

Réunion CPDP du 20 janvier

Projet d'extension des infrastructures portuaires

Michel STEINER

Beuzevillaises, Beuzevillais, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je voudrais d'abord remercier Monsieur le Maire de nous avoir accueillis dans sa ville et d'avoir mis gracieusement cette salle à notre disposition. Monsieur le Maire, je vous laisse la parole.

Jean-Pierre FLAMBARD, Maire de Beuzeville

Bonsoir à tous. Il n'est pas encore trop tard pour vous souhaiter à tous une très bonne année 2010 et une pleine réussite dans vos projets personnels, professionnels et familiaux. Ce soir, vous êtes à Beuzeville, petite commune rurale du département de l'Eure. Nous avons la chance d'être situés au pied du pont de Normandie, ce qui est pour nous un très gros avantage à tous propos. Je pense que dans la deuxième partie, je pourrai intervenir, vous en parler et développer un peu plus amplement ce sujet.

Nous sommes à Beuzeville, l'assistance n'est donc pas en quantité, mais en qualité ce soir. Je suis ravi que vous ayez choisi la rive sud de la Seine et la commune de Beuzeville pour débattre de ce projet, qui est à mon avis un projet plutôt d'ampleur nationale. Que nous soyons intégrés dans ce projet et que nous puissions, nous petite communale rurale, être présents, ne peut que nous ravir et nous en sommes très honorés.

Je vous souhaite à tous une très bonne réunion. Que les débats se fassent dans la plus grande sérénité et que nous puissions avancer sur ce projet puisque c'est encore au stade de projet ce soir. Merci à vous et bonne réunion.

Michel STEINER

Merci, Monsieur le Maire. On vous rappellera dans peu de temps sur l'estrade.

Comme vous le savez, c'est à l'initiative de la Commission Particulière du Débat Public portant sur le projet d'extension des infrastructures portuaires du Havre et le prolongement du grand canal que nous sommes réunis ici ce soir. Cette Commission, représentée aujourd'hui par trois de ses membres dont Monsieur Claude Guillaume, le Président, émane de la Commission Nationale du Débat Public, une particularité française créée par la loi dite Barnier en 1995, complétée en 2002 par la loi relative à la démocratie de proximité. Cette loi a modifié le Code de l'environnement et a transformé la Commission Nationale du Débat Public en autorité administrative indépendante, garante du débat public. Elle en a élargi également le champ de compétence. Elle a ainsi instauré le principe de la mise en œuvre du débat public, en amont des décisions finales relatives à des grands projets touchant à l'aménagement du territoire. La Commission Nationale du Débat Public est ainsi chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets

d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, comme la création de lignes ferroviaires ou de lignes électriques par exemple, dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou qu'ils ont des impacts significatifs sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire.

La Commission Nationale a décidé de l'organisation du débat public sur saisine du Grand Port Maritime du Havre, au vu de trois considérants. Je les rappelle. D'une part, l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic des marchandises par voie fluviale constituent un intérêt national. D'autre part, 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 d'activité industrielle portuaire.

Je tiens à rappeler que c'est la Commission Particulière qui pilote et anime l'organisation du débat et qu'aucune décision n'est encore prise par le maître d'ouvrage sur le projet qu'il a soumis à ce débat. Les avis qui ont été ou seront recueillis au cours de nos quatorze réunions, mais aussi les échanges engagés *via* notre site internet, avec vos questions, vos avis, vos contributions et vos cahiers d'acteurs, devront être pris en compte par le maître d'ouvrage pour décider ou non de la réalisation de son projet. S'il le confirme, il pourra intégrer les conclusions du débat public dans ses modalités de réalisation. Le maître d'ouvrage devra, en tout état de cause, argumenter sa décision finale.

Contrairement aux réunions dites thématiques, axées sur tels ou tels aspects du dossier, la réunion de ce soir doit permettre l'examen du projet du maître d'ouvrage dans son ensemble. Elle doit permettre aussi de recueillir les questions et avis des Beuzevillais et Beuzevillaises et leur apporter les informations nécessaires, afin qu'ils comprennent mieux les objectifs du projet et qu'ils puissent juger de son opportunité.

Pour autant, afin de répondre aux attentes des participants au débat, les membres de la Commission ont souhaité que soient abordés des thèmes spécifiques aux territoires et aux communes dans lesquels se tiennent ces réunions. Ainsi, nous ne pouvons pas parler de l'accroissement des performances du port du Havre sans que soit évoqué le problème des transports routiers qui empruntent notamment le pont de Normandie et l'autoroute A13. Nous ne pouvons pas non plus ne pas évoquer le développement urbanistique qui en résultera ou encore l'impact sur le littoral. D'autres incidences sont également d'importance puisqu'il faudra bien *in fine*, si le projet est confirmé, faire le choix d'un des tracés tels qu'ils sont présentés dans le projet soumis au débat.

Ce soir, notre réunion se déroulera en trois parties. Dans la première, les responsables du Grand Port Maritime du Havre vous présenteront une photographie de la situation actuelle du projet qu'ils ont soumis à la Commission Nationale du Débat Public, en tenant compte des éléments recueillis lors des études préliminaires. Vous aurez ensuite tout le loisir de les interroger. Nous accueillerons ensuite un marinier, Monsieur Alain Cras, qui nous parlera de son quotidien et avec qui nous aborderons la question des tracés vue par un utilisateur. Dans la troisième partie, nous entendrons tour à tour Monsieur Jean-Pierre Flambard, le maire de Beuzeville et conseiller général, puis Monsieur Jean-Philippe Lacoste, du Conservatoire du Littoral. Ce sera ensuite le tour de Monsieur Marc Bénard – j'espère qu'il aura le temps de nous rejoindre – et de Monsieur Brice Vatinel, président de l'Association de Défense des intérêts vitaux du port du Havre, l'ADPH.

Chaque séquence de la réunion de ce soir sera suivie d'une série d'échanges avec vous. Très logiquement, je donnerai de préférence la parole aux Beuzevillaises et aux Beuzevillais. Vous aurez donc la possibilité de vous exprimer, soit en apportant votre point de vue, soit en posant des

questions sur telle ou telle information ou présentation qui aura été faite. Le sérieux avec lequel les réunions précédentes se sont tenues me laisse espérer ce soir une même capacité d'écoute et un même respect des modalités d'expression. Malgré le peu de participants, je souhaite sincèrement que cette réunion soit aussi fructueuse, grâce à la qualité et à la sérénité des échanges. Je laisse maintenant la parole à mon collègue François Nau, qui va rappeler quelques règles pour la bonne tenue du débat. Merci.

François NAU

Bonsoir à tous. Notre Commission s'est dotée de règles particulières pour assurer la bonne tenue de ce type de réunion. Il me revient de vous les rappeler ce soir. Notre premier objectif est de respecter une règle importante du débat public, c'est-à-dire laisser du temps aux échanges. A cet effet, nous fixons la durée des réunions à trois heures. Jusqu'à présent, elles ont duré à peu près trois heures chacune. Dans chacune de ces réunions, des plages régulières sont prévues pour créer des moments où chacun peut poser des questions. Avant la clôture de chaque réunion, un temps d'échange significatif avec la salle a lieu, notamment après la présentation par le maître d'ouvrage ou après les tables-rondes.

Notre deuxième objectif est que ces réunions soient les plus fructueuses possible grâce aux échanges et respectent l'une des finalités du débat public, à savoir que chacun ait le droit à l'expression de façon équivalente, sans distinction de rôle ni de qualité. « Chacun » désigne aussi bien les particuliers que le grand public en général à qui ce débat s'adresse, aussi bien les représentants d'associations, de syndicats, d'entreprises que les élus au titre de leurs fonctions et rôles. Bien sûr, il s'adresse aussi au maître d'ouvrage puisque le débat public est organisé suite à la saisine qu'il a déposée auprès de 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 des règles de savoir-être que nous partageons tous, c'est-à-dire la politesse et l'écoute des autres. Nous demandons également aux participants de respecter des règles élémentaires qui peuvent paraître scolaires, mais qui sont indispensables pour organiser la prise de parole. Ces règles sont les suivantes. Il faut 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 vous ait donné un micro, se présenter en donnant son nom, si possible sa commune et éventuellement ses fonctions. Il faut enfin respecter un temps de parole limité à trois minutes environ soit pour donner son avis soit pour poser sa question, de façon à ne pas prendre des temps de parole au détriment des autres personnes qui veulent s'exprimer.

Cette enceinte doit être le lieu des confrontations et des idées constructives. Nous voulons exclure toutes les manifestations intempestives qui n'y sont pas admises, telles que pancartes et cornes de brume éventuellement. Un détail pratique que vous devez respecter : le plan Vigipirate conduit à un contrôle léger à l'entrée des réunions. Toutes les réunions sont enregistrées pour la rédaction d'un *verbatim* qui est mis en ligne sur le site internet de la Commission Particulière, dans les six jours après chaque réunion. Un chronomètre affiche sur l'écran le décompte du temps de chaque prise de parole. Enfin, des questions peuvent être posées par écrit pendant chaque réunion grâce aux cartes T que vous avez trouvées à disposition sur vos chaises. Chaque question donnera lieu à une réponse, éventuellement durant la réunion et toujours par écrit, sous trois semaines au maximum, à condition de bien mentionner vos coordonnées. En fin de réunion, nous nous retrouverons autour d'un pot

afin de poursuivre les échanges à bâtons rompus de façon libre. Voilà les règles à respecter pour que le débat soit le plus efficace possible. Je vous remercie.

Michel STEINER

Merci, François. Je vais maintenant laisser la parole aux représentants du port, Monsieur Castaing et Monsieur Guellec.

I. Présentation du projet par le Grand Port Maritime du Havre

1. Présentation du projet

Laurent CASTAING, Directeur Général du Grand Port Maritime du Havre

Merci, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Merci d'être présents puisqu'en tant que maître d'ouvrage, c'est un peu à cause de nous que vous êtes là. C'est nous qui avons créé cette question sur laquelle la Commission Nationale du Débat public nous a demandé de débattre.

Nous souhaitons prolonger le grand canal du Havre et étendre les infrastructures portuaires, pour trois raisons au moins. D'une part, il faut développer le transfert modal, donc développer le transport fluvial, ceci sans asphyxier la zone industrielle et portuaire par des ouvertures de ponts de plus en plus nombreuses. Nous voulons d'autre part – c'est la deuxième raison – maintenir des réserves foncières pour le Grand Port Maritime. Ces réserves foncières sont là pour servir l'installation de nouvelles entreprises et finalement nos emplois ou les emplois de demain. En même temps, nous voulons mettre en œuvre ce projet parce que nous sommes convaincus qu'aujourd'hui, la réserve naturelle et tout l'est de la zone portuaire ne sont pas optimaux dans leur installation et dans leur fonctionnement.

Je reviens sur ces trois points, premièrement sur le transfert modal. On en parle beaucoup ; il faut maintenant le faire, pour deux raisons. La première raison est connue ; on la voit dans les journaux. C'est le Grenelle de l'environnement. Il a fixé des objectifs de transferts modaux, soit 25 % à l'horizon de 2020. Il y a une autre raison pour laquelle il faut faire ce transfert modal. Nous avons constaté que nos ports concurrents ont une part modale ferroviaire et fluviale bien plus importante que la nôtre. Nous sommes convaincus que c'est aussi l'un des éléments de leur meilleure compétitivité par rapport à nous. Ici, le besoin écologique rejoint le besoin économique. Nous sommes convaincus que mettre plus de containers sur les trains et sur les barges améliorera les deux bilans, économique et écologique. Notre objectif est donc de tripler le nombre de containers qui empruntent la voie fluviale, de passer d'environ 150 000 à 500 000 containers sur le fleuve, soit 500 000 camions en moins sur la route. Nous voulons faire la même chose pour le ferroviaire.

Il y a déjà eu des séances de débat. Ces chiffres sont éventuellement contestés. Je voudrais rappeler deux choses. Premièrement, l'augmentation de trafic sur laquelle nous misons, peut se faire en grande partie en reprenant des parts de trafic qui nous ont été prises par d'autres ports européens. Ces parts de trafic qui nous ont été prises par d'autres ports européens et qui reviennent en France, reviennent aujourd'hui essentiellement par la route. C'est nous qui en subissons les conséquences en France. Deuxièmement, aujourd'hui, mettre deux fois 500 000 containers, d'une part sur le ferroviaire et d'autre part sur les barges, c'est mettre un million de containers sur ces deux moyens

et donc mettre 40 % de notre trafic de containers sur ces moyens. C'est ce que font nos ports concurrents. On voit bien que faire autant que nos ports concurrents en termes de report modal ne nécessite même pas d'augmenter le trafic global du port du Havre. C'est un rattrapage. Pour cela, il n'y a pas besoin de faire des hypothèses de croissance qui sont contestées par nos opposants.

Venons-en ensuite aux solutions. L'une des solutions les plus évidentes est de passer par le canal de Tancarville. C'est un point qui a été étudié dans une réunion précédente. Nous y reviendrons. La solution proposée est de surélever les ponts. Cela paraît simple, mais c'est plus compliqué qu'il n'y paraît. Finalement, le prix qu'il faudrait payer pour cela est à peu près équivalent au prix du prolongement du grand canal. L'inconvénient, c'est que nous ne résolvons pas tous les problèmes. Nous ne résolvons pas notamment le problème des ponts ferroviaires qui ne peuvent pas être surélevés. Pour cette raison, nous avons clairement indiqué notre préférence pour un prolongement du grand canal plutôt que pour une amélioration du canal de Tancarville.

Enfin, nous poursuivons un troisième but qui est celui de lever l'indécision qui existe aujourd'hui sur la zone Est de la zone industrielle et portuaire. Aujourd'hui, la Directive Territoriale d'Aménagement fixe le prolongement du grand canal comme limite. Nous posons clairement la question : est-ce que ce jeu n'est pas trop simple ? Est-ce qu'il ne nous contraint pas trop ? Faut-il vraiment considérer le prolongement du grand canal comme une limite ? Actuellement, la Directive Territoriale d'Aménagement a lié les deux problèmes d'extension des zones portuaires et de prolongement du grand canal. Ne faut-il pas que l'on se libère de cette contrainte ?

Nous avons proposé quatre tracés que nous présenterons. Le débat sur les tracés nous semble être un débat crucial ? Jusqu'à présent, nous ne l'avons pas eu ou très peu dans les séances de ce débat public. C'est dommage. Nous aimerions que ce débat arrive. La prochaine séance est en principe consacrée à cette question. Nous espérons pouvoir avancer sur ce sujet. Nous pouvons bien évidemment en parler ce soir.

Par ailleurs, nous avons eu dernièrement une séance tout à fait intéressante sur l'avenir des espaces naturels. Personnellement, j'en suis sorti convaincu que la solution de ne rien faire dans les espaces naturels n'était peut-être pas la meilleure solution pour ces espaces naturels eux-mêmes.

Comme vous pouvez le constater, il y a beaucoup de choses qui se débattent. Ce débat avance. Nous sommes en train de passer d'un débat sur un projet simple, quoiqu'il soit assez complexe, à un débat sur le parti d'aménagement de la zone Est de la zone industrielle et portuaire. Nous ne refusons pas ce débat. Nous pensons qu'il est utile. S'il faut élargir la problématique relative au prolongement du grand canal et à l'extension des zones portuaires à une problématique sur le parti d'aménagement de l'ensemble de la zone Est, nous sommes prêts à avoir ce débat. Je pense que nous y sommes déjà. Nous sommes prêts à le poursuivre.

Enfin, je reviendrai sur un dernier point. Tout n'est pas décidé. Il y a une différence entre conviction et décision. Nous sommes ici parce que nous avons la conviction qu'il faut prolonger ce grand canal par un choix de tracé qui reste à faire. Nous sommes convaincus qu'il faut récupérer ou avoir des réserves foncières pour l'avenir, mais la chose n'est pas décidée. Ce débat est là pour faire évoluer nos convictions. Elles évoluent, elles peuvent encore évoluer d'ici la fin du débat et elles pourront peut-être encore évoluer après. En revanche, après le débat, viendra le moment d'une décision. Je rappelle, pour ceux qui ne sont pas familiers du contexte réglementaire, que la décision que nous prendrons ne sera pas la décision finale puisqu'il faudra ensuite soumettre le projet que nous aurons retenu à l'ensemble de la procédure réglementaire dans laquelle il y aura une enquête publique. A ce

stade, rien n'est fait et il y a encore place pour le débat. Il y aura ensuite place pour l'examen règlementaire de ce que nous proposerons.

Merci donc de votre présence. Merci de vos interventions futures. Comme vous l'avez compris, nous avons encore besoin de vos informations et de vos interventions pour arriver à fixer ce vers quoi nous voulons aller en définitif. Nous saurons donc tenir compte de votre avis. Je passe la parole à Jean-Pierre Guellec qui va revenir plus en détail sur l'ensemble de ces points pour continuer à vous éclairer.

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

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais donc vous présenter de manière plus détaillée le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre. Je reviendrai tout d'abord, même si, comme Laurent Castaing l'a souligné, ces éléments de perspective sont à relativiser, sur les perspectives de trafic pour le port du Havre. Dans son projet stratégique approuvé le 9 avril 2009, le Grand Port Maritime du Havre a retenu, pour les années à venir, les perspectives suivantes, selon les grands segments de trafic. Il a retenu une baisse tendancielle du pétrole brut d'environ quatre millions de tonnes sur la durée et des produits raffinés également à hauteur de deux millions de tonnes, l'émergence de nouveaux produits dont le gaz naturel liquéfié à hauteur de sept millions de tonnes et une stabilité des vrac et du trafic roulier. Surtout, le principal axe de développement des trafics du port du Havre serait à l'avenir le container.

Notons au passage que pour l'année 2008, les parts modales, c'est-à-dire les différents modes de transport utilisés pour acheminer ces marchandises à destination et en provenance du Havre, se répartissaient selon le graphique qui apparaît à l'écran. En 2008, 57 % de ces 80,5 millions de tonnes ont été acheminés par *pipelines*. 8 % ont concerné du transbordement sur le port du Havre, 4,5 % le transport ferroviaire, 4,5 % également le transport fluvial et 26 % le transport routier.

Je vais maintenant détailler l'axe de développement que constitue le trafic de containers. Vous voyez les prévisions de trafic retenues dans le projet stratégique approuvé en 2009. Vous avez les chiffres sous les yeux. A l'horizon 2015, nous avons prévu un trafic total de 4,630 millions d'EVP dont 3,1 millions concernent le trafic vers l'*hinterland*, c'est-à-dire le territoire desservi par le port du Havre, 1,5 million représentant le trafic transbordé à l'intérieur du port et rechargé sur des navires. On voit qu'en termes de données provisoires, le trafic 2009 nous donne un total de 2,234 millions d'EVP dont 1,660 million pour l'*hinterland*. Ces chiffres sont en décalage par rapport à ces prévisions et ils illustrent bien la crise que nous connaissons depuis plusieurs mois. Ces hypothèses devront donc très certainement être recalées dans les mois à venir, avec au minimum un décalage dans le temps par rapport à ces objectifs chiffrés. Ces derniers reposaient sur un certain nombre d'hypothèses de croissance, à la fois sur l'hypothèse de croissance de l'économie nationale et des échanges internationaux, sur l'augmentation de la conteneurisation des marchandises, même si ce taux de conteneurisation est aujourd'hui très élevé et sur l'augmentation de la part de marché du port du Havre par rapport aux ports européens concurrents sur laquelle je voudrais également m'appesantir un peu.

La géographie parle d'elle-même. Bien que le port du Havre soit relié à l'Ile-de-France par trois modes de transport massifiés et performants – la route, le rail et la voie d'eau – il atteint aujourd'hui seulement 50 % de parts de marché en containers sur l'Ile-de-France, alors que les autres ports importants en matière de containers sont situés à une distance supérieure et ne disposent que de

deux modes, à savoir le fer et la route, pour rejoindre l'Ile-de-France. On peut tenir ce même raisonnement pour les autres régions. Sur le plan à la fois économique et environnemental, il vaut mieux que les régions soient desservies à plus courte distance depuis le port du Havre, qui plus est par des modes massifiés qui sont plus vertueux, comme le ferroviaire et le fluvial, plutôt que les marchandises viennent par camion depuis une distance plus éloignée. La reconquête des parts de marché est donc véritablement un gisement de croissance pour le port.

Vous voyez l'évolution de ces parts modales en matière de transport de containers ces dernières années, entre 1996 et 2008. Vous voyez que le trafic total, représenté par la courbe en bas, a augmenté entre 1996 et 2008, mais que dans le même temps, la part du transport routier a augmenté également, ce qui a fait que le transport routier a crû plus vite que le trafic ces dernières années. Il a profité notamment d'une baisse importante du transport ferroviaire, et ce malgré la croissance du trafic fluvial qui était presque inexistant il y a douze ans. Les perspectives jusqu'en 2020 montrent que nous nous efforcerons d'augmenter sensiblement la part du transport ferroviaire et du transport fluvial, pour atteindre 25 % à l'horizon 2020. Cela dit, malgré cette croissance, en valeur absolue, le nombre de camions devrait continuer à croître sur cette période.

Sur le port, l'augmentation de ces circulations tous modes va évidemment augmenter les interactions entre ces différents modes de transport qui se produisent classiquement soit aux passages à niveau soit aux ponts mobiles. Vous avez ici représentés à l'écran les principaux axes de circulation. En jaune, vous voyez les axes ferroviaires, en vert les axes routiers et en bleu les voies navigables. Il y a au total 22 ponts mobiles sur la zone portuaire et les plus importants sont représentés ici à l'écran. L'augmentation des trafics tous modes et principalement du trafic fluvial va nécessairement augmenter le nombre des manœuvres des ponts mobiles, ce qui génèrera des encombrements supplémentaires sur la zone portuaire. Ces encombrements avaient déjà été évalués à plus d'un million d'heures en 2007. On risque fort, à court terme ou à moyen terme, une saturation des circulations sur la zone portuaire si rien n'est entrepris. Le prolongement du grand canal du Havre qui permettrait en quelque sorte de réaliser une déviation fluviale, limiterait les manœuvres de ponts et permettrait de réduire très sensiblement ces encombrements.

Après cette réduction des encombrements, le deuxième objectif du projet est la possibilité pour le port de disposer de manière pérenne de réserves foncières pour accueillir des activités industrialo-portuaires. Quelle est la situation aujourd'hui ? Voici la photographie, à fin 2009, de l'occupation de l'espace portuaire. Lorsque l'on cumule les surfaces déjà bâties, les plans d'eau, les espaces interstitiels, principalement occupés par les voiries ou des couloirs de canalisations, ainsi que les espaces préservés en réserve naturelle, on constate que 83 % de la surface du port est aujourd'hui occupée. Les espaces disponibles représentent encore 1 075 hectares ; ils apparaissent en jaune ici à l'écran. Aujourd'hui, la localisation et la taille des parcelles qui restent disponibles ne permettent pas de répondre à la totalité des demandes potentielles auxquelles nous pourrions avoir à faire face dans les années à venir. Plus nous allons avancer dans le temps, moins cette capacité de réponse sera complète. C'est pour cela que la nécessité pour le port du Havre de disposer de réserves foncières supplémentaires apparaît indispensable. L'espace qui apparaît en blanc, tout à fait à l'Est de la zone portuaire et qui est au cœur du projet, est un espace dont l'utilisation pour les activités industrialo-portuaires est conditionnée par le projet de prolongement du grand canal du Havre.

De manière plus dynamique, vous voyez ici reconstituée, depuis les années 50, la croissance du domaine portuaire qui s'est étendu à plusieurs reprises et qui est passé de 5 000 à plus de 10 000 hectares aujourd'hui, avec tout au long de ces années, une croissance lente de l'occupation des espaces. Depuis 1995, le trafic qui est représenté par la ligne rouge, croît plus vite que

l'occupation de l'espace, ce qui témoigne d'une meilleure productivité dans l'utilisation de l'espace. Nous nous retrouvons avec une réduction inquiétante des disponibilités foncières, en forme d'entonnoir. Cela donne à penser que le développement futur n'est pas forcément garanti pour le port du Havre.

Au-delà du développement du trafic portuaire, l'une des missions du Grand Port Maritime du Havre, qui a été reconfirmée par la loi de 2008, est de gérer et de préserver les espaces naturels qui lui sont confiés. La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine en est l'un des éléments les plus emblématiques. Cette réserve s'étend à la fois sur les deux ports du Havre et de Rouen. Le Grand Port Maritime du Havre a pour ambition de contribuer au bon fonctionnement de cette réserve naturelle. Dès lors qu'un projet comme celui du prolongement du grand canal est proche de cette réserve naturelle, il devient un véritable objectif pour ce projet que de contribuer à ce bon fonctionnement.

Pour l'élaboration du projet, nous avons utilisé une méthode baptisée « Œuvrer avec la nature » qui consiste, dès l'origine de la conception du projet, en même temps que l'on définit ses fonctionnalités, à prendre en compte les données environnementales au sens large du terme et à les intégrer dans la conception.

Comment avons-nous procédé ? Nous avons tout d'abord défini les fonctionnalités fluviales du projet, avec les dimensions d'un canal qui ferait 120 mètres de large par 5 mètres de profondeur, soit des dimensions légèrement supérieures à celles du canal de Tancarville qui a été mis en service en 1887, mais des dimensions inférieures à celles du grand canal du Havre actuel qui permet d'accueillir des navires de mer de grande dimension.

Les bateaux de référence pris en compte pour définir ces fonctionnalités sont le classique convoi poussé de 180 mètres de longueur, 11,40 mètres de largeur et 3,50 mètres de tirant d'eau, ainsi qu'un automoteur de 155 mètres de longueur qui n'existe pas encore, mais qui est probablement, d'après les spécialistes, la prochaine évolution des automoteurs sur la Seine. Ces bateaux peuvent remonter la Seine jusqu'à Paris, voire au-delà et pourront également à terme emprunter le futur canal Seine-Nord Europe.

Une fois déterminées les fonctionnalités du projet, venons-en aux données environnementales qui interfèrent également dans la conception de ce projet.

La première composante des données environnementales est la valeur écologique de l'aire du projet sur laquelle, notamment la semaine dernière, nous avons eu des développements assez conséquents. Cette zone fait l'objet de diverses protections à titre réglementaire. Les études que nous avons menées et dont vous avez une traduction à l'écran, ont confirmé la richesse écologique du site et la présence de nombreuses espèces patrimoniales ou protégées. Ces espèces se répartissent de manière diverse à l'intérieur et à l'extérieur de la réserve naturelle. C'est donc un élément à prendre en considération dans la conception et ultérieurement, dans le choix du projet.

La deuxième composante des données environnementales au sens large, ce sont les usages du site. Le site est en quasi-totalité propriété du Grand Port Maritime du Havre. Il est aujourd'hui occupé, par le biais d'autorisations d'occupation temporaires, par des agriculteurs. 95 exploitants agricoles sont présents sur le site du projet, sur 143 parcelles. Une association de chasse bénéficie également d'une autorisation d'occupation temporaire sur le domaine public maritime pour la chasse à pied. Cela permet également l'aménagement de gabions qui sont au total au nombre de 78 sur la zone

étudiée. Le troisième type d'occupation qui apparaît ici en jaune, ce sont les *pipelines* qui sillonnent la plaine alluviale et qui relient la zone industrialo-portuaire du Havre à la vallée de la Seine. En particulier, les trois raffineries de Gravenchon, Grand-Couronne en Seine-Maritime et de Grandpuits en Seine-et-Marne sont alimentées en pétrole brut depuis le port du Havre par canalisations. De la même façon, Aéroports de Paris est alimenté en carburant depuis le port du Havre par canalisations. Ces canalisations passent dans la zone, sachant qu'elles peuvent être soit isolées soit regroupées en nappes. Il existe notamment, en rive sud du canal de Tancarville, une nappe de 17 canalisations regroupées qui pose un problème au raccordement du tracé sur le canal de Tancarville. De manière plus anecdotique, deux parcelles sont occupées par les associations d'aéromodélisme dans l'aire du projet. Des parcelles plus importantes sont affectées à des activités industrielles, principalement à du stockage de déchets, soit du sulfate de fer sur une petite parcelle, soit du titanogypse sur le site de Millenium, mais ces deux sites font aujourd'hui l'objet de réflexions quant à leur devenir et leur requalification.

Enfin, la troisième composante des données environnementales est la spécificité hydraulique de l'aire du projet. Vous avez, représentée ici à l'écran, ce que l'on appelle une carte piézométrique, c'est-à-dire la carte des niveaux de l'eau dans les sols. Nous avons affaire à une zone humide et les études ont montré que la nappe phréatique formait une espèce de dôme sur le site du projet, ce dôme étant également en interaction avec la marée, dans l'estuaire de la Seine. Le prolongement du grand canal du Havre aurait *in fine* un niveau d'eau qui serait inférieur à celui de l'eau dans les sols, ce qui pourrait générer un phénomène de drainage, avec un rabattement de la nappe phréatique sur quelques centaines de mètres à partir du canal. Cela serait redoutable pour la réserve naturelle voisine puisqu'il s'agit précisément d'une zone humide et que l'assécher serait contraire à son intérêt.

Nous y avons réfléchi, dans l'étude d'impact hydraulique qui a été menée, en combinant au canal, vu ici en coupe, qui aurait cet effet de drainage, un contre-canal situé côté de la réserve naturelle. Ce contre-canal pourrait annuler l'effet de drainage du canal, voire même, en gérant les niveaux à la valeur appropriée, pourrait contribuer à augmenter le niveau d'humidité dans les terrains voisins. Ce dispositif pourrait donc permettre de contribuer au bon fonctionnement de la réserve naturelle.

Un exemple de contre-canal a pu être étudié par le cabinet SOGREAH. C'est un exemple d'un contre-canal ici en vert, situé près de Grenoble. Il protège un captage d'eau potable qui pourrait être asséché par le lit de la rivière le Drac qui passe dans la vallée. Ce contre-canal dont vous avez une photo sur la droite, est un contre-canal perméable. L'eau s'infiltré dans la nappe phréatique et évite la baisse du niveau de la nappe au niveau de ce captage.

Venons-en maintenant aux alternatives possibles au projet. Durant la phase des études préliminaires, nous en avons étudié plusieurs. Les deux premières alternatives concernent l'adaptation de l'itinéraire fluvial existant, d'abord en augmentant la hauteur libre sous les ponts pour réduire le nombre de manœuvres. C'est possible de deux manières différentes, soit en remontant les ponts existants, soit en baissant le niveau des canaux. Les deux autres alternatives possibles consistaient à identifier un nouvel itinéraire fluvial, soit relié directement à la Seine, soit à travers la zone industrialo-portuaire. Il faut noter également l'existence d'une cinquième alternative qui est l'accès à Port 2000, soit par le nord, soit par le sud, pour les barges fluviales. Elle a ceci de particulier qu'elle est déjà opérable aujourd'hui, bien que dans la pratique, elle ne soit pas encore utilisée.

Je vais maintenant revenir plus en détail sur l'alternative de dénivellation des ponts existants puisque c'est celle qui est jusqu'à présent apparue la plus crédible des alternatives au projet de prolongement du grand canal du Havre.

Si nous prenons l'exemple du pont rouge, il faut tout d'abord savoir que les ponts mobiles existants ne peuvent pas, sur le plan technique, être rehaussés, comme on peut le faire avec des ponts fixes. Il est donc nécessaire de construire, à côté des ouvrages existants, de nouveaux ouvrages. Par ailleurs, les voies ferrées n'admettent que de faibles pentes, ce qui impliquerait, pour créer un ouvrage ferroviaire surélevé, d'aménager des rampes de grande longueur qui ne seraient pas compatibles avec le site des différents ponts sur la zone portuaire.

Ainsi, le pont rouge existant et le pont VII bis existant devraient être maintenus à côté de nouveaux ouvrages qui pourraient être surélevés, mais qui n'intéresseraient que le trafic routier, voire une partie de ce trafic routier. En définitive, cette solution ne changerait donc rien au croisement du trafic fluvial et du trafic ferroviaire et serait principalement bénéfique pour les transports routiers, quelle que soit la hauteur libre sous les nouveaux ponts. Qu'elle soit de 7 mètres ou de 10,60 mètres, la longueur des rampes serait quasiment identique dans les deux cas en raison de la nécessité d'aménager, notamment dans le cas du pont rouge, des passages pour les véhicules sous les viaducs d'accès, de part et d'autre de l'ouvrage, de manière à pouvoir réutiliser les deux carrefours d'extrémité.

Je terminerai par les différentes variantes de tracés possibles. Il existe une infinité de tracés possibles de l'extrémité du grand canal à l'ouest au canal de Tancarville. Nous avons choisi de représenter quatre familles de tracés.

La première famille est le tracé qui longe la réserve naturelle. C'est en quelque sorte l'hypothèse de base de la Directive Territoriale d'Aménagement. Ce tracé permettrait de disposer d'environ 580 hectares de zones d'activité dont 231, représentés en violet, seraient remblayés avec le sable extrait lors du creusement du canal.

La deuxième famille est le tracé court qui étant le plus court, est aussi le moins cher. C'est celui qui affecte le moins les espaces naturels, mais c'est aussi celui qui libère le moins de zones d'activité, seulement 166 hectares qui seraient remblayés en quasi-totalité.

La troisième famille est le tracé parallèle qui est l'intermédiaire entre les deux précédents sur la première partie de son parcours, mais qui ensuite est parallèle au canal de Tancarville, ceci pour éviter de croiser la nappe des 17 canalisations en rive sud de ce canal. Ce tracé permettrait de disposer de 290 hectares de zones d'activités.

Enfin, le tracé direct traverse la réserve. Il n'a été pris en compte qu'au vu des résultats des études préliminaires environnementales, à la fois rassurantes sur l'annulation de l'effet de drainage du canal et indiquant que la richesse biologique du site écologique était indifférente aux limites de cette réserve. Ce tracé ne croise pas non plus la nappe de canalisations.

Voici les quatre tracés représentés sur la même carte. Le Grand Port Maritime du Havre n'a pas formulé de préférence par rapport à ces différents tracés. Je crois qu'il sera d'ailleurs intéressant d'entendre tout à l'heure l'avis d'un professionnel sur l'aspect pratique de ces différents tracés. Il faut aussi noter que lors des précédentes réunions publiques, ont été évoquées d'une part l'idée de dissocier le tracé de la zone d'activité et d'autre part l'idée de localiser la zone d'activités dans le

marais de Cressenval qui est situé au nord du canal de Tancarville. Cela permettrait de disposer d'une surface de zone d'activités identique, quel que soit le tracé du prolongement du grand canal et d'aborder de manière très différente le choix des tracés, sachant que la surface d'activité ne serait plus liée à ce tracé, mais aux différentes contraintes, soit de navigation, soit environnementales. C'est donc la question qu'il me paraît encore important d'aborder, soit aujourd'hui, soit la semaine prochaine plus en détail lors de la séance dédiée aux variantes du projet. Je vous remercie de votre attention.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec. Nous allons maintenant vous laisser la parole. J'attends vos questions. Je vois beaucoup de mains qui se lèvent. Des Beuzevillais ou des Beuzevillaises ? Non ? Personne. A vous.

2. Débat avec la salle

Francis SIBILLE, Ecologie pour Le Havre

On vient de faire allusion à la zone du marais de Cressenval qui est au-dessus du canal de Tancarville. Cette zone fait partie intégrante de la réserve naturelle. Je ne vois pas donc pas comment le projet peut inclure cette zone, d'autant qu'elle fait partie de toutes les zones protégées à tous les niveaux.

Michel STEINER

Nous avons bien compris votre question. Y a-t-il une autre question ? Ne soyez pas timides. On va demander à Monsieur Castaing ou à Monsieur Guellec de vous répondre.

Jean-Pierre GUELLEC

Je dirais qu'il y a deux éléments de réponse. Tout d'abord, c'est une hypothèse qui est apparue au cours du débat. Il apparaît important de la traiter complètement lors du débat public. C'est une occasion de la traiter dans un cadre où les prises de position sont enregistrées. L'origine de cette proposition partait, semble-t-il, du constat que le marais de Cressenval apparaît présenter une richesse environnementale moindre par rapport à la zone du projet, ce qui permettrait, le cas échéant, d'avoir un projet d'un impact inférieur aux différentes variantes qui ont pu être proposées jusqu'à présent. C'est donc en ce sens qu'elle présente un intérêt.

Quant aux différentes protections dont fait l'objet ce secteur, il est clair que le marais de Cressenval est à la fois classé en réserve naturelle et en Natura 2000 et est soumis de plus à d'autres régimes de protection administrative. Cependant, ce sont des protections qui peuvent éventuellement évoluer sur le plan réglementaire, dans la mesure où un certain nombre d'arguments peuvent être mis avancés par rapport à l'identification d'un équilibre meilleur que celui qui pourrait être fait en respectant strictement la réglementation actuelle. Ce que je viens de dire n'est peut-être pas très clair. En clair, si on appliquait aujourd'hui strictement la DTA en réalisant le tracé longeant la réserve naturelle et en utilisant les 580 hectares de zones d'activités, on aurait un projet parfait sur

le plan règlementaire, mais qui ne serait pas forcément le meilleur sur le plan environnemental. Ne faut-il pas faire le contraire ? Avoir un projet meilleur sur le plan environnemental, même s'il est peut-être un peu plus difficile sur le plan règlementaire. C'est toute la question qui est posée.

Michel STEINER

Monsieur Castaing, voulez-vous ajouter quelque chose ? Non. Merci. Une dernière fois, y a-t-il une autre question ?

Louis DUCHENE, retraité, Beuzeville

Je vais peut-être un peu trop vite, mais je m'interroge sur la longueur de l'écluse à Tancarville. Nous parlons bien sûr de barges qui vont faire des grandes dimensions, dans les 160 mètres. Comment tous ces navires qui vont arriver à l'écluse vont-ils s'orienter ? Vont-ils entrer dans l'écluse pour en ressortir ? L'écluse est-elle assez grande, quand je vois cette dimension des barges avec les ensembles ? Voilà ma question.

Michel STEINER

Merci. Justement, cela tombe bien puisque nous avons invité ce soir un batelier qui vous expliquera tout cela. Y a-t-il une autre question ?

Jean-Pierre FLAMBARD, Maire de Beuzeville

Quel sera le devenir du canal actuel de Tancarville ? Est-ce que le fait de créer ce nouveau canal va le délester d'un trafic important ? Aura-t-il toujours une importance sur le trafic maritime ? Si à terme, ce nouveau creusement de canal prenait de la prédominance, le canal actuel de Tancarville serait-il amené à disparaître et à servir éventuellement de mesure compensatoire environnementale ?

Michel STEINER

Une autre question ?

Francis SIBILLE, Ecologie pour Le Havre

Le port prévoit un quasi-doublement du trafic des containers, mais en même temps, tant les directives européennes que le Grenelle de l'environnement prévoient une grande diminution des rejets de CO₂ et de la consommation d'énergie, ainsi qu'une augmentation des énergies renouvelables. Comment faire coïncider ce quasi-doublement du trafic des containers avec toutes ces contraintes dues au Grenelle de l'environnement et aux directives européennes ?

Michel STEINER

Merci. On va demander à Monsieur Guellec de répondre.

Jean-Pierre GUELLEC

Je voudrais tout d'abord rassurer Monsieur Duchène quant aux capacités des écluses de Tancarville d'accueillir ce type de bateaux. Ces bateaux empruntent déjà les deux écluses de Tancarville, avec plus ou moins de facilité puisque l'ancienne écluse, qui a été mise en service en 1887, est un peu plus étriquée que la nouvelle écluse, notamment parce qu'elle a un pertuis à l'entrée qui ne facilite pas les manœuvres. Cela dit, les écluses de Tancarville, dont l'ancienne écluse, permettent déjà d'accueillir des bateaux qui font jusqu'à 180 mètres de longueur et jusqu'à 14 mètres de largeur, ce qui n'est pas beaucoup rencontré en termes de largeur. Quant à la nouvelle écluse, elle a une longueur entre portes de 203 mètres, soit une longueur supérieure à celle de l'ancienne, et une largeur plus importante puisqu'elle atteint 24 mètres. Elle a donc une capacité beaucoup plus importante. Les bateaux que nous avons pris en considération sont des bateaux qui fréquentent déjà le port du Havre, sans difficulté particulière par rapport aux écluses de Tancarville.

La seconde question posée par Monsieur Flambard concerne le devenir du canal actuel. Dans le projet, nous n'avons pas prévu de remblayer ce canal ou de l'utiliser pour une mesure compensatoire, pour plusieurs raisons. D'une part, parce que ce canal continuera à être utilisé, notamment par le trafic maritime, dans la partie ouest, jusqu'à la raffinerie Total qui est directement alimentée par petits navires de mer. D'autre part, parce qu'un certain nombre de bateaux feront le circuit en passant par le nord du port, notamment par le bassin Bellot, le sas Vétillart, etc. qui amènent en droite ligne sur le canal de Tancarville. Les voici à l'écran. Le prolongement du canal de Tancarville vers l'ouest jusqu'au port historique continue à être utilisé par les barges pour un certain nombre de trafics. Boucher le canal reviendrait à les faire passer par le sud et donc à nouveau, à manœuvrer le pont rouge, ce que l'on cherche à éviter. Ensuite, le dernier intérêt de maintenir le canal de Tancarville serait de permettre au transport fluvial de disposer de deux itinéraires possibles entre les terminaux à containers situés à l'ouest et les écluses de Tancarville. Aujourd'hui, il n'y a qu'un seul itinéraire possible par le canal de Tancarville. Le fait de disposer d'un deuxième itinéraire permettrait de faire de la régulation de trafic sur l'ancien tracé, mais également, en cas d'obstruction ou d'accident, d'avoir un itinéraire alternatif qui pourrait écouler le trafic, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Même si le risque est faible, nous sommes potentiellement à la merci d'une obstruction du canal qui pourrait poser des problèmes importants pour l'écoulement du trafic fluvial.

Laurent CASTAING

Pour ce qui est des hypothèses de doublement du trafic, je résume de manière assez simple la façon dont sont construites nos hypothèses. Elles consistent à dire d'abord qu'il y a une croissance naturelle. Je voudrais vous rappeler que pour doubler le trafic en dix ans, il faut avoir un taux de croissance de 7 % par an, ce qui n'est pas extraordinaire. La croissance naturelle de la population, en France, est de l'ordre de 2 %, ce qui veut dire qu'à habitudes de consommation égales, il y a un taux de croissance de 2 %. On sait que lorsque l'activité croît de 2 %, le transport croît davantage parce qu'il faut compter deux mouvements de marchandises pour un seul mouvement de consommation. C'est un aller et retour, si on veut simplifier les choses. Quand il y a 2 % de

croissance, il y a 3 % de croissance du transport. C'est une chose qu'il faut bien avoir en tête. Si on ne fait rien, si on n'est pas particulièrement performant, si on reste sur un mode de vie actuel – même si aujourd'hui, on veut un mode de vie moins émetteur de CO₂, personne n'a pas parlé de décroissance durable – on est sur un taux de croissance de l'ordre de 3 à 4 % pour l'activité du port qui se fera naturellement. Autrement dit, notre trafic augmentera de 50 % naturellement.

Par-dessus, nous rajoutons une hypothèse de volonté de croissance et de reprise de parts de marché. Au lieu que les containers qui passent aujourd'hui par Anvers et Rotterdam ne reviennent par camions, l'idée est de les faire passer par Le Havre. Sans vouloir manier le paradoxe, je dirais que si l'on veut s'attaquer aux émissions de CO₂, il faut ramener des containers au Havre et les faire passer en train ou en barge vers Paris.

Voilà donc comment est construite cette hypothèse de doublement de trafic. Je rappelle aussi un autre calcul qui est tout simplement que si on fait autant de ferroviaire et de fluvial que nos concurrents, on a à tripler ce qui passe par le ferroviaire et le fluvial dès aujourd'hui. Avec le trafic actuel, si on veut faire autant que nos concurrents, il faut tripler le ferroviaire et le fluvial au Havre.

Les hypothèses de doublement du trafic sont fondées – je le répète – sur une croissance naturelle et sur une reprise de parts de marché, sans faire des hypothèses de croissance extraordinaire de l'économie générale. Par ailleurs, l'augmentation de la part du ferroviaire et du fluvial, à elle seule, dans le trafic actuel, justifie le triplement du trafic ferroviaire et fluvial.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Monsieur Scherrer ?

Paul SCHERRER, directeur technique du Grand Port Maritime du Havre

J'apporterai un petit complément à la présentation de Jean-Pierre, pour vous inviter à regarder un complément que le maître d'ouvrage a apporté et qui concerne le dimensionnement des écluses de Tancarville. Je rendrai aussi hommage à nos grands prédécesseurs car que ce soit à Panama ou de façon un peu plus modeste, à Tancarville, heureusement que nos prédécesseurs ont très largement dimensionné les ouvrages, ce qui fait qu'une écluse qui a été mise en service en 1887 répond aux besoins actuels. Vous verrez une photo où on la voit avec deux convois poussés. Non seulement elle a une longueur suffisante pour accueillir un convoi poussé, mais on peut même arriver, avec un chasse-pied, à faire rentrer dans cette écluse qui date de 1887, deux convois poussés, les plus grands convois qui passent sur la Seine actuellement. C'est aussi un enseignement de l'histoire. Lorsqu'on dimensionne des infrastructures structurantes, il faut faire attention à les dimensionner suffisamment pour ne pas être rattrapé très rapidement par l'évolution de la taille des navires par exemple.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Scherrer. Madame Barbier ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Pour les Beuzevillais qui découvrent la présentation, il me semble qu'un élément n'a pas été abordé et qu'un autre n'a pas été souligné. Est-ce que nous pouvons revenir sur le *slide* où il y a la carte avec le dôme piézométrique ? Il y a un phénomène de résurgence d'eau qui provient essentiellement des précipitations sur tout le plateau qui est au nord de la zone. Cette eau se diffuse dans le sous-sol et remonte à cet endroit. Cet endroit qui est appelé d'une façon qui n'illustre pas son rôle, puisqu'on parle de la mare plate, correspond en fait à une très grande source qui alimente en eau douce toute la zone humide. Vous voyez que l'endroit d'où émanent les trois flèches est précisément situé sur les différents tracés qui sont envisagés entre le grand canal à gauche et le canal de Tancarville. Il est apparu aussi que c'était la zone où la richesse biologique était la plus importante. Monsieur Guellec a dit tout à l'heure que la richesse biologique n'était pas corrélée à la limite de la réserve naturelle. C'est vrai, cela résulte d'un rapport de force. Au moment où cela a été déterminé, initialement, elle devait être incluse dans la réserve naturelle, ce qui ne veut pas dire qu'il faut passer n'importe où. En tout cas, c'est vrai qu'il y a une richesse biologique plus importante justement là où les tracés de prolongement du grand canal sont envisagés.

Le deuxième aspect que je voulais aborder tient au fait qu'il y a une alternative que nous avons essayé de développer, si on veut aboutir à une massification plus importante. La massification, c'est le terme employé pour désigner le fait d'emporter beaucoup plus de containers à la fois dans les transports. Actuellement, un train en transporte aux alentours de soixante. Il peut en transporter un peu plus, mais difficilement. Les grosses barges peuvent aller jusqu'à 200 et quelques containers. Il y a évidemment des limites en nombre et en hauteur de containers, etc. Ce sont des aspects qui ont été discutés. Nous pensons qu'une bonne partie du trafic fluvial qui passe par le canal de Tancarville pourrait continuer à y passer, pour les unités que l'on appellera semi-massifiées, c'est-à-dire qui emportent des containers par dizaines et jusqu'à cent et quelques. Les unités très massifiées qui transportent 200, 300 containers, voire au-delà, pourraient passer directement par la Seine à partir du port ancien et de Port 2000.

Il existe un texte actuel, mais il est passablement restrictif. C'est quelque chose qui est faisable, avec des unités fluviales adaptées, mais aussi avec ce que l'on appelle des fileurs, c'est-à-dire des caboteurs qui sont spécialisés dans le transport de containers. Cela supposerait une coopération étroite entre les ports de Rouen et du Havre pour lesquels il y a un aspect de concurrence qui est plutôt prédominant. Cela suppose toute une série d'autres réformes en matière de réglementations d'usages et d'équipements du port. Ce n'est pas simple, mais c'est quelque chose qui nous paraît à étudier et à développer. Nous ne sommes pas les seuls puisqu'il existe des armateurs qui sont intéressés et que le directeur commercial du port de Rouen a dit lui-même que c'était l'avenir. Il nous semble que c'est une solution plutôt que de construire un prolongement du grand canal coûteux qui endommagerait de façon irréversible la zone fluviale, d'autant que l'écueil principal des écluses de Tancarville n'est pas tant leur taille que le fait qu'elles ne soient utilisables que quelques heures par jour à cause de la marée. Il nous semble qu'il faut aussi étudier réellement cet aspect relatif au passage des unités vraiment massifiées directement par la Seine et non pas botter en touche pratiquement à chaque fois qu'on en parle.

Michel STEINER

Merci, Madame. On prend une autre question. Madame ?

Valentine GOETZ, Vice-présidente de Haute-Normandie Nature Environnement

Je suis un peu étonnée qu'on ait parlé beaucoup du ferroviaire, mais que le projet ne comporte rien sur la question. Je crois que l'un des gros inconvénients de notre région, c'est que nous n'avons pas la possibilité de faire passer le trafic SNCF sous la Seine parce que nous avons décidé de faire un pont routier plutôt qu'un tunnel, comme l'ont fait les autres ports plus haut. Si on mettait de l'argent dans ce genre de travail, peut-être ne serait-il pas nécessaire de détruire complètement l'environnement de la zone. On pourrait utiliser le canal de Tancarville en l'améliorant et il n'y aurait pas tous ces inconvénients de surélévation obligatoire de ponts.

Michel STEINER

Merci, Madame. Une troisième et dernière question ?

Louis DUCHENE, retraité, Beuzeville

Je reviens sur ce que disait Monsieur à l'instant concernant le transport fluvial, ferroviaire et routier. On évoque le grand canal, son développement. Vous n'avez pas parlé en revanche du développement du réseau ferré. Ce domaine est-il dans votre projet ? Si tel est le cas, je souhaiterais voir comment on va faire passer les voies qui serviront à compléter la desserte à laquelle vous faisiez allusion tout à l'heure. Merci.

Michel STEINER

Merci. On va laisser les responsables du port répondre.

Laurent CASTAING

Je vais d'abord répondre à la question sur le fluvio-maritime. On y avait consacré une séance. Je vais donc essayer de résumer les éléments que nous avons sur ce sujet. D'abord, premièrement, le fait qu'il y ait du fluvio-maritime ou qu'il n'y en ait pas ne dépend pas d'une coopération ou d'une non-coopération entre Rouen et Le Havre. Là, mon incompréhension est totale. Le port du Havre ne pourra pas empêcher des fluvio-maritimes de passer alors que Rouen voudrait en faire passer et le contraire ne pourrait pas se produire non plus. Les deux ports sont là pour accueillir tous les navires et aucun empêchement ne peut venir de là. Qui plus est, aujourd'hui, les deux ports sont plutôt dans une phase de coopération extrêmement active. Je vois encore moins pourquoi une soi-disant lutte qui n'existe pas entre les deux ports, pourrait se faire au détriment du fluvial ou du fluvio-maritime.

En revanche, il est clair que l'un des avantages du port du Havre est aussi l'un de ses inconvénients. Ce port est un port extrêmement ouvert sur la Manche. C'est son grand avantage. Cela permet à des navires de rentrer très facilement. Il faut deux heures entre le moment où le navire se présente au pilotage et le moment où il est accosté à quai. C'est l'un de nos avantages compétitifs majeurs. C'est aussi un inconvénient puisque nous sommes à l'ouvert de la mer. Il suffit de regarder devant le port du Havre certains jours d'hiver pour voir que la mer est extrêmement agitée. Un navire fluvial ne peut donc pas passer tous les jours entre la Seine et le port du Havre. Il risque tout simplement de se casser en deux. Il faut donc employer des navires qui sont construits de manière

plus solide, qui sont plus équipés pour pouvoir faire face à ce que l'on appelle des fortunes de mer et qui ont des équipages différents pour faire face à ces situations. Tout cela fait que ces navires coûtent plus cher que les navires fluviaux, tant en investissement qu'en exploitation,

Le problème est tout simplement économique et il se traduit d'une manière simple. Depuis plusieurs années où il y a l'autorisation d'utiliser ces navires pour joindre le port du Havre à la Seine, dans une version dégradée des règlements, un seul navire a fait un essai. Ce n'est pas une solution intéressante. Le port de Rouen la regarde tout de même de manière attentive parce que pour aller jusqu'à Rouen, avec de gros navires fluviomaritimes, il est possible que cette solution puisse rentrer dans une équation économique. En revanche, pour aller à Paris qui est quand même le gros marché, on n'y arrivera pas. Les navires fluviaux seront toujours plus compétitifs que les navires fluviomaritimes.

S'agissant du ferroviaire, nous n'en avons pas parlé parce qu'il ne fait pas partie de ce projet, ce qui ne veut pas dire que nous n'avons pas de projet sur le ferroviaire. De la même façon que nous voulons passer de 150 000 à 500 000 containers en fluvial, nous voulons passer de 150 000 à 500 000 containers en ferroviaire. Les chiffres sont identiques, nous voulons faire la même croissance en ferroviaire. Il y a un gros programme d'investissements sur le port du Havre et il est bien avancé. On a les voies qu'il faut. En revanche, on a des problèmes en termes d'installation de chargements et de déchargements. On prévoit de faire des investissements majeurs.

Quant aux voies pour rejoindre Paris, le grand sujet est aujourd'hui de réaménager une voie qui se situe entre Gisors et Serqueux qui nous permettra, pour un itinéraire fret, de doubler la ligne Rouen-Paris. C'est un sujet qui est en forte discussion et qui devrait aboutir assez rapidement. Honnêtement, au-delà de cette ligne de fret ferroviaire dédiée entre Le Havre et Paris, nous n'avons pas de besoins avant un certain nombre d'années. Nous devrions donc être satisfaits.

Enfin, le dernier point concernait le franchissement fluvial. Il est étudié, mais je rappelle que le grand débouché des containers du port du Havre se situent vers Paris, vers le sud et vers l'est de la France et relativement peu vers l'ouest. Le trafic qui passe par le pont de Normandie est assez faible. Il faut se rappeler qu'il y a une concurrence – elle existe et elle est réelle – qui consiste à recharger les containers sur des bateaux et à les débarquer à Brest, Nantes, La Rochelle et Bordeaux. A Brest et à Nantes, cela se passe tous les jours pour des quantités importantes de containers, un peu moins à La Rochelle parce que le bassin économique est moins puissant. A Bordeaux, aujourd'hui, c'est la solution ferroviaire qui est plutôt en train de l'emporter. Voilà pour ces éléments sur les autres modes et le fluviomaritime.

Michel STEINER

Monsieur Guellec veut ajouter quelque chose. Non. Encore une question avant de passer à la suite ?
Personne ? Non.

Maintenant, je vous invite à un voyage sur le canal de Tancarville et sur la Seine en compagnie d'un commandant de pousseur, Monsieur Alain Cras, de la société Cemex. Il va nous parler de son quotidien, de son vécu et il a peut-être aussi quelques avis à donner sur les variantes.

II. Témoignage d'un batelier

Alain CRAS, commandant de pousseur, société Cemex

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je suis Alain Cras, commandant d'un pousseur, du bateau Goéland. On est un équipage de six personnes, on fait des gardes de six heures, soit six heures de travail, six heures de repos, pendant une semaine.

Pour en revenir à la question de Madame, notre consommation en carburant est environ de 130 litres à l'heure pour un convoi de 5 000 tonnes. Le passage du sas de Tancarville ne nous pénalise pas énormément puisqu'on travaille beaucoup avec la marée qui nous permet de faire une économie de carburant. Elle nous aide en termes de vitesse et nous permet donc d'avoir une consommation beaucoup moins importante.

Quant au sujet du nouveau tracé du canal de Tancarville, ce nouveau canal permettrait de mettre plus de containers. On est limité au niveau du pont rouge et de l'A29 en termes de hauteur. Avec ce nouveau tracé, on pourrait se permettre de mettre une plus grande quantité de containers et dans l'avenir, peut-être des convois plus larges, de quinze mètres de large. Il permet aussi d'améliorer la sécurité. Le nouveau tracé serait plus économique et nous permettrait d'avoir deux sorties, deux passages. Sur l'ancien tracé, il y aura toujours l'activité d'un bateau pour les ordures ménagères. Il fait son chargement au quai du Rhin, sur Radicatel. Lui emprunterait donc toujours l'ancien passage.

Vous voyez à l'écran un bateau qui transporte des containers et qui va vers Tancarville. Celui-ci est arrivé au sas de Tancarville. Il fait son entrée pratiquement à la pleine mer. Il n'y a donc pas de problème au niveau du tirant d'eau. Cela se passe très bien. Ici, nous arrivons au pont rouge. Je pense que le temps du passage d'un bateau doit certainement créer des bouchons assez importants. Avec ce nouveau tracé, je pense qu'il y aura moins de bouchons à l'intérieur du port du Havre.

Ici, nous avons fait un transport d'agrégats, de sable marin et nous repartons vers Paris. On arrive sur Tancarville. L'ancienne écluse de Tancarville se trouve sur votre gauche et la nouvelle écluse est sur votre droite. Si le transport fluvial doit prendre plus de parts de marché, l'idéal serait que les deux sas soient en activité. A l'heure actuelle, ça bouchonne un peu !

Vous voyez ensuite une sortie. On est sorti de l'ancien sas de Tancarville et on va vers Rouen. La photo suivante est prise un peu plus loin. Vous voyez que l'on sort toujours un peu avant la pleine mer, ce qui nous permet de bénéficier du courant jusqu'à Rouen et même jusqu'à Poses. On se sert énormément du courant. Vu le prix du carburant, cela nous permet de tourner beaucoup moins fort, d'avoir une consommation beaucoup moins importante et d'émettre bien sûr moins de CO₂.

Voilà un convoi de charbon de 5 000 tonnes de la société CFT. Il se sert bien sûr du courant. Il passe ici sous le pont de Tancarville. Ce sont des collègues de travail. Ce sont eux qui ont la plus grosse part de marché au niveau des containers. Ils sont plus adaptés. Ils ont une timonerie. Le poste de pilotage qui est sur le pousseur, peut monter à une hauteur maximum de quatorze mètres au-dessus du niveau de l'eau. Bien sûr, on ne peut pas aller à Paris de cette façon. Jusqu'à Rouen, il n'y a pas de problème, mais après, les ponts sont beaucoup plus bas. Cela dit, on a toujours la capacité de monter 5 000 tonnes jusqu'à Paris.

Voici un croisement. Le bateau Le Thalès part vers Rouen. Une fois qu'il est sorti, vous voyez ceux qui sont en attente pour prendre le sas de Tancarville. Peut-être avez-vous des questions.

Michel STEINER

Avant, on va peut-être passer la grande carte.

Alain CRAS

J'ai fait ce tracé sur simulation avec Monsieur Alain Pourplanche de la société CETMEF. On a travaillé de très nombreuses fois sur celui-ci. Le problème que l'on a, à ces endroits, c'est que l'on a une forte prise au vent, ce qui nous oblige à avoir une vitesse moyenne entre 10 et 12 kilomètres à l'heure, afin d'avoir une maîtrise du vent. Après, avec les containers, suivant la hauteur, il nous faut une dérive à l'avant, ce qui nous permet de nous aider pour la conduite qui est alors beaucoup plus facile. Le plus dangereux, ce sont les courbes. C'est sûr que tout ce qui est droit est plus facile. Plus on a de courbes, plus c'est contraignant, surtout en matière de vent. A ces endroits, il y a beaucoup de vent et quand on a des containers sur quatre hauteurs, on a une énorme prise au vent. Vous avez peut-être des questions.

Michel STEINER

Monsieur Cras est un passionné de son métier

Alain CRAS

C'est la première fois que je parle devant tout le monde.

Michel STEINER

C'était parfait. Vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez. C'est son métier et je vous assure que c'est un passionné. Tout le monde sait tout sur la navigation fluviale, tout le monde est prêt à prendre sa place.

Alain CRAS

Je fais une semaine de travail et une semaine à la maison. On est parti sept jours.

Michel STEINER

Moi, j'avais une question. Comment cela se passe à l'écluse de Tancarville ?

Alain CRAS

A l'écluse de Tancarville, on travaille bien sûr avec la marée. Quand il y a du vent, on a une visibilité qui nous aide beaucoup au niveau de la timonerie. On a une vigie à l'avant puisqu'on travaille avec deux équipes de trois. Souvent, on a un apprenti. De plus en plus, on a des jeunes qui s'intéressent à notre métier. On est dans la nature. On a des officiers du port pour prendre nos amarres quand on est dans le sas de Tancarville. Quand on est à la sortie du sas de Tancarville, les officiers et le radar de Radicatel nous informent si on ne gêne pas les navires de mer, pour que l'on puisse sortir bien sûr en grande sécurité.

Michel STEINER

Monsieur Castaing a une question à vous poser.

Laurent CASTAING

J'ai même deux questions à vous poser. Premièrement, avec un gros convoi bien chargé, comment est la navigation dans le canal de Tancarville actuel ? Est-ce que l'enfilade pont rouge, pont VII bis pont VIII est tranquille ?

La deuxième question est une question de novice. On dit par exemple qu'on peut passer sous un pont avec trois hauteurs de containers. Je vois que vous avez une timonerie qui est surélevée. Quand vous passez un pont à trois hauteurs de containers, qu'est-ce que vous faites ? Est-ce que vous baissez la timonerie et continuez sans rien voir ?

Alain CRAS

On a la vigie à l'avant.

Laurent CASTAING

Est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu ces deux aspects ? Est-ce qu'un gros convoi passe tranquillement ou pas dans le canal de Tancarville actuel ? Deuxièmement, comment faites-vous quand vous passez un pont qui est juste en hauteur ?

Alain CRAS

Au niveau des ponts, on ne peut pas se croiser. Dans le passage actuel, deux pousseurs ne peuvent pas se croiser. C'est pourquoi le nouveau tracé apporterait une facilité et surtout une économie au niveau du parcours. A l'heure actuelle, il faut faire le tour, ce qui occasionne un peu plus de trois heures de navigation supplémentaires.

Pour ce qui est du passage au niveau des ponts, quand on est obligé de baisser la timonerie et que l'on a une visibilité quasi nulle, on dispose de caméras et toujours d'une vigie à l'avant. On tient toujours quelqu'un à l'avant, une vigie, parce que cela permet une sécurité plus importante, surtout

dans les ports de mer. Etant donné qu'il y a un certain trafic, que le passage au niveau des ponts est assez étroit et qu'il y a toujours un peu de vent, avoir quelqu'un à l'avant nous apporte une plus grande sécurité, surtout que l'on a une visibilité un peu moins importante. Avec les containers, on a un angle mort assez important. Je ne sais pas si j'ai été assez clair.

Brice VATINEL, président de l'ADPH

Il a été évoqué tout à l'heure la possibilité d'évacuer des containers *via* des fluviomaritimes, de remonter la Seine en sortie du port *via* des fluviomaritimes. Le directeur, Monsieur Castaing, disait que cette solution posait des problèmes de coûts. En tant que professionnel, est-ce que vous avez une expérience, quelle qu'elle soit, sur ces transports en fluviomaritime ? Est-ce que vous en avez fait ? Est-ce que vous avez une expérience concrète ? Est-ce que vous connaissez des entreprises qui offrent ces prestations ? Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu éventuellement ?

Alain CRAS

Non. De toute façon, qu'il y ait des fluviomaritimes ou que l'on soit obligé de passer par l'écluse de Tancarville, le but est de travailler avec la marée. Au sas de Tancarville, l'attente se fait quand le courant va vers l'estuaire. Quand on va vers Paris, le travail adéquat est de travailler avec la marée. C'est le plus important. Quand on part de Rouen pour aller au Havre, on part avec la marée. Quand on part du Havre pour aller à Rouen, on part avec la marée. C'est une chose qui est primordiale du point de vue économique, pratique et environnemental. Si on consomme moins, on émet moins de CO₂. On a une consommation de 130 à 200 litres par heure pour 5 000 tonnes. Quand on fait une traversée entre Rouen et Tancarville, on n'est même pas à une consommation de 130 litres parce qu'on réduit un peu la puissance. Suivant les pousseurs, on a une vitesse approximative de 17 kilomètres à l'heure. C'est très bien.

Michel STEINER

D'autres questions ? Madame ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Dans les photos qui sont passées au début du diaporama, il y en a eu plusieurs avec des containers. Combien y avait-il de hauteurs de containers ? Ce n'est toujours facile pour qui n'est pas habitué d'estimer la hauteur en voyant le bateau passer. Moi, j'aurais dit trois hauteurs de containers.

Alain CRAS

Oui.

Sylvie BARBIER

On nous parle d'aller à quatre, mais il se trouve que dans le débat, certains ont parlé de cinq hauteurs, de six hauteurs. Cela nous paraît quand même poser de gros problèmes de stabilité, surtout que vous avez parlé de prise au vent. De telles hauteurs sont-elles envisageables ? Eventuellement, à quelles conditions ?

Par ailleurs, vous avez parlé d'une économie de trois heures. Les quelques échos qui nous sont revenus de ce que peut être, dans le port du Havre, que de charger une barge, etc. nous laissaient penser que le temps se comptait en beaucoup plus d'heures que cela. Il faut du temps pour aller d'un chargement à l'autre, pour attendre à un quai, etc. Est-ce que vous pouvez nous donner une idée du nombre d'heures que suppose un chargement complet ?

Alain CRAS

Tout dépend de la disponibilité de l'emplacement puisqu'on attend que les containers soient disponibles. Souvent, il faut attendre une demi-journée et parfois une partie de la nuit. Cela arrive. Quand on est en attente, on a un endroit pour stationner et on attend bien sûr. On attend les ordres de l'officier. Une fois que les containers sont disponibles, on se présente pour le chargement et c'est assez rapide.

Concernant les hauteurs, je pense qu'à cinq hauteurs, le matériel sera adapté. Si on est sur cinq hauteurs, on aura certainement des bateaux de quinze mètres de large, pour faire une rotation entre Le Havre et Rouen par exemple. Le plus important, c'est la visibilité du pilote. S'il y a une dérive ou un propulseur à l'avant du convoi, on se maîtrise très bien. Il faut bien sûr un pousseur qui soit adapté. Il faut adapter le matériel à ce type de hauteur.

Concernant la stabilité, il y a une étude. On calcule toujours quels sont les containers les plus lourds pour les mettre au début du chargement et on met par la suite les containers plus légers. Pour l'instant, cela se passe très bien.

Michel STEINER

Vous voulez ajouter quelque chose, Monsieur Guellec.

Jean-Pierre GUELLEC

Est-ce que vous pouvez passer la diapo à l'écran ? Je voudrais juste apporter un élément d'information. C'est la flotte qui existe sur le Rhin. Vous avez à droite le type de flotte que l'on connaît sur la Seine, c'est-à-dire un automoteur d'une centaine de mètres de longueur. C'est la longueur classique sur la Seine. A gauche, vous voyez un automoteur de type Jowi qui fait 135 mètres de longueur, mais qui a une largeur plus importante puisqu'il atteint 17 mètres de largeur. Il permet de transporter six hauteurs sur six largeurs de containers. L'automoteur de type Jowi fréquente le Rhin inférieur jusqu'à Duisburg et le Rhin moyen jusqu'à Mayence. Au-delà, il ne peut pas remonter pour des questions de gabarit. Ce sont les autres types de barges qui prennent le relais et qui remontent le Rhin au-delà de Mayence.

On pourrait imaginer avoir sur la Seine une flotte différenciée comparable. Ce ne seraient peut-être pas exactement les mêmes bateaux, mais des bateaux de forte capacité sur la Seine inférieure, entre Le Havre et Rouen et des bateaux classiques au-delà de Rouen jusqu'à Paris et sur Seine-Nord Europe.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec. Monsieur ?

Paul DURANDIN, Institut français de la Mer

J'ai une question sur les pratiques actuelles. Quand vous transportez du container, est-ce que vous chargez pour une seule destination ? Est-ce que vous chargez et déchargez une partie à Rouen par exemple et continuez sur Paris avec le reste du chargement ?

Alain CRAS

Oui, il nous arrive de décharger une partie des containers à Rouen et d'en reprendre une autre partie que l'on décharge surtout à Gennevilliers. Gennevilliers est une plaque tournante. Souvent, tous les containers sont déposés à Gennevilliers et ils sont ensuite dispatchés par camion.

Michel STEINER

Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur ?

Thierry ANQUETIL, Beuzeville

A votre avis, est-ce que ce nouveau tracé amènera plus de bateaux sur le canal ? Est-ce que vous pensez qu'il y aura d'autres bateaux, en plus des vôtres ?

Alain CRAS

Oui. Je pense que cela va surtout amener du trafic. A l'heure actuelle, on est train de réfléchir pour faire Seine-Nord à grand gabarit, ce qui permettrait aux bateaux fluviaux de venir de Belgique et de Hollande jusqu'au Havre ou Paris. Je pense que cela apportera une évolution sur le trafic et de très bonnes perspectives pour l'avenir.

Thierry ANQUETIL

Est-ce que vous aurez plus de personnel ou est-ce que vous aurez le même nombre de personnes sur le bateau ?

Alain CRAS

A l'heure actuelle, nous sommes six personnes, deux équipes de trois. Si on arrive à des largeurs de barge de 17 mètres, je pense qu'il y aura un peu plus de personnes parce que le convoi sera plus important et il y aura plus de travail. A l'heure actuelle, avec les convois, on n'a déjà pas mal de travail. Sur un convoi de 5 000 tonnes avec une longueur de 180 mètres sur 11,40 mètres de large, il faut entretenir le matériel. Il y a les matelots qui surveillent la mécanique. Il y a bien sûr le cuisinier qui est important, puisqu'on est parti une semaine. Puis, on a de plus en plus d'apprentis, ce qui donne envie de faire connaître notre métier. Personnellement, j'aime mieux que ce soit de l'eau qui passe à côté d'une zone protégée plutôt qu'une voie ferrée.

Michel STEINER

C'est votre avis. Monsieur avait levé la main.

Olivier LELOUP, transports routiers Leloup

Sur les terminaux, est-ce que vous avez des rendez-vous pour les chargements ? Est-ce que des heures sont prévues pour vous présenter ? Est-ce que vous avez des temps d'attente ? Quel est le temps moyen pour charger votre bateau ? Par ailleurs, quand vous allez jusqu'à Paris, est-ce que vous revenez avec du container ou y a-t-il un autre fret de retour ?

Alain CRAS

Cela dépend. La société pour le transport de containers peut très bien déposer son convoi de containers à Gennevilliers et repartir avec un convoi allège pour aller chercher du charbon ou pour reprendre un convoi à pétrole. Il y a une rotation sur plusieurs pousseurs, ce qui permet à un pousseur de laisser son convoi et qu'un autre vienne à sa place puisqu'il y a des plus petits pousseurs. Au niveau du chargement de barges, il y a un changement de pousseur. Certains pousseurs font la ligne et d'autres font juste la mise en place des barges sur le port de Gennevilliers.

En ce qui concerne l'attente, cela dépend. Au Gennevilliers, le portique est le même pour les trains et pour les camions.

Olivier LELOUP

Est-ce que vous avez des rendez-vous prévus ? Je pense que vous n'arrivez pas comme cela avec votre bateau. Vous devez être à telle heure à l'emplacement.

Alain CRAS

Oui.

Olivier LELOUP

Vous me dites que vous avez une heure de rendez-vous. Est-ce que vous avez de l'attente inattendue ? Est-ce que vous chargez au contraire toujours dans des délais bien précis ?

Alain CRAS

Non, c'est inattendu.

Olivier LELOUP

D'accord. Quel est le temps moyen ?

Alain CRAS

On va dire une demi-journée environ. C'est très variable. Si un navire est en déchargement à l'emplacement où on doit faire le chargement, on attend que le navire ait terminé son déchargement pour avoir la place. C'est assez aléatoire.

Olivier LELOUP

Après, pour les marées, cela vous décale sur plusieurs heures. Vous ratez les marées pour aller vers Paris.

Alain CRAS

Oui. Parfois, si on est un peu trop juste, on le fait en deux marées. On stationne parfois sur Caudebec. On a des endroits pour stationner, on attend la marée suivante. L'idéal, c'est la marée. J'y reviens toujours. On se sert beaucoup de la marée. C'est plus économique et c'est plus écologique.

Michel STEINER

Encore deux questions ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Toujours sur ces problèmes de chargement, j'avais posé la question pour le remplissage. Imaginons que vous avez un pousseur et deux barges. Il faut les remplir ; cela fait beaucoup. Est-ce que cela se fait en une seule opération ? Est-ce que vous êtes amenés à aller successivement sur plusieurs terminaux, avec à chaque fois des temps d'attente que vous évaluez par demi-journée ? C'est la première question.

Deuxièmement, dans ce qui nous a été montré sur le Rhin inférieur, on change de catégorie de bateaux. On aurait probablement des problèmes de durée de chargement et de déchargement bien plus importants, à moins d'avoir, encore une fois, de l'outillage adapté, des quais adaptés et toute une série de choses à voir autrement. Il faudrait probablement aussi des logiciels de chargement de bateaux pour le problème de répartition des poids, etc. qui sont pratiquement de même nature que pour un cargo. C'étaient les questions pour les problèmes de chargement.

Concernant la taille qui nous a été montrée, soit un pousseur de 17 mètres de large, on n'a pas parlé de tirant d'eau, mais il doit être important. Est-ce que cela passe par le prolongement du grand canal tel qu'il a été envisagé ? Vu la taille et la quantité d'eau considérable déplacée, est-ce qu'il n'y a pas un problème de vitesse minimale, sans quoi on crée des problèmes de vague, d'érosion des berges, etc. ? Dès lors, est-ce que la vitesse trop faible ne pèse pas sur la manœuvrabilité, surtout avec une prise au vent qui sera encore plus importante ? Autrement dit, est-ce que ce genre d'unité vraiment massifiée est à sa place dans le prolongement du grand canal tel qu'il a été envisagé ? Est-ce qu'il ne sera pas plus adapté et davantage à sa place en passant par la Seine ?

Alain CRAS

S'agissant du temps de chargement des containers, je suis plus spécialisé dans les agrégats marins. Je transporte des containers de façon occasionnelle. Je sais que l'attente est assez importante. On en revient aux navires. On fait les chargements à plusieurs endroits.

En ce qui concerne la grandeur du convoi, de toute façon, il faut que le matériel soit adapté. On en revient toujours là. Il faut avoir la propulsion à l'avant, ce qui permet de nous aider. Il y a aussi la puissance du pousseur et le savoir-faire. Depuis une trentaine d'années que je navigue, j'ai certaines anecdotes qui me sont arrivées puisqu'au fil du temps, il nous arrive toujours des petites choses. On apprend de cette façon. Personnellement, quand on a un apprenti, j'essaye toujours de lui dire qu'il faut prévoir. Quand on est sur un bateau, en navigation, il ne faut pas attendre d'être dans le mur pour manœuvrer. Il faut prévoir. Je dis toujours qu'il faut savoir se servir des intempéries, du vent par exemple. Sur le sas de Tancarville, on nous a mis une manchette pour le vent. C'est super parce qu'on voit la force du vent et on s'en sert beaucoup.

Il y a le savoir-faire. Je ne peux pas vous l'expliquer mieux que cela. Ça s'apprend. On n'est pas commandant d'une année sur l'autre. J'ai mis une vingtaine d'années avant d'être commandant. Les anciens nous ont appris. J'ai commencé comme matelot sur un petit bateau. Je suis fils d'un artisan. Après, j'ai travaillé pour une société. J'ai bien sûr commencé comme matelot et j'ai gravi les échelles. Les anciens sont partis en retraite et maintenant, je fais partie des anciens.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Cras. Je voudrais que vous nous racontiez une petite anecdote que vous nous aviez racontée. Vous savez, ces choses qui passent devant votre bateau. On finira là-dessus.

Alain CRAS

J'adore mon métier. Je fais le même service depuis une trentaine d'années. Je fais surtout Paris-Val-de-Reuil. On vient de temps en temps au Havre et on fait des chargements au quai François I^{er}, aux

Graves de l'estuaire. On a fait aussi un chargement sur une drague dans le grand bassin pour faire des essais sur Val-de-Reuil puisque tout le déchargement se fait sur Val-de-Reuil. C'est ensuite travaillé et cela repart sur Paris. J'ai une petite anecdote. Une fois, j'étais en navigation et je me demandais ce qui était à l'avant du convoi. On était en moyenne à dix kilomètres à l'heure. On avait une bonne visibilité, il n'y avait pas de problème. C'était l'été, le matin vers cinq heures. C'était un troupeau de sangliers en train de nager devant le convoi. Il m'est arrivé aussi de voir un cerf. J'ai failli passer dessus parce que je pensais que c'était un arbre. Quand vous êtes pilotes, vous avez 180 mètres devant. On a une paire de jumelles. Le temps de réaction est assez rapide. La barre à droite ou la barre à gauche : le convoi répond très bien. Instinctivement, j'ai évité le cerf et je l'ai vu monter sur la berge. J'ai trouvé cela super.

A un endroit, on a une rotation. Quelques heures dans la semaine, on fait un aller-retour Val-de-Reuil-Paris et quand il y a une bonne rotation, on est pratiquement toujours au même endroit à la même heure, à quelques heures près. Pendant trois jours, trois fois où je suis passé à cet endroit, le matin, une famille de renards était en train de s'abreuver.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Cras. Merci infiniment. Oui, vous pouvez l'applaudir. Monsieur Guellec veut la parole.

Jean-Pierre GUELLEC

Je voulais juste apporter un élément de réponse par rapport à la capacité du projet d'accueillir des barges de type Jowi, telles qu'elles sont passées tout à l'heure à l'écran. Aujourd'hui, à ma connaissance, il n'y a pas de projet de construction d'une telle barge sur la Seine. C'est un exemple que je voulais montrer pour indiquer qu'il pouvait y avoir une différence dans la façon de traiter le transport de containers entre la Seine avale et la Seine amont.

Nous avons fait une étude de trajectographie sur le tracé du prolongement du grand canal en prenant le tracé qui longe la réserve naturelle. Pourquoi ? Parce qu'il présente deux courbes. Ce n'aurait pas présenté d'intérêt de tester un tracé rectiligne par exemple. Les bateaux de projet que nous avons retenus sont ceux que j'ai indiqués tout à l'heure, à savoir le convoi poussé de 180 mètres par 11,40 mètres de largeur et un automoteur qui ferait 155 mètres de longueur, qui serait donc plus long que la barge Jowi, mais moins large puisque la largeur était limitée à 15,50 mètres.

Les 120 mètres de largeur et les surlargeurs en courbe qui ont été calculées dans cette étude tiennent compte de ces bateaux de projet. Si nous devons intégrer un bateau de type Jowi, il faudrait refaire tourner les simulations pour dimensionner correctement le canal. Cela dit, les conditions dans lesquelles nous avons fait ces tests – je crois qu'à la fois Monsieur Cras et Monsieur Pourplanche du CETMEF pourraient en témoigner – sont presque des conditions de fin du monde. En effet, nous avons pris des automoteurs chargés de cinq couches de containers vides, avec très peu de tirant d'eau et pratiquement une voile au-dessus, avec un vent parfaitement traversier dans la zone la plus dangereuse, à 25 nœuds, si ma mémoire est bonne. Ce sont vraiment des conditions très rares qui conduiraient presque d'ailleurs à arrêter la navigation en temps normal. Malgré cela, les dimensions du canal projeté permettent la circulation, simplement en limitant le croisement dans ces conditions.

Cela veut donc dire que nous avons une certaine réserve dans le dimensionnement. Bien évidemment, dans les phases ultérieures, il va falloir affiner cette notion de bateaux de projet pour notamment tenir compte de cette nouveauté des six couches ou six hauteurs qui sont apparues depuis le mois de septembre dernier dans les indications des opérateurs.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec, de ces précisions. Nous allons passer maintenant à la troisième partie de notre débat. On va demander à Monsieur le Maire, à Monsieur Jean-Philippe Lacoste et à Monsieur Brice Vatinel de nous rejoindre. Malheureusement, je crois que Monsieur Bénard n'est pas là. C'est bien dommage. Il nous aurait parlé un peu des transports routiers. Monsieur le Maire s'est présenté tout à l'heure. Je vous rappelle que Monsieur Vatinel est président de l'Association de défense des intérêts vitaux du port et que Monsieur Lacoste est du Conservatoire du Littoral. On va demander à Monsieur le Maire de commencer.

III. Table-ronde

Monsieur Jean-Pierre FLAMBARD, maire de Beuzeville et conseiller général du canton de Beuzeville

Monsieur Jean-Philippe LACOSTE, Conservatoire du Littoral

Monsieur Brice VATINEL, président de l'Association de défense des intérêts vitaux du port du Havre

Jean-Pierre FLAMBARD

Je vais intervenir au titre de mes deux mandats, maire de la commune de Beuzeville et également conseiller général du canton de Beuzeville parce que je crois qu'il est important d'associer la commune et le canton de Beuzeville. Sur la commune de Beuzeville, nous avons la chance d'avoir une ligne ferroviaire qui est encore existante, mais qui malheureusement, n'est plus en utilisation. C'était la ligne historique Evreux-Honfleur. Je sais que le Conseil régional souhaitait maintenir cette ligne, au moins en existence, même si elle n'est plus en activité, parce que comme vous l'avez évoqué tout à l'heure, Madame Goetz, le passage souterrain pouvait être une alternative. Faire passer un convoi ferré sous la Seine nécessite une très grande amplitude, c'est-à-dire qu'il faut démarrer très loin sur la rive gauche, pour ressortir très loin sur la rive droite. La consommation des terrains et de la réalisation effective d'un passage ferré souterrain est, à mon avis – je crois que cet avis est partagé – extrêmement problématique et pose beaucoup de questions.

Si nous sommes à Beuzeville aujourd'hui, ce n'est pas un hasard. Le canton de Beuzeville est fortement imprégné de la zone du Havre. L'ouverture du pont de Normandie en 1995 n'a pas eu un effet immédiat, mais à partir de 2001, nous avons subi – le mot n'est pas trop fort – pratiquement une invasion des gens de l'autre côté de l'eau. La pression démographique a été forte. Sur le canton, nous sommes passés d'une population de 8 000 habitants en 1995-1996 à une population de plus de 10 000 habitants aujourd'hui. La commune de Beuzeville subit cette pression démographique très forte puisque nous sommes passés de 2 700 habitants au début des années 90 à 3 600 habitants aujourd'hui. Il y a donc eu une arrivée massive de populations qui ont fait des choix de vie en traversant ce pont de Normandie et en s'implantant ici. C'est le premier point.

Deuxièmement, il a été dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas un passage très fort de poids lourds, mais on peut quand même subir ce passage des poids-lourds. Les habitants du canton ont été des acteurs très actifs au niveau des associations sur les comptages de poids-lourds. Nous avons encore une réunion hier matin et un estimatif sur l'année 2008 donne une moyenne de 1 000 passages véhicules jour tous confondus dans la commune de Beuzeville. On peut en tirer un passage poids lourds très important, d'autant plus important sur la RD 180 qui du pied du pont de Normandie rejoint la départementale 27 qui rejoint elle-même l'autoroute A28, l'autoroute des estuaires. Je crois que l'on était pratiquement à 800 poids-lourds par jour en moyenne dans les comptages. Vous me direz tout à l'heure où vous en étiez dans les comptages.

Ce projet du Grand Port Maritime me rassure plutôt *a priori*. Je vais faire abstraction de tous les problèmes environnementaux et écologiques, je vais prendre les problèmes liés à notre conjoncture actuelle et à la réalité de terrain que nous avons sur la commune et le canton de Beuzeville. Le premier point important est ce passage des poids-lourds qui est énorme et qui pollue de différentes façons, au niveau sonore, visuel et au niveau de la consommation de CO₂. Ces poids-lourds polluent notre canton. On les voit passer. Ils passent, ils passent, ils passent. C'est vraiment un problème crucial chez nous. Quand vous dites que l'on peut passer de 25 à 50 % de trafic fluvial, on ne peut qu'être ravi *a priori* et on ne peut prendre ce projet qu'avec une grande satisfaction.

Il y a un deuxième point que l'on peut développer également sur notre canton. On a des assurances ou des rassurances parce que le grand combat mené au cours des années 2003 et 2004 avait concerné l'arrivée d'une zone logistique sur le canton de Beuzeville. Le développement du prolongement du canal, avec une zone d'activités qui se développerait sur Beuzeville, est un deuxième point qui pourrait plutôt nous rassurer. Ce combat avait été mené par les associations qui sont présentes dans la salle, notamment par « Laisse béton » et d'autres associations qui étaient contre ce projet. Aujourd'hui, il est plutôt rassurant pour nous de savoir que vous allez développer des zones d'activités sur Le Havre plutôt que de relancer ce débat d'arrière-garde qui avait sombré corps et âme, avec satisfaction pour nous. Monsieur Leprévost en parlera peut-être tout à l'heure au nom de la Communauté de Communes puisqu'il développe un projet de zone d'activités, mais nous sommes revenus à des choses raisonnables et raisonnées. Nous sommes plutôt sur le développement de zones d'activités qui tourneraient autour de vingt hectares et qui seraient plus orientées autour du commercial ou de l'artisanat. C'est la conclusion qui avait été développée par l'Agence d'urbanisme de la région du Havre qui avait mené une étude et dont Monsieur Leprévost a été le responsable ces derniers temps.

En tant que maire de la commune de Beuzeville et conseiller général du canton, je vois plutôt ce projet d'un œil très favorable puisqu'il devrait nous délester d'un trafic poids-lourds important. Un autre point nous pollue un peu, à savoir qu'il y a une demande très forte de transporteurs qui souhaiteraient s'implanter plutôt sur la rive sud de la Seine, c'est-à-dire chez nous, puisque les temps d'attente du transport poids-lourds sont *a priori* assez importants dans le port du Havre. Ils auraient des petites navettes. Cela s'est déjà fait puisque la zone d'activités de Saint-Maclou a reçu les transports Brangeon qui travaillent plutôt sur le Massif central et sur la Haute-Loire. Ils ont ici une base arrière, avec des camions qui font la navette Le Havre-Saint-Maclou et Saint-Maclou-Le Havre et qui ramènent les containers. Les grands transporteurs viennent chercher les containers et les ramènent ensuite sur l'autoroute des estuaires et vers le sud de la France ou le Grand Ouest de la France. Je le répète encore une dernière fois, aujourd'hui, je vois plutôt ce projet d'un œil beaucoup plus favorable que défavorable.

Michel STEINER

Merci, Monsieur le Maire. Monsieur veut poser une question. Vous pouvez peut-être nous parler des transports routiers au pied levé. On vous retient alors. A vous Monsieur Lacoste.

Jean-Philippe LACOSTE

Bonsoir à toutes et à tous. Je vais vous donner une contribution modeste puisqu'une bonne partie des enjeux, au moins en ce qui concerne l'activité portuaire, et les enjeux économiques échappent bien entendu à la perspicacité du Conservatoire, mais non pas forcément à celle du citoyen. Je me contenterai de la contribution d'un établissement public de l'Etat qui a pour mission, depuis 1975, d'assurer la protection définitive d'espaces naturels situés sur le bord de mer dont vous savez qu'ils sont soumis à des pressions d'utilisation de diverses formes. C'est pour cette raison qu'il y a un Conservatoire du Littoral et qu'il n'y a pas un conservatoire de l'intérieur ou un conservatoire de la montagne.

La mission du Conservatoire du Littoral consiste non pas à réglementer, comme peut le faire l'Etat par ailleurs en créant par exemple des réserves naturelles, mais à acheter du foncier à des propriétaires privés ou à se le faire affecter de propriétaires publics, pour assurer une préservation définitive. Ce caractère définitif est lié ensuite à la nature du domaine du Conservatoire du Littoral qui est dit imprescriptible et inaliénable. Autrement dit, une fois que l'on a acheté du foncier et que l'on en est propriétaire, on n'a plus la possibilité de l'en ressortir. Cela a un impact que je détaillerai tout à l'heure, sur les différentes hypothèses de tracés qui vous ont été exposées tout à l'heure. En effet, certaines d'entre elles passent à travers un certain nombre de parcelles qui ont été achetées par le Conservatoire du Littoral.

Par ailleurs, depuis 1995 et encore plus depuis 2002, le gouvernement nous a demandé d'intervenir, de manière beaucoup plus forte qu'auparavant, sur deux espaces particuliers qui nous concernent ici et que sont les zones humides et les estuaires. C'est à ce titre que le Conservatoire du Littoral avait été chargé d'intervenir, à partir de 1998, dans l'estuaire de la Seine. On a même signé, en 2009, un nouveau contrat d'objectifs avec l'Etat qui nous demande d'intervenir de manière encore plus forte dans les estuaires, les zones humides, ainsi que dans le domaine maritime.

Le Conservatoire du Littoral est un propriétaire qui commence à devenir assez important sur le littoral. Vous avez ici détaillé le bilan du patrimoine du Conservatoire au plan national. Il dépasse les 100 000 hectares et regroupe l'équivalent de 1 000 kilomètres de côtes.

Pour l'estuaire de la Seine, voilà comment les choses se présentent. Vous avez à l'écran une représentation schématique des périmètres autorisés à l'intervention du Conservatoire. Nous ne sommes bien entendu pas encore propriétaires de l'ensemble de ces emprises dont certaines font partie d'ailleurs du domaine portuaire et dont certaines sont déjà recouvertes par la réserve naturelle. A l'intérieur de ces diverses zones, le Conservatoire du Littoral est actuellement propriétaire d'un peu plus de 1 800 hectares dont une partie significative dans un secteur que l'on a aperçu tout à l'heure, qui est celui du marais de Cressenval. Ce marais est la partie nord de l'estuaire de la Seine qui est séparée de la partie sud par le canal de Tancarville et où une hypothèse d'installation d'une zone d'activités est par nature rendue impossible. D'ailleurs, une partie des terrains ont été cédés il y a relativement peu de temps par le port du Havre au Conservatoire du Littoral.

Cette mission, dont vous voyez ici la délimitation spatiale, consiste essentiellement à assurer la conservation de ce qui reste des prairies humides de l'estuaire qui ont régressé de manière extrêmement importante ces dernières décennies et qui constituent l'un des éléments importants du patrimoine naturel de l'estuaire de la Seine. Ce n'est bien entendu pas le seul. A ce titre, on assure une gestion de ces espaces, avec, la plupart du temps, le concours d'exploitants agricoles puisqu'une bonne méthode pour assurer la préservation de ces espaces est d'y maintenir une activité agricole adaptée, comme on est par exemple en train de le faire dans le marais de Cressenval. Pour la première fois depuis longtemps, les superficies de prairies humides se sont légèrement accrues puisque depuis notre intervention, environ 500 hectares de cultures ont été remis en prairies, avec le concours d'une centaine d'exploitants agricoles qui travaillent sur le marais de Cressenval et ailleurs pour le compte du Conservatoire.

Pour revenir sur le sujet proprement dit, je dirais qu'on ne traite plus les questions de l'estuaire de la Seine en 2010 comme on pouvait les traiter en 1970 ou même en 2000. Il y a eu un certain nombre d'évolutions des politiques publiques et de la conscience des citoyens. Elles se sont traduites notamment dans le Grenelle de l'environnement qui propose des choix qui peuvent parfois être contradictoires. On demande à la fois de réduire la consommation de CO₂ et de préserver les espaces naturels. On se trouve là dans un cas d'espèce où on est au nœud d'une partie des contradictions. On aimerait bien réduire le CO₂, on aimerait bien préserver les espaces naturels et les prairies humides, mais on s'aperçoit que les choix sont parfois compliqués. D'ailleurs, si les choix n'étaient pas compliqués, on ne serait sans doute pas ici à en débattre ce soir et dans d'autres enceintes.

J'ai appris, la semaine dernière, que le gouvernement préparait un nouveau plan national en faveur des zones humides. Je dirais que la préservation des zones humides est une affaire relativement ancienne qui date d'une décennie, qui avait été lancée par un rapport célèbre qui s'appelait le rapport Bernard. De même que l'on est censé arrêter l'érosion de la biodiversité cette année, le rapport Bernard préconisait un arrêt de la consommation des zones humides en 2010. Je crois que malheureusement, nous n'y sommes pas. Cela fait aussi partie des éléments à prendre en compte.

Pour éclairer les choix qui ne seront pas les nôtres ce soir, mais d'autres autorités, on dispose d'un certain nombre d'outils qui sont proposés par les pouvoirs publics, parfois même par l'Europe. L'un d'entre eux commence à être utilisé dans les procédures d'aménagement, il s'appelle l'évaluation environnementale. Il ne se contente pas d'étudier des stocks d'espèces, comme on l'a vu tout à l'heure, mais il se préoccupe de leur dynamique, de leur représentativité et de leur évolution. Cette évaluation environnementale nous recommande trois choses. Quand on a projet, on commence par essayer d'éviter les impacts. Ensuite, on essaye de les réduire. Parfois, quand il n'est pas possible de faire autrement, on les compense. C'est souvent maintenant la clé de lecture de ce que l'on pourrait appeler une gestion économe de l'espace. C'est vrai que l'estuaire de la Seine est limité en superficie. J'entends le fait qu'on a des besoins en matière de développement économique, qu'on a des besoins en matière d'infrastructures. Le cadre dans lequel on le fait, ce sont aussi des espaces naturels qui sont malheureusement relictuels, qui ne sont plus en très bonne santé et pour lesquels il faudra sans doute faire des choix.

Je rappelle que le patrimoine du Conservatoire du Littoral est inaliénable et imprescriptible. C'est l'article L. 322-3 du Code de l'environnement qui le dispose. Les questions de multifonctionnalité de l'estuaire doivent aussi intégrer la question de la gestion des espaces naturels. Cette hiérarchisation des enjeux et la manière de les arbitrer relèvent plus du politique que du technique, me semble-t-il. Pour finir, on a rappelé aussi que les Grand Ports Maritimes avaient une

responsabilité de gestion environnementale. Je pense qu'à travers ce projet, ils pourront démontrer leur capacité à l'aborder. Enfin, il faut sans doute se préoccuper, sur le long terme, d'un certain nombre d'enjeux de préservation. Je pense que cette dimension de long terme dépasse sans doute les prévisions économiques actuelles. Je vous remercie.

Michel STEINER

Merci. Nous allons entendre maintenant Monsieur Vatinel.

Brice VATINEL

Bonsoir. Je me présente, je suis Brice Vatinel, président de l'ADPH, l'Association de défense des intérêts vitaux du port du Havre. Professionnellement, je dirige une entreprise de commissions de transport et logistiques au Havre. Je suis fier de représenter la troisième génération d'une entreprise qui a été créée par mon grand-père en 1945, dans un secteur où il y a une forte concurrence puisque nous ne sommes pas loin d'une centaine sur la place du Havre à faire ce métier. Nous sommes l'une des dernières entreprises familiales puisque nous ne sommes plus que trois ou quatre.

Je ne suis pas venu ici pour vous parler de l'entreprise, mais bien sûr pour vous parler du projet. L'ADPH est une association qui compte 250 adhérents qui sont pour la plupart des acteurs économiques directement ou indirectement intéressés par l'activité portuaire du Havre. L'objet de l'association est explicité dans ses statuts, dans l'article 2. Je cite : « 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 ». Nous avons souhaité intervenir quasiment en fin de débat public, comme je l'avais exprimé au tout début, après avoir entendu une bonne partie des parties prenantes à ces débats, pour vous dire deux points.

Premièrement, nous n'adhérons pas à une solution alternative. Nous nous positionnons donc pour le prolongement du grand canal. Pourquoi ? A nos yeux, cette solution alternative qui nous a été proposée, ne présente pas les mêmes avantages pour le transport fluvial que le prolongement du grand canal, pour deux raisons. D'une part pour des raisons de sécurité et d'autre part pour des raisons de fiabilité. Je rappelle qu'il y a quelques mois, une barge a coulé non loin du canal de Tancarville bloquant une partie du trafic.

Compte tenu des prévisions de développement en nombre de containers transportés, deux voies de sortie nous apparaissent absolument nécessaires. Il est également sans compter que la solution alternative, à moyen terme, n'apporte à nos yeux aucune solution au besoin de terrains pour des activités de logistique. De plus, les travaux occasionnés pour l'aménagement du canal de Tancarville auraient pour incidence d'une part d'amputer la zone portuaire d'une voie de dégagement supplémentaire pour les marchandises, indispensable au dispositif global du port du Havre et d'autre part d'obérer d'une manière insupportable la circulation des acteurs économiques pendant les travaux, mais aussi après. Je parle de nos collaborateurs qui vont sur les sites, mais également des chauffeurs routiers. Opter pour le seul aménagement du canal de Tancarville n'apporterait à nos yeux aucune amélioration du fret ferroviaire qui est le deuxième moyen pour massifier le transport de containers.

Nous faisons donc le choix du prolongement du grand canal pour un certain nombre de raisons. Je rentrerai un peu plus dans le détail. La première raison, c'est qu'à nos yeux, le prolongement du grand canal répond d'abord à la demande des clients, ce que je n'ai pas entendu ce soir ni dans les différentes réunions auxquelles j'ai assisté. Ensuite, il favorise la fluidité du transport. Il assure une sûreté et une sécurité. Il apporte enfin une certaine solution pour la pérennité du développement économique de la région.

Concernant la demande des clients, il y a des clients qui le font parce qu'ils y sont contraints et d'autres qui le font volontairement. Je voudrais rappeler que le Grenelle de l'environnement II 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 sur les produits. C'est une contrainte à porter auprès de nos clients.

Pour le vivre tout à fait concrètement avec certains de mes clients, certaines entreprises clientes du port du Havre sont totalement convaincues de la nécessité de participer d'une façon concrète à la réduction des gaz à effet de serre tout en développant leur activité. Ces entreprises souhaitent que leurs efforts en interne soient facilités par une offre d'infrastructures performantes. A titre d'exemple, la grande distribution se tourne de plus en plus vers le transport fluvial. J'ai eu l'occasion d'intervenir une fois sur ce sujet ; je ne vais réciter le nom de l'entreprise. Les derniers chiffres que nous avons à fin octobre 2009 font apparaître une progression de 12 % de la part fluviale par rapport à 2008, chiffre qu'il faut quand même resituer dans le contexte actuel de crise. Je pense qu'il y a beaucoup d'activités qui souhaiteraient avoir une progression de 12 % en ce moment.

A ceci se rajoutent de nouveaux ports intérieurs qui voient régulièrement le jour. Je ne vais pas tous vous les citer, mais je vais en citer quelques-uns : Bonneuil-sur-Marne, Bruyères-sur-Oise, Limay et encore récemment, à Gron dans l'Yonne, port qui a été inauguré au tout début du mois de janvier, le 11 janvier précisément.

Bref, aujourd'hui, le marché s'organise et nous ne pouvons pas nous en exclure. Or le choix des clients est dicté par une offre existante et de qualité, ceci étant bien sûr à replacer dans un contexte européen. Je voudrais me raccrocher à ce que nous avait dit Madame Lépine, présidente du GHAAM, qui avait fait un lien avec Port 2000. Elle disait qu'avant que Port 2000 n'existe, alors qu'on a eu du mal à le voir naître, une chute importante du trafic était malheureusement arrivée. Le jour où Port 2000 est arrivé, l'offre était là, l'activité est repartie et nous avons retrouvé du volume. Il en est de même pour les propositions, encore faut-il que l'offre soit existante pour qu'elle puisse repartir.

Actuellement, le transport fluvial est compétitif sur de longues distances et l'évolution du coût de l'énergie le confirmera pour l'avenir. Les clients y sont bien sûr sensibles pour distribuer leurs centres de distribution implantés en bordure de voies d'eau et prochainement, sur l'axe Seine-Nord qui va voir le jour. Voilà pour la partie relative aux clients. Pour résumer, je dirais que si Le Havre n'adapte pas son offre fluviale, ce sont des trafics qui iront chez nos concurrents.

J'en viens à la deuxième raison pour laquelle nous favorisons le prolongement du grand canal. Pour nous, cette solution favorise la fluidité du transport de marchandises. La massification du transport s'inscrit dans la logique des prescriptions du Grenelle de l'environnement et le développement du transport fluvial qui en est un élément essentiel, représente également une réponse appropriée pour éviter le tout routier. Excusez-moi, Monsieur Leloup. Le Havre ne peut pas se permettre de se

marginaliser dans cette tendance du développement du transport fluvial et il doit anticiper en proposant des infrastructures qui amortissent l'image, parfois infondée, d'un moyen de transport n'ayant pas les mêmes qualités que la route. Je parle ici de fluidité. Le prolongement du grand canal offre un axe supplémentaire de transit de marchandises et permettra également de répondre à un écoulement plus rapide des containers sur le domaine maritime. La plateforme multimodale sera un élément qui complètera le dispositif de fluidité du transport. Voilà pour la partie relative à la fluidité.

Le troisième point porte sur la sécurité et sur la sûreté. Il est bien sûr inutile de démontrer qu'un second canal assure une sécurité accrue pour l'évacuation des containers et un gain de temps pour les opérateurs fluviaux, en évitant entre autres la manipulation de ponts. Le trafic fluvial par le grand canal offrira également une plus grande sécurité lors des déplacements des usagers du port, collaborateurs et chauffeurs routiers, et améliorera également les temps de circulation.

En dernier point, cette solution peut apporter également une certaine pérennité du développement économique. Si le débat public a porté sur le prolongement du grand canal, il en est également de même des activités portuaires dites de logistique. Les prévisions d'une croissance de 5 à 6 % de containers transitant sur le domaine portuaire havrais, entre 2011 et 2015, mettent en évidence un besoin de terrains disponibles. On note déjà un besoin immédiat de 200 hectares pour 600 000 mètres carrés d'entrepôts et d'autres surfaces en anticipation d'extension. Sur ce point, la solution alternative à moyen terme n'apporte pas de solution au besoin de terrains pour des activités de logistique. Je ne vais pas revenir sur les chiffres relatifs à la création d'emplois qui ont déjà été présentés et qui sont bien sûr un élément essentiel pour le développement économique de notre région.

Les investissements en logistique lourds se gèrent à long terme. Les investisseurs ont donc besoin d'une visibilité à long terme. Nous devons leur apporter des réponses concrètes à cette problématique. En ce sens, je pense que le décret de la DTA peut apporter une réponse à ces interrogations.

L'essentiel du débat a porté sur l'antagonisme entre tracé et système écologique. Il serait vain d'affirmer que les travaux seront sans impact sur les fragiles équilibres d'écosystèmes actuels, mais sur lesquels aucune partie prenante ne peut apporter d'éléments précis. Nous constatons que le partage des espaces a déjà fait l'objet de discussions lors de l'élaboration des textes de la DTA. Le Préfet de Région rappelle, dans l'introduction, que les Ministres lui avaient confié pour mission de fixer l'objectif suivant. Je cite : « 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'activité et enfin, préserver et mettre en valeur les milieux naturels et ruraux en pérennisant le système estuarien ». Nous demandons donc que cette question de dualité entre espace économique et espace naturel trouve sa réponse dans l'élaboration de la DTA et plus précisément dans les recommandations qui précisent les modalités de partage de ces zones. A ce titre, la DTA prévoit d'établir les prescriptions techniques d'aménagement pour prendre en compte – je cite – « les impacts sur les écoulements hydrauliques et la gestion des milieux de la réserve naturelle contiguë ».

Il est à noter que le développement économique de cette zone sera principalement réservé à la logistique et autres activités peu polluantes. Il est souvent fait allusion à la mare plate dont on parlait tout à l'heure, qui serait, dit-on, un lieu-dit dont la situation et l'importance ne sont pas, à notre connaissance, définies avec précision. Cette mare plate a été un élément de controverse au

cours des échanges du débat public. Son rôle de régulation naturelle des eaux n'est pas contesté. Cependant, il semble que des solutions techniques soient envisageables. A ce titre, comme l'a rappelé tout à l'heure le Grand Port, la réalisation 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.

Pour conclure, l'ADPH soutient donc le projet de prolongement du grand canal, s'oppose à toutes solutions alternatives et souhaite que la décision soit compatible avec le texte de la DTA approuvé par décret en 2006 en Conseil d'Etat. La position de l'ADPH correspond d'une part à une réponse appropriée à nos clients en termes de sécurité, de sûreté et de fluidité. Elle correspond d'autre part à un développement de l'économie du Havre, avec la logistique. Elle correspond enfin au respect des équilibres des écosystèmes en appliquant les mesures concernant notamment les problèmes hydrauliques qui figurent dans les orientations de la DTA. Je vous remercie.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Vatinel. C'était un peu long. Monsieur Leloup, est-ce que vous voulez nous rejoindre pour les questions ? On va vous faire une petite place. Je pense que vous avez des commentaires à faire. Non. On passe directement la parole à la salle. Nous attendons vos questions. Madame la Présidente, à vous.

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre

Je m'adresse plus particulièrement à Monsieur Flambard. Je comprends bien ses ennuis de circulation excessive de poids-lourds. Moi, j'habite dans une commune où il passe 12 000 véhicules par jour devant ma fenêtre. C'est beaucoup. Je vous comprends tout à fait, je comprends vos soucis. A ce titre, j'ai bien étudié les chiffres du Grand Port Maritime du Havre, l'évolution du nombre de containers, l'évolution du trafic fluvial, l'évolution du trafic ferroviaire. Tout cela est très réjouissant, mais premièrement, ce qui va partir en fluvial et en ferroviaire n'est pas ce qui partirait vers la rive gauche. Deuxièmement, malgré cette augmentation du fluvial et du ferroviaire, comme on l'a encore vu aujourd'hui dans les camemberts de Monsieur Guellec – on peut les repasser à l'écran – le nombre total de camions augmenterait. En pourcentage, le trafic routier va diminuer, mais en valeur absolue, il va augmenter. Habitants de Beuzeville, réjouissez-vous, vous aurez plus de camions. C'est clair et net, on le voit à gauche, au milieu et à droite.

Par ailleurs, on fait toujours référence aux emplois. Il y a quelques semaines – je ne peux plus dire le jour de mémoire – un représentant de l'INSEE est venu de Rouen. Tout cela se retrouve sur internet. Port 2000 devait apporter beaucoup d'emplois. Si on regarde l'évolution du trafic de Port 2000 et la courbe d'emploi, on constate que l'on n'a pas un pic au moment de la création de Port 2000. Cela n'a pas véritablement suivi.

Quant à la SOGREAH qui nous aurait démontré que les contre-canaux étaient une mesure compensatoire qui fonctionnait, non, elle a dit justement qu'elle ne savait pas, qu'il fallait étudier davantage la question.

Michel STEINER

Merci. Une autre question ? On va essayer de varier un peu. Beuzevillais, Beuzevillaises ? On va laisser parler la dame en rouge.

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

D'accord, la dame en rouge. Les Beuzevillais et Beuzevillaises ont peut-être envie d'avoir un peu plus d'informations. J'observe malheureusement que c'est de règle dans ce débat public : il y a un interlocuteur sur la partie proprement environnementale et les autres sont là pour dire qu'il nous faut le canal, y compris sans avoir pris en compte tous les éléments qui ont été apportés sur l'aspect environnemental. J'invite Monsieur Vatinel, puisqu'il n'était pas à la dernière réunion, à lire attentivement le *verbatim* et à regarder les documents qui ont été apportés. Lorsqu'il dit qu'il n'y a pas de précision sur la mare plate, sur la richesse biologique, etc. je pense qu'il n'est pas allé voir. Il y a des études fouillées. Par exemple, parmi les choses qui ont été dites la dernière fois, la qualité de l'eau, que ce soit en salinité, que ce soit en apports nutritifs, en oligo-éléments, etc. est essentielle par rapport à la richesse biologique qu'elle permet dans la zone humide. Or le canal qui est préconisé par la SOGREAH ne se préoccupe que du volume d'eau. L'exemple qui nous a été donné à Grenoble est exclusivement en eau douce, alors que dans cette zone estuarienne, il y a des problèmes de salinité et des problèmes d'apports nutritifs. Cette qualité de l'eau est essentielle et elle n'est absolument pas prise en compte. C'est l'un des aspects. Je ne vais pas m'étendre, mais il est dommage que ces éléments ne soient pas rappelés au public qui vient prendre connaissance du débat. On a l'impression qu'on est de nouveau à la présentation du tout début, comme s'il n'y avait pas eu onze séances entre-temps.

Je voudrais également rappeler que dans le texte qui a été cité par Monsieur Vatinel, il y a quand même un certain nombre de choses qui ne vont pas précisément dans son sens. Par exemple, on parle d'optimiser les espaces. Nous continuons à dire que pour les installations logistiques ou autres sur lesquelles on compte, il y a la possibilité d'utiliser les disponibilités foncières actuelles et devenir dans la zone industrialo-portuaire. Il y a quand même des friches industrielles, il y a des délaissements, il y a des terrains à récupérer en plus de ceux qui existent. Il y a largement de quoi faire. Lorsqu'on va se renseigner sur ce qui se passe dans d'autres ports, à Anvers, à Rotterdam, etc., qui sont eux aussi confrontés à des difficultés de trouver de l'espace, on voit qu'un certain nombre d'acteurs étudient des solutions de meilleur emploi de l'espace. Je ne vais pas les détailler. C'est sur internet, on peut aller voir. En tout cas, cela semble être plus une priorité de leur côté que du nôtre. C'est encore dommage.

Enfin, il a été dit tout à l'heure, avec l'exemple des deux sortes de barges, qu'il faudrait peut-être étudier une circulation fluviale de part et d'autre de Rouen. C'est ce que nous disons depuis le début. De toute façon, la barge qui a été présentée et qui fait 17 mètres de large ne pourrait pas aller au-delà de Rouen ou alors, il faudrait qu'elle décharge plus de la moitié de ses containers parce qu'elle ne passerait pas sous les ponts. Là encore, il faut étudier cette question du report modal, non pas seulement à partir du Havre, mais sur l'ensemble de l'axe Seine, avec le type de coopération qui serait nécessaire entre les ports de Paris, de Rouen et du Havre, pour que l'on ait une partie massifiée et beaucoup plus massifiée qu'il n'est envisagé jusqu'à Rouen et ensuite une partie plus diversifiée.

Je redis que tel qu'il est, le projet de grand canal ne permet pas cette massification. Nous, nous disons qu'il faut procéder autrement, notamment passer par la Seine, pour avoir une vraie augmentation du report modal vers le fluvial qui permette de réduire la circulation de camions et de la réduire également à l'intérieur du port du Havre, ce qui serait aussi une façon de régler les problèmes de circulation routière à l'intérieur du port du Havre.

Michel STEINER

Merci. C'était long.

Valentine GOETZ, Haute-Normandie Nature Environnement

Je suis évidemment d'accord avec ce qui vient d'être dit. Il me semble qu'il y a deux aspects qu'il faudrait creuser davantage. D'une part, nous utilisons, dans ce projet, des parties naturelles que beaucoup d'entre nous souhaitent préserver. Or on vient de nous dire qu'il y a des quantités de friches industrielles qui pourraient probablement servir et qu'on laisse en panne, alors qu'on veut utiliser des espaces qui sont encore récupérables. C'est dommage. On est dans une zone où au nord de la Seine, il y a des centrales nucléaires, il y a ensuite une barrière de containers à pétrole, ensuite une barrière d'usine de type Seveso et une toute petite bande de terrains encore naturels. On veut absolument le recreuser pour faire quelque chose. C'est la première critique.

La seconde, c'est qu'on est toujours à penser qu'il faut faire des choses plus grandes. On veut des camions plus gros, des bateaux plus grands. Il me paraîtrait plus logique d'augmenter le nombre de véhicules en essayant évidemment de les rendre plus écologiques, plutôt que d'essayer d'élargir des voies. Vous voulez recreuser des canaux, alors que si on mettait des bateaux mieux étudiés – on parlait tout à l'heure de l'étude de bateaux plus solides qui pourraient passer par la Seine sans risquer de se couper en deux – ce serait probablement plus rentable que de recreuser un canal.

Michel STEINER

Merci. Est-ce que l'un de nos invités veut répondre ? Monsieur Vatinel ?

Brice VATINEL

Je voudrais juste réagir par rapport à ce que disait Madame. En tant que professionnels, on est là pour faire remonter des informations. Chacun a son expérience, chacun a son vécu, chacun a son histoire. Je vous ai fait part de mon histoire et de mon vécu sur cette partie économique qui a aussi son importance, qui est liée aux clients, etc. Je n'ai pas pris position pour tel ou tel tracé. J'ai dit que le grand canal pouvait être une réponse. Maintenant, ce n'est pas la réponse. Après, ce sera au maître d'ouvrage de faire. C'est à lui de collecter un maximum d'informations, qu'elles viennent des associations écologiques, des maires et des professionnels. Ce sera à lui de faire le tri de tout cela, mais il est de notre responsabilité de faire remonter toutes ces informations.

Michel STEINER

Merci. Je pense que Monsieur Castaing ou Monsieur Guellec sont impatients de répondre.

Laurent CASTAING

Oui, bien sûr sur un certain nombre d'éléments. Première réponse sur la question relative au plus grand nombre de camions. Je trouve qu'il y a un argument qui est complètement dialectique. Notre problème, c'est qu'il y a une croissance à laquelle on n'échappe pas. Si on ne fait rien, alors oui, il va y avoir plus de camions. Et alors ? On ne va rien faire, on va rester à ne rien faire, on ne va pas chercher à trouver des solutions pour mettre des marchandises sur des trains ou sur des barges. Parce que la solution est compliquée, on dit : habitants de Beuzeville, battez-vous contre le canal ! L'argument est totalement dialectique. Il y a une croissance. Si on ne fait rien, il y aura plus de camions. On cherche à ce qu'il y ait moins de camions. On sait très bien, parce que ce n'est pas si facile, parce qu'on a des opposants, parce qu'on perd du temps, qu'on ne va pas y arriver, que ça va être difficile et qu'il aura peut-être malheureusement plus de camions qu'on ne le voudrait. C'est ça le fond du débat.

Pour revenir à des choses un peu moins dialectiques, l'une des grandes caractéristiques de la mare plate est d'être plate. Dans le débat, la question de la mare plate est apparue, mais on la connaissait quand même un petit peu avant. J'ai demandé qu'on me présente le plan de la mare plate. Très honnêtement, des gens calés (topographes, etc.) ont du mal à situer correctement la mare plate parce qu'il faut arriver à avoir une topographie extrêmement précise. L'eau n'est pas exactement là où sont les creux. C'est un mélange de quelque chose qui est sous la terre et de quelque chose qui est très difficilement visible. La mare plate existe, j'en suis convaincu, mais on a honnêtement un peu de mal à la situer suivant les critères qui font ce qu'est la mare plate. Je le répète, pour moi, la mare plate existe. Maintenant, il s'agit de la situer correctement.

S'agissant de la question de l'optimisation des espaces, Jean-Pierre Guellec en parlera peut-être. On a eu une réunion sur ce sujet. Il faut se méfier de la vision que l'on peut avoir de la zone industrielle et portuaire. Dans cette zone industrielle et portuaire, il y a beaucoup d'espaces où on a l'impression qu'il ne se passe rien et qui semblent être de l'espace perdu. En règle générale, ce sont des espaces qui sont soumis à des réglementations de type Seveso ou autres, des espaces qui sont soumis à non-construction parce qu'il y a des tuyaux qui y passent. L'examen de la zone industrielle et portuaire ne doit pas se faire uniquement par une approche visuelle. Il faut vraiment regarder les plans. Il n'y a pas tant d'espace perdu que cela. Je tiens à rappeler par exemple que pour la logistique, on dit qu'il y a beaucoup d'espace perdu, mais il y a aussi, en France, des règles qui exigent un espacement non négligeable des entrepôts logistiques, pour des raisons de sécurité, dans la mesure où il peut y avoir des marchandises inflammables dans ces espaces logistiques et qu'il ne faut pas que les incendies se propagent d'un entrepôt à l'autre.

L'emploi de l'espace doit être examiné. Nous l'avons fait. Le constat que l'on fait, c'est que cet espace diminue dangereusement. Même si nous ne sommes pas d'accord sur la question de savoir s'il reste 100, 200 ou 300 hectares de plus, on voit la tendance à la diminution et à la consommation de cet espace qui va nous amener à un moment où on aura plus d'espaces aménageables. Là, il faudra choisir. On arrête le développement, on arrête de créer de l'emploi sur la zone, etc. ou on continue, mais il faut alors chercher et trouver des espaces. Le débat est presque aussi simple que cela.

Concernant la question du transport fluvial, on peut inventer des tas de modes de transport, on peut inventer des barges qui s'arrêtent à Rouen, qui déchargent, qui s'arrêtent à Gennevilliers et qui déchargent. Etc. Dans l'économie du transport, ce sont le pragmatisme et l'économique qui l'emportent le plus souvent. Tous ceux qui s'intéressent au transport savent que la rupture de charges, c'est ce qui coûte cher. Tous les systèmes de transport qui augmentent les ruptures de charges ont un désavantage compétitif. Pourquoi ne fait-on pas de la barge sur dix kilomètres ? D'abord parce qu'il y a des ruptures de charges des deux côtés. La barge commence à être compétitive à partir d'une certaine distance, tout comme le ferroviaire. Les modes massifiés ne sont efficaces qu'à partir d'une certaine distance et chaque rupture de charges pénalise les modes massifiés. Les modes massifiés doivent être vraiment vus aussi en économisant les ruptures de charges. C'est un point qui est extrêmement important. Je peux vous affirmer que les directeurs des ports de Rouen, de Paris et du Havre travaillent régulièrement sur le sujet. On se voit plus d'une fois par mois au cours de réunions de travail, pour savoir comment on peut optimiser ce transport par la Seine entre Paris et Le Havre.

Enfin, le fait que les bateaux soient de plus en plus gros n'est pas le résultat de la mythomanie des armateurs. C'est une loi physique qui est que plus un bateau est gros, moins il impose de résistance à l'eau au volume transporté. La tendance est historique parce que les Hommes ont remarqué très rapidement qu'un gros bateau avait moins de résistance à l'eau qu'un petit. Ils ont toujours eu tendance à vouloir faire des gros bateaux. Le seul problème, c'est qu'ils étaient limités par la technologie parce qu'à un moment, ils n'arrivaient pas à trouver des matériaux assez solides ou des moteurs assez gros pour faire ces bateaux. C'est pour cela que l'Homme n'a pas fait immédiatement des bateaux immenses et qu'il les a faits graduellement. C'est une donnée. Plus un bateau est gros, plus il est efficace en matière de transport. Ce n'est pas le résultat d'une volonté de puissance ou d'expression de puissance, c'est aussi une donnée économique.

Jean-Pierre GUELLEC

J'apporterai quelques éléments de réponse complémentaires concernant les contre-canaux. Pour résumer un peu cette question du contre-canal, je dirais que ce qui a été testé sur un modèle réduit numérique, c'est la façon dont les écoulements d'eau se produisent à l'intérieur des sols qui sont des milieux poreux, avec des lois d'écoulement qui sont parfaitement connues. Ce qui a été testé sur le modèle, c'est l'effet de drainage que procure le creusement d'un canal dans des sols, avec une nappe phréatique assez élevée et l'effet que procurerait la réalisation d'un contre-canal qui en quelque sorte modifierait les conditions d'écoulement de l'eau à proximité du contre-canal, de telle manière à ce que, comme le prédisent les lois physiques, l'effet de drainage ne se limite qu'à la partie du terrain située entre le canal et le contre-canal. Au-delà, on a une annulation de l'effet de drainage, voire plus si on veut l'obtenir.

On a fait le test en considérant qu'il y avait un fluide à l'intérieur du sol, un fluide de caractéristiques physiques proches de celles de l'eau, tout à fait voisines de celles de l'eau de mer. On aurait obtenu exactement les mêmes résultats en termes de phénomènes physiques si on avait considéré qu'on remplissait le contre-canal avec de l'eau de mer. Cela veut dire que quelle que soit la salinité de l'eau entre l'eau douce et l'eau de mer, toutes les salinités intermédiaires auraient, sur l'aspect physique du contre-canal, donné les mêmes résultats.

Là où je suis complètement d'accord avec ce qu'a dit Madame Barbier, c'est que la qualité de l'eau et sa salinité vont avoir un effet sur le type de plantes, le type d'animaux et la végétation plus ou

moins halophile, comme on dit, qui va se situer à proximité de ces terrains. En ce sens, il est absolument indispensable, avant de réaliser un tel contre-canal, d'avoir tout au long de ces contre-canaux qui feraient plusieurs kilomètres de longueur et traverseraient des zones de nature et de salinité différentes, une vision extrêmement précise de ces salinités, presque par dizaine de mètres, de manière à voir si, en fonction de ces zones, il faut injecter de l'eau plus ou moins salée. C'est un travail qui n'a pas été réalisé tout simplement parce qu'au niveau des études préliminaires, il représentait un nombre de paramètres extrêmement importants et un degré de finition du projet qu'il n'était pas nécessaire d'atteindre à ce stade. C'est pour cela que nous l'avons repoussé dans une phase ultérieure de définition du projet, sachant que soit en fonction de la qualité des terrains que nous rencontrerons sur le tracé du projet, soit en fonction de la qualité que l'on voudra donner à ces terrains et qui pourra éventuellement être différente de celle d'aujourd'hui, le choix de telle ou telle salinité d'eau pourra être ensuite réalisé. J'ajouterais que nous envisageons même, si cette mesure devait être réalisée, d'effectuer au préalable une planche d'essai, c'est-à-dire un tronçon de contre-canal expérimental permettant de valider les résultats des études, avant de passer à une réalisation en vraie grandeur.

Le second sujet sur lequel je voulais intervenir est celui de la meilleure utilisation de l'espace. Dans la présentation, on peut avoir donné l'impression de ne pas du tout s'intéresser à la reconstruction du port sur lui-même et à chercher uniquement des extensions sur des zones vertes. Quand on regarde l'importance de la zone industrialo-portuaire du Havre, il est inévitable, compte tenu de sa taille, qu'apparaissent, à intervalles réguliers, des friches industrialo-portuaires. La réutilisation de ces friches est toujours un travail difficile puisque ce sont des activités anciennes, souvent imbriquées dans un tissu urbain ou industrialo-portuaire assez compliqué, avec des procédures de libération du terrain qui peuvent prendre un nombre d'années relativement important. Prenez l'exemple de l'usine Millenium au Havre. L'activité est arrêtée depuis le mois d'avril 2009, ce qui fait bientôt un an. Aujourd'hui, le terrain n'est toujours pas disponible et il faudra encore quelques années avant qu'il le soit, ce qui ne veut pas dire que l'on ne s'intéresse pas à ce terrain. Au contraire, nous sommes tout à fait parties prenantes pour accompagner Millenium dans la déconstruction de l'usine et la libération du site le plus rapidement possible et ensuite pour rechercher des activités pouvant s'implanter sur ce site.

L'autre problème posé par ces libérations de friches, c'est que nos anciens ont été intelligents. Ils ont installé la majeure partie des entreprises dans les meilleurs endroits. Qui dit meilleur endroit dit en général profondeur disponible importante. Prenons l'exemple du port ancien, au niveau du quai Johannes Couvert, près de la gare maritime, si vous connaissez bien. Il y a un site qui a aujourd'hui une vocation un peu intermédiaire puisqu'il est plus ou moins en friche, même s'il est occupé en grande partie. Du côté du quai Johannes Couvert, nous avons une profondeur qui peut atteindre pratiquement douze mètres. C'est une profondeur qui est rare dans les ports français. La majeure partie des ports français n'en dispose pas, ne serait-ce que le port de Rouen, puisqu'une profondeur de douze mètres est faite pour les bateaux de type Panamax et que ces bateaux n'accèdent pas au port de Rouen. Ils accèdent au quai Johannes Couvert. Nous n'allons donc pas réutiliser les espaces immédiatement en arrière de ce quai pour accueillir des activités qui n'auraient besoin que de cinq mètres de tirant d'eau parce que ce serait un gaspillage de fonctionnalité portuaire sur le long terme. Ainsi, pour la réutilisation, il faut non seulement prendre du temps, mais également choisir ensuite des activités qui peuvent exploiter la totalité du potentiel du site, ce qui n'est pas toujours évident à réaliser.

En complément, nous avons évidemment besoin d'espaces plus simples à aménager. Nous avons des espaces qui sont disponibles immédiatement et qui permettent de répondre à la demande, mais

le résultat de notre analyse montre que sur la durée, ces espaces immédiatement aménageables vont se raréfier et poser un problème pour la suite du développement portuaire.

Michel STEINER

Monsieur Scherrer ?

Paul SCHERRER

J'apporterai aussi une réponse à une question qui a été posée sur les emplois. Vous avez dit fort justement – c'est effectif – qu'à la mise en service de Port 2000, les emplois n'ont pas connu le même pic que celui qu'ont connu les trafics. Port 2000 a été mis en service en avril 2006 et dans les années qui ont suivi, les trafics ont connu une augmentation de 20 à 25 % et non les emplois. Pourquoi ? Parce que l'augmentation des emplois s'est faite bien avant et beaucoup plus progressivement également. Dès qu'il y a eu l'annonce et la certitude que Port 2000 se faisait, un certain nombre d'entreprises de logistique ont pris des décisions d'implantation sur la zone logistique qui est au niveau du débouché du pont de Normandie. Le temps que l'investissement se fasse, il y a eu des augmentations d'emplois dès les années 2001 et 2002. Cette augmentation de l'emploi lié à la logistique qui s'implantait dans la perspective future de Port 2000 a eu lieu bien avant les augmentations de trafics de Port 2000. On a eu deux phénomènes : un phénomène progressif d'augmentation d'emplois qui se poursuit encore actuellement fort heureusement et un phénomène brutal d'augmentation de trafics, lorsque la capacité a été offerte, qui a cependant un peu chuté compte tenu de la crise.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Scherrer. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Monsieur Leloup, notre transporteur routier, veut-il ajouter quelque chose ?

Olivier LELOUP

Je n'avais pas prévu de parler. Nous, nous sommes complètement favorables à ce qu'il y ait d'autres transporteurs, si je puis dire. On est favorable au rail, on est favorable aussi aux voies d'eau. Comme Madame le disait tout à l'heure, pour nous, l'image n'est pas toute noire parce qu'il y a des volumes. Si des camions roulent, c'est parce qu'il y a des consommateurs qui consomment. La boucle est ainsi bouclée. On ne met pas les camions sur la route par plaisir, on les met parce qu'il y a un besoin. On est favorable aux autres modes de transport.

Par contre, je pense que l'on a une notion de service client qui est peut-être un peu plus forte que chez nos confrères, ce qui fait peut-être notre force. On a tous les jours une mission à effectuer. On s'en fait un devoir. On s'aperçoit qu'avec d'autres modes, ce n'est pas toujours comme cela. On a par exemple des systèmes de rail-route en Italie et on voit aujourd'hui que le rail ne cesse de diminuer parce qu'il n'est pas fiable. La notion de service client n'est pas suivie. On met des véhicules pour répondre à un vrai besoin, mais on est ouvert aux autres modes de transport sans problème.

On parle beaucoup de la pollution des camions. C'est vrai qu'ils rejettent des gaz, mais depuis longtemps, la profession fait attention aux types de moteur qui sont dans les véhicules. Il y a des normes de plus en plus sévères. Il y a des normes obligatoires et on peut faire plus que l'obligatoire. Certains transporteurs l'ont fait, je pense que j'en fais partie. On n'a eu aucune reconnaissance. J'ai eu une reconnaissance personnelle, mais on a payé aussi cher les autoroutes, les ponts et les tunnels. Pourtant, on achète des véhicules avec des normes de pollution beaucoup plus performantes. On n'a eu aucun retour, alors que dans les autres pays, il y avait une incitation à respecter ces normes de pollution. En France, on n'a pas été aidé en la matière. La crise étant là, beaucoup de transporteurs se sont rabattus sur des véhicules qui polluent peut-être un peu plus, mais qui coûtent de l'ordre de 2 000 à 3 000 euros moins chers.

Il ne faut pas nous tirer dessus. On est là parce qu'il y a un besoin. On est vraiment ouvert aux autres projets. Monsieur Vatinel, tout à l'heure, vous m'avez donné un petit mot ; je vous en redonne un. Bravo, félicitations. Je ne représente personne, sauf moi, parce que je n'ai aucune étiquette. Dans votre discours, je pense que tout était dit. Le service client est très important.

Juste un petit mot, Monsieur Castaing, je me permets. On prévoit des développements de containers. Avons-nous les capacités aujourd'hui d'avoir les développements prévus en termes de volumes sur les terminaux ?

Laurent CASTAING

Je pense qu'il y a sans doute dans votre question une allusion aux regrettables événements des derniers jours.

Olivier LELOUP

Non, je ne parle pas forcément des dockers. Je parle de ces derniers jours et même de ces dernières heures. On n'a aucune évolution.

Michel STEINER

Est-ce que vous pourriez décrypter pour nous ?

Laurent CASTAING

On va d'abord partir des faits. Il y a eu, ces dernières semaines, des files de camions monstrueuses et des heures d'attente de camions pouvant aller jusqu'à sept ou huit heures, voire dix à douze, à l'entrée des terminaux du port du Havre. Ce sont les faits. La profession routière s'en plaint énormément. A la base de ces faits, il y a un certain nombre d'éléments perturbateurs. Il y a eu deux jours de grève, il y a eu des mauvaises conditions météorologiques. Tout cela a généré une incapacité des terminaux à prendre les marchandises qui étaient sur les camions ou à remettre les nouvelles marchandises sur les camions. D'où l'attente des camions.

Il ne m'appartient pas de commenter pourquoi cela ne marchait pas sur les terminaux. Je rappelle que les terminaux sont aujourd'hui sous l'autorité d'opérateurs de terminaux. Je fais simplement le

constat que ça ne marchait pas. En revanche, là où l'autorité portuaire a quelque chose à faire – cela doit être prévu si on prévoit une augmentation de volume – c'est d'une part savoir que faire dans ces situations d'urgence. Honnêtement, il faut dire que nous n'avons pas été très bons, ni pour les traiter ni pour les prévenir ni pour prévenir les gens en leur disant de ne plus entrer dans la zone portuaire. D'autre part, il va falloir gérer cette augmentation de trafic, quels que soient les modes. C'est une question que les autres ports européens connaissent bien. Parce qu'ils ont déjà eu ces problèmes, ils ont mis en place des systèmes de gestion de trafic, de rendez-vous, d'information auprès des poids-lourds. Cela devenait absolument indispensable. Sinon, ils connaissaient un grand encombrement tous les jours.

On dépasse le débat sur ce projet. Cela fait partie des autres projets du port du Havre. C'est d'être capable de gérer toute cette circulation, d'être capable d'informer en temps et heure, pour que l'on puisse, qu'il y ait des incidents ou qu'il n'y en ait pas, assurer la fluidité de circulation. On parle beaucoup de la fluidification pour le fluvial, mais elle concerne aussi le ferroviaire et le routier. Pour le routier, elle n'est pas négligeable. On vient de vivre effectivement quelques très mauvaises journées sur le port du Havre ces derniers temps.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Est-ce qu'il y a encore d'autres questions ?

Brice VATINEL

Juste pour compléter ce que disaient Monsieur Scherrer et Madame sur les emplois, j'apporterai un témoignage très concret. En 1998, j'ai créé une filiale, juste avant Port 2000, partant du principe que les volumes allaient exploser et qu'il faudrait bien traiter ces marchandises en termes de logistique. J'ai donc créé une filiale en 1998. On avait 3 000 mètres carrés. On a commencé avec trois salariés. En 2001-2002, on est passé à 5 000 mètres carrés, boulevard Jules Durand et on est passé à 10 personnes. Aujourd'hui, on est sur le PLPN, le parc logistique du pont de Normandie, nous avons 11 000 mètres carrés et nous avons 20 personnes. C'est du concret.

Michel STEINER

Merci de ce témoignage. Pour une fois que les habitants de Beuzeville ont un transporteur routier sous la main, j'aurais souhaité qu'ils lui posent des questions. Non ? Plus de questions ? Nous allons nous arrêter là, nous allons conclure parce qu'il est tard et je crois que le bus part dans un quart d'heure. Je vais faire très vite.

Je voudrais vous remercier vous toutes et vous tous, ainsi que les intervenants de la tribune d'être venus ici ce soir. Je vous rappelle que la prochaine réunion sera une réunion thématique et sera l'avant-dernière réunion. Elle aura lieu le jeudi 28 janvier, salle Arthur Fleury, rue Maurice Thorez, à Gonfreville-l'Orcher. Nous y débattons des impacts pour chaque variante du tracé. Enfin, la réunion de clôture se tiendra le 4 février au Havre. J'attire votre attention sur le changement de salle pour cette ultime réunion qui se tiendra aux Docks Café, quai de La Réunion et non pas aux Docks Océane comme nous l'avions annoncé initialement. Je vous rappelle que le débat public sera clos le 7 février et que passée cette date, vous n'aurez plus la possibilité de vous exprimer sous quelque forme que ce soit. Désactivation du site internet, mais il restera consultable pendant un an.

Fermeture au public des locaux que nous occupons. La Commission se retirera pour rédiger son compte rendu qu'elle rendra public, avec le bilan du Président de la Commission Nationale, dans un délai de deux mois, au cours d'une conférence de presse.

Je vous donne enfin, avant de clore la réunion, des nouvelles de l'activité du site internet de notre Commission. Nous avons reçu, à ce jour, la contribution de 27 cahiers d'acteurs et 18 avis. Nous avons reçu 174 questions écrites dont 172 ont reçu une réponse consultable sur le site du débat public. 12 053 connexions ont été effectuées sur le site pour 67 906 pages lues et 252 849 dossiers consultés.

J'en ai terminé, je vous invite à nous retrouver tous ensemble au fond de la salle autour d'un pot amical pour continuer cette discussion. Merci.