



cndp
Commission particulière
du débat public

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

Décembre 2009

Contribution de Jean Bihan

L'avenir de la place portuaire havraise se décide maintenant. En effet la volonté politique des pouvoirs publics de renforcer le rôle des ports maritimes dans le commerce international se concrétise par les travaux du Grenelle de l'Environnement et la place du Havre dans le projet du Grand Paris.

Le port du Havre doit anticiper la mise en œuvre de structures favorisant la fluidité de circulation des marchandises qui transitent par le port.

L'e projet de prolongement du Grand Canal présenté par le GPMH s'inscrit dans cette logique de développement des infrastructures portuaires, suite logique du dispositif qui complète Port 2000.

Les voies de circulation des marchandises dans l'hinterland sont notoirement insuffisantes et le Grand Canal est un des éléments structurant pour le fluvial qui doit être complété par une amélioration du réseau ferroviaire.

Le prolongement du Grand Canal permettra au transport fluvial d'accroître sa montée en puissance et d'apporter une alternative au « tout routier » et d'abaisser le niveau de gaz à effet de serre conformément aux engagements du Grenelle de l'Environnement.

La priorité du projet de prolongement du grand canal est d'offrir de meilleures conditions pour la distribution des marchandises. Cependant il ouvre la possibilité de susciter de nouvelles activités porteuses d'emplois.

Améliorer les infrastructures du port répond aux exigences suivantes :

- Massification du transport :
 - favoriser le transport fluvial :
 - limiter l'émission de CO₂ ;
 - anticiper sur la manutention du nombre croissant de conteneurs ;
 - fluidifier la circulation des marchandises et des hommes.
- Préserver les milieux naturels :
 - définir les limites de la réserve naturelle selon les directives de la DAT ;
 - gérer la réserve naturelle.
- Favoriser la création d'emplois :
 - attirer de nouvelles entreprises sur les terrains mis à disposition ;
 - créer de nouveaux emplois dans les entreprises de logistique ;
 - pour les jeunes à faible niveau de qualification.

Contribution :

• **Jean Bihan**
membres de l'Institut Français de la Mer /
Groupe Estuaire de la Seine.

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

Un constat

La place portuaire havraise n'occupe pas le rang auquel légitimement elle pourrait prétendre pour relever le défi des ses concurrents sur le « range nord » européen.

En effet dans la stratégie de développement économique de la France, les pouvoirs publics ont tardé à considérer le développement des ports comme prioritaire.

Cependant, le portuaire est un facteur clé du commerce international puisque presque 90% du trafic mondial est assuré par la mer.

Un élan politique vers une prise en compte de l'intérêt des atouts du portuaire français semble prendre forme.

Ce changement d'attitudes s'est concrétisé par la décision des pouvoirs publics de déclarer la construction de Port 2000 « projet d'intérêt national ».

Cette politique volontariste de positionner la place portuaire havraise sur le marché international et notamment européen, avec des atouts concurrentiels forts justifie que le GPMH anticipe l'extension des infrastructures portuaires.

Actuellement les voies de circulation des marchandises dans le domaine maritime et l'hinterland sont notoirement insuffisantes. Le GPMH se fixe comme objectif d'atteindre un trafic de 6 M. EVP à l'horizon 2020.

Cette estimation repose sur les chiffres de

la croissance exponentielle du commerce mondial avant la crise.

Le coup d'arrêt que l'on connaît n'est qu'un incident partagé par tous les ports européens concurrents et ne peut être en aucun cas un prétexte pour abandonner les projets d'extension des infrastructures portuaires de l'estuaire.

Port 2000 a été conçu dans la perspective de faire face à un trafic conteneur de 6M. d'EVP et le prolongement du Grand Canal est un des éléments indispensable pour assurer la fluidité du transfert des conteneurs par d'autres moyens que la route déjà saturée.

Un contexte favorable

Le Grenelle de l'Environnement :

L'Etat a affirmé sa volonté d'inscrire le développement économique dans une perspective de réduction des gaz à effet de serre.

Il développe l'argument que le respect de l'environnement peut être source de création d'emplois.

Dans un même temps les groupes de travail ont mis en évidence l'urgence et la nécessité de concilier le développement économique et le respect des normes environnementales.

Le Grenelle de l'Environnement préconise un recours aux modes de transport massifiés, fluvial et ferroviaire.

Le Grand Canal est un des éléments structurant pour le fluvial auquel doit être associé une amélioration de service du réseau ferroviaire.

Le projet Grand Paris :

La proposition du projet Grand Paris d'inscrire la vallée de la Seine « axe prioritaire » de circulation des marchandises impose à la place havraise de se préparer à cette éventualité.

La communauté portuaire dans son ensemble profitera d'une amélioration des conditions d'accueil et de traitement du trafic fluvial.

Elle doit anticiper la mise en œuvre de structures favorisant la fluidité de circulation des marchandises qui transitent par le port.

La communauté portuaire dans son ensemble profitera d'une amélioration des conditions d'accueil et des infrastructures.

Le prolongement du Grand Canal est la suite logique de la mise en place du dispositif pour une meilleure circulation des marchandises sur le domaine maritime et portuaire.

La crise internationale :

L'analyse de l'ISEMAR (Institut Supérieur d'Economie Maritime) met en évidence que la crise qui sévit dans le maritime est conjoncturelle :

« Les armateurs réceptionnent des navires dont le marché n'a plus besoin ce qui accentue la crise sectorielle de sur-offre qui rend l'époque très difficile pour les industries maritimes ».

La crise internationale touche tous les ports et le recul du trafic sur les prévisions ne doit pas être un prétexte pour renoncer à préparer les conditions d'un meilleur fonctionnement de la place portuaire.

Le projet d'extension du Grand Canal Massification des modes de transport

La proposition de prolonger le Grand Canal apparaît comme l'alternative la plus pertinente au « tout routier » qui devra être complétée par une offre satisfaisante du ferroviaire.

Le Grenelle de l'Environnement a mis en évidence l'urgence à concilier le développement économique et le respect des normes environnementales. Cette double exigence s'applique à la massification du transport et le « fluvial » est le mode de transport qui y répond au plus près. Il n'est pas inutile de garder en mémoire qu'une barge représente 300 trajets de camions.

Il a été envisagé d'améliorer la capacité de navigation du Canal de Tancarville afin d'éviter le chantier de construction du prolongement du Grand Canal. Cependant la proposition d'aménager le canal de Tancarville ne semble pas répondre à une réelle amélioration du transport fluvial pour les raisons suivantes :

La sécurité :

Le passage uniquement par le canal de Tancarville n'offre pas les mêmes garanties de sécurité que celles d'une double voie navigable. Notamment en cas d'avarie, il est évident qu'un second itinéraire permet d'éviter le blocage de la navigation.

Le coût des travaux :

Le coût estimé des travaux pour l'aménagement du canal de Tancarville est de 220 millions.

Le coût pour le prolongement du Grand Canal est compris, suivant les tracés, dans une fourchette de 175 à 245 millions.

La différence de budget entre les deux projets n'est pas un argument suffisamment significatif pour peser dans le choix.

L'impact sur la massification des modes de transport :

La solution de privilégier la voie unique de Tancarville n'apporte aucune amélioration au trafic fluvial ou au ferroviaire mais seulement au routier ; ce qui ne va pas dans le sens du Grenelle de l'Environnement.

L'impact sur l'économie locale :

De plus elle ne dégage aucune surface supplémentaire pour développer les activités économiques porteuses d'emplois.

La plate-forme multimodale couplée avec la nouvelle voie navigable du Grand Canal sera facteur d'optimisation de la manutention des conteneurs. Il en résultera une réduction des ruptures de charge et se soldera par un gain de temps pour les manutentionnaires et les chargeurs. Le groupage des conteneurs sur un lieu unique facilitera l'organisation des plans de charge des barges qui effectuent des courts trajets avec de multiples arrêts.

Transport routier

Le prolongement du Grand Canal permettra au transport fluvial d'accroître sa montée en puissance et d'apporter une alternative au « tout routier ».

Cependant ce serait faire preuve d'inconséquence d'affirmer que le trafic routier sera réduit, car si le transport fluvial connaît un accroissement significatif, par effet naturel d'aspiration le routier sera toujours indispensable.

Le transport routier restera le mode le plus pertinent pour les dessertes de proximité d'un rayon inférieur à 200 km. Contenir le trafic par route au niveau que nous connaissons aujourd'hui dans les 5 ans à venir serait déjà un résultat appréciable. La nouvelle organisation de la circulation routière sur le domaine maritime qui résultera de l'exploitation du Grand Canal aura pour conséquence une plus grande fluidité pour les transporteurs routiers et les usagers des entreprises.

Un gisement d'emplois Activités industrialo-portuaires

Si la fluidité de la distribution des marchandises sur le domaine maritime est le premier effet escompté par le projet de prolongement du Grand Canal, il n'en faut pas moins saisir l'opportunité de développer les activités industrialo-portuaires et notamment la logistique.



Le décret de la DTA du 10 juillet 2006 stipule que les terrains situés au nord du tracé du Grand Canal pourraient être dédiés à des activités industrielles.

La place portuaire havraise manque de surfaces pour les industries et les entreprises de logistique.

La logistique est source d'emplois lorsque l'on dispose d'entrepôts conçus pour apporter de la valeur ajoutée.

Des surfaces libérées dans ce projet d'extension des infrastructures portuaires pourraient être affectées à cette activité.

Les entreprises de logistique proposent des emplois notamment en faveur des jeunes non diplômés.

La réserve naturelle

Les travaux sur la zone préservée de la réserve naturelle perturberont les équilibres fragiles des écosystèmes.

Le GPMH a fait procéder à des études préalables sur la faune et la flore.

L'architecture de la construction du canal prévoit un contre canal, système expérimenté par ailleurs, pour compenser les fluctuations de niveaux des eaux.

Dans les missions définies par le Code des ports maritimes le GPMH est chargé de « la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur les programmes d'aménagement affectant les espaces naturels »

Le législateur en confiant cette responsabilité ne met pas en doute l'équité des prises de décision pour obtenir des compromis acceptables par tous les partenaires.

Il est opportun de mettre en balance les gains environnementaux (réduction du CO₂) en favorisant le trafic fluvial et la préservation de certaines zones de l'espace naturel.

Choix d'un tracé

Dans un premier temps, dans l'attente de précisions et d'arguments qui seront développés lors de la réunion du 28 janvier notre choix se porte sur le tracé longeant la réserve naturelle.

- Ce tracé est déjà préfiguré dans le décret de la DTA.
- Ce tracé définit précisément les limites de la réserve naturelle.
- Ce tracé libère plus de surface pour les activités économiques et par conséquent est facteur de création d'emplois.

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