



**cndp**  
Commission particulière  
du débat public

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

Décembre 2009

### Contribution de l'AUPAES

**C**e projet structurant pour la ZIP est porteur d'intérêts indiscutables pour autant qu'il ne se fasse pas au détriment des activités et infrastructures existantes.

Sous cette condition, l'AUPAES est favorable au prolongement du Grand Canal du Havre, vecteur logistique favorisant le développement et le désenclavement du territoire, tout en préservant au mieux les intérêts environnementaux, grâce à la massification associée au transport fluvial dont le corollaire sera la décongestion de la circulation routière.

ASSOCIATION  
DES USAGERS  
DE LA PLAINE  
DE L'ESTUAIRE  
DE LA SEINE

#### Présentation de l'AUPAES

L'Association des Usagers de la Plaine Alluviale de l'Estuaire de la Seine a été créée en 1971 pour gérer et résoudre les problématiques communes à l'ensemble des entreprises situées sur la Zone Industrielle Portuaire du Havre. Elle représente 80 entreprises dont les entreprises majeures de la ZIP pour un total d'environ 12 000 emplois directs.

Tous les secteurs d'activité présents sur la ZIP sont représentés en son sein allant des Très Petites Entreprises à des implantations de grands groupes.

Les domaines d'intervention de l'AUPAES et les actions menées sont variés :

- L'implantation de nouvelles entreprises en liaison avec le GPMH, le Havre Développement et la DREAL,
- Le jalonnement portuaire permettant de mieux localiser les entreprises de la ZIP,
- La négociation de l'indexation des loyers portuaires et du tarif de l'eau desservant la ZIP,
- Le pilotage avec le GPMH d'une démarche d'Ecologie Industrielle,
- La participation à de nombreuses commissions du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles Basse-Seine

L'AUPAES est devenue au fil du temps un acteur majeur et légitime de la ZIP, par son implication forte dans les dossiers significatifs ou structurants et sa représentativité des entreprises implantées localement.

C'est dans ce cadre que l'AUPAES rédige un cahier d'acteur concernant le projet de prolongement du Grand Canal du Havre, axe central de la ZIP, utilisé par un grand nombre d'usagers de la plaine alluviale.

#### Contribution :

• **AUPAES :**

Siège Social :

Esplanade de l'Europe 76600 LE HAVRE

Président :

Thierry Picard - LBC SOGESTROL

BP 1194 - 76064 LE HAVRE CEDEX

ASSOCIATION REGIE PAR LA LOI DE 1901 J.O. DU 16/10/71



## Améliorer les conditions de circulation dans et autour de la ZIP

L'accès à la ZIP se fait par des ponts mobiles dont les plus fréquentés (Pont rouge, Pont VII bis et Pont VIII) sont manœuvrés quotidiennement à plusieurs reprises, générant ainsi des temps d'attentes importants à chaque manoeuvre. Ces ouvertures de pont sont nécessaires pour laisser passer les barges fluviales et les navires de mer en provenance ou à destination des entreprises de la ZIP.

Le Grand Port Maritime du Havre a évalué l'impact des manoeuvres à plus d'un million d'heures par an, soit l'équivalent de la durée de travail annuelle d'une entreprise de 625 salariés. Ces chiffres, déjà importants, nous semblent bien en deçà de la réalité car ils ne prennent pas en compte le temps d'attente lié aux feux tricolores du Pont rouge (12 ouvertures par jour), dont le séquençage double à minima le temps d'interruption associé aux manoeuvres de ce pont.

Toutes ces heures perdues ont un impact économique indéniable sur l'activité et la productivité des entreprises de la ZIP, et plus particulièrement sur les entreprises logistiques, pénalisées par l'attente des poids lourds.

De plus, ces attentes perturbent les salariés qui travaillent dans les entreprises de la ZIP, faute de maîtriser l'heure d'arrivée sur leur lieu de travail.

Ces interruptions régulières de la circulation, génératrices de temps d'attente allant jusqu'à 50 minutes par ouverture de pont, sont par ailleurs à l'origine d'une surémission de polluant à l'atmosphère dont le CO<sub>2</sub>.

Le trafic ferroviaire de la ZIP est également pénalisé par les nombreuses manoeuvres journalières des ponts rouges et VII bis ; seules issues possibles pour les trains. Compte tenu de l'augmentation des tonnages envisagés par l'ensemble des acteurs économiques locaux, il est urgent et indispensable de trouver une solution à la congestion actuelle des différents modes de transport, dans et autour de la ZIP.

**La fluidité des trafics est une condition nécessaire au développement et à la croissance durable des entreprises de la ZIP, et concourt également à l'amélioration de son image et de son attractivité.**

Le prolongement du Grand Canal du Havre permettrait au transport fluvial de disposer d'un itinéraire pour rejoindre la Seine sans passer par les ponts mobiles les plus fréquentés. Le nombre de manoeuvres des ponts mobiles serait ainsi réduit, améliorant de manière significative la circulation des différents modes de transport. La conséquence immédiate de ce changement serait une réduction substantielle des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à la situation actuelle.



## Massifier les modes de transport

Le transport routier occupe encore actuellement une place prépondérante dans le mode d'acheminement des marchandises.

L'augmentation attendue de l'activité du port et des entreprises de la ZIP ne va faire qu'accroître les problématiques rencontrées à ce jour par les différents modes de transport des marchandises.

De ce constat est née une volonté des acteurs locaux, tant pour des raisons économiques qu'environnementales, de favoriser le regroupement des flux, maritimes et terrestres.

Ceci se traduit par un projet de plateforme multimodale sur la ZIP, piloté par le GPMH, accessible aux modes ferroviaire, fluvial et routier. Cette plateforme permettra de mettre en oeuvre des transferts techniquement performants et une massification économiquement compétitive des flux qui transitent et sont produits par la ZIP.

Ce chantier multimodal n'a de sens que s'il est associé au prolongement du Grand Canal du Havre, seul vecteur garantissant un développement harmonieux et nécessaire du transport fluvial. Parmi les effets positifs du développement du transport fluvial on peut citer :

- La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et des gaz à effet de serre par tonne transportée.
- La sécurisation du transport des marchandises dangereuses .
- La diminution de la congestion routière.

**Le prolongement du Grand Canal du Havre est un atout important permettant un développement durable de la ZIP au travers de la massification des marchandises via un transport fluvial performant et respectueux de l'environnement.**



## Retenir un tracé limitant l'impact sur les activités existantes

Le premier mode massifié, historiquement utilisé par plusieurs entreprises de la ZIP, est le transport des produits liquides par canalisation enterrée. C'est un mode de transport d'un haut niveau de sécurité, dont l'impact sur l'environnement est très faible, ce qui en fait un atout pour la ZIP.

L'exploitation des canalisations de transport ne doit pas être mise en péril par le prolongement du Grand Canal du Havre. Les différents tracés du prolongement du Grand Canal du Havre n'ont pas tous le même impact sur les ouvrages existants et notamment les canalisations de transport. Le dévoiement de ces canalisations, s'il est nécessaire, doit rester limité. En effet,

il n'est pas souhaitable d'engendrer des problématiques de transport de substitution, pendant la durée des travaux, qui iraient à l'encontre des objectifs d'amélioration de l'impact environnemental associé au prolongement du Grand Canal du Havre. Enfin, le déplacement de ces canalisations ne doit pas être d'un coût rédhibitoire pour les entreprises devant en assumer les travaux.

**Il serait contradictoire que ce projet favorisant la logistique fluviale se fasse au détriment de la logistique des canalisations, une des plus sûre, des plus respectueuse de l'environnement et des plus économique.**

**Au travers des arguments présentés dans ce cahier d'acteur, l'AUPAES affirme sa préférence pour le prolongement du Grand Canal du Havre tout autant que le tracé retenu n'impacte pas ou faiblement les activités et ouvrages existants dont les canalisations de transport.**

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

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

