zones puisqu'il va être très difficile de compenser ces surfaces. Cela agit aussi sur le prix de la terre et sur les difficultés d'en trouver tout simplement.

Nous avons un autre souci dans ce secteur. Vous avez certainement tous entendu parler des compensations de la PAC, de la baisse des prix agricoles compensés par la PAC. Maintenant, on les appelle des DPU. Ces DPU se sont trouvés reporter sur toutes les terres du marais. On risque très fortement de perdre ces DPU, ce qui est très grave pour nous. Nous avons aussi des contrats environnementaux dans le secteur et il va falloir les annuler également.

J'avais plusieurs questions à poser au port sur ces sujets. D'abord, y aura-t-il une étude socio-économique sur l'impact sur l'activité agricole ? Est-ce que le port peut compenser la perte de foncier ? Peut-il compenser aussi la perte de revenus ? Il faut savoir que sur le marais de Cressenval, sont déjà en place des protocoles d'indemnisation qui pourraient très bien s'appliquer dans ce secteur, ce qui permettrait aux agriculteurs d'essayer de se reclasser en plaine. Le port veut-il prendre contact avec l'administration pour reporter nos DPU sur nos terres de plaine et faire annuler les contrats Mater ? Ce sont des choses très concrètes pour nous. J'ai peut-être du mal à les expliquer clairement, mais c'est hyperimportant.

Par ailleurs, nous avons le souci de la circulation hydraulique qui va être rétablie. Comment cela va-t-il se passer ? Qui va gérer ? A quoi cela va servir ? Etc. Nous avons souvent proposé de rétablir la circulation nord-sud de l'eau et de remettre en service un réseau hydraulique performant et compétent qui partirait des sources des falaises de Cressenval pour aller jusqu'aux vasières et pour alimenter ainsi toutes les prairies, les vasières et les roselières. Moi, j'aurais souhaité que l'aspect positif du prolongement du grand canal soit que les mesures compensatoires puissent servir essentiellement à remettre en fonction le réseau hydraulique.

Nous avons aussi un certain nombre de soucis qui sont plus techniques. Où sera le franchissement sur le canal ? Selon les projets, il n'est pas à la même place. Pour nous, il est très important de ne

pas avoir à faire vingt, trente ou quarante kilomètres de plus pour aller exploiter nos parcelles. Un contre-canal a été apparemment prévu. La question est de savoir à quoi il servira exactement et comment il sera géré. Je pense que la route de desserte est aussi une évidence. Se pose également le problème de l'adduction courante pour l'abreuvement des animaux et tout ce qui concerne les infrastructures agricoles, c'est-à-dire les prises de contention, les clôtures, etc. Ce sont des points assez accessoires, mais ils ont besoin d'être soulevés et résolus.

En conclusion, je dirais que nous ne sommes pas opposés à un développement économique en général, mais je considère que tout développement économique ne doit pas se faire au détriment d'un autre. Là, c'est quand même bien le cas. A chaque fois, l'agriculture recule. Quelqu'un a dit tout à l'heure dans la salle que la valeur d'un département disparaissait tous les dix ans. Ce sont des surfaces énormes de terres agricoles qui disparaissent. La gestion du foncier devient primordiale. On ne peut plus se permettre de gaspiller des terres. C'est essentiellement ce que je voulais dire. Le côté positif serait vraiment qu'un système hydraulique fonctionne dans le marais. C'est le moment ou jamais d'en profiter. Je vous remercie.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Monsieur Lefrançois. On note bien des effets directs précisément quantifiables en cas d'extension de la ZIP et de prolongement du grand canal, des effets indirects dont on a déjà eu l'occasion de parler dans l'une de nos réunions thématiques consacrée à l'hydraulique. Des questions précises sont donc posées au port et nous pourrions y revenir tout à l'heure quand le débat sera ouvert. Elles concernent les études et les mesures que le port pourrait proposer. Maintenant, je vous propose Monsieur Santerne, au nom des chasseurs, de nous exposer vos activités et votre rôle dans les différentes fonctions de la plaine alluviale.

Charles SANTERNE

Bonsoir à tous, Charles Santerne, Président de l'Association de Chasse Domaine Public Maritime Baie de Seine, pays de Caux. Baie de Seine parce que l'on a une partie du territoire le long de la Seine et pays de Caux parce que l'on a aussi des terres de chasse le long du littoral. Je représente également le Président de notre fédération qui m'a donné tous les pouvoirs pour cette réunion publique. Sur ce débat public, j'ai été invité, je viens, je m'exprime, je n'ai pas forcément la certitude que ça sert à beaucoup de choses parce que souvent les grandes lignes sont tracées, mais on va quand même s'exprimer.

J'ai préparé mon « speech » en trois étapes. Je vais présenter mon Association, je vais parler un peu de ce que nous les chasseurs on fait dans l'Estuaire pour la biodiversité. On nous voit souvent comme des gens qui tuent les animaux, mais arrêtez, avant de pouvoir faire un petit prélèvement on s'est donné le droit de le faire, on a permis la vie. Et puis en troisième partie, ça va intéresser les gens à ma gauche, c'est la position de la CDPM sur le Grand Canal et l'aménagement foncier qu'ils envisagent.

L'Association de Chasse Domaine Public Maritime a été créée en 1936. C'est une Association qui n'est pas jeune, qui a sa forme actuelle juridique depuis 1975, suite à un décret ministériel on a obtenu les droits de chasse. Notre Association s'est structurée pour obtenir les droits de chasse du domaine public maritime. On compte environ 2000 adhérents, par le passé on a eu jusqu'à 5000

adhérents donc il y a eu une érosion très importante du nombre de chasseur, ce qui bien sûr amène une diminution de la pression de chasse. Je n'ai pas fait de graphique comme les gens du Port mais si on fait un ratio, on va dire que l'on a une part de la pression.

Nous chassons pour la partie plaine alluviale en réserve naturelle sur 1900 Ha, soit à peu près 20% de la surface totale de la réserve naturelle. Et nous entretenons 200 marres de gabions dont je parlerai dans ma deuxième partie. Je pense que je vais arrêter là pour la présentation de l'Association, pas la peine de faire des longs discours.

L'impact des chasseurs sur la biodiversité. Je ne vais pas parler de l'impact sur le Grand Canal tout de suite parce que, comme je ne connais pas le tracé ce n'est pas évident. J'en toucherai deux mots quand même.

Un premier chiffre, pour moi c'est quelque chose qu'il faut savoir et que j'évoque souvent lors des réunions que ce soit pour les plans de gestion ou la mise en place des plans de gestion. Sur les territoires sur lesquels nous chassons, en période estivale et en période automnale, pratiquement 100% des surfaces en eau, sur la partie terrestre – évidemment je ne parle pas de la Seine – sont issues de l'activité cynégétique. C'est par la création de nos marres, par la création des faussés hydrauliques. C'est quand même assez important parce qu'un marais sans eau ce n'est pas un marais, c'est un non sens écologique, et vous voyez bien que sans les chasseurs il n'y aurait pas de marres.

Au niveau de l'impact de l'activité chasse sur la biodiversité, je tenais aussi à évoquer toutes les études qui ont pu être effectuées par des organismes extérieurs – extérieurs au monde de la chasse, ce qui leur donne un peu de partialité – ils ont toujours affirmé l'extrême intérêt, notamment de nos marres de chasse pour la biodiversité dans l'Estuaire, ainsi que l'effet très important de ce que l'on appelle nous « l'effet de port » ou « l'effet de visièr », c'est les cheminements qui nous permet d'accéder à nos gabions, également les bords de marres, les bords de roselières. Si vous n'aviez que des milliers d'hectares de roseaux ça n'aurait aucun intérêt écologique.

Alors les chasseurs sont également à l'origine de la création du réseau hydraulique du marais parce que nous avons besoin de prendre de l'eau pour la mettre dans nos marres. Depuis maintenant la création de la réserve naturelle, cet entretien à été en partie laissé à la Maison de l'Estuaire, à notre grande douleur souvent malheureusement.

Par contre, je tiens aussi à préciser – c'est quand même important pendant cette période économique assez difficile – que la totalité de l'entretien de nos marres et des surfaces attenantes soit effectué bien sûr par les chasseurs, mais avec les deniers personnels. Nous n'avons aucun financement public pour entretenir nos marres de gabions. Alors vous allez dire c'est normal c'est vous qui chassez, mais en réalité comme je vous l'ai dit plus haut, les études effectuées par des organismes extérieurs, notamment des études qui ont été demandées par la Maison de l'Estuaire, ont prouvé que sans les marres plates et les gabions il n'y aurait plus de biodiversité.

Enfin au niveau de l'impact de notre Association sur l'environnement, je tenais aussi à évoquer une opération « phare » de la CDPM que l'on réalise tous les ans. C'est l'opération « rivage propre ». Tous les ans au mois d'avril, on organise ce rassemblement pendant une grosse matinée, pour ramasser les déchets. On ramasse à peu près 50 tonnes de déchets par an, je vais appeler ça des « laissés de mer » mais c'est plutôt des « laissés de la Seine ». Ce ramassage est effectué par plus de 700 personnes tous les ans, on a pas mal d'articles de presse, ce n'est pas un chiffre que j'ai gonflé, et je tiens un petit peu à préciser que lors de ces ramassages la grosse majorité des participants sont liés au monde de la chasse. Ce qui veut dire que, nous les chasseurs, on est quand même préoccupé de l'environnement, et on ramasse la « merde » des autres.

Maintenant j'arrive sur la position de la CDPM sur le Grand Canal. Alors là c'est un vaste débat de notre association, surtout du bureau parce que l'on ne peut pas non plus consulter nos 2000 membres ; ce n'est pas très facile.

En final, je l'ai déjà dit dans la presse, je n'ai jamais été et on n'a jamais été opposé au Grand Canal. C'est vrai, moi j'estime que l'on a besoin de développement économique, il faut faciliter l'activité du bassin havrais. En plus, ce Grand Canal, enfin le prolongement du Grand Canal qui permettrait de rejoindre le Canal de Tancarville, à notre époque, au niveau du développement durable, c'est flatteur. On peut diminuer, alors je rejoindrai, je ne sais plus le nom de la personne de la société Linnéenne, un petit peu son point de vue qui nous dit « mais il vaut mieux des grosses péniches avec des centaines de conteneurs que des centaines de camions sur les routes ». Par contre, finalement, nous sommes pour l'extension de ce Grand Canal mais à une seule condition pour nous les chasseurs, c'est que ce milieu si rare qui va être impacté et qui est si remarquable ne soit pas détruit.

On veut trouver la solution la moins pénalisante possible. Evidemment pour qu'elle soit la moins pénalisante possible, il faut choisir le tracé le plus court, ça paraît logique. Ensuite, le trajet le plus court qui sortirait de la fin du Canal et qui tournerait à 90 degrés pour rejoindre le Canal de Tancarville car si on passait sur un trajet long – celui bien sur que le Port aimerait voir – ça serait vraiment un non sens écologique complet. D'ailleurs ce soir encore une fois de plus quand j'ai vu le plan, je me suis dit, si le Canal passe au milieu des marais, s'il traverse la marre plate, franchement c'est la mort du marais. Il y a la chasse bien sûr, mais la mort du marais. Et le marais, une fois détruit, on ne le retrouvera jamais.

Ensuite un autre intérêt pour un tracé court c'est bien sûr l'aspect économique ; ça coûterait beaucoup moins chère et pour les finances publiques je pense que ça ne serait pas un mal

Egalement, un point positif si le tracé était court, enfin disons moins négatif, c'est que l'on impacterait moins les échanges hydrauliques d'eaux douces ou saumâtres qui déjà ne se font pas très bien, donc si l'on met en plus un Canal jusqu'au bout je ne vois pas comment ça peut fonctionner. Et donc évidemment comme je vous ai dit que le tracé le plus long ce serait un non sens écologique, le tracé le plus court permettrait de préserver une grande partie du marais, même certains espaces qui ne sont pas actuellement en réserve naturelle mais d'un intérêt très fort, je pense à la marre plate. C'est vrai que la marre plate c'est un autre débat mais je n'ai pas envie de la voir disparaître.

Bien sûr le tracé le plus court ne permettra pas d'avoir dans un premier temps les mêmes quantités de réserves foncières donc il faut réfléchir évidemment.

Seulement faire un tracé court, on peut y revenir ; je veux dire que l'on peut faire un tracé court et puis dans 20 ans, en fonction de l'activité, peut-être on peut penser un agrandissement. On n'est pas obligé de faire tout de suite un canal jusqu'au bout, jusqu'à Tancarville. On peut très bien y aller par doses homéopathiques. Cela nous permettra de voir l'évolution du trafic. Parce que là vous parlez des conteneurs qui auront triplé ; à vrai dire peut-être que dans dix ans on dira eh bien non ça triple pas et ça sera un bon plan. Comme je le disais tout à l'heure, quand c'est détruit c'est détruit.

Sylvie HAUDEBOURG

Je vous invite à finir Monsieur Santerne.

Charles SANTERNE

Je finis... Et puis je vais rejoindre Monsieur Guellec, c'est vrai que la demi-lune, qui actuellement est en réserve naturelle en grande partie, ça serait un moyen de moins abîmer l'Estuaire si on l'aménageait. Et d'ailleurs la demi-lune, vu sa position pour les infrastructures existantes déjà tout autour, est déjà très bien placée.

Tous les aménagements qui seront réalisés ne devront jamais être réalisés au dépend des chasseurs et surtout s'il y a des mesures compensatoires. Merci à tous.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Santerne merci. C'est la première fois que nous avons une intervention un peu formelle des chasseurs et de leurs représentants qui nous a permis de remettre en perspective votre activité, votre rôle et vos attentes.

Monsieur Maheut, nous avons déjà eu l'occasion de discuter avec vous sur la pêche, je vous propose maintenant de nous mettre en perspective les pratiques de la pêche professionnelle et les différents enjeux qui y sont attachés, ainsi que vos attentes par rapport à ce projet et l'analyse évidemment du projet pour une dizaine de minutes s'il vous plaît.

Alexis MAHEUT

Je vais essayer de respecter les dix minutes. Merci, bonjour, bonsoir plutôt.

Nous, par rapport à toutes les personnes qui sont intervenues ici, on est tout au bout de la chaîne et j'insiste bien : ce qui se passera sur le marais et ce qui s'est déjà passé sur le marais ça a eu un impact sur le milieu maritime, mais le milieu maritime halieutique disons biodiversité. Je sais que c'est un grand mot qu'on emploie toujours, maintenant partout, mais nous on s'est toujours bagarré pour que le marais reste un peu comme il était dans les années 80 et que l'on évite la pollution à l'intérieur, que l'on ne l'aggrave pas.

On a besoin des oiseaux, on a besoin de pâturages et on a besoin de circulations d'eaux.

Nous, on subit tout ce que l'on fait sur la terre et c'est nous qui subissons en mer la raréfaction des produits de la mer mais aussi de tout le milieu marin aussi bien le « pinto » que l'halieutique.

Alors donc forcément, en tant que marin pêcheur, c'est toujours les produits qui sont commercialisés qui nous intéressent puisque c'est avec ça qu'on gagne notre argent, c'est notre métier. Mais on s'aperçoit depuis une trentaine d'années passée même que, pour pouvoir avoir du poisson commercial il faut avoir soit d'autres poissons qui viennent se nourrir soit une multitude de poissons qui se reproduisent dans les estuaires et c'est pour ça que l'on a des saisons. C'est pour cela qu'il y a des poissons qui voyagent soit pour pondre soit pour venir manger des petits poissons ou manger d'autres espèces, et c'est une chose que l'on oublie souvent, ce n'est pas que le poisson que l'on ramène. Nous nous avons besoin d'une globalité, de tous ces produits là pour que les poissons viennent à certaines périodes et que nous on puisse les capturer.

Je vais donc vous passer une partie de matériel de pêche. Nous on travaille dans l'estuaire. Il y en a un qui est un peu scientifique, le dernier. Et puis je vous montrerai une photo de ce qu'est l'estuaire pour nous et de quoi l'on dépend. Et après je parlerai de la circulation de l'eau.

Donc c'est un engin que l'on a beaucoup travaillé, c'est un chalutier. Alors vous voyez le bateau et puis les câbles qui vont aux panneaux divergents. Cela permet au bateau de tirer un chalut qui est

un grand plateau noir aplati avec les deux rectangles de chaque côté qui écartent le matériel et qui le forcent à aller au fond. En général, on met trois fois la longueur de câbles entre les panneaux et le bateau, ça veut dire que si vous avez quinze mètres d'eau vous mettez 45 m de câbles et on s'est limité, nous dans l'estuaire de la Seine, à une longueur de chalut c'est-à-dire qu'entre les petites boules que vous voyez qui font les surfaces ça fait 12 m de long. C'est une réglementation que j'ai fait passer il y a une dizaine d'années et à laquelle on est contraint pour ne pas avoir des problèmes de difficultés de marché, et d'avoir trop d'apports à certaines périodes. Il faut laisser la pêche à des petits bateaux côtiers dans l'estuaire de la Seine plutôt qu'à des bateaux de 15 ou 16 m qui font des saisons de coquilles Saint-Jacques à d'autres périodes de l'année et qui viennent l'été pêcher des crevettes ou pêcher d'autres poissons et détruisent la ressources des petits côtiers qui travaillent vraiment dans l'estuaire de la Seine. Donc nous faisons toujours attention à ça pour que tout le monde puisse travailler partout. Mais on se met des réglementations et ça c'est une réglementation que l'on avait passé entre le comité local des pêches du Havre et le comité local des pêches d'Honfleur.

Donc nous avons aussi un autre engin avec lequel on travaille, le trémail. Vous voyez que la rangée de filets de chaque côté est plus grande et ça permet de faire des poches. Chez nous, on travaille avec 3000 ou 4000 m de filets en général et c'est toujours réglementé. Nous avons des réglementations européennes qui nous obligent selon la taille du poisson. Par exemple la sole ça fait 24 ; on ne mettrait pas du maillage de 40 mm d'intérieur parce que l'on pêcherait du poisson plus petit. Donc le trémail par rapport à un chalutier c'est vraiment un engin sélectif si c'est vraiment fait comme ça doit être fait, c'est-à-dire ne pas dire que la sole fait 24 alors attention d'en pêcher une majorité de 24 si l'on veut pêcher vraiment de la sole, jamais pêcher de la sole de 24 on met des maillages plus grands et nous ça nous permet de faire une sélection de poissons.

Donc aussi dans l'estuaire de la Seine on pêchait du cabillaud, on pêche du merlan et du bar et ça se pêche avec des filets d'une seule maille.

Contrairement à ce que l'on pensait, moi j'ai commencé à naviguer en 1971 et on avait des bateaux de 7 m de long avec des 55 chevaux à bord. Je dis toujours qu'à la belle époque on pêchait en trois heures de temps à la pleine mer avec 600 m de filets jusqu'à deux tonnes de cabillaud. Les poissons venaient pondre dans l'estuaire, venaient se nourrir dans l'estuaire. A l'époque on pêchait beaucoup de sprat et c'est la modification de l'estuaire, c'est le manque de ressources qui fait qu'on en pêche plus. Nous on pense que beaucoup de poissons ne viennent plus dans l'estuaire parce qu'il n'y a plus rien à manger.

Donc là c'est le remontage des filets. C'est un croquis, j'insiste bien, avec une bouée de chaque côté. Je disais bien tout à l'heure, nous, au Havre, parce que l'on a beaucoup de travailleurs au Havre qui travaillent dans l'estuaire une période de l'année ; on met entre 3000 et 4000 m de filets. On pêche aussi dans la partie aval de l'estuaire au casier. Là c'est un casier à tourteaux et à étrilles. Mais on en a aussi des carrés et on pêche avec des casiers à bouquet à la crevette rose dans l'estuaire de la Seine le long des enrochements. Les installations d'une filière, en général on a des filières de 30 casiers ça fait 400 m de long et un membre de chaque côtés avec une bouée et les bateaux qui travaillent dessus en général ils sont trois pour remonter 300 ou 400 casiers par jour à la période du bouquet et des étrilles.

Après on a des métiers qui sont vraiment spécifiques à l'estuaire de la Seine qui vont certainement être en voie de disparition. Nos anguilles, depuis 2 ans il y a la PCV. J'ai appris hier une bonne nouvelle, il y a des études qui ont été faites depuis un an et demi. Il y aura que les espèces vraiment

migratoires comme la grosse sardine, le maquereau, le bar qui seraient vraiment contaminés par la PCV. Mais l'anguille a été interdite à la pêche, on ne sait pas vraiment quand est-ce que l'on va pouvoir venir à en pêcher. Et ça c'est un vrai problème. On a détruit 11 bateaux de 7 m à Honfleur qui faisaient une pêche d'estuaire, ils étaient en général en famille, le couple le mari et la femme et ils faisaient vraiment une commercialisation de leurs produits proches dans le territoire. Donc ça a disparu et il nous reste encore la pêche à la civelle et ça a été diminué de 50% cette année. C'est une vraie inquiétude de voir un métier disparaître et, en général, à la pêche, si ça disparaît pour la production après il n'y a plus de commercialisation car il n'y a plus d'habitude de consommation du produit. On a eu ce cas là pour les éperlans qui ont disparu dans les années 75 – 80. On en a repêché il y a 4 – 5 ans et c'était bizarre parce que les gens sur le marché au Havre ne connaissaient pas ce poisson. C'est extraordinaire de voir ça. On pouvait en pêcher, il n'y avait pas tant de marchands. On s'est renseigné s'il y avait une taille marchande ; il n'y en a pas en réalité. Nous on a voulu se mettre une taille marchande mais en réalité il n'y a pas le marché. Les gens ne sont plus habitués à en manger. C'est vraiment bizarre...

Donc après la drague à bouquetin. Nous les havrais on ne s'en sert pas mais beaucoup de bateaux de Trouville et Honfleur le font. Ils travaillent dans les enrochements, ils pêchent un petit bouquet blanc plutôt de rivière et c'est consommé beaucoup dans les pays de la Loire. On n'en a pas une habitude forte de pêche. On pêche la crevette grise le bouquet rose mais pas du bouquetin ; c'est plutôt expédié dans les pays de la Loire.

Donc les tamis à civelle. C'est pêché, règlementé en nombre de jours, kilos pêchés par bateaux, etc... On a des périodes de repos entre les périodes de pêches. C'est beaucoup tributaire parce que c'est une espèce qui remonte dans le fleuve et on est en train de beaucoup travailler là-dessus en Europe car la commission européenne nous oblige à travailler là-dessus, sur la protection de cette espèce.

Donc on a le chalut de fond à crevette grise. Je dis toujours qu'il y a une vingtaine d'années, on a l'image de 20 bateaux au Havre qui faisaient la crevette grise, une trentaine à Honfleur, une vingtaine à Trouville. Et maintenant je ne sais pas s'il y a 20 bateaux qui le font. D'abord parce que les surfaces ont disparu. Comme c'est un engin de fond, il y a des endroits où on ne peut pas aller, il y a des roches, et puis la perturbation de tout le milieu depuis une trentaine d'années nous a retiré des zones de pêches. Et la flottille aussi s'est modifiée en fonction des bateaux de 8 – 10 m plutôt que des bateaux de 15 m qui font d'autres métiers.

Là, il y a un déroulement d'une campagne de marée de pêche. En moyenne on sort 3 heures avant la pleine mer et 4 heures après, dans la mer il y a trop de courant donc on ne peut pas pêcher. On rentre, mais si on ne rentre pas parce que l'on est dans un port à marée comme Honfleur, Trouville ou Ouistreham, on travaille dans la partie aval de l'estuaire et puis on essaye d'attendre un peu que la marée soit plus propice pour revenir dans l'estuaire.

Là il y a le guideau ; c'est un chalutier un peu scientifique. On a été voir sur la Loire avec la Cellule du suivi Littoral comment ils pêchaient les anguilles et comment on pouvait faire d'autres études qu'avec des nasses ou des filets et des chaluts. Savoir quels engins on pouvait avoir pour les études scientifiques. Ça nous a permis de découvrir qu'il y avait des éperlans dans l'estuaire et dans le fleuve. On n'a pas trouvé où ils se reproduisaient mais je pense que pour les scientifiques ça a été une expérience. D'abord moi en tant que professionnel parce qu'on a vu le filet et comment ils travaillaient dans l'estuaire de la Loire et on en a créé un ici pour pêcher. Et je pense que c'était une

expérience un peu pour tout le monde. Et je pense que ça a servi au Port de découvrir où était le poisson, comment on pouvait le récupérer avec un autre engin. C'est une expérience qui s'est arrêté, je pense que c'est un peu dommage du point de vue scientifique parce que l'on pêchait d'autres espèces.

Sylvie HAUDEBOUR

Monsieur Maheut je vous invite à avancer

Alexis MAHEUT

J'arrive à la fin de mon exposé. Vous voyez que nous, à Seine Aval, on a découvert comment ça marchait car certains scientifiques nous l'ont un peu expliqué. On a découvert des choses aussi pour le projet de Port 2000. Et tous les compartiments sont importants pour nous parce que l'on a des périodes de pêches et des saisons de pêche qui sont différentes entre la 5 la 4 et la 3, et même un peu dans la 1. Et la relation avec l'eau, c'est que si on modifie le transfert de l'eau dans la demi-lune, si on modifie le transfert de nos communications d'eaux douces avec la plaine et qui iraient aux vasières, je crains que tout ce système là un jour disparaisse. Et peut-être que, mais ça la SOGREA n'a jamais été foutu de nous le dire malgré qu'on les ait rencontré plusieurs fois, est-ce que l'estuaire peut se déplacer dans l'ouest ? Pour moi c'est impossible parce qu'après on a la houle, l'eau vraiment salée puis l'eau saumâtre, la température de l'eau, les hauteurs d'eau pour certaines espèces, et je pense que le déplacement ou la non pénétration de l'eau douce qui viendrait du nord vers le sud sur les vasières, va aggraver toute cette zone là. Et je pense que ça, c'est difficilement calculable, on s'en apercevra dans 50 ou 60 ans.

Donc le déplacement, d'abord de grandes surfaces où l'on va faire de l'industrie même si c'est des parkings avec des hangars ou des emplacements de conteneurs, comment l'eau va circuler dans la plaine alluviale ? Ça c'est un vrai souci que l'on a et si c'est pour faire des canaux nord/sud juste pour alimenter de l'eau douce aux vasières, il n'y aura pas les nutriments de la plaine alluviale.

Et on a besoin d'avoir des chasseurs dedans parce qu'il y a des oiseaux dedans. Mais s'il n'y a pas de marre il n'y aura pas d'oiseaux dedans, j'insiste bien, le transport des œufs de poissons avec les pieds des oiseaux, les palmes ou les pieds peu importe les espèces, et les bovins dans la plaine alluviale c'est propice aussi indirectement au milieu maritime. Tout ça c'est globalisé. C'est vrai que nous les scientifiques nous ont beaucoup ouvert l'esprit parce qu'on était toujours en mer, en mer, en mer, mais en réalité ce que l'on pêche dans la Manche ça vient des estuaires. Alors il y en a deux grands : la Tamise et la Seine, mais je suis très inquiet pour la Seine pour tout ce qui est pénétration de l'eau.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Maheut merci. Moi j'ai retenu un certain nombre de chose de vos trois exposés, en matière aussi, beaucoup de risques liés au projet. Mais avant d'ouvrir le débat et les questions, je propose à nos autres invités de nous rejoindre à la table ronde.

J'appelle maintenant Monsieur Castel, président de la Société linnéenne de Seine-Maritime, Monsieur Branswyck, au nom du GON et Monsieur Picard de l'AUPAES, s'il est présent, ce qui n'est pas sûr. Je pense que Monsieur Picard n'a pas pu nous rejoindre ce soir. Monsieur Branswyck et Monsieur Castel, je vous propose maintenant que vous puissiez consacrer quelques minutes, trois minutes environ, après ces exposés. Je vous avais expliqué la règle du jeu, Monsieur Castel. Ce sont quelques minutes pour remettre en perspective les impacts tels que vous les analysez, ainsi que vos éventuelles attentes par rapport à tout projet qui pourrait se produire.

2. Table ronde

Monsieur Alain CASTEL, président de la Société linnéenne de Seine-Maritime

Monsieur Frédéric BRANSWYCK, vice-président du Groupe Ornithologique Normand

Alain CASTEL, président de la Société linnéenne de la Seine-Maritime

La Société linnéenne de la Seine-Maritime est une société savante. En l'occurrence, la première société savante date des années 1800 à Londres. Linné est un savant suédois né en 1707 et mort en 1778, qui a inventé la classification des espèces car au moment du siècle des Lumières, pour rejoindre le professeur, l'écologie avait déjà commencé. Jean-Jacques Rousseau, dans *Les Rêveries du promeneur solitaire*, parlait déjà de botanique. Cette société savante linnéenne du Havre s'occupe de botanique, de mycologie. Oui, dans l'estuaire, dans les sables, il y a des champignons, des champignons des dunes. On fait des recensements, des récoltes, etc. Nous sommes une trentaine, nous sommes au Havre. On fait aussi de la paléontologie, de l'ornithologie, de l'algologie, de l'entomologie. Il y a beaucoup d'insectes sur les falaises.

La Société linnéenne est en fin de compte une complémentarité des chasseurs et des pêcheurs. Je fais beaucoup de sorties dans l'estuaire de la Seine et les trois-quarts du temps, c'est grâce aux chasseurs que je peux me promener le long des gabions, sur leurs chemins qui mènent aux gabions où il y a une flore inestimable, que ce soient des orchidées ou d'autres plantes. J'ai souvent fait pour le Muséum du Havre des déterminations de la civelle. Au Hode, dans les nasses que j'ai mises, j'ai récupéré des civelles, ainsi que des libellules. L'ensemble de nos sociétaires s'occupent aussi bien des oiseaux que des batraciens qui sont très nombreux dans les filandres. Grâce aux batraciens, on va avoir des cigognes. On a installé des cigognes au Hode, à Millennium. Je ne sais pas ce que le Grand Port Maritime du Havre va faire maintenant de Millennium, mais c'est un perchoir de cigognes énorme. La Maison de l'Estuaire s'en mord les doigts. En tant que délégué syndical et membre du CHSCT de Millennium, j'ai instauré les perchoirs dans l'enceinte de l'usine. A cette époque, le patron, Monsieur Pajot, a dit : « Monsieur Castel, on marche avec vous ». On a installé des perchoirs à cigognes dans l'enceinte de l'usine de Millennium Le Hode et maintenant, on s'en mord les doigts parce qu'il paraît que c'est la plus grande concentration de cigognes en France avant l'Alsace. Il y a aussi des bergeronnettes, des faucons crécerelles qui nichent dans les silos. Les hirondelles de cheminée qui sont protégées nichent également dans les bâtiments. Le jour où vous allez abattre Millennium Le Hode, il faudra faire attention. Vous allez peut-être avoir des histoires avec les sociétés protectrices des oiseaux.

L'estuaire de la Seine est un désert écologique, surtout botanique. Les orchidées ont quasiment disparu. Je me souviens, il y a quinze ans, quand je crapahutais, le centre roulier et le hangar 51 étaient des stations d'orchidées. Tout ceci a disparu. Ce que l'on appelle le reposoir sur dune est

une absurdité. Je vous ai dit déjà lors du Grenelle de l'estuaire que les mesures compensatoires étaient un leurre, un miroir aux alouettes.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Castel, je crois que vous m'avez comprise.

Alain CASTEL

Trois minutes, je suis dans les temps !

Sylvie HAUDEBOURG

Est-ce que vous pourriez nous donner une petite image des impacts tels que vous les voyez et des attentes éventuelles ?

Alain CASTEL

Je marche en complémentarité avec eux, c'est une continuité. La botanique et la mycologie existent grâce à ces gens qui disent qu'il leur faut des mares, des passages dans l'estuaire. Arrêtons les industries. Les industries ont pris tellement de terrains que l'on n'a plus d'orchidées. J'ai parlé du réservoir sur dune. C'est une absurdité. Maintenant, il est bouché. On avait des orchidées, on avait des plantes formidables. Je raisonne comme les chasseurs, ce n'était pas là qu'il fallait faire cette mesure compensatoire. Essayons de faire attention. On est en train de faire du chantage en disant qu'on laisse la mare plate en échange de la Demi-lune. Attention les yeux ! Je ne suis pas d'accord pour faire du chantage.

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, il faut être cohérent. Il faut arrêter les camions – c'est vrai – cette hégémonie du trafic routier. On peut faire du trafic fluvial, mais respectons la Seine, le canal. Ce n'est pas la peine d'urbaniser à tout va. Laissons la nature se faire petit à petit. Une péniche peut passer le long d'un canal. Vous avez du foncier. Gardez-le avec les usines qui ferment les unes après les autres. Laissez-nous la nature. Je le redis, je suis pour le tracé court, le plus court possible. Vous allez prendre environ 160 hectares. Essayez de taper dans vos zones logistiques. Il y a Garonor qui est dans le coin, etc. On ne sait jamais. Je ne suis pas pessimiste, mais je vois mal l'avenir. L'histoire des containers ne va pas aller loin. Je vous quitte.

Sylvie HAUDEBOURG

Non. Vous ne nous quittez pas tout de suite.

Alain CASTEL

Qu'est-ce que vous voulez ? Vous avez voulu que j'active, j'ai été vite.

Sylvie HAUDEBOURG

Très bien. Monsieur Branswyck ?

Frédéric BRANSWYCK, Vice-président du Groupe Ornithologique Normand

Bonjour. Je suis Vice-président du Groupe Ornithologique Normand qui suit l'estuaire de Seine depuis une quarantaine d'années. On peut remonter un peu en arrière par rapport à ce qui a été présenté tout à l'heure. Monsieur Lecoquierre nous a parlé de la complexité de l'estuaire. Elle existe depuis fort longtemps. Les espèces qui sont implantées le sont donc depuis très longtemps et se sont peu à peu spécialisées aux différents milieux qui le composent. On doit tout de même à ces espèces cette priorité.

Je vais parler de quelques exemples puisqu'il y a une multitude d'oiseaux qui s'y développent. Par exemple, la barge à queue noire. Il reste trois nicheurs dans l'estuaire, sur le trajet du prolongement du grand canal. Ce sont les derniers nicheurs normands, les derniers oiseaux de cette espèce en Normandie. On a parlé déjà du rôle des genêts. Les mesures de protection qui ont été mises en place, avec l'aide des agriculteurs, ont permis le maintien d'une population dans l'estuaire de Seine, ce qui n'a pas été le cas dans le reste de la Normandie où il a quasiment disparu. Ce sont deux espèces qui sont classées par l'UICN, organisme international, comme en danger d'extinction et qui trouvent là un dernier refuge. Il s'agit vraiment de quelques oiseaux. Ce sont des oiseaux qui sont très sensibles au dérangement.

La diversité des milieux est vraiment l'enjeu fondamental. Par exemple, la roselière qui s'est étendue assez largement, a permis à des espèces de s'y installer et de se développer de façon très convenable. C'est le cas de la panure, la mésange à moustaches, le gorge-bleue à miroir. On s'aperçoit que les mesures de protection efficaces mises en place fonctionnent. Simplement, il faut que ce soit fait de façon très suivie. On s'aperçoit aussi que de nouvelles espèces viennent s'installer dans l'estuaire. Ce sont essentiellement des espèces qui nous viennent du sud. On connaît le contexte climatique en ce moment.

Maintenant, la difficulté est d'arriver à préserver des espèces qui sont en fort déclin parce que c'est un patrimoine et de permettre à des nouvelles espèces de s'installer. Elles viennent chez nous parce qu'elles sont chassées de leur environnement d'origine qui se trouve détruit. Cela veut dire qu'il va y avoir de nouvelles associations, de nouveaux équilibres écologiques qui vont se créer peu à peu. La nature est dans un jeu toujours dynamique. Il y a sans cesse un jeu d'adaptation. Ce jeu de l'adaptation ne peut se faire que si on laisse l'espace et le temps à la nature pour conserver, voire reprendre ses droits, ce qui est un peu ambitieux, surtout dans ce contexte. En tout cas, cela nécessite de se rendre compte qu'on n'est pas tout seul dans cet estuaire. Monsieur parlait de Linné et d'autres prédécesseurs qui ont travaillé sur l'évolution, on sait que ce sont des rythmes qui sont très différents que ceux que l'on impose à tous ces milieux actuellement. Si nous voulons garder une nature, il faudra bien prendre en compte cet aspect des choses.

L'étude de tous ces milieux est aussi une richesse qui nous permet parfois de prendre du recul et de renouveler un peu nos modes de pensée. C'est sans doute pour l'Homme quelque chose qui est assez fondamental et qu'il ne faut pas négliger, au-delà de variations économiques qui elles, sont assez court terme. Quand on est dans l'économie, l'inconnu est à cinq ou dix ans. Là, on raisonne sur d'autres échelles de temps.

Sylvie HAUDEBOURG

Je vous invite à avancer vers la fin de votre exposé.

Frédéric BRANSWYCK

Juste un point qui a été évoqué et qui concernait la possibilité d'utiliser un autre espace pour l'extension de la ZIP, à savoir la Demi-lune par exemple ou d'autres espaces qui seraient moins riches d'un point de vue biologique. Si l'extension du canal se fait, *a priori*, mais cela mériterait sans doute des études complémentaires, la zone qui se trouverait entre l'extension du canal, le canal lui-même et la ZIP actuelle, se trouverait vraisemblablement asséchée et perdrait donc également de son intérêt. Il peut être intéressant de dissocier le projet d'extension du canal de l'extension de la ZIP, mais il faut que la zone qui serait concernée entre l'extension du canal et le canal de Tancarville actuel, ne soit pas trop détériorée par cette extension. Sinon, l'intérêt est nettement moindre.

Sylvie HAUDEBOURG

Avant d'ouvrir les questions à la salle et de demander aussi au port ce qui lui évoquent toutes ces réflexions, je vous propose de construire en quelques minutes une synthèse de vos positions. Pour ma part, j'ai retenu quatre points. Vous me direz si je vous ai bien compris. J'ai retenu des points comme évolution, adaptation, dynamique. Vous avez des activités qui ont évolué, vous avez des milieux naturels qui ont évolué, vous avez des espèces qui s'adaptent. La notion de dynamique m'a paru assez présente dans tous vos exposés. J'ai noté aussi la notion de complémentarité entre vos différents enjeux et vos différentes activités, elle est ressortie assez clairement d'un certain nombre de vos témoignages. Je pense qu'il est important de le souligner parce que dans mon introduction, je parlais de conflits d'usage tels qu'ils nous étaient apparus. J'ai trouvé très intéressant de voir apparaître ces complémentarités dans vos témoignages. J'ai noté aussi le mot de rétablissement : rétablissement de la circulation des eaux, rétablissement de la diversité des espèces de poissons, rétablissement ou apparition d'une diversité dans les différentes espèces. C'est un mot qui m'a marqué. J'ai noté un quatrième terme, celui de risque, risque de disparition d'activités ou risque de disparition d'espèces, sachant que l'on fait classiquement la différence entre les êtres humains et les espèces. Voilà les quatre termes que j'ai retenus. Par rapport à cela, j'ai retenu aussi des positions un peu diversifiées par rapport aux tracés tels qu'ils sont portés dans le dossier du maître d'ouvrage, avec une certaine convergence et une certaine préférence pour un certain type de tracé. J'ai retenu également des positions un peu différentes, diversifiées par rapport à cette possibilité de déplacement de la ZIP qui paraît intéressante pour certains et qui le paraît un peu moins pour d'autres.

Est-ce que vous souhaitez intervenir pour voir comment vous pouvez améliorer, modifier ou faire évoluer cette synthèse ?

Alain CASTEL

Le mieux est de ne rien faire. On a déjà assez fait de conneries !

Sylvie HAUDEBOURG

Position qui a au moins le mérite d'être claire. Dans une réunion qui est consacrée à l'impact qu'aurait tout projet, comment peut-on aller au-delà de cette position ?

Alexis MAHEUT

Je pense que l'estuaire, c'est un ensemble. C'est clair. Depuis 50 ou 60 ans, il y a de l'industrie à l'intérieur de cet ensemble. La nature s'est faite autour de l'industrie. Quand on fait du remblai parce qu'on fait des travaux portuaires et qu'on les laisse pendant dix ans, il y a des oiseaux qui viennent dessus. S'il y a des mares qui se forment, il y a du poisson. C'est tout un ensemble. Après, si on fait un parking, c'est clair qu'il n'y a plus grand-chose dessus.

Le Grand Port Maritime dit qu'il serait intéressé par la Demi-lune à la place de la mare plate et qu'il faut qu'on en discute. Il faut aller bien plus loin que cela. Ce n'est pas une question de surface. Qu'est-ce que va devenir l'estuaire s'il n'y a plus d'eau dans le marais de Cressenval ? Il y a une biodiversité, il y a des oiseaux. Il y a aussi du pâturage, des champs, etc. et l'eau passe à travers cela. Si un jour, c'est un parking et que l'on canalise l'eau, il faut qu'elle traverse le canal qu'on aura modifié. Après, qu'est-ce que cela deviendra entre le canal et la mer ? J'exagère, je schématise un peu nord-sud. Tout cela a une importance. S'il y a plus d'eau parce qu'on l'a canalisée dans la partie nord et qu'elle est passée dans le canal par un tuyau, est-ce que les marais ne seront pas plus inondés et ne pourront plus faire des prairies ? C'est un problème. S'il n'y a plus de prairies, est-ce que le fait de n'avoir que des mares est propice à la biodiversité ? On ne sait pas.

Et la pénétration de l'eau mer dans tout cela ? Si ce projet de grand canal se réalise, nous, on souhaite qu'il y ait une vraie pénétration, comme c'était le cas il y a une centaine d'années. Moi, c'est ce que je souhaiterais, mais je pense que je ne suis pas le seul. Il y a de l'eau de mer, de l'eau douce, il y a un va-et-vient. A certains endroits qui seraient complètement modifiés, on déciderait de ce que l'on fait. C'est un vrai problème. Il faut le penser. Ce que je crains, dans tous ces projets, c'est que l'on ne se donne pas le temps de le faire. Si on ne se donne pas le temps et si on dit que c'est urgent et que l'on va le faire, ce sera fait dans dix ans. Il n'y aura pas d'études, il n'y aura pas de discussions ; il y en aura, mais elles ne seront pas bonnes. Quand ce sera fait, on dira : « Tant pis, on n'a pas pu faire autrement ». C'est pourtant ce que l'on donnera aux autres dans cinquante ans.

Dans l'estuaire, c'est ce qui s'est passé. On est toujours pressé. On a eu le cas pour le pont de Normandie. Pour Port 2000, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu de discussions, mais je pense que l'on aurait pu faire mieux. Je pense que les dunes, etc. ont été faites à la va-vite. On n'a pas bien regardé. C'est un vrai problème dans l'estuaire. L'échange entre la mare plate et la Demi-lune, c'est un vrai problème. Qu'est-ce que l'on va faire de la circulation de l'eau qui est dans la Demi-lune et où va-t-elle aller dans le grand canal ? Qu'est-ce que cela fait ensuite dans le restant de l'estuaire ? Soit la réserve naturelle est asséchée, soit elle est inondée et là, le plan de gestion est mort.

Je lisais dernièrement le guide du littoral des années 91. L'auteur était Gilles Rossignol, parrainé par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres de Caen. On parlait de la Baie de Somme, du Parc de Marquenterre, et puis d'un seul coup de la Baie de Somme, on passait à l'estuaire de l'Orne, réserve écologique. Comme par hasard, en 1991, on ne parlait même pas de l'estuaire de la Seine, de quoi que ce soit. On passait à la trappe et on continue à passer à la trappe. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Est-ce que Monsieur Santerne et Monsieur Lefrançois veulent réagir ?

Charles SANTERNE

Dans votre synthèse, vous avez évoqué quatre points. Est-ce qu'il en manque ? Est-ce qu'il y en a trop ? Je ne sais pas. Finalement, j'ai pu voir que les intervenants avaient une position assez commune. Vous parliez des conflits. C'est vrai qu'il y a parfois des conflits, mais au final, on a tous besoin d'un marais vivant. C'est clair. Comme le disait Monsieur Maheut, je ne peux pas exercer mon activité sur des parkings. Moi, j'ai besoin de marais et d'eau. Je dis au port : attention, vous voulez vous développer ; faites-le avec parcimonie. Je reviens un peu sur ce que j'ai dit. Allons-y à petite dose et regardons bien tout l'impact que l'on va créer sur ce qui reste du marais. On dit qu'il s'adapte. Certes, il s'est adapté, mais à un moment, il ne pourra plus le faire. Quand on aura une zone vraiment trop petite, on ne pourra plus avoir d'intérêt écologique. Nous, on parle d'écologie, de biodiversité ; en face de nous, on parle de réserve foncière et d'argent. C'est dommage. On est en train de tout pourrir par l'argent, même si je sais qu'on a besoin d'argent pour vivre. C'est de cette façon que je vais finir mon petit récapitulatif.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Lefrançois, avez-vous une vision de synthèse à renvoyer à la salle et au port ?

Hubert LEFRANÇOIS

Deux mots simplement. Moi, je pense que l'estuaire est déjà très artificialisé. Je ne pense pas qu'il puisse se gérer sans que l'on s'en occupe. Il y a déjà un canal qui le traverse d'ouest en est, il va y en avoir un deuxième, il y a la route de l'estuaire, il y a la digue submersible. Il y a plein de choses qui sont un barrage à la vie normale d'un estuaire et tout cela s'est fait à cause de l'Homme. C'est donc à l'Homme d'essayer de recréer artificiellement une certaine circulation de l'eau. Je suis toujours convaincu que l'eau est primordiale dans un estuaire. Il ne faut surtout pas dire qu'il ne faut rien faire. Au contraire, il faut recréer un réseau hydraulique qui alimente les mares des chasseurs, qui passe dans les prairies et qui alimente les roselières. Plus le réseau sera performant et moins il y aura de conflits parce que l'on pourra gérer les niveaux d'eau, ce qui aujourd'hui n'est pas possible et ce qui est la source de tous les conflits actuellement dans l'estuaire. Si le projet de prolongement du grand canal pouvait servir à quelque chose, ce serait au moins de bien rétablir la fonction hydraulique et tout irait beaucoup mieux, je pense. Tout le monde y serait gagnant, la biodiversité en premier.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Branswyck, pour terminer ce petit tour de table, avant que nous donnions au port un petit temps de réaction.

Frédéric BRANSWYCK

J'aurai deux choses à ajouter. D'abord, d'un point de vue économique – on entend beaucoup parler d'économie – un tas de mesures, de plans de gestion, de plans de restauration, de réserves sont mis en place à travers l'Europe. L'estuaire est une halte migratoire importante. Il faut avoir en tête que dans certains pays, la biologie des oiseaux intéresse suffisamment les gens pour que des sommes considérables soient investies dans leur préservation. Ces haltes migratoires permettent la survie de ces oiseaux. Ce n'est pas négligeable de ce point de vue.

Je vous donne juste encore l'exemple d'une dernière espèce. C'est le phragmite aquatique qui est un petit oiseau assez discret qui vit dans les roselières. On s'est aperçu assez récemment, à la faveur de recherches par le biais du baguage, que l'estuaire de Seine est une étape migratoire importante pour cet oiseau qui est l'une des espèces menacées au niveau mondial dont il reste assez peu d'individus.

Sylvie HAUDEBOURG

Je vous propose maintenant de donner au port, s'il le souhaite, cinq minutes de temps de réaction, avant que vous puissiez faire état de vos positions, de vos avis et de vos éventuelles questions par rapport à ce sujet des usages et des usagers. Quelques minutes, Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Quelques éléments de réaction. D'abord, je voudrais dire qu'il est un peu difficile de réagir par rapport à ces 45 dernières minutes qui ont été assez intenses. Je crois qu'il faut rendre hommage aux différents intervenants pour la qualité de ce qui a été exposé. J'ai été frappé par la complémentarité des interventions des uns et des autres que j'aurais envie de résumer en prenant deux réflexions au passage. Monsieur Maheut dit finalement que l'on n'aura pas de solution satisfaisante si on ne met pas en place un projet global sur l'ensemble de la plaine alluviale. Cela rejoint les propos que nous, Grand Port Maritime, avons tenus, notamment lors de la réunion d'ouverture. Nous estimons que ce débat public est l'occasion de prendre en considération la totalité de cet espace et d'élaborer collectivement un projet sur tout cet ensemble.

Je voudrais aussi faire référence aux propos de conclusion de Monsieur Lecoquierre qui était le premier intervenant ce soir. Il a souligné la difficulté qu'il y avait à trouver un équilibre entre les activités dans l'estuaire. Je crois que nous sommes en plein dans le sujet. C'est vraiment ce qui me paraît être l'acquis le plus important de ce débat. C'est de rechercher cet équilibre entre les activités. Je ne voudrais pas en dire davantage. C'est une première réaction par rapport à la globalité de la problématique sur toute la plaine alluviale.

Sylvie HAUDEBOURG

Mesdames, Messieurs, vous avez un certain nombre d'intervenants à la tribune. Je vous propose maintenant que l'on prenne un peu de temps pour pouvoir discuter de vos positions, de vos avis et de vos questions sur ces sujets. Qui souhaite avoir la parole ?

3. Débat avec la salle

Bruno LECOQUIERRE, Université du Havre

Je voudrais rebondir sur les propos de Monsieur Lefrançois qui a dit que l'estuaire ne pouvait pas être laissé tel quel et qu'il fallait s'en occuper. Il a parlé du rétablissement de la circulation de l'eau, etc. L'un des problèmes qui est un peu sous-jacent et que l'on n'a pas tellement évoqué, mais qui est quand même bien présent, c'est celui des mesures compensatoires. Dans cette histoire, je me demande si on n'est pas un peu échaudé par l'expérience de Port 2000 où on sait bien que les mesures compensatoires n'ont quand même pas été tout à fait probantes. Si on excepte l'île artificielle qui semble bien fonctionner, pour le reste, ce n'est quand même pas merveilleux. Il serait peut-être bien de creuser cette question, d'en parler un peu plus et de ne pas laisser ce sujet en arrière-plan, alors que finalement, c'est un élément qui est tout à fait central dans le débat qui nous réunit ici.

Alain DESCHANDOL, SOS Estuaire

De tous les intervenants, je n'ai jamais entendu un projet alternatif qui éviterait au grand canal de se prolonger en dehors de la mare plate. En fait, on s'aperçoit que la plupart des gens sont hostiles à la détérioration de ce milieu naturel si riche et si particulier qui est l'une des richesses patrimoniales de la Normandie. Il existe d'autres projets qui n'ont pas été évoqués ce soir et qui permettraient justement d'éviter que l'on massacre des oiseaux, que l'on massacre des plantes, que l'on massacre toute cette richesse floristique et faunistique. Je ne comprends pas.

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Moi, je m'étonne de propos qui font apparaître que l'estuaire est un milieu où tout se tient, où il y a interrelation entre les diverses parties de la faune, de la flore, des intervenants divers, que ceci ne peut pas être transposable ni compensé, tout en continuant à faire comme s'il y avait un moindre mal qui serait le trajet court. Tout cela parce que depuis le début, le port a placé pratiquement tous ceux qui sont intervenus dans l'optique de choisir un tracé. On ne parle pas des alternatives. Lorsqu'un certain nombre d'entre nous avons essayé de développer des alternatives, nous avons eu énormément de mal à avoir la parole, cela n'a pas été développé et nos questions sont toujours, pour la plus grande part, sans réponse. C'est quand même un gros problème.

Tout à l'heure, il a été dit qu'il ne fallait pas se placer dans une perspective immédiate, qu'il y a certes la crise, mais que nous avons foi en l'avenir et que cela va repartir. Moi, je souhaiterais que l'on revienne un peu sur un certain nombre d'expériences précédentes où la « foi » a amené des décisions pour le moins contestables. Certes, il ne faut pas se placer dans l'immédiat, il faut se placer dans de plus longues échéances. Justement, quelles sont ces échéances ? Il faut se dire que l'agriculture, la pêche vont être des activités encore plus cruciales qu'elles ne le sont actuellement. Ce n'est pas le moment de réduire les terres agricoles, les frayères et les possibilités de développement des poissons, au contraire. Simultanément, le développement économique dont il est question, ne se fait pas obligatoirement dans l'estuaire. Il ne s'agit pas de continuer des schémas. Au contraire, il faut repenser les choses.

Un certain nombre de débats qui ont eu lieu ont fait apparaître que pour la logistique par exemple, il fallait penser axe Seine, il fallait penser les diverses implantations, la connexion entre les trois ports Paris, Rouen et Le Havre, qu'il valait mieux répartir la partie industrielle sur le territoire et non pas continuer à l'accumuler sur l'estuaire. Toute une série de problèmes de la sorte n'ont pas vraiment été étudiés. On continue à faire comme s'il n'y avait qu'un projet dont on peut essayer de réduire les nuisances, mais qui est incontournable. Ce n'est pas du tout le cas. En plus, sur le plan de l'emploi, on ne regarde pas les emplois que cela supprime. On ne regarde pas non plus le fait que se concentrer sur un mode d'activité qui n'est apparemment pas appelé au développement que l'on veut bien nous présenter, aboutit à négliger d'autres aspects de l'économie qui pourraient être développés dans le territoire, un peu au-delà de l'estuaire et non pas centré sur l'estuaire et qu'il faudrait étudier beaucoup plus avant. Cela n'est pas uniquement l'objet du débat public, mais si cette réflexion n'est pas menée, je me demande à quelle impasse peut mener le débat public actuel.

Sylvie HAUDEBOURG

Nous avons eu trois interventions. Après, je redonnerai la parole à la salle. Je voudrais déjà revenir sur un point qui vient d'être abordé. Le débat public est là pour traiter de l'opportunité d'un projet, il est là pour traiter des alternatives à un projet, il est là pour traiter aussi du projet. Aujourd'hui, en effet, comme je vous l'ai précisé dès le début de mon intervention, nous sommes dans une réunion plutôt axée sur le projet porté au débat puisque le débat sert aussi à cela, avec le souhait de la Commission de faire le tour des arguments sur les intérêts des usagers de la plaine alluviale, pour qu'ils soient bien mis en valeur et bien enregistrés.

Maintenant, sur les questions et les prises de position qui se sont exprimées, qui souhaite apporter des éléments de réponse ou d'éclaircissement ?

Alain CASTEL

Je vais me répéter, mais j'ai dit tout de suite que le mieux était de ne rien faire. Je crois que je réponds à votre question.

Sylvie HAUDEBOURG

Madame Barbier, je crois que nous allons laisser les intervenants s'exprimer, s'il y a des points de vue ou des réponses par rapport à ces trois questions.

Jean-Pierre GUELLEC

Monsieur Lecoquierre a fait état des mesures compensatoires de Port 2000. Je pense qu'il est difficile de dire que les mesures compensatoires de Port 2000 ne sont pas satisfaisantes aujourd'hui. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elles prêtent à polémique. Pour autant, un certain nombre de rapports et d'inspections ont été conduits, notamment par l'Inspection Générale de l'Environnement, ces derniers mois et ils ont conclu que l'ensemble des mesures compensatoires étaient en place, que certaines fonctionnaient déjà et que les autres étaient en voie de bien fonctionner. Je crois que cela nécessitera certainement, dans les mois qui viennent, un travail

d'information sur le sujet pour dissiper cette incompréhension qui peut exister sur le fonctionnement effectif de ces mesures compensatoires.

Concernant les questions sur les absences d'alternatives, je crois qu'effectivement, aujourd'hui, l'idée est de se recentrer sur la plaine alluviale et sur les effets du projet sur cette plaine alluviale. Je crois que les alternatives ont déjà été évoquées à plusieurs reprises dans les réunions précédentes. Madame Barbier a indiqué que certaines questions étaient restées sans réponse. Il me paraîtrait intéressant de lister ces questions et de voir en quoi il n'y a pas été répondu. Certaines questions peuvent nécessiter des réflexions complémentaires, mais je n'ai pas le sentiment qu'on ait laissé de côté certaines questions qui étaient soulevées et qu'on n'ait pas essayé d'y répondre. Si c'était le cas, je crois qu'on s'efforcerait d'apporter une réponse d'ici la fin du débat public, sous réserve d'avoir l'identification précise de ces questions.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Maheut veut intervenir.

Alexis MAHEUT

C'est un peu difficile de le dire, mais je pense toujours que le port autonome a un projet et il doit le faire. C'est son boulot. Vous avez une date butoir et il doit être en activité. Port 2000 en est un bel exemple, mais on a eu le pont de Normandie avant. En même temps que l'on parlait de ce qu'on allait faire des vasières, on construisait le pont. Un jour, en préfecture – j'y étais, j'étais avec Monsieur Mercier à l'époque, de SOS Estuaire – on nous a dit que ce n'était plus la peine de discuter, que le remblai était fait. Je rappelle toujours que je pêchais là où il y a les gares de péage, quand j'ai commencé la pêche, en 1971. On pêchait 300 à 400 kilos de crevettes grises avec des bateaux de 7 à 8 mètres de long de 50 chevaux. Quand j'emmène des gens et que je leur dis qu'à cet endroit, je pêchais de la crevette, ils me prennent pour un fou. Je n'ai pas 200 ans ! J'insiste bien, c'est un vrai point. On est toujours dans la course, on va faire vite, on va le faire.

Vous parlez des mesures compensatoires. Vous avez fait plaisir, avec une enveloppe, pour que ce soit le moins perturbant possible pour certaines personnes. Entre le projet de Port 2000 et aujourd'hui, l'environnement s'est encore amélioré, ainsi que tout ce que l'on demande (la biodiversité, etc.), les connaissances, etc. C'est un fait. En réalité, vous avez fait l'île, les dunes pour faire plaisir à des groupes de personnes, mais ce n'est pas ça l'estuaire. Comme je vous le disais tout à l'heure, on parle de la Demi-lune et l'eau qui y passe alimente des choses. D'un endroit par rapport à un autre, ce n'est pas la même chose. C'est ce qu'il faut regarder globalement. Que l'on dise que l'on va faire plaisir aux chasseurs, au GON, etc. cela ne va rien faire. En plus, souvent, on ne se donne pas le temps de regarder vraiment globalement ce que l'on pourrait faire de mieux dans l'estuaire. Tout le monde dit que l'île, c'est superbe. Moi, je vous dis que non parce que le côté sud de l'estuaire s'est envasé. On ne pêche plus là où on pêchait. C'est simple. Cinq ans auparavant, on ne pêchait pas parce que le port autonome de Rouen clappait de la vase. Je le dis tout clair. La fosse sud était de la vase et le poisson ne venait pas se nourrir. Un jour, il n'y a plus eu de base, c'était du sable et le poisson est revenu. L'éperlan a disparu pendant vingt ans. C'est un bel exemple. Qu'est-ce qu'on fait pour que l'éperlan reste dans l'estuaire ? Dans les années 70, on faisait des concours de pêche à l'éperlan dans le port du Havre. C'est ça le problème de fond. Pourquoi les oiseaux ne viennent pas ? Pourquoi n'a-t-on plus de bovins ? Parce qu'il faut couper

les prés, je ne sais pas. C'est multiple. Il en est de même pour les oiseaux. Ce sont ces questions qu'il faut se poser et il faut se donner le temps de le faire et non pas se dire que le projet doit être fait en 2015.

Concernant le choix du tracé, je n'interviens pas sur le sujet. C'est un projet industriel. Il y a un choix politique de l'Etat français. C'est son problème. En réalité, cela ne se discute pas ici, mais à Paris. Ce sont eux qui mettent la liasse de billets pour que cela se fasse. Cela se fera au moindre coût, surtout que nous sommes dans une période de crise. Même si nous ne sommes pas d'accord, tout autant que nous sommes autour de la table, le projet se fera. Plus long, plus court ? C'est peut-être fataliste de dire cela, mais si on avait le temps et des moyens, on pourrait peut-être dire que l'on peut faire autrement. Je n'y crois pas. Je m'occupe un peu de cela depuis trente ans et ce n'est jamais arrivé malheureusement.

Sylvie HAUDEBOURG

J'avais noté tout à l'heure que d'autres personnes souhaitaient prendre la parole. Je vous propose de continuer après cet avis plein de convictions de Monsieur Maheut.

Jean-Pierre HUCHET

J'ai entendu Madame Barbier se moquer gentiment de la foi du port dans le développement économique. Je voudrais lui renvoyer en disant que c'est une femme de peu de foi, de mon point de vue. On a vu les deux premières cartes de Monsieur Lecoquierre ou celles du port, avec la situation de 1950, c'est-à-dire qu'en gros, ce qui est actuellement la réserve naturelle n'existait pas. C'était la Seine. On aurait eu un débat public sur l'endiguement, sur le remplissage de matériaux, votre maire aurait dit qu'on allait tout tuer. En même temps, dans toutes vos interventions, vous indiquez toute la richesse qu'il y a derrière. Donc, ayez foi dans le renouvellement naturel de la nature.

Sylvie HAUDEBOURG

Une autre intervention ?

Mickaël BARON, président de l'association Oxygène Estuaire

Je voudrais poser une question dans le sens d'un projet alternatif, aux différents intervenants. Certains se sont exprimés en disant qu'il ne faudrait pas le faire. Aujourd'hui, pour massifier des containers, si on avait le choix entre faire un grand canal et une autre solution qui coûterait peut-être plus cher, mais qui aurait moins d'impacts sur l'estuaire, est-ce qu'il ne faudrait pas mieux prendre cette solution ? Qu'est-ce que vous en pensez ?

Sylvie HAUDEBOURG

Je crois que Monsieur, en haut de la salle, avait levé aussi la main.

Arnaud LABAT

Je voulais préciser que les personnes présentes à la table ronde ne représentent pas grand-chose économiquement par rapport au poids du Grand Port du Havre et tous les intérêts qui sont derrière. S'il faut leur passer dessus pour que le projet se fasse, c'est ce qui se fera. C'est ce qui s'est toujours fait jusqu'à maintenant. La question que je leur poserai serait de savoir s'ils vont réussir à s'allier pour contrer le projet qui est en cours et arriver à dépasser diverses distensions qui peuvent exister entre les chasseurs d'un côté, les écologistes de l'autre et se rappeler quel est leur objectif, leur point commun.

Un autre point technique sur le plan portuaire. Le terminal pétrolier d'Antifer n'est plus utilisé en ce moment. Tous les navires pétroliers appontent à la CIM. Cela ne gêne pas, ce qui montre qu'Antifer ne sert à rien. Je crois qu'il a été montré, à une certaine époque, que c'était déjà un projet qui était dépassé. L'écluse François I^{er} qui, en son temps, représentait l'écluse la plus large d'Europe, ne va plus servir à rien d'ici peu de temps puisque toutes les activités vont se concentrer sur Port 2000. On annonce qu'au printemps, la compagnie CMA CGM va faire escaler tous ses navires à Port 2000. Le quai de l'Europe sera donc désert. MSC qui est à Bougainville, n'y vient quasiment plus en ce moment, pour diverses raisons que je ne vais pas rappeler, mais va certainement revenir une fois que les quais seront disponibles à Port 2000. L'écluse François I^{er} est encore un grand projet qui est dépassé.

Moi, j'ai l'impression que ce grand canal et surtout ce qui se cache derrière, à savoir cette grosse plateforme multimodale, vont encore être un projet dépassé. Il faudra qu'on en paye le prix quand même pour l'avenir. L'alternative qui avait été présentée concernant le fluviomaritime mériterait d'être un peu réétudiée, d'autant que là encore, on peut se poser des questions. Pourquoi au terminal Normandie, les quais Osaka et Asie ne sont plus utilisés ? N'est-ce pas aussi un endroit pour éventuellement développer du transbordement de navires de mer à navires *feeder* ? Je pense que toutes les solutions n'ont pas forcément été étudiées, mais une chose est sûre, c'est qu'une fois que tout sera rasé et qu'il y aura une dalle de macadam, si on s'est trompé, on ne va pas enlever le macadam pour remettre tout comme avant. La route de l'estuaire n'a plus le même visage qu'il y a quinze ans. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Labat, merci. Je crois que des questions ont été posées en direction des membres de notre table ronde, d'autres questions posées plus en direction de la direction du port, notamment la question du fluviomaritime. Je rappelle aux personnes présentes qu'un certain nombre d'échanges ont été tracés dans les différents *verbatim* des réunions et au-delà des réponses qui pourront être apportées aujourd'hui, je vous encourage à revoir les différents échanges assez importants qui ont eu lieu. Sur les questions directement posées à nos intervenants ?

Alain CASTEL

Il n'y a pas d'animosité entre nous. Tout à l'heure, on a dit qu'il y avait une complémentarité. Il y a une suite logique dans une chaîne. Les chasseurs nettoient, ils font des mares, les oiseaux se posent, les orchidées poussent. Dans les dunes qui sont nettoyées le long des herbeux, le long de la Seine, il y a des champignons, la biodiversité est là. Pour la pêche, c'est pareil. Au Hode, j'ai ramassé, dans

des nasses, des civelles. Il y a des épinoches, des batraciens, il y a des oiseaux qui suivent. Vous voyez la complémentarité. On n'est pas là à se bagarrer. Par contre, c'est vrai, le Grand Port du Havre va nous passer dessus ; je suis d'accord avec vous. Qu'est-ce que vous voulez y faire ? Les dés sont déjà jetés d'avance. On le sait fort bien. C'est un combat d'arrière-garde. Cela va être Waterloo. Napoléon a dit : « J'ai tout perdu ». On va tout perdre. L'estuaire va devenir un désert écologique, botanique, floristique ou faunistique. Il n'y aura plus rien. Demain, il faudra expliquer à vos petits-enfants pourquoi *acanthus pyramidalis* a disparu, pourquoi *orchis mascula* n'est plus là ou *maculata* ou *dactylorhiza*. Il faudra expliquer pourquoi on n'a plus de *falco perigrinus*, pourquoi ils ont disparu, tout comme le *ciconia ciconia*. Ce sera de la faute des adultes.

Nous, la Société linnéenne, nous faisons des balades botaniques, mythologiques, paléontologiques et ornithologiques. C'est plus facile de faire de la paléontologie parce que ceux-là sont déjà morts. On explique aux gens, mais ils ne reconnaissent même plus les plantes. Vous ne reconnaissez plus les plantes. Ce n'est que demain, lorsque ce sera le désert écologique que l'on pourra dire : vous n'avez pas connu les orchidées, tel oiseau, telle abeille ou telle libellule. Je crois que j'ai répondu à la question.

Hubert LEFRANÇOIS

Je voudrais simplement répondre sur le tracé. Il est bien évident que si le prolongement du canal passe ailleurs que dans les prairies, la profession agricole serait très heureuse. Maintenant, j'espère que le choix qui sera fait ne sera pas fait d'une façon stratégique par le port pour préserver des terrains, mais bien parce qu'il n'aura pas le choix de faire autrement. J'espère qu'il aura au moins une honnêteté intellectuelle dans le choix du tracé. Sinon, pour nous, s'il se fait ailleurs, tant mieux. C'est ce que nous souhaitons.

Frédéric BRANSWYCK

Je voulais intervenir sur la capacité des milieux naturels et des espaces naturels à s'adapter. C'est une réalité, mais il faut être très prudent. Nous sommes dans un contexte très tendu en ce moment. Il va y avoir par exemple des études sur les bateaux qui relâchent du ballast dans l'estuaire et qui ramènent un tas d'espèces exogènes qui sont d'ailleurs déjà arrivées. Nous sommes dans un contexte très difficile. On peut soit jouer la prudence sur ce que l'on peut observer, soit faire confiance dans la nature pour se renouveler, mais cela peut être un peu aventureux. Nous sommes à un moment un peu critique de ce point de vue. Je me répète un peu. Je pense qu'il en est de même d'un point de vue économique où l'on retrouve un peu cette même ambiguïté. Le transport maritime des containers à travers le monde génère une très forte pollution et il peut peut-être être remis en cause. Mettre des containers sur des barges est intéressant, mais on peut aussi se poser en amont la question du développement de ce type de commerce.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Monsieur Branswyck. Avant de donner la parole au port pour qu'il réponde, j'ai entendu à deux ou trois reprises que la décision était prise et qu'il n'y avait rien à faire. En tant que membre de la Commission Particulière, je voudrais vous dire que s'il y a aujourd'hui un débat qui a été décidé par la Commission Nationale, c'est que la Commission Nationale avait la conviction que la

décision n'était pas prise et qu'il y avait encore un certain nombre de choses à dire. Je dois le rappeler. En tant que membre de la Commission et au nom de tous mes collègues et de notre Président Claude Guillaume, je tiens à vous rappeler que s'il y a débat aujourd'hui, c'est que la Commission Nationale considérait que la décision n'était pas prise. Vous me permettrez d'amener quand même cet élément en tant que membre de la Commission. Ensuite, je laisse les représentants du port voir comment ils veulent intervenir par rapport aux questions et positions qui ont été posées.

Jean-Pierre GUELLEC

Je voudrais rebondir un peu sur ce sujet parce que la question qui est posée est finalement une question de confiance. Il semble que manifestement, un certain nombre d'intervenants n'ont pas confiance dans les déclarations du Grand Port Maritime du Havre. Il est difficile de convaincre les personnes de l'honnêteté intellectuelle que nous pouvons avoir et de la foi que nous pouvons avoir dans une discussion, dans un débat public où on essaie d'aborder les problèmes, d'identifier les pistes de solutions et de rechercher un équilibre dans ce qui serait un projet définitif. Aujourd'hui, nous n'avons pas pris de décision quant à l'opportunité ni aux caractéristiques du projet. C'est pour cela qu'il est soumis au débat public. Nous aurons la charge de prendre une décision, à l'issue du débat, sur quelle suite sera donnée au projet et quel projet sera élaboré. Aujourd'hui, les jeux sont ouverts. Je ne peux pas vous dire plus que cela. Nous n'avons pas fait un choix sur un tracé. Dans le dossier du maître d'ouvrage, il n'y a pas un tracé qui est particulièrement mis en avant par rapport à d'autres. Encore une fois, les jeux ne sont pas faits. Le port n'a pas l'intention de passer comme un rouleau compresseur sur l'ensemble des intervenants et des occupants de la plaine alluviale. Je crois que nos intentions sont parfaitement honnêtes et nous souhaitons poursuivre la discussion jusqu'au bout sur ce sujet et même au-delà du débat public. Nous avons commencé avant le débat public et nous la poursuivrons après.

Sylvie HAUDEBOURG

Mesdames, Messieurs, je vais vous proposer de clôturer la soirée. Il est bientôt 22 heures 20. Notre débat dure depuis un certain temps. Je vais vous proposer de stopper ou alors... Je vous propose deux interventions et ensuite, je vous propose que l'on stoppe le débat. On va affronter la neige, Monsieur Deschandol.

Mickaël BARON, président de l'association Oxygène Estuaire

Le port nous dit qu'il n'a pas fait le choix d'un tracé, ce qui veut dire qu'il considère qu'il n'y a pas d'autres solutions. Vous voyez ce que je veux dire. En fait, il y aura le choix d'un tracé, ce qui veut dire que le grand canal se fera. C'est ce que vient de nous dire Monsieur Guellec. Il nous a dit que le port n'avait pas arrêté de choix par rapport à un tracé. C'est ce qu'il nous a dit. Je voudrais quand même poser la question de savoir pourquoi des études sont en cours pour placer le chantier multimodal après Lafarge. Il y a des études en cours actuellement, dans des bureaux d'études, sur l'emplacement d'un chantier multimodal après Lafarge.

Pour revenir à l'objet de notre association, on s'est battu contre l'implantation d'une décharge à vocation industrielle à côté de nos habitations. On a fait une petite étude et on s'est rendu compte

que le port était actionnaire à 35 % de cette société et que si la décharge était mieux gérée, on aurait pu la remplir beaucoup moins vite. Aujourd'hui, le port n'a choisi aucun emplacement de décharge sur son espace. Une décharge, ce sont vingt hectares. Cela veut dire qu'aujourd'hui, le port est à vingt hectares près. Est-ce que le port choisira entre 160 et 450 quand il nous dit qu'il veut bien étudier la solution d'un tracé court et de prendre d'autres terrains à d'autres endroits ?

Je crois que vous l'avez dit, Monsieur Guellec, il y a une réelle question de confiance en la parole du port. Je crois que c'est l'enjeu du débat par rapport à tous les acteurs qui sont présents aujourd'hui et par rapport à la population. Effectivement, on a besoin de travail et on veut avoir confiance dans le port et dans ses projets de développement, mais à quel prix ? A quel prix ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

La question ne s'est pas posée, en tout cas de notre côté, en termes d'honnêteté intellectuelle ou d'honnêteté tout court, mais d'état d'esprit. Je pense que ceux qui ont choisi de se lancer dans le port pétrolier d'Antifer l'ont fait en toute honnêteté intellectuelle, mais en se trompant. D'ailleurs, ils n'ont pas terminé ce port puisqu'il a manqué la digue sud et qu'actuellement, on s'en passe. Nous disons depuis le début que certaines équipes et certaines personnes du port dont certaines ne sont plus là ont concocté ce projet dans une perspective qu'il considère comme allant de soi et qui a été proposée il y a quand même quelques années. Entre-temps, sont intervenues un certain nombre de choses. Nous disons qu'il faut revoir ce projet en repensant les choses de façon plus large et en tenant compte d'une évolution accélérée et alentour, au niveau régional, national, européen et au-delà. Nous pensons que le port n'est pas malhonnête, mais s'enferme. Du coup, persuadé du bien-fondé de son projet, il va jusqu'à employer des méthodes qui ne sont pas malhonnêtes, mais qui aboutissent à l'état d'esprit que nous avons entendu, c'est-à-dire au rouleau compresseur. On n'est rien à côté, on n'existe pas, on se demande d'ailleurs pourquoi on vient au débat public. On l'a entendu plusieurs fois. C'est cela qu'il faut réviser. Nous disons que le développement doit d'abord être compris autrement qu'il ne l'a été jusqu'ici, en tenant compte d'évolutions. Celles-ci ne sont pas dues simplement à la crise, mais je pense que se dessinent des choses à plus large échéance et qu'il faut les prendre en compte et ne pas rester dans l'optique qui a été à l'origine de ce projet.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Madame Barbier. Avant que je clôture la séance, est-ce que le port souhaite apporter quelques éléments de positionnement par rapport à ces prises de position. Monsieur Castaing ?

Laurent CASTAING, Directeur général du port

Je me permets d'intervenir très rapidement en disant que nous sommes là pour vous écouter, pour comprendre vos arguments et pour faire le bon choix ensuite.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Monsieur Castaing. Je vous rappelle ce que j'ai dit en début de séance. La Commission Nationale demandera au port d'exposer, selon la décision qu'il prendra, comment il a tenu compte des avis et des propositions formulés, quelle que soit la décision qui sera prise.

Mesdames, Messieurs, il est temps maintenant de clôturer notre réunion. Je vous remercie tous, les intervenants dans la salle et les personnes à la table ronde qui ont joué le jeu de la table ronde et de tout ce qui était souhaitable par rapport à notre sujet aujourd'hui. Je vous en remercie vraiment très sincèrement au nom de la Commission.

Je ne vais pas vous faire un *topo* sur ce que j'ai retenu, à part deux points. Une politique de gestion vertueuse du foncier, transparente et affichée vis-à-vis de tous. Deuxièmement, se donner le temps de faire des études pour un projet global et pour au final, un marais vivant. Ce sont les deux points que je voudrais retirer en synthèse d'un certain nombre de choses que j'ai entendues. C'est une synthèse bien courte évidemment, mais qui nous amène à la prochaine réunion qui portera justement sur : quels aménagements pour quelle nature dans l'estuaire ? Je pense qu'un certain nombre de choses qui ont été dites aujourd'hui vont trouver leur écho dans cette réunion qui se tiendra le 14 janvier puisque nous allons faire une petite pause pour les fêtes de fin d'année. Je vous rappelle que le 14 janvier, cette réunion se tiendra non pas salle Franklin, mais à la salle municipale François I^{er}, 175 boulevard François I^{er} au Havre. Nous vous l'avions déjà dit la dernière fois. Vous trouverez bien sûr cette information dans les différents journaux et informations que nous vous donnons.

Nous souhaitons revenir aujourd'hui sur un petit point extrêmement pragmatique lié à l'organisation du débat. La rédaction d'un cahier d'acteur à laquelle un certain nombre d'entre vous ont déjà souscrit, est une démarche importante, au cœur du débat. Nous invitons bien évidemment chacun et chacune d'entre vous à utiliser cette possibilité pour exprimer vos opinions. C'est un outil important qui compte dans le débat public. Par contre, nous souhaitons vous préciser que nous sommes contraints par des problèmes matériels et de délai et que nous ne pourrions plus prendre les cahiers d'acteurs à partir du 15 janvier, soit trois semaines avant la fin du débat, parce que c'est le délai de réalisation des cahiers d'acteurs. Au nom de la Commission, je vous le dis bien. Si certains d'entre vous veulent encore intervenir au travers des cahiers d'acteurs, le 15 janvier est notre *deadline*.

Enfin, j'en termine avec quelques nouvelles sur l'activité du site de la Commission particulière. Vous en avez l'habitude maintenant. Nous avons actuellement pris connaissance de 13 cahiers d'acteurs et de 10 avis. Nous avons reçu à ce jour 164 questions écrites auxquelles il a été en partie répondu et vous pouvez lire les réponses. Nous continuerons à alimenter le site en réponses. Nous comptabilisons 8 404 connexions ce matin et 48 061 pages lues depuis le lancement du débat. Je n'ai pas suivi les derniers chiffres, mais j'espère que nous serons d'accord pour dire qu'un certain nombre de gens s'intéressent au débat et au site.

Avec l'ensemble de la Commission, Claude Guillerme, notre président, François Nau qui n'est pas là aujourd'hui, mais que vous connaissez, Alain Radureau, Jean-Michel Bouillot et Michel Steiner, nous vous souhaitons de passer d'excellentes fêtes de fin d'année et nous vous présentons à tous, à l'assistance et dans la salle, tous nos vœux pour la future année 2010 qui nous retrouvera, j'espère, le 14 janvier pour la future réunion thématique. Je vous remercie, je vous souhaite une bonne soirée. Il paraît qu'il y a de la neige. Soyez prudents pour ceux qui rentrent en voiture. Surtout, ce n'est pas le moment d'avoir un accident. Bien sûr, je vous invite à notre pot usuel post-réunion pour vous réchauffer un peu avant le départ. Merci beaucoup.

INDEX

Nous vous indiquons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe ou l'exactitude du nom suivant :

Gachot, 8