



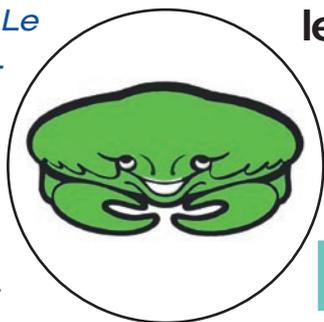
cndp
Commission particulière
du débat public

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

Janvier 2010

Contribution d'Écologie Pour Le Havre

Écologie Pour Le Havre, association agréée sur l'arrondissement du Havre, est constamment soucieuse d'articuler préoccupations environnementales, sociales et économiques. Nous y menons une réflexion sur les intérêts bien souvent contradictoires qui influent directement sur notre environnement et sur les conditions de vie de nos populations, actuelles et à venir, et nous agissons sur tous les terrains où se jouent les grands et petits enjeux qui intéressent notre territoire.



Dans un monde qui change, mieux penser le devenir de la région et du port.

Un projet inspiré du passé peut-il bien préparer l'avenir ?

Le « projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre » qui fait l'objet de ce débat public nous est présenté comme préparant au mieux l'avenir du Port et de ceux qui en dépendent.

On peut s'inquiéter quand on observe à quel point il tient peu compte des évolutions actuelles et à venir de notre monde.

Ce monde qui change à toute allure :

- avec la crise, aux retombées probablement bien plus durables et plus graves qu'on veut bien le dire,
- avec les répercussions de modifications géopolitiques accélérées, en particulier le basculement vers l'aire Pacifique,
- avec les tensions créées par l'accroissement des inégalités et de la précarité,
- avec surtout des défis sans précédent pour notre planète : climat, raréfaction de ressources, dégradations environnementales multiples, pertes massives de biodiversité.

Face à ces évolutions, nous ne pouvons plus aborder notre avenir comme nous le faisons jusqu'ici : il est plus que temps de réduire drastiquement notre recours aux énergies fossiles, de ménager nos ressources, de préserver nos espaces naturels et agricoles, de passer de l'extension indéfinie à l'optimisation, de penser écosystème, interdépendance, coopération, bref, de revoir en profondeur nos fonctionnements économiques et sociaux.

C'est ce à quoi devrait tendre le projet du Port : force est de constater qu'en l'état il en est bien éloigné.

Contribution :

• **EPLH :**
3, rue Casimir Delavigne
76600 LE HAVRE
Présidente : Annie LEROY
06 85 04 12 83
eplh.free.fr - leroy.carue@free.fr



Un projet à reprendre à la base

Un projet daté, conçu il y a déjà quelques années, sur des bases depuis largement remises en question, et sans vraie cohérence avec d'autres réalisations du Port (cf le projet initial de Port 2000, avec son écluse fluviale et le regroupement dans une même zone de tout ce qui concerne les conteneurs).

Un projet alibi, qui nous est présenté comme devant faciliter le report vers le fluvial, mais qui n'y contribue guère, visant en fait avant tout à réduire encore plus la part d'espaces naturels qui subsiste dans l'estuaire pour y installer des activités qui pourraient trouver place ailleurs.

Un projet inadapté, bien loin de répondre aux objectifs qu'il devrait viser :

- il ne permet qu'un report modeste vers le ferroviaire et le fluvial, insuffisant pour réduire effectivement le recours aux camions ;
- il ne prend pas en compte nombre des dispositions qui seraient nécessaires pour développer réellement le fluvial ;
- il fait l'impasse sur l'optimisation des disponibilités foncières de la zone industrialo-portuaire et alentours ;
- il bute sur les horaires réduits d'accès à la Seine via les écluses de Tancarville ;
- il s'accompagne d'un projet de plateforme multimodale conçu à la hâte, sans concertation suffisante avec les futurs utilisateurs, et dont l'emplacement loin de la zone des conteneurs ne semble avoir comme intérêt que de paraître justifier le prolongement du Grand Canal.

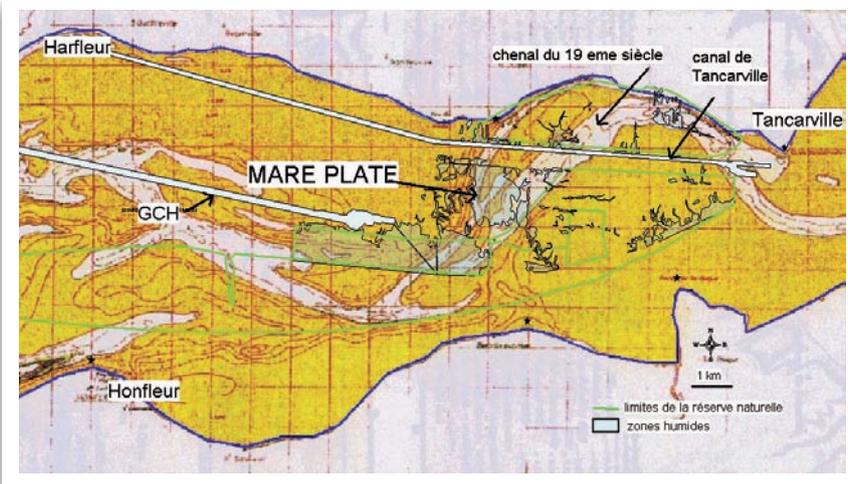
Un projet mal parti, au financement compromis et qui achoppe sur des écueils mal évalués au départ :

- problèmes des pipelines et gazoducs, au déplacement coûteux et épineux ;
- nouveaux franchissements routier et ferroviaire, non chiffrés, qu'il faudrait envisager ;
- obstacle de la zone dite de la Mare Plate, que le prolongement du Grand Canal ne pourrait contourner, mais dont la richesse biologique et le rôle-clé pour l'hydrologie de la zone humide devraient interdire qu'on la détruise.

Un projet à revoir, donc, en étudiant de réelles alternatives, avec trois préoccupations essentielles :

- se donner les moyens d'un report modal réellement ambitieux, en particulier vers le fluvial ;
- repenser la question du foncier, dans et hors la zone industrialo-portuaire, et du type d'emplois à développer dans la région ;
- protéger la zone de la Mare Plate, à intégrer à la réserve naturelle, et mettre en œuvre tout ce qui peut restaurer le fonctionnement et la richesse biologique de la zone humide.





Cesser de dégrader l'estuaire

Cette zone humide, précieuse et indispensable à nombre d'espèces menacées, est en effet dans un état alarmant.

Elle a subi les amputations et altérations successives dues aux grands travaux précédents, elle continue à pâtir des interventions dommageables de certains

usagers peu soucieux de son maintien (chasse excessive, assèchement délibéré), sa richesse biologique décroît de façon inquiétante.

Les directives européennes, le Grenelle de l'Environnement, les nouvelles responsabilités confiées aux Grands Ports Maritimes, commanderaient une protec-

tion accrue et une politique de régénération, non seulement une sauvegarde, mais des mesures spécifiques pour la décroïssonner et rétablir ses circulations hydriques.

Or cette zone est menacée d'une atteinte nouvelle, au cœur de ce qui en constitue la partie la plus vitale.

La Mare Plate : une zone au rôle crucial, irremplaçable

La détermination des limites actuelles de la réserve naturelle fut décidée sur la base d'études alors très lacunaires et sans tenir compte de la proposition de la DRAE d'y inclure la zone de la Mare Plate. Depuis, il est apparu que l'aire de la Mare Plate recelait un très grand nombre d'espèces remarquables ou rares et surtout qu'elle jouait un rôle essentiel dans l'hydrologie de toute la zone humide.

Loin de n'être qu'une « mare » correspondant à une dépression de terrain, cet espace, à l'emplacement d'un ancien

méandre de la Seine, s'est révélé avoir une structure géologique spécifique qui lui permet d'alimenter en eau douce tous les terrains alentours, incluant une grande partie de la réserve naturelle : les eaux pluviales qui cheminent depuis le plateau en s'infiltrant dans les interstices de la roche puis des couches souterraines remontent à cet endroit et resurgissent comme une très grande source (formant un dôme piézométrique) qui irrigue toute la zone humide.

Or aucun des tracés du prolongement du Grand Canal présentés par le Port

n'épargne cette zone, au fonctionnement fondamental pour tout l'écosystème.

L'impact négatif des travaux envisagés serait encore accru par l'eau salée du canal, que nombre de plantes et d'animaux d'eau douce ne supporteraient pas. La fragmentation de la zone serait également aggravée par le canal, à l'opposé de la continuité que la trame verte et bleue devrait ménager.

Outre les dégâts irrémédiables sur la Mare Plate elle-même, toute la zone humide en serait gravement affectée, menaçant ce qui subsiste de biodiversité dans l'estuaire.

Un ersatz de « compensation » : le contre-canal

Qu'à cela ne tienne, affirme le Port, on va « compenser » avec un contre-canal, et même améliorer ainsi le fonctionnement de la réserve naturelle.

Que dire de ce contre-canal proposé par la Sogréah, dont elle-même précise qu'il nécessiterait des études complémentaires approfondies ? Il nous a pourtant été présenté comme un simple fossé rempli d'eau et surélevé dont il suffirait de flanquer le canal principal pour restaurer le fonctionnement hydrologique perturbé.

Mais recourir à un tel dispositif, même

plus élaboré, ne peut constituer en rien une véritable réparation.

Il est basé sur des mesures peu sûres et une modélisation qui ne prend en compte qu'un nombre restreint d'éléments ; il ignore la complexité requise par la grande variabilité de la qualité de l'eau à respecter (salinité, apports nutritifs) et des flux d'eau à assurer ; il contribue à artificialiser encore davantage un espace qui devrait être naturel et à fragiliser sa gestion ; il méconnaît les risques d'interventions malveillantes.

Les ratés de nombre de modélisations et « mesures compensatoires » antérieures devraient inciter à la prudence.

Va-t-on jouer une fois de plus aux apprentis sorciers ?

Préserver la Mare Plate en l'incluant dans la réserve naturelle, comme il était prévu qu'elle le soit.

Appliquons-nous plutôt à décroïssonner la zone humide, à restaurer ses circulations d'eau Nord-Sud et à lui redonner un fonctionnement où les interventions soient les plus réduites possible.



Développement ? Une notion à repenser

I l en a beaucoup été débattu au Grenelle de l'Environnement et, pour ce qui concerne notre région, au Grenelle de l'Estuaire, mais les échos de ces discussions peinent à transparaître dans les conceptions qui sous-tendent le projet du Port.

Où est le « **mieux plutôt que plus** », nécessaire pour ne pas dilapider nos ressources ? Ces espaces naturels et agricoles, cette biodiversité -dont les ressources halieutiques- menacés par le projet et qui risquent de faire défaut d'ici peu : pourquoi les sacrifier, alors qu'il y a de la place dans la zone industrialo portuaire et au-delà ?

Où est la diversification des emplois et le souci de ne pas dépendre excessivement du Port, mais de développer aussi une économie « endogène », basée sur des activités nouvelles (énergies renouvelables, économies d'énergies, transformation d'écomatériaux...) et sur des ressources locales ? Combinée de façon équilibrée à l'activité du Port, elle assurerait une moindre vulnérabilité aux aléas du commerce mondial.

Où est la concertation qui fait la force de villes portuaires comme Anvers ou Rotterdam ? Elle leur permet de mieux prendre en compte les évolutions actuelles et à venir, de mieux tirer parti de leurs atouts, de mieux parvenir à des solutions innovantes.

Où est enfin la coopération interportuaire entre Paris, Rouen et Le Havre ? Objet de beaux discours, elle apparaît bien ténue, alors qu'elle est essentielle pour développer l'axe Seine.

Il nous semble dommageable pour le devenir du Port et de la région que le projet continue à relever de schémas dépassés, en délaissant des aspects importants, humains en particulier, ce qui risque d'amener le Port à renouer avec des erreurs stratégiques comme celle du port pétrolier d'Antifer.

Le débat public ne fait pas suffisamment place à l'étude de véritables alternatives.

Le choix s'y voudrait restreint à la sélection d'un tracé, en excluant des aspects pourtant essentiels, éclairants sur le bien-fondé du projet.

Comme en d'autres débats publics, l'impact environnemental y est traité en termes d'ajustements de « moindre mal » et de faible amplitude, très localisés, en omettant de prendre en compte des incidences plus étendues et importantes, telles les émissions de gaz à effet de serre, qui pourraient pourtant être évitées ou réduites via une vraie refonte du projet.

Nous pensons pour notre part qu'il est possible de développer des activités porteuses d'emplois de qualité en liaison avec le Port **sans devoir sacrifier la Mare Plate**, en optimisant la gestion du foncier du Port.

Nous pensons aussi qu'on peut créer les conditions d'un report modal beaucoup plus ambitieux vers le ferroviaire et le fluvial **sans prolonger le Grand Canal** :

- en utilisant mieux le potentiel du canal de Tancarville (unités de petit ou moyen gabarit) et de la Seine (bateaux fluvio-côtiers adaptés, à construire, ou feeders) ;
- en réévaluant l'emplacement, la desserte et le fonctionnement de la plateforme multimodale ;
- en reprenant les ponts qui le nécessitent (alignés sur le tirant d'air du canal Seine-Nord) ;
- en refondant les procédures, usages, équipements, tarifs permettant de rendre effective une priorité aux modes fluvial et ferroviaire ;
- ceci en **coordination** étroite avec les différents acteurs de la « chaîne de transport ».

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

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

C'est un challenge : reprendre le dossier d'un oeil neuf, ouvrir une autre voie, qui prépare mieux le monde à venir et le préserve.