



cndp
Commission particulière
du débat public

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

Janvier 2010

Contribution de l'Association pour la Défense des intérêts vitaux du Port du Havre (ADPH)

L'objet de l'association est explicité dans l'article 2 de ses statuts :

« la défense des intérêts vitaux du port du Havre, notamment en lui donnant, face à la concurrence européenne, les moyens de son développement, en particulier dans une perspective à long terme. »

L'ADPH compte 250 adhérents qui sont, pour la plupart, des acteurs économiques directement ou indirectement intéressés par l'activité portuaire du Havre.

A ce titre, l'ADPH s'oppose à toute solution alternative au prolongement du Grand Canal.

L'ADPH se réfère aux dispositions qui figurent dans le décret de la DTA du 10 juillet 2006 pour soutenir le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand canal, afin de développer le trafic fluvial en portant son choix sur le respect des partages d'espaces opérés par la DTA, qui seul permettra de disposer des terrains nécessaires au développement des activités logistiques porteuses d'emplois.

L'ADPH ne sous-estime pas l'importance de la sauvegarde des espaces naturels mais l'arbitrage entre les projets économiques et la préservation des espèces a déjà fait l'objet d'études et de débats lors de l'élaboration de la DTA.

L'ADPH soutiendra toute mesure qui maintiendra les équilibres des écosystèmes en cohabitation du développement économique et toute mesure qui viserait à améliorer la situation.

L'ADPH rappelle également que le projet port 2000 a été accompagné de mesures de mise en valeur de l'estuaire qui, sinon, n'auraient jamais pu bénéficier d'un financement semblable.

Rejet d'une solution alternative

Le Grenelle de l'Environnement préconise de favoriser le transport modal afin de limiter l'émission de gaz à effet de serre.

Chacun s'accorde à penser qu'au plan des transports intérieurs, l'objectif est d'éviter le « tout routier », en développant le ferroviaire ce qui est en cours et notamment le fluvial.

Une solution alternative au prolongement du Grand Canal passerait obligatoirement par un aménagement du canal de Tancarville et une reconfiguration des ponts sur le parcours des barges.

Contribution :

- **ADPH :**
Association pour la Défense
des intérêts vitaux du Port du Havre



Ces travaux auraient pour incidence :
D'amputer la zone portuaire d'une voie de dégagement supplémentaire pour les marchandises indispensable au dispositif global du port du Havre.

Or cette solution alternative ne présente pas les mêmes avantages pour le transport fluvial que le prolongement du Grand Canal au plan de la sécurité et du raccourcissement du trajet.

De plus sa réalisation obérerait d'une manière insupportable la circulation des acteurs portuaires pendant les travaux et, ceux-ci réalisés, ne leur apporterait pas les mêmes améliorations.

Opter pour le seul aménagement du canal de Tancarville n'apporterait aucune amélioration du fret ferroviaire.

Les encombrements du trafic dû au franchissement des ponts ne seraient pas solutionnés, et s'aggraverait.

Sans compter que la solution alternative, à moyen terme, n'apporte aucune solution aux besoins de terrains pour des activités de logistique, et rendrait difficile le groupage de convois de plus d'un kilomètre nécessaires dans une politique de massification du transport.

Fait le choix du prolongement du Grand Canal

Répond à la demande des clients

- Le choix des clients est dicté par la qualité des prestations offertes et des infrastructures disponibles dans un contexte de concurrence européen.
- Le fluvial, priorité au niveau national, le prolongement du Grand Canal en est un élément constitutif du réseau au même titre que l'aménagement de Seine Nord.
- L'aménagement du domaine portuaire revêt un intérêt économique national qui dépasse le local et conforte Le Havre et la France dans le cadre de la compétitivité avec les grands ports du range nord.
- Le Grenelle de l'Environnement 2 prévoit pour toutes les sociétés de plus de 500 salariés de présenter un bilan social et environnemental avec la généralisation de l'étiquetage « effet de serre » des produits. De plus certaines entreprises, clientes du port du Havre affichent leur volonté de participer concrètement à la réduction des gaz à effet de serre tout en développant leurs activités.
- A titre d'exemple la grande distribution se tourne de plus en plus vers le transport fluvial et un premier résultat sur le Havre le confirme, fin octobre 2009 le nombre de conteneurs chargés sur bar-

ges a augmenté de 12% par rapport à 2008 malgré le contexte de crise.

- Les entreprises souhaitent que leurs efforts en interne soient facilités par une offre d'infrastructures performantes.
- Les prévisions de progression du commerce maritime international imposent une anticipation de mesures pour accueillir dans les meilleures conditions investisseurs et opérateurs économiques.

Favorise la fluidité de transport des marchandises

- La massification du transport s'inscrit dans la logique des prescriptions du Grenelle de l'Environnement, et le développement du transport fluvial en est un élément essentiel, au même titre que le ferroviaire.
- Au plan des transports intérieurs, l'objectif est d'éviter le « tout routier » et le fluvial ainsi que le ferroviaire représentent naturellement une réponse appropriée.
- Le transport fluvial est compétitif sur de longues distances ou pour desservir des plateformes logistiques et centres de distribution implantés en bordure de la voie d'eau (ports de Limay, Genevilliers, Bruyères/Oise, Bonneuil/Marne, Gron...). Ce domaine



va s'accroître avec l'aménagement de Seine Nord et de nouveaux ports sur la Seine et l'Oise ; l'évolution du coût de l'énergie rendra le transport fluvial plus compétitif.

- Le Havre ne peut se marginaliser dans cette tendance du développement des transports fluviaux et ferroviaire et doit anticiper en proposant des infrastructures qui lui conforteront une place dans la nouvelle cartographie du transport intérieur.
- Le prolongement du Grand Canal offre un axe supplémentaire de transit de marchandises et permettra de répondre à un écoulement plus rapide des conteneurs sur le domaine maritime et la plateforme multimodale sera un élément qui complétera le dispositif de fluidité du transport.

Assure une sécurité et une sûreté accrue

- Il est inutile de démontrer qu'un second canal assure une sécurité accrue d'évacuation des conteneurs, notamment en cas d'avarie.
- Le prolongement du grand canal apporte un accès plus sûr et plus rapide représentant un gain de temps pour les opérateurs fluviaux.
- Le trafic fluvial par le Grand Canal offrira une plus grande sécurité lors des déplacements pour les usagers du port et améliorera les temps de circulation.
- De plus le trafic fluvial apporte une meilleure protection pour la sûreté des marchandises pendant les trajets.

Garantit la pérennité du développement économique

- Tout investisseur n'accepte le risque de s'engager que si l'assurance d'une visibilité à long terme pour son activité lui est garantie. Le débat public ne porte pas tant sur le prolongement du Grand Canal que sur l'affectation à des activités portuaires d'une zone d'une superficie d'environ 600 ha, située à l'ouest et au nord de la partie est de la réserve naturelle.
- La question de la dualité espace économique / espace naturel a été tranchée lors de l'élaboration de la DTA, des recommandations précisent les modalités de partage de ces zones.
- Le Préfet de Région rappelle dans l'introduction (p7) que les ministres lui avaient confiée pour mission de fixer les objectifs suivants :
 - « *concrétiser l'ouverture internationale de l'estuaire et de la baie de Seine, en confortant les fonctions portuaires et logistiques de proximité, en optimisant l'offre foncière en matière d'activités.* »
 - « *préserver et mettre en valeur les milieux naturels et ruraux en pérennisant le système estuarien.* »
- L'enjeu au plan économique se décline selon deux composantes du territoire concerné, la première « l'économie portuaire, industrielle et logistique ». La seconde correspond à l'économie du tourisme et des loisirs.
- L'importance de l'enjeu logistique sur la création d'emplois y est soulignée

(p 18, 51) de même l'enjeu que constitue « l'amélioration de la desserte fluviale et sa meilleure exploitation commerciale » est actée.

- Les deux objectifs, le développement portuaire et la sauvegarde des espaces naturels figurent en permanence dans les textes de la DTA.
- Les prévisions d'une croissance annuelle de 5 à 6 % de conteneurs transitant sur le domaine portuaire havrais entre 2011 et 2015 mettent en évidence un besoin immédiat de terrains disponibles.
- On note déjà un besoin immédiat de 200 ha pour 600 000 m² d'entrepôts supplémentaires et d'autres surfaces en anticipation d'extension.
- Le port du Havre doit offrir, comme ses concurrents étrangers les emplacements nécessaires aux plateformes maritimes européennes de distribution et d'exportation.
- Il est à noter que le développement économique sur cette zone sera principalement réservé à de la logistique et autres activités peu polluantes.

Ecosystème et diversité biologique

- L'essentiel du débat porte sur l'antagonisme, tracé / systèmes écologiques. Il serait vain d'affirmer que les travaux seront sans impact sur les fragiles équilibres d'écosystèmes actuels. Cependant, est-il nécessaire de rappeler que ces discussions ont déjà eu lieu lors de l'élaboration des recommandations de la DTA.



- La synthèse des données naturalistes et fonctionnalités écologiques se penche sur les possibilités de déplacement des espèces animales (crapaud calamite, pélodyte ponctué, triton crêté, couleuvre à collier, lézard des murailles, putois d'Europe, campagnol amphibie...) permettant de proposer des mesures pour la préservation de ces espèces.
- L'île aux oiseaux, partie des mesures compensatoires de la construction de Port 2000 est un exemple de réussite d'un déplacement d'espèces.
- Il est souvent fait allusion à « la mare plate » qui serait un lieu-dit dont la situation et l'importance n'ont pas à notre connaissance été définies avec précision.
- Cette mare plate semble être un élément de controverse au cours des échanges du Débat Public. Son rôle dans la régulation naturelle des eaux n'est pas contesté. Cependant il semble que des solutions techniques soient envisageables.
- D'ailleurs la création d'un canal de réalimentation de la nappe est proposée par le GPMH.

- La Société SOGREAH a expliqué que cet aménagement technique avait prouvé son efficacité à Grenoble et en Ariège.
- De plus certains endroits pourraient être réalimentés par des puits forés, technique qui a déjà été expérimentée avec succès lors du chantier de l'écluse François 1^{er}.
- D'ailleurs la DTA prévoit d'établir les prescriptions techniques d'aménagement pour prendre en compte « les impacts sur les écoulements hydrauliques et la gestion des milieux de la réserve naturelle contiguë ».

L'ADPH

- Constate que les discussions sur le partage des espaces ont déjà été l'objet de discussions lors de l'élaboration des textes de la DTA.
- Et en conséquence se réfère aux arbitrages qui figurent dans le décret de la DTA qui permettront de disposer des espaces nécessaires au développement des activités logistiques pour se positionner en faveur du projet d'extension des infrastructures et de prolongement du Grand Canal.

Conclusion

L'ADPH soutient le projet du prolongement du Grand Canal et s'oppose à toute solution alternative et souhaite que les décisions soient compatibles avec le texte de la DTA approuvé par décret du 10 juillet 2006 en Conseil d'Etat.

La position de l'ADPH correspond

- A une réponse appropriée aux clients.
 - Sécurité et sûreté accrues.
 - Fluidité du transport.
- A un développement de l'économie du Havre.
 - Le développement de la logistique portuaire est un objectif majeur des acteurs économiques locaux.

- Le port ne doit pas être un simple passage du conteneur mais, autour de ce passage, il doit créer de la valeur ajoutée dans des centres de réexpédition ou de distribution. Ces fonctions consomment d'importantes surfaces de terrain.
- Au respect de l'équilibre des écosystèmes.
 - En appliquant les mesures concernant notamment les problèmes hydrauliques qui figurent dans les orientations de la DTA.
 - En participant aux travaux qui permettraient d'améliorer la protection des espèces et en apportant son appui à toute mesure capable d'améliorer la situation actuelle.

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