



cndp
Commission particulière
du débat public

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

Décembre 2009

Contribution de la Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE)

Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE) est la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement. HNNE a notamment pour objet de protéger la faune et la flore, les milieux naturels, l'eau et les sols et de lutter contre les pollutions et nuisances en Haute-Normandie.



L'actuel projet « grand canal » est un projet vieilli et aujourd'hui dépassé qui n'a pas d'autre but que d'augmenter les capacités foncières du port autonome du havre (PAH) devenu grand port maritime du havre (GPMH).

L'idée d'un Grand Canal du Havre date de l'époque où l'on détruisait l'estuaire et les zones humides sans le moindre état d'âme, elle n'a conduit qu'à ajouter à la darse de l'océan (bassin situé au-delà de l'écluse François 1^{er} en communication directe avec le canal de Tancarville) un couloir en cul de sac.

Cette période est révolue sauf pour des copieurs tardifs du siècle et millénaire passés qui peuvent encore défendre cette option dont les études montrent sans contestation possible les dégâts irréparables qui se trouveraient occasionnés sans raison économique vraiment fondée.

En l'absence d'une vision globale des besoins dans une perspective innovante de la desserte fluvio-maritime de toute la basse Seine depuis Le Havre-Honfleur jusqu'à Rouen, c'est avec plus de 20 ans de retard qu'on nous propose deux projets sans cohérence : le Havre préconise du fluvial jusqu'au Havre, alors que le Grand Port Maritime de Rouen, qui, faute d'avoir admis l'existence du Port 2000 externe, n'a pas intégré les possibilités de délestages ou chargements de complément.. se propose, lui, de surcreuser le chenal de Seine jusqu'à Rouen.

Contribution :

• Fédération Régionale des associations de protection de l'environnement Haute-Normandie
Nature Environnement :
71, bis avenue Gustave Flaubert
76000 Rouen
02.32.08.41.32 - hnne@wanadoo.fr

Le Grand Port Maritime du Havre ne croit pas au fluvial

Si le Port du Havre croyait au fluvial, il n'aurait pas cumulé les obstacles à son développement : nous aurions trouvé dans le dossier Port 2000 externe une liaison sans brouetage avec la darse de l'océan (cf. les demandes associatives pendant le débat public sur Port 2000). Par ailleurs, nous avons eu l'occasion de souligner à plusieurs occasions que la darse de l'océan est actuellement desservie par la seule Grande écluse ce qui en limite l'utilisation depuis sa création.

Trente cinq ans après l'échec d'Antifer, le PAH est caractérisé par l'absence d'anticipation innovante: avec un retard de près de 15 ans, il a préféré ne pas adapter l'existant. Il prétend vouloir

Confisquer le maximum de foncier pour développer l'avenir d'avant-hier

Le seul objectif réel du Grand Port Maritime du Havre est de confisquer le maximum de foncier pour développer des plateformes de transit « camion ». Voilà la perspective d'un Port et d'une Chambre de Commerce et de l'Industrie qui manifestement regardent l'avenir dans leur rétroviseur, car que comptent-ils y développer ?

La baisse de plus en plus marquée du pouvoir d'achat des populations auxquelles sont destinés les produits importés est une cause de baisse d'activité chronique plus importante que la crise financière ponctuelle qui a été subie et a fait baisser l'activité du Port et son chiffre d'affaires.

Un port ne peut assurer la bonne santé économique d'une Région, le lien causal doit être inversé : pour que le Port soit en bonne santé, il faut que la Région le soit et l'on ne peut l'assurer qu'en permettant un équilibre actuellement rompu entre import et export.

favoriser le fluvial. Si cela avait véritablement été dans ses intentions, il l'aurait intégré par une écluse de liaison avec Port 2000 externe, ce qu'il n'a pas envisagé. Situation qu'il n'est pas en mesure de corriger, du fait de l'enchevêtrement des pipe-lines liés au maintien de la Compagnie Industrielle Maritime au Havre.

Sans doute certains sont-ils en mesure de faire à court terme de très bonnes affaires privées en achetant à bas prix des péniches et barges remplacées sur le Rhin par des petits caboteurs, mais c'est une nouvelle fois miser sur un passé dépassé au lieu d'innover pour notre avenir.

L'illusion de la logistique baptisée « industrie » quand elle ne recouvre que du groupage-dégroupage à très faible valeur ajoutée connaît les limites de son expansion par l'épuisement de sa caractéristique d'innovation mineure. Ce n'est déjà plus l'avenir, quand bien même certains la découvrent maintenant en Haute-Normandie.

On se réfère sans cesse à Hambourg, Anvers ou Rotterdam sans tenir compte d'un contexte, d'un hinterland, d'une configuration géographique différents ne pouvant donner les mêmes effets. Allons-nous une nouvelle fois cumuler les retards systématiquement pris dans le cycle des innovations de piètre qualité entrepreneuriale par une Chambre de Commerce et de l'Industrie et des Ports qui copient à retardement ce qui a réussi ailleurs, mais dont les effets bénéfiques sont épuisés? Il faut pour une fois s'atteler à des innovations pouvant sortir la Région du marasme.



La vision développée par le projet Grumbach¹ semble ici totalement méconnue. Celle-ci comporte elle aussi des lacunes, en particulier dans la connaissance de notre estuaire, si éloigné de la réalité parisienne. Elle ne doit cependant pas être négligée, car elle s'emboîte avec celle de la mission du Grand Port Maritime de Paris, dont Le Havre comme Rouen ne seraient plus que des succursales provinciales.

Il faut de plus cesser de sacrifier de nouveaux espaces naturels ou de la surface agricole utile, et préférer une utilisation maximale des friches et terrains déjà pollués par les industries en densifiant l'activité dans les périmètres de la zone industrialo portuaire actuelle.

Une vision globale innovante de la desserte fluviomaritime de toute la basse seine

Peut-être serait il temps de développer une vision globale innovante de la desserte fluviomaritime de toute la basse Seine depuis Le Havre-Honfleur jusqu'à Rouen. Il faut conjuguer nos synergies pour éviter des investissements qui feront défaut ailleurs. Innover, c'est s'adapter en tenant compte des possibilités spécifiques à valoriser à moyen et long terme. Nous proposons un développement du fluviomaritime par des caboteurs pouvant remonter jusqu'à

Rouen, mais aussi assurer certains transports relais sur l'Angleterre, sur Caen ou d'autres destinations proches. On réserve alors le fluvial à l'amont de Rouen, avec une utilisation maximale du canal de Tancarville qui mérite donc d'être adapté et amélioré. L'objectif est une utilisation des synergies à développer pour le bénéfice de la Région entre tous les sites portuaires. Les moyens financiers disponibles doivent être consacrés à adapter des transbordements plus faciles, adaptés et peu coûteux.

Nous ne pourrions faire autrement que nous intégrer de plus à la perspective d'un seul Port de Paris à la mer, puisque telle est la volonté du sommet de l'Etat; mais nous pouvons nous prendre en main en étant innovants, en visant le report modal de la route vers le fluvial jusqu'à Rouen avec des caboteurs fluvio-maritimes, et non de simple péniches ou barges poussées limitées par les dimensions des écluses de Tancarville, assurant le transport de 600 à 700 conteneurs là où une barge en porte 10 fois moins.

L'actuel projet « Grand Canal » est un projet vieilli aujourd'hui dépassé, de même que l'arasement des points hauts du chenal de Seine pour le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR). La sagesse serait de coordonner les efforts des Grands Ports Maritimes existants.

Notre opposition aux projets des Ports et Chambres de Commerce et d'Industrie

est fondamentalement celle entre deux logiques : d'une part celle qui prévaut dans les « grands projets » en fait copiés ailleurs, d'autre part les innovations et adaptations que nous proposons pour assurer aussi bien l'avenir économique que celui de la biodiversité et le bien-être des générations futures.

Naturalistes et hydrogéologues montrent bien combien l'assèchement de la Mare Plate et l'obstacle formé par le Grand Canal couperaient définitivement le cheminement des eaux vers la réserve naturelle. Les passages prévus pour les eaux au dessous du canal de Tancarville n'ont jamais fonctionné, ce qui bat en brèche toute affirmation selon laquelle il y aurait là une solution de génie public.

D'autre part, des pompes alimentant en eau le contre canal changeraient la salinité du milieu, d'une manière qui n'est pas étudiée.

Les véritables solutions doivent être peu coûteuses tant à réaliser qu'à assurer ensuite et à entretenir, car nous allons vers un temps de vaches maigres sans moyens à gaspiller... Voilà bien pourquoi le Grand Port Maritime du Havre, plutôt que de fuir en avant en gaspillant sa capacité d'investissement dans l'inutile réalisation de la troisième tranche de Port 2000, et en cherchant par la nouvelle fuite « Grand Canal » à conjurer miraculeusement les Dieux défavorables, doit s'intégrer dans la réflexion de la nouvelle entité Port unique de Paris à la Mer.

1. Le projet GRUMBACH propose ni plus ni moins de transformer ROUEN et LE HAVRE en banlieues du grand Paris - vallée de Seine.



Un débat public partial et partiel

Comment comprendre qu'il puisse nous être répondu, lorsque nous demandons un temps d'intervention, que nous ne pourrions disposer que de 2 à 3 minutes, parce qu'il faut pour que « le port puisse expliquer son projet » que le « débat » ressemble au pâté d'alouette, le Grand Port Maritime du Havre faisant office de cheval. Le dossier de base ne suffirait donc pas, il y faudrait la répétition sempiternelle des mêmes approximations, erreurs, rêves... pour rendre « présentable » l'objectif de mettre la main sur le foncier !

De plus, s'agissant des alternatives au projet, c'est le port qui les choisit lui-même ! Les alternatives proposées par les différents acteurs n'ont pas droit d'écoute lors des débats publics. Nous ne débattons donc aucunement de l'opportunité même du projet ; nous débattons dans le cadre très restreint du choix de l'alternative la moins destructrice, proposée par le promoteur lui-même ! **Il n'y a pas de débat.**

On se demande quelle lecture a bien pu être faite du Décret présidentiel du 12 septembre 2002 portant publication de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus

décisionnel et à l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998.

Serait-ce que les jeux étaient donc faits avant même l'ouverture du processus de débat ; nous aurions une nouvelle fois un « faire semblant » inacceptable au regard de son article 6. Il a fallu intervenir en Comité de Bassin de l'Agence de l'Eau Seine Normandie pour que dans l'annexe 4 du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau pour le Bassin Seine Normandie, le Grand Canal ne soit pas considéré comme un projet arrêté... cela en dit long sur notre mode de fonctionnement.

Il est vrai qu'il faut peu de temps pour comprendre le peu de fondement du dossier du Grand Port Maritime du Havre, donc beaucoup de propagande pour tenter de faire croire qu'il soit justifié au-delà de la ritournelle habituelle : « *en complément de ses qualités d'accueil et de déchargement des navires, la compétitivité d'un grand port dépend de la qualité de ses dessertes terrestres (route, fer, fluvial), de ses disponibilités foncières et de sa capacité à trouver un équilibre avec son environnement* ».

Nous sommes contre le prolongement du grand canal

Les associations locales ont proposé une alternative raisonnable : l'aménagement du canal de Tancarville existant. Haute-Normandie Nature Environnement soutient cette démarche.

Concrètement, nous soutenons l'utilisation du fleuve au maximum des possibilités, en favorisant le développement du fluvio-maritime. Ainsi, sans avoir à creuser le chenal de la Seine pour s'adapter à la taille des navires, les caboteurs (petits navires adaptés aux conditions de navigation de la mer, des fleuves et

des canaux) peuvent assurer les compléments de remontées jusqu'à Rouen.

HNNE exige, avant que toute décision soit prise, que deux études soient conduites :

- une étude sérieuse de l'alternative fluviale par le canal de Tancarville ;
- une étude foncière pour préciser et analyser le site projeté d'accueil de la plateforme multimodale.

HNNE sera aux côtés des associations havraises pour s'opposer à ce projet destructeur.

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.

Crédit photos : Claude BARBAY.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 2 500 exemplaires.

©Vae Solis Corporate