

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

Réunion 26 novembre 2009

HONFLEUR

Michel STEINER

Mesdames, Messieurs, bonsoir. J'invite d'abord Monsieur Raymond Destin, Premier Adjoint au Maire, qui nous accueille dans sa ville, à prendre la parole.

Raymond DESTIN, Premier Adjoint au Maire d'Honfleur

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je tiens tout d'abord à excuser l'absence de Monsieur le Maire. Il avait prévu d'être à nos côtés, mais hier, il a été demandé pour une réunion très importante qui a été programmée à 18 heures 30 ce soir à Rouen. S'il le peut, il nous rejoindra. Merci de me laisser la parole. Cela va me donner l'occasion de lancer le débat et de livrer en préambule les réflexions que j'ai eues avec lui. Nous les avons faites en association. Je préfère les lire pour ne rien oublier.

En tant que Premier Adjoint d'Honfleur, je désirais vous accueillir ce soir et vous souhaiter la bienvenue dans notre cité, pour cette réunion au cours de laquelle seront évoqués des projets concernant l'avenir de l'estuaire au niveau économique, mais également au niveau écologique, environnemental et durable. C'est une réunion qui concerne surtout et en grande partie des projets de nos voisins havrais et des territoires de la rive droite sur lesquels nous sommes concentrés. Puisque la loi prévoit un débat public, nous pensons que c'est le moment d'essayer d'abord de comprendre ce projet et ses enjeux, mais également le moment de faire passer des messages constructifs puisque de rive droite comme de rive gauche, nous sommes des habitants de l'estuaire. De ce fait, si nous souhaitons construire cet estuaire, nous devons nous respecter et respecter les valeurs que sont le travail et l'activité économique, nécessaires au développement du territoire, mais aussi l'environnement, la qualité de la vie et le développement durable.

Ce sont les raisons qui nous conduisent à souhaiter avoir des assurances en matière d'écologie et de respect de l'environnement. Il nous faut penser en effet aux générations futures. De plus, comme Monsieur le Maire le rappelait encore lors d'une réunion qui avait pour thématique les eaux de la Seine, l'estuaire est un endroit où la biodiversité est importante. Il a alors insisté sur le fait qu'au niveau de la pêche, nous avons des vasières et des milieux halieutiques extrêmement riches en matière de nourriceries à poissons. C'est à cet endroit de l'estuaire que viennent se reproduire et se nourrir plusieurs espèces qui ensuite, peuplent les eaux de toute la baie de Seine. Il y a donc un enjeu qui dépasse de loin notre seul territoire et nous devons tous nous sentir concernés pour protéger cette biodiversité.

Michel Lamarre siège au Groupement d'Intérêt Public Seine Aval en tant que vice-président. Il s'agit d'une structure qui à la fois surveille, analyse et étudie la Seine et l'estuaire. Il accorde une grande importance à ce sujet et les Honfleurais sont, au niveau de la pêche, particulièrement concernés.

En ce qui concerne le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre, je crois pouvoir parler au nom de mes collègues, élus d'Honfleur et de la Communauté de Communes toute entière et au-delà, des territoires de la rive gauche, pour dire que nous sommes inquiets. En effet, l'Etat lui-même a reconnu, à travers un document officiel, la DTA, la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire, la nécessité d'un rééquilibrage économique des deux rives. Ce document, signé par plusieurs Ministres, engage l'avenir. Or nous avons nous, habitants de la rive gauche, transmis 700 hectares, prévus pour une zone d'activité économique, qui sont devenus de ce fait un territoire naturel et protégé. Nous avons été solidaires car ce transfert s'est fait notamment pour que les travaux de Port 2000 puissent se réaliser. Nous avons donc accompagné le développement économique de nos voisins de la rive droite.

Or aujourd'hui, vous nous présentez un dossier qui en réalité, est une demande supplémentaire de 580 hectares à vocation économique sur votre rive. Nous sommes en droit, comme vous le comprendrez, de nous poser des questions, alors que sur nos 700 hectares, il n'en reste que 139 aujourd'hui. Nous avons de plus toutes les difficultés pour les aménager dans le cadre de projets complémentaires de ceux de la rive droite, non concurrentiels, sur lesquels nous travaillons depuis de longues années et que les habitants du Pays d'Auge attendent notamment en matière d'emplois et de maintien des jeunes familles sur notre territoire. Aussi, Messieurs les responsables du débat public, vous comprendrez – j'en suis certain – que nous attendons des assurances et des garanties avant de donner un blanc-seing ou un avis sur vos projets.

Comme nous avons été solidaires et responsables à l'époque où vous nous l'avez demandé pour donner notre territoire, nous aimerions aujourd'hui avoir le soutien des élus et des responsables économiques de la rive droite pour mener à bien nos projets. En effet, il nous revient à nous, élus de cette rive, de défendre les intérêts de nos populations en matière économique, environnementale et de préparer l'avenir. Il est notamment fondamental que les jeunes générations aient du travail et que dans la cadre du Grenelle II, ils puissent, comme il est prévu, trouver sur leur territoire des services publics et les emplois nécessaires pour leur développement. Nous pensons notamment aux jeunes qui sont en recherche de travail, comme aux moins jeunes.

C'est pour cette raison que nous attendons de cette réunion des éléments pour juger de la volonté de nos voisins de partager les choses et ainsi pouvoir rendre un avis. Je vous souhaite à toutes et à tous une très bonne soirée à Honfleur. Je souhaite très sincèrement que vos projets soient fructueux et débouchent sur un avenir partagé et prometteur pour les deux rives et pour ceux qui y vivent. Merci.

Michel STEINER

Merci, Monsieur le Premier Adjoint au Maire de nous avoir accueillis dans votre ville et d'avoir mis cette salle à notre disposition. Merci également de nous avoir fait part de vos interrogations. Sachez qu'il en sera tenu compte, évidemment.

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, présidée par Monsieur Claude Guillerme qui est retenu par une conférence de presse et qui va nous rejoindre dans quelques instants, avec nos trois membres ici présents, est l'une des émanations de la Commission Nationale du Débat Public, une particularité française créée par la loi du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité. Cette loi a modifié le Code de l'Environnement et a transformé la Commission Nationale du Débat Public, issue de la loi dite Barnier de 1995, en autorité administrative indépendante, garante du débat public et elle en a élargi le champ de compétence. Elle a ainsi instauré le principe de la mise en œuvre du débat public, en amont des décisions finales relatives aux 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 aux processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national – création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, de lignes électriques par exemple – dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques, qu'ils ont des impacts significatifs sur l'environnement ou 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. 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 préciser que c'est la Commission Particulière qui pilote et anime l'organisation des débats et qu'aucune décision n'est encore prise par le maître d'ouvrage sur le projet qu'il a soumis au débat. Les avis qui seront recueillis au cours de nos quatorze réunions, mais aussi par 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 qui, s'il est confirmé, pourra en tenir compte. Le maître d'ouvrage devra, en tout état de cause, argumenter sa décision finale.

La réunion de ce soir est la seconde des quatre réunions générales de proximité. Contrairement aux premières réunions dites thématiques, axées sur tel ou tel aspect spécifique du dossier – l'eau dans l'estuaire, l'aménagement du territoire – elles doivent permettre d'aborder le dossier du projet du maître d'ouvrage dans son ensemble et d'apporter au public de proximité les informations jugées nécessaires, tout en recueillant ses questions et avis.

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 du développement des performances du Havre sans que soit évoqué celui du port de Rouen, comme l'indispensable besoin de coordination de leurs activités. C'est pourquoi nous sommes ici ce soir à Honfleur, territoire en face du Havre, dans le même estuaire, mais dont la rive sud dépend du port de Rouen. D'autres incidences sont également à noter : la pêche dans l'estuaire, l'environnement et le développement de l'emploi.

Ce soir, notre réunion se déroulera en trois parties. Dans un premier temps, nous vous proposerons une photographie de la situation actuelle du projet du maître d'ouvrage, sur la base d'une présentation établie par le Grand Port Maritime du Havre et des éléments recueillis lors des études préliminaires. Dans la seconde partie, nous accueillerons Monsieur Régis Soenen, directeur du Domaine et de l'Action territoriale du Grand Port de Rouen. En troisième partie, Monsieur Claude

Blot, président d'Estuaire Sud, Madame Gwenola de Roton de la Cellule de suivi du littoral normand et Monsieur Jean Saint-Aubin, représentant des pêcheurs de Trouville-Honfleur, s'exprimeront.

Chaque séquence de la réunion de ce soir sera suivie d'une série d'échanges avec vous. 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. Vous avez également à votre disposition à vos places un formulaire qui vous permet de poser des questions par écrit, ce qui donne l'avantage que leurs réponses seront mises en ligne sur le site internet de la Commission Particulière du Débat Public. Je vous encourage à user de cette possibilité. 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. Je souhaite sincèrement que cette réunion soit aussi fructueuse pour le débat que les réunions précédentes, grâce à la qualité et à la sérénité des échanges. Je laisse maintenant la parole à Jean-Michel Bouillot qui va rappeler quelques règles pour la bonne tenue du débat.

Jean-Michel BOUILLOT

Bonsoir à tous. Nous nous retrouvons donc ce soir pour notre septième réunion sur les quatorze qui sont programmées. Jusqu'à maintenant, nos échanges ont été particulièrement fructueux. Je crois que c'est là le but de notre débat public. Pour ce faire, nous vous demandons de bien vouloir respecter certaines règles. Comme vous le savez, tous les débats sont enregistrés pour que vous puissiez les retrouver dans leur intégralité dans le *verbatim* qui sera publié dans les six jours. Quels que soient vos noms, prénoms et qualités, vous allez avoir la parole. Vous avez chacun la possibilité de pouvoir vous exprimer pendant une période de trois minutes. Dès que la parole vous sera donnée, un compteur vous permettra d'apprécier le temps qu'il vous reste. La durée est fixée à trois minutes dans la salle et à huit minutes pour les intervenants qui monteront à cette tribune. Le président vous donnera la parole lorsqu'il verra que vous avez la main levée. Il demandera à l'hôtesse de vous donner un micro. Parlez clairement pour que nous puissions retranscrire très justement vos noms et prénoms notamment. Si vous n'aviez pas le temps de poser vos questions par oral, comme vous l'a dit notre président, vous aurez tout le loisir de les poser par le biais de la carte T qui se trouve sur vos chaises. Là encore, nous vous demandons d'être très précis dans vos coordonnées pour que nous puissions vous répondre dans les trois semaines environ. L'intégralité des questions et des réponses sera ensuite publiée sur le site internet de la Commission particulière.

Michel STEINER

Merci. J'appelle Monsieur Castaing et Monsieur Guellec à nous présenter le projet.

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

Laurent CASTAING, Directeur Général du Grand Port Maritime du Havre

Merci, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir. En premier lieu, en tant que maître d'ouvrage, je voudrais vous remercier de votre présence. Comme il a été dit, ce n'est pas nous qui

organisons le débat, mais comme nous sommes la cause du débat et la cause de votre présence de ce soir, je vous dois des remerciements.

Nous souhaitons prolonger le grand canal du Havre et je vais tenter très rapidement, en guise d'introduction, de vous expliquer les trois raisons pour lesquelles nous voulons le faire. D'une part, il nous faut maintenant développer le transfert modal. Le transfert modal consiste à mettre plus de containers sur les barges et sur les trains, au lieu de les mettre sur des camions, comme nous le faisons trop actuellement. Il y a deux grandes raisons à cela. La première raison vient d'une dynamique qui a été créée autour du Grenelle de l'estuaire dont le but est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Le débat est très vivant en ce moment, à la veille d'un sommet important. La prise de conscience est totale, les obligations sont là. Il faut diminuer les émissions de gaz à effet de serre, il faut utiliser des modes de transport qui en produisent moins.

Cependant, de façon surprenante, nous avons constaté que les ports concurrents utilisent beaucoup les modes ferroviaires et fluviaux. Nos ports concurrents sont aujourd'hui incontestablement plus efficaces que nous, dans la mesure où ils nous ont pris des parts de marché toutes ces dernières années. Nous voyons dans ce transfert vers le fer et le fleuve de nos ports concurrents l'un des éléments de leur compétitivité. Pourquoi ne pas le copier ?

Pour ces deux raisons – diminuer les transports producteurs importants de gaz à effet de serre et restaurer une compétitivité – nous voulons développer le transfert modal et donc, le transport ferroviaire et fluvial. Notre objectif est assez simple : il est de tripler le volume qui passe tant par le fer que par le fluvial.

Un deuxième point nous amène à faire ce projet. Si nous arrivons à développer le transport par le fleuve, nous devons régler la question du canal de Tancarville. Comme nous allons le voir, le passage des barges sur le canal de Tancarville, aujourd'hui, pose problème. Le passage des barges oblige à ouvrir les ponts et à chaque fois que nous ouvrons les ponts, nous gênons la circulation dans la zone industrielle et portuaire. D'ores et déjà, la dimension de cette perturbation est importante. Si nous triplons le volume, nous ne triplerons peut-être pas le nombre de passages de barges, mais très probablement, nous allons l'augmenter de manière importante, vraisemblablement le doubler. Je ne rentre pas dans la querelle des chiffres, mais il y aura plus d'ouvertures et donc plus de perturbations dans la zone industrielle et portuaire. Cela peut devenir rapidement inacceptable pour les utilisateurs de la zone industrielle et portuaire.

Nous sommes clairement dans un problème de déviation. Nous avons un village qu'est la zone industrielle et portuaire, ce village est traversé par une route qu'est le canal de Tancarville et le trafic va augmenter sur cette route. A un moment, cette situation n'est plus acceptable pour le village en raison de l'ensemble des problèmes que cela peut poser. Il faut alors penser à une déviation. Ce projet de prolongement du grand canal est tout simplement un projet de déviation. Il y a débat pour savoir si la déviation est la seule solution. Nous avons examiné la manière d'aménager le canal de Tancarville, nous n'avons pas trouvé que c'était une bonne solution et que cette solution répondait au problème posé. Voilà pourquoi nous avons cherché à prolonger le canal.

La troisième raison pour laquelle nous voulons prolonger ce canal tient au fait qu'il y a aujourd'hui une indécision sur l'avenir de la zone est du port, mais aussi de la réserve. Aujourd'hui, la DTA, la Directive Territoriale d'Aménagement, fixe le grand canal comme une limite, grand canal qui n'est pas arrêté. Le grand canal fixerait la limite de la réserve, mais fixerait aussi la limite des zones aménageables. Le débat sur le tracé du grand canal est donc lui aussi crucial puisqu'il va déterminer

pour partie l'avenir des zones aménageables et pour partie l'avenir de la réserve. Il faut que nous ayons ce débat. Personnellement, je trouve que depuis le début des discussions, nous n'avons pas eu assez de débats sur le tracé et ses alternatives, sur la manière de donner de nouvelles zones à aménager pour le port, sur la manière de donner de nouvelles limites à la réserve, stables et acceptables par tous. En tout cas, c'est ce qui est posé derrière cette question du tracé du grand canal.

Pour conclure, je dirais qu'avant d'en arriver aux propositions qui sont faites, nous avons eu une concertation informelle avec un certain nombre d'associations. Déjà, les propositions qui sont faites sont le résultat d'une concertation. Il y a encore de la place pour la concertation. D'ailleurs, il y a quatre projets proposés et il peut y en avoir d'autres. Nous pouvons encore inventer d'autres trajets et d'autres solutions. Maintenant, le regard du port sera toujours de répondre aux quatre questions qui sont posées : comment faciliter le transport fluvial et ferroviaire ? Comment ne pas congestionner la zone industrielle et portuaire ? Comment tracer l'avenir de la zone naturelle ? Comment tracer l'avenir de la zone aménagée ?

Nous recherchons, avec ce débat, une meilleure compréhension mutuelle des enjeux, ce qui veut dire que nous sommes ici pour vous écouter. Nous déciderons, nous proposerons ou nous modifierons après vous avoir écoutés. Je vous remercie de votre présence, je vous remercie de vos interventions. Vous serez écoutés et nous saurons tenir compte de vos avis. Je passe maintenant la parole à Jean-Pierre Guellec qui est le chef de projet, pour le Grand Port Maritime du Havre, du projet de prolongement du grand canal.

Jean-Pierre GUELLEC, chef de projet du projet de prolongement du grand canal

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais donc maintenant vous présenter, de manière détaillée, le projet d'extension des infrastructures portuaires et prolongement du grand canal du Havre. Cette présentation comprendra deux parties : la première partie sera constituée par un film de quatre minutes trente et ensuite, dans une seconde partie, je vous présenterai, à l'aide d'un diaporama, le contenu détaillé du projet.

1. Diffusion du film

« Premier port d'escale pour les navires transocéaniques accédant en Manche, le Havre est l'une des principales portes maritimes du l'ouest de l'Europe. En concurrence directe avec les ports du Nord de l'Europe, le Havre est une plateforme stratégique qui dessert un vaste territoire dont l'Ile-de-France, la plus importante région économique européenne.

Port généraliste, le Havre traite une grande diversité de trafics : containers, rouliers, produits énergétiques. Depuis les années 60, le port s'adapte à l'évolution des trafics énergétiques. Aujourd'hui, le Havre réceptionne 40 % des importations françaises de pétrole brut, approvisionnant les industries pétrochimiques de la Basse-Seine.

Premier port français pour le trafic maritime de containers, le Havre manutentionne plus de 60 % des flux containérisés transitant par les ports français. Pour cela, il dispose de plusieurs terminaux à containers dont les plus récents sur Port 2000. Ce nouvel ensemble portuaire va permettre au

port du Havre de tripler ses capacités de traitement des containers. Malgré la conjoncture, les spécialistes prévoient le développement de ce trafic pour de nombreuses années.

Pour rester compétitifs, les ports doivent se doter d'infrastructures de plus en plus performantes, en particulier pour traiter les trafics containérisés dans des conditions optimales de fiabilité et de coût. Ils doivent également disposer d'espaces pour permettre le développement d'activités liées au trafic portuaire. Les ports sont très généralement localisés dans des estuaires qui sont des milieux environnementaux complexes.

Dans ce contexte, le Grand Port Maritime du Havre doit répondre à des enjeux cruciaux pour favoriser la compétitivité du port et le développement de l'activité économique, tout en valorisant le cadre environnemental.

Comment faire du développement portuaire un vecteur du développement durable ?

La circonscription portuaire du Havre comprend des espaces naturels d'un grand intérêt environnemental dont la majeure partie est classée en réserve naturelle. L'une des missions du Grand Port Maritime du Havre est de gérer et de valoriser ces espaces. C'est pourquoi il estime indispensable de poursuivre la réhabilitation environnementale de l'estuaire de la Seine qui a été engagée.

Où trouver les espaces indispensables au développement des activités portuaires et industrielles dans les années et les décennies à venir ?

Depuis un demi-siècle, le port et la zone industrielles portuaire se développent. Aujourd'hui, près de 85 % de la zone portuaire sont occupés. La seule possibilité d'augmenter de près de 600 hectares disponibles pour l'accueil d'activités économiques se situe à l'est de la zone portuaire.

Comment générer des retombées économiques et sociales pour le territoire, si le temps perdu sur des axes de circulation saturés rend le port moins compétitif ?

Les ouvertures de ponts, nécessaires au passage des barges fluviales et des navires de mer, perturbent fréquemment les circulations des véhicules routiers et des trains. Les encombrements qui en résultent représentent chaque année l'équivalent de la durée de travail d'une entreprise de plus de 600 salariés. Pour améliorer les conditions de circulation de tous les modes et répondre à la logique de développement durable, établie par le Grenelle de l'environnement, il est impératif de favoriser le développement des transports massifiés. En effet, le transport ferroviaire ou fluvial facilite l'acheminement de grandes quantités de marchandises vers un large territoire, dans des conditions économiques avantageuses, réduit les encombrements et minimise la pollution atmosphérique.

Pour conserver sa place de grande plateforme du commerce international dans le contexte concurrentiel européen, pour gérer l'activité d'aujourd'hui et accompagner la croissance de demain, le port du Havre doit disposer d'espaces de développement et d'axes de circulation fluides, tout en améliorant la gestion des espaces à vocation naturelle ».

2. Présentation du projet

Jean-Pierre GUELLEC

Comme nous venons de le voir, le port du Havre doit relever deux défis pour rester un port performant et compétitif.

Le premier défi est constitué par le risque de saturation des circulations dans la zone portuaire. Sur cette carte de la partie de la circonscription qui est située dans l'estuaire de la Seine, est représenté le parcours des barges et des bateaux fluviaux entre les terminaux portuaires à l'ouest et les écluses de Tancarville à l'est qui permettent d'accéder à la Seine. Sur ce parcours, les barges croisent un certain nombre de ponts mobiles, au nombre de cinq principalement sur l'itinéraire entre les terminaux à containers et les écluses de Tancarville. Certains de ces ponts doivent être manœuvrés systématiquement au passage des barges, faute de hauteur libre suffisante. Ces manœuvres interrompent les circulations routières, mais aussi ferroviaires et créent des encombrements sur le réseau routier. La seule manœuvre de ces cinq ponts, a été évaluée en termes de perte de temps pour les usagers, à environ un million d'heures en année courante. A l'horizon 2020-2025, si rien n'est entrepris pour réduire ces encombrements, environ 2,4 millions d'heures seraient perdues pour les usagers en attente devant les ponts, du fait de l'augmentation du nombre de manœuvres. Le projet de prolongement du grand canal du Havre qui est situé dans la partie est dans la plaine alluviale et qui relierait le grand canal du Havre au canal de Tancarville, permettrait de réaliser une déviation fluviale qui réduirait très fortement ces encombrements.

Le second défi est constitué par la réduction des espaces disponibles pour l'accueil d'activités industrialo-portuaires. Vous allez voir sur cette animation l'évolution depuis 1950 à la fois de l'emprise portuaire et de son occupation qui est en marron. La circonscription portuaire, aujourd'hui, est occupée à près de 85 % et parmi les 15 % restants, la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine ne permet de disposer de 6 %, c'est-à-dire la zone blanche qui apparaît ici à l'écran, qu'à condition de réaliser le prolongement du grand canal du Havre. On sait que le trafic portuaire n'est pleinement générateur de valeur ajoutée, de développement et d'emplois au plan local que lorsqu'il est possible de transformer localement la marchandise et pour ce faire, d'accueillir les entreprises qui elles-mêmes ont besoin d'espaces disponibles et adaptés pour s'implanter. En l'absence d'extension des capacités portuaires et d'accueil, il faut craindre à terme un plafonnement, voire une réduction des trafics et donc des activités portuaires. Dans l'esprit de la Directive Territoriale d'Aménagement, le projet de prolongement du grand canal du Havre permettrait de disposer de ces espaces pour de nouvelles possibilités d'accueil des entreprises.

Au-delà du seul développement du trafic portuaire, il faut noter que l'une des missions du Grand Port Maritime du Havre est aussi de gérer et de préserver les espaces naturels qui lui ont été confiés. La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, qui apparaît en vert clair sur cette photo aérienne, est l'élément le plus emblématique de ces espaces naturels. Elle s'étend à la fois sur les domaines du port du Havre et du port de Rouen. Le Grand Port Maritime du Havre a pour ambition de contribuer au bon fonctionnement de cette réserve naturelle. A partir du moment où un tel projet en est voisin, le fait de contribuer à ce bon fonctionnement devient un objectif du projet.

Dans ce cas particulier, nous avons mis en place une méthode tout à fait originale, dénommée « Euvrer avec la nature » qui consiste, dès l'origine de la conception, à prendre en compte les données environnementales du projet, en même temps que l'on définit ses fonctionnalités.

Concernant ces fonctionnalités, voyons tout d'abord les dimensions du canal. Elles sont, en première approche, évaluées à 120 m de largeur pour 5 m de profondeur, ce qui correspond à des dimensions supérieures à celles de l'actuel Canal de Tancarville qui a été construit en 1887. Ces dimensions sont toutefois assez nettement inférieures à celles de l'actuel Grand Canal du Havre qui fait jusqu'à 300 m de largeur et 19 m de profondeur et qui permet d'accueillir des navires de mer. Le projet de prolongement du grand canal du Havre a pour vocation de n'accueillir que du trafic fluvial.

Les bateaux de référence qui ont été pris en compte pour dimensionner ce futur canal, sont le traditionnel convoi poussé de 180 m de longueur par 11,40 m de largeur qui fréquente déjà régulièrement le port du Havre et un automoteur de 155 m de longueur par 15,50 m de largeur, qui n'existe pas encore, mais qui est probablement la prochaine évolution de ce type de bateaux. Ces différents bateaux peuvent remonter la Seine jusqu'à Paris, voire même au-delà et pourront à terme emprunter le futur canal Seine-Nord Europe.

Une fois déterminées les fonctionnalités du projet, venons-en aux données environnementales au sens large, sur le site du projet.

La première composante est la valeur écologique de l'aire du projet. Le site est proche de la réserve naturelle et est aujourd'hui totalement classé en zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux (ZICO), ainsi qu'en zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique, soit les fameuses ZNIEF qui présentent un intérêt pour la faune et la flore. Les études que nous avons menées en phase préliminaire ont confirmé la richesse écologique du site en permettant d'identifier de nombreuses espèces patrimoniales et protégées dont vous avez quelques illustrations à l'écran. Ces études ont également montré que la richesse écologique du site ignorait les limites administratives de la réserve naturelle et que ces espèces étaient indifféremment présentes à l'intérieur et à l'extérieur de cette réserve.

La deuxième composante des données environnementales au sens large, ce sont les usages du site. Sur ce site qui est entièrement propriété du Grand Port Maritime du Havre, la première activité est l'agriculture qui représente une centaine de parcelles agricoles orientées Nord-Sud et présentes sur l'ensemble du site. La chasse est également présente avec un nombre important de gabions localisés dans l'aire du projet. Enfin, l'autre type d'usages du site qui apparaît ici en jaune, ce sont les *pipelines* qui relient la zone industrialo-portuaire du Havre à l'ensemble de la vallée de la Seine. Sont ainsi alimentées en pétrole brut, depuis le port du Havre, les raffineries de Port-Jérôme, de Petit Couronne et même de Grand Puy en Seine-et-Marne. De la même façon, Aéroport de Paris est alimenté en kérosène directement depuis le port du Havre par *pipelines*. Il faut noter, sur cette question des *pipes*, la présence, en rive sud du canal de Tancarville, d'un regroupement de canalisation. Dix-sept d'entre elles sont proches les unes des autres, ce qui représente une vraie difficulté technique et peut-être aussi économique, compte tenu des interruptions d'activités nécessaires en cas de travaux, en particulier pour faire passer ces canalisations sous le futur canal.

Enfin, la troisième composante des données environnementales est la spécificité hydraulique de l'aire du projet. Il s'agit d'une zone humide dont vous avez une illustration à l'écran. Lorsqu'on creuse un canal ou un fossé dans une zone humide, il peut se passer deux phénomènes. Lorsque le

niveau de l'eau, à l'intérieur de ce canal ou de ce fossé, est plus bas que celui dans la nappe phréatique, il se produit un effet de drainage bien connu qui a pour effet d'assécher les terrains de part et d'autre du canal ou du fossé. Un tel effet serait tout à fait redoutable pour la réserve naturelle, dans la mesure où il s'agit précisément d'une zone humide. Le second effet possible est l'effet contraire. Lorsque le niveau du canal à l'intérieur du canal ou du fossé est supérieur à celui du niveau de l'eau dans les terrains, il se produit au contraire un effet de réalimentation et donc d'augmentation de leur caractère humide.

Au cours des études que nous avons conduites, nous avons d'abord déterminé le fait que le projet de prolongement du Grand Canal du Havre serait à un niveau inférieur à celui de l'eau dans les terrains et aurait donc potentiellement un effet de drainage. Cela dit, sachant qu'il est possible de combiner les deux effets, nous avons associé à ce projet de canal un contre-canal qui se situerait à un niveau plus haut et qui aurait pour effet de constituer une espèce de barrage hydraulique, permettant de maintenir, du côté de la réserve naturelle, le niveau de l'eau au niveau actuel. En gérant ce niveau d'eau dans le contre-canal, nous pourrions même constituer un outil permettant de gérer à volonté les niveaux d'eau dans les terrains avoisinant la réserve naturelle, niveau d'eau inférieur ou supérieur en alternance en fonction des périodes de l'année et avec des qualités d'eau à volonté salées ou douces. Avec ce dispositif, il est possible d'annuler totalement l'effet de drainage qu'aurait le creusement du canal.

Avant de définir les tracés possibles du canal, nous avons identifié et examiné plusieurs alternatives. La première consisterait à augmenter le tirant d'air sous les ponts existants sur le Canal de Tancarville, ce qui permettrait de réduire le nombre de manœuvres de ces ponts et donc, de répondre à la problématique de développement du transport fluvial, sans générer de contraintes trop importantes sur le réseau routier. Cependant, comme il est impossible de remonter les ouvrages existants, il serait nécessaire de construire à côté de nouveaux ouvrages surélevés, sachant qu'il faudrait de plus maintenir les ponts ferroviaires dont la surélévation nécessiterait des longueurs de rampes très importantes. En définitive, le trafic fluvial continuerait à croiser sur son parcours l'actuel Pont rouge et l'actuel Pont VII bis, ce qui ne présenterait aucun avantage pour le transport fluvial ni pour le transport ferroviaire. Le grand bénéficiaire de cette alternative serait donc en définitive le transport routier.

La seconde alternative consisterait à abaisser le niveau des canaux, ce qui impliquerait de les approfondir d'autant pour pouvoir conserver les tirants d'eau qui permettent l'accueil des navires de mer. Si on limite cet abaissement à la seule zone des ponts mobiles, figurée ici entre le terminal de l'Europe et le pont du Hode, il faudrait faire des travaux gigantesques, avec la construction de trois écluses qui apparaissent ici en jaune et d'un ouvrage hydraulique au débouché de la Lézarde. En définitive, cet aménagement serait fortement pénalisant pour le transport fluvial qui devrait franchir deux nouvelles écluses avant de rejoindre les écluses de Tancarville.

La troisième alternative consisterait à aménager une liaison directe avec la Seine, depuis l'extrémité du grand canal du Havre actuel. Cette solution empièterait sur les roselières et les vasières qui sont parmi les milieux les plus riches et les plus rares de l'estuaire. Par ailleurs, une nouvelle écluse à cet endroit serait particulièrement délicate pour la navigation, en raison notamment de la présence de forts courants dans la Seine, de l'ordre de 8 nœuds, qui ne permettraient pas des manœuvres faciles d'entrée et de sortie de ces écluses.

Enfin, la quatrième alternative examinée consisterait à réaliser une connexion entre les deux canaux, à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire. Pour ce faire, nous n'avons pu identifier, entre

les zones de danger existantes et les installations déjà présentes sur la zone portuaire, qu'un seul fuseau de passage possible, à l'est immédiat de l'autoroute A29. Ce tracé serait très mail aisé pour la navigation en raison d'un tracé en zig-zig. Il croiserait en outre la route industrielle et la voie ferrée parallèle, ainsi que des nappes de canalisations voisines. Il ne ferait donc que reproduire quelques kilomètres plus loin les difficultés que nous rencontrons déjà aujourd'hui au niveau du Pont rouge.

Il faut noter enfin qu'aucune de ces alternatives n'apporte de réponse en termes de capacités d'accueil des entreprises.

Venons-en enfin aux différentes variantes de tracés possibles. Il en existe une infinité pour relier l'extrémité du Grand Canal du Havre au canal de Tancarville. Nous avons choisi, dans ce débat, de vous présenter les quatre familles qui sont les plus contrastées et les plus représentatives de ces tracés possibles.

Le premier tracé longe la réserve naturelle. C'est en quelque sorte l'hypothèse de base de ce projet et elle figure dans la Directive Territoriale d'Aménagement. Ce tracé permettrait de disposer d'environ 580 ha de zones d'activités à terme dont 231 seraient remblayés dès la phase de chantier avec les sables extraits lors du creusement du canal.

Le tracé court est bien évidemment le moins onéreux. C'est celui qui affecte le moins les espaces naturels, mais c'est aussi celui qui permet de dégager le moins de zones d'activités sur la durée, seulement 166 ha dont 143 pourraient être remblayés dès la phase de travaux.

Le tracé parallèle, troisième famille, présente la caractéristique de se raccorder directement aux écluses de Tancarville, en parallèle à l'actuel canal. La vertu de ce tracé est de ne pas croiser la principale nappe de canalisations située en rive sud du Canal de Tancarville. Par contre, ce tracé permettrait de disposer de 290 ha de zones d'activités qui seraient remblayés en totalité dès la phase de travaux.

Enfin, le tracé direct, quatrième famille de tracé, est une ligne droite entre l'extrémité du Grand canal et les écluses de Tancarville. Il n'a été pris en compte qu'à partir du moment où les études environnementales ont montré que la richesse biologique et écologique était indifférente aux limites de cette réserve naturelle et à partir du moment où les études d'impact hydrauliques ont montré que nous serions capables de compenser les effets de drainage, quelle que soit la localisation du tracé, à l'aide d'un contre-canal. Ce tracé ne croise pas non plus la principale nappe de canalisations et permettrait de dégager environ 450 ha de zone d'activités.

Voici maintenant, pour conclure, les quatre familles de tracés représentées sur la même carte. Au stade du débat public, le Grand Port Maritime du Havre n'émet pas de préférence pour l'un de ces tracés en particulier. Le débat doit en effet permettre de faire émerger les enjeux liés à ce projet, de manière à ce qu'un équilibre puisse être identifié à l'issue du débat, pour répondre aux besoins tout en tenant compte des enjeux. Je vous remercie de votre attention.

Michel STEINER

Merci pour cette présentation qui va éclairer davantage le projet. Avant de passer aux questions de la salle, je voudrais, pour ceux qui ne le connaissent pas, vous présenter Monsieur Guillaume qui

nous a rejoints et qui est le président de la Commission. Maintenant, le débat est ouvert. A vous. Je vous rappelle que vous avez trois minutes pour poser votre question ou donner votre avis. Vous levez la main, une hôtesse viendra vous apporter un micro. Surtout donnez bien votre nom et votre titre. Monsieur ?

3. Débat avec la salle

Bruno PETIT, association Oxygène Estuaire

J'aurais juste une question à poser à la Commission. Quand aurons-nous les réponses aux questions posées sur internet ?

Michel STEINER

Monsieur le Président ?

Claude GUILLERME, Président de la Commission Particulière du Débat Public

Je n'ai pas en tête le pourcentage précis des réponses. Peut-être notre Secrétaire général l'a-t-il. Je crois que nous avons reçu 147 questions et que nous avons déjà apporté près de 80 réponses. Parmi les réponses qui ont été préparées, certaines n'ont pas tout à fait reçu l'imprimatur de la Commission. Nous avons donc demandé aux auteurs des réponses, en particulier au maître d'ouvrage à qui revient l'essentiel de cette tâche difficile, de compléter, sur certains points, les réponses déjà apportées. Je pense qu'autour de 80 réponses sont diffusées. Une dizaine est peut-être en cours de réexamen. Les autres, qui sont arrivées plus récemment, n'ont peut-être pas encore donné lieu à la préparation des réponses. Je vous rassure, elles ne sont pas perdues de vue. Pour ma part, j'ai consacré une grande partie d'une soirée cette semaine.

Michel STEINER

Ne soyez pas trop impatients, les réponses arrivent. Il est répondu de toute façon à toutes les questions sans exception. Monsieur ?

Michel AUVRAY, association Estuaire Sud

Voulez-vous nous préciser le rythme de fonctionnement des écluses de Tancarville ? Que l'on retienne l'un ou l'autre des tracés prévus, ils débouchent tous sur les écluses de Tancarville. Quel est le rythme de fonctionnement de ces écluses actuellement ? Quel sera ce rythme si le grand canal est prolongé, ces écluses devant absorber un plus grand trafic fluvial ? Merci.

Michel STEINER

Je crois que le port du Havre aura bien retenu la question. Une autre question ? Madame Barbier ?

Sylvie BARBIER, association Ecologie pour le Havre

Je vais me répéter, mais je pense qu'il le faut puisqu'un certain nombre de personnes qui sont ici ce soir n'ont pas suivi le reste du débat. Je voudrais souligner que nous avons une fois de plus une présentation qui donne l'illusion de fausses alternatives. En tout cas, elle n'émane pas des acteurs qui ont le plus étudié le dossier. Elle laisse de côté au contraire des questions pendantes qui sont essentielles, en particulier pour le report modal. Monsieur Castaing a beaucoup insisté sur le fait que l'objectif du port est d'opérer le transfert modal le plus important possible vers le fluvial et le ferroviaire. Quelles sont ces questions pendantes ? Comme il vient d'être dit, il y a les écluses de Tancarville qui ne peuvent être ouvertes qu'une partie des heures du jour. Par ailleurs, les projections du port d'augmentation de trafic pour 2020, d'après ses propres chiffres – je peux donner à Monsieur Castaing les endroits précis où je suis allée les trouver – aboutiraient à un nombre de passages d'unités d'un peu moins de 20 % de plus. Le trafic ne serait donc pas doublé, mais il serait seulement d'un cinquième de plus. Pour cela, nous prévoyons de dépenser des centaines de millions. Certains problèmes doivent être réglés, en particulier au niveau des transports à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire, mais nous disons depuis longtemps que le Pont rouge a besoin d'être relevé. Il faut donc le prévoir.

Par contre, il ne faut pas laisser de côté deux choses essentielles pour ce report modal. D'une part l'écluse fluviale, entre Port 2000, le port ancien et le Canal de Tancarville, toujours à l'étude mais dont il n'a pas été dit un mot dans la présentation. Elle était demandée par les acteurs fluviaux, on se demande pourquoi maintenant, ils n'en disent pas un mot, en tout cas ceux qui se sont exprimés à la tribune. C'est un peu étonnant. D'autre part, l'emplacement du chantier multimodal non plus n'a pas été du tout abordé, alors qu'il est essentiel. Si on suivait la logique qui a présidé à Port 2000, il devrait être près de Port 2000, du côté des containers, par exemple sur le quai de Bougainville où la place va être laissée prochainement par un acteur important. Il y a plusieurs emplacements possibles parce qu'il faut savoir aussi qu'un certain nombre d'entreprises qui étaient sur la zone industrielle, laissent des terrains. Il y a donc de la disponibilité foncière ailleurs que ce qui est dit.

Enfin, il n'a pas été dit non plus que le rôle de la zone qui devrait être détruite par ce canal est essentiel sur le plan biologique et hydrologique. Ce fameux contre-canal, censé permettre de gérer le niveau d'eau à la demande, nous paraît présenter nombre d'inconvénients, en particulier celui de l'entretien et de la fiabilité. Nous craignons qu'il aboutisse à détériorer encore plus le fonctionnement de la réserve naturelle.

Michel STEINER

Merci, Madame Barbier. Nous sommes ici à Honfleur, je crois que vous vous êtes trompée de réunion. La réunion à Tancarville a lieu la semaine prochaine. Le port pourra y répondre rapidement puisqu'il s'agit d'une réunion généraliste, mais nous y reviendrons la semaine prochaine, à Tancarville. Une troisième question ?

Laurent SAUTER, association Ecologie pour le Havre

Je m'oppose à cette façon de gérer le débat. Je n'arrive pas à comprendre cette allusion. Les personnes qui sont présentes dans la salle n'ont pas suivi le débat et ne sont absolument au courant du projet. Je trouve que l'exposé qui nous a été fait n'est pas objectif, d'autant plus que l'on n'a

absolument pas évoqué cette troisième voie de la Seine qui relève complètement du débat d'aujourd'hui. J'ai déjà à maintes reprises posé cette question. Que fait-on de ce bras de la Seine qui va jusqu'à Rouen ? Comment fait-t-on, au niveau commercial, pour pousser les gens à opter pour le fluvial ? Quel défi économique lance-t-on ? Quelle proposition fait le port à part ce grand canal qui *a priori* n'est pas forcément la meilleure solution ?

Michel STEINER

Merci. Je vais répondre à votre interpellation. J'ai dit à Madame Barbier qui nous suit depuis le début que le problème des écluses de Tancarville est un problème que nous évoquerons plus particulièrement la semaine prochaine. De toute façon, il sera répondu à toutes les questions, soyez rassurés. Je laisse la parole à Monsieur Guellec ou à Monsieur Castaing.

Jean-Pierre GUELLEC

La question formulée par Monsieur Auvray concerne le rythme de fonctionnement des écluses de Tancarville. Je vais faire une réponse assez rapide pour rappeler quelques caractéristiques principales, sachant que la réunion qui est prévue la semaine prochaine précisément à Tancarville, devrait nous permettre de présenter de manière détaillée le fonctionnement de ces écluses. Aujourd'hui, les écluses de Tancarville sont ouvertes dans une période qui est comprise entre trois heures et demie avant la pleine mer à Tancarville et trois heures et demie après, soit une ouverture totale de sept heures. Pendant ces sept heures, les écluses fonctionnent l'une après l'autre. On commence par un passage par l'ancienne écluse et c'est ensuite l'autre écluse qui est utilisée jusqu'à la fin de la marée. Aujourd'hui, ces écluses disposent d'une réserve de capacité relativement importante. Nous avons évalué la capacité annuelle à 50 %. Par contre, en capacité de pointe, nous avons un afflux de bateaux en début de marée, ce qui génère quelques attentes. A ce sujet, nous allons prochainement mettre en place une nouvelle organisation du travail sur les écluses de Tancarville, probablement début 2010, avec un fonctionnement simultané des deux écluses, ce qui permettra de doubler la capacité dès l'ouverture de la marée. Voilà ce que je voulais préciser sur cette question des écluses de Tancarville.

Le chiffre donné par Madame Barbier d'une augmentation de 20 % de trafic nous laisse un peu perplexes. De notre point de vue, le nombre de passages du trafic total aux écluses de Tancarville devrait augmenter de 40 % environ, ce qui reste encore dans les capacités des deux écluses existantes, sachant qu'il faudra mettre en place cette nouvelle organisation pour éviter un problème en période de pointe.

Faut-il relever le Pont rouge même en l'absence de projet ? Le Pont rouge a une trentaine d'années, mais structurellement, il est encore tout à fait en bon état. Il n'est donc pas nécessaire de le remplacer par un autre ouvrage sur le plan technique. La principale difficulté sur ce pont vient des encombrements qui sont liés aux manœuvres. De ce fait, le fait d'offrir un autre tracé au trafic fluvial permettrait de réduire très fortement le nombre de manœuvres qui tomberait à 3 par jour contre 12 aujourd'hui et réduirait de manière très sensible des encombrements qui sont le problème principal aujourd'hui.

Madame Barbier a posé également une question concernant le contre-canal, son entretien et sa fiabilité. Il est bien évident que si ce projet est réalisé et que cette solution est mise en œuvre, le

Grand Port Maritime du Havre en assurera l'entretien. La fiabilité du système est prouvée. Quelques exemples de contre-canaux qui existent en France et qui donnent satisfaction ont été présentés lors d'une réunion précédente. *A priori*, nous n'avons donc pas d'inquiétude sur ce sujet.

Concernant la disponibilité foncière, il existe, certes, quelques friches au sein du port. Nous aurons l'occasion, lors d'une réunion ultérieure consacrée à ce sujet, le 16 décembre, de revenir en détail sur la question foncière. Ces friches font bien évidemment partie de notre politique foncière en termes de reconquête et de réimplantation. Elles sont très généralement localisées à proximité de l'eau. Nous leur affectons donc en priorité des activités en lien avec des activités qui elles-mêmes utilisent l'eau, soit des navires, soit des bateaux. Nous avons aujourd'hui besoin d'un certain nombre d'espaces qui peuvent être à distance plus importante de l'eau. Ces espaces font défaut dans le portefeuille de terrains dont nous disposons aujourd'hui sur le port du Havre.

La question formulée par Monsieur Sauteur concerne l'accès par la Seine. Tu veux répondre.

Paul SCHERRER, directeur technique du port du Havre

Je crois que c'est un sujet qui a déjà été abordé lors de précédentes réunions. Je vais répondre à la question de Monsieur Sauteur, à savoir pourquoi on n'utilise pas la Seine. Clairement, la réglementation existe, à savoir que deux arrêtés ont été pris par l'Etat pour permettre que des bateaux fluviaux, légèrement aménagés, puissent passer en Seine, ceci dans des conditions particulières de houle et de visibilité. Le port du Havre a investi. Nous avons un numéro de téléphone que l'on peut vous donner. Si vous appelez à ce numéro, vous aurez en temps réel la houle pour le passage du bateau fluvio-côtier pour aller entre le port du Havre ancien et Port 2000, ainsi que la visibilité. Tout est donc en place pour qu'une entreprise qui le souhaite, puisse investir pour faire du fluvio-côtier. Quelques études ont été menées par certaines sociétés pour étudier leurs bateaux, mais il n'y a pas eu encore de conclusion. Tout est en place pour permettre d'utiliser cette troisième voie que vous avez fort justement soulignée, mais rien n'existe parce que les professionnels n'estiment pas qu'il soit intéressant pour eux d'utiliser cette voie pour le moment.

Michel STEINER

On accorde un droit de réponse à Monsieur Sauteur, exceptionnellement et nous passerons ensuite à la suite du débat.

Laurent SAUTEUR

Il faut que l'on s'entende parce que les choses ne sont pas du tout clarifiées. D'ailleurs, c'est assez regrettable au niveau du cahier d'acteur parce que ce manque de clarté trouble un peu tout le monde. Il y a effectivement ce passage du port du Havre à Port 2000, mais pour ma part, ce que j'entends par troisième voie, c'est la Seine elle-même. Cet arrêté est la division 224, je crois, mais il y a beaucoup de problèmes. Il faut créer des bateaux qui soient facilement capables de passer sur la Seine. La troisième voie, c'est la Seine elle-même. Monsieur Castaing ou Monsieur Guellec avait d'ailleurs parlé de l'automoteur de 180 m que l'on n'a pas encore correctement défini et qui sera le prochain bateau. Pourquoi ne travaille-t-on pas non plus sur un projet de fluvio-côtier qui soit capable de remonter la Seine à partir du Havre, sur une espèce de navette ? On pourrait très bien imaginer qu'elle soit armée. C'est la première question. Se pose en outre la question du pilotage. La

dernière fois, je n'ai pas été convaincu. Si pour aller du Havre à Rouen, on doit commencer par payer le pilote du Havre, puis payer ensuite le pilote de Rouen, je trouve que c'est lourd pour un professionnel qui a envie de faire ce genre de trafic. Voilà le sens de ma question. Je pense que ces débats seront revus un peu plus tard. Je reposerai ces questions de façon plus claire, comme l'a suggéré Monsieur Guillaume, à une autre occasion. Je pense que la question est suffisamment clairement posée de cette façon. Merci.

Michel STEINER

Monsieur Sauteur, il faudrait peut-être la poser par écrit, si vous pensez que vous n'avez pas eu une réponse suffisante. Monsieur Castaing ?

Laurent CASTAING

Je voulais revenir sur les questions relatives à l'écluse fluviale et au chantier multimodal. Aujourd'hui, il y a un certain nombre de façons de charger des barges dans le port du Havre. Il est possible d'aller dans les différents terminaux accessibles aux navires fluviaux et de les charger directement. Il existe déjà un système de collectage des containers pour le chargement des barges en un point au Quai de l'Europe. On peut aussi collecter les containers par des camions, les rassembler sur un autre quai et charger des barges. Il y a maintenant deux autres hypothèses qui sont envisagées. Une hypothèse consiste à mettre une écluse au fond de Port 2000, de laisser passer les barges par cette écluse et de les charger directement à Port 2000. L'autre hypothèse consiste à rassembler, de manière massive, tous les containers qui doivent partir par les voies ferroviaires et fluviales dans un chantier multimodal, d'y charger les barges et les trains.

Toutes ces solutions existent. Il y a débat. Aujourd'hui, dans son analyse, le port du Havre pense qu'un chantier multimodal est la solution la plus rapide et la plus efficace pour charger les barges et des trains. Peu importe puisque quelle que soit la façon dont les barges seront chargées, il faut qu'elles sortent de la zone. Le problème qui est posé au travers du grand canal et du passage des barges est celui de sortie de la zone et non celui de la manière de charger les barges. Voilà pourquoi nous n'abordons pas ce problème dans ce débat. Les études et les discussions continuent, mais quelle que soit la solution qui sera retenue, il faudra faire entrer et sortir les barges de la zone portuaire du Havre.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Nous allons passer maintenant à la deuxième partie du débat. Nous allons demander à Monsieur Régis Soenen qui est directeur Domaine et Action territoriale du Grand Port de Rouen de venir à la tribune. Monsieur Soenen va nous présenter, pendant une quinzaine de minutes, la complémentarité entre Rouen et le Havre. Nous aurons un débat avec vous. Ensuite, Monsieur Blot, Madame de Roton et Monsieur Saint-Aubin viendront également à la tribune.

II. La complémentarité entre les ports de Rouen et du Havre

1. Présentation du Grand Port de Rouen sur la gestion environnementale commune aux deux ports

Régis SOENEN, directeur Domaine et Action territoriale du Grand Port de Rouen

Je vais vous présenter la politique environnementale des deux ports puisque cette politique a fait l'objet d'une validation par la gouvernance des deux ports. Nous parlerons donc d'une seule voix. Les exemples seront assez précis sur le périmètre de l'estuaire de la Seine et permettront d'illustrer cette politique.

Pourquoi les ports interviennent sur les espaces ? Les ports l'ont fait de manière historique et empirique depuis leur création. Ce n'est pas une nouveauté que les ports interviennent de manière environnementale sur les espaces naturels. Simplement, je me permets de citer la loi du 4 juillet 2008 puisque la législateur a souhaité encadrer les missions des ports et a réaffirmé le devoir des grands ports maritimes de gérer les espaces naturels dont ils sont propriétaires ou qui leur sont affectés. Pour être précis, c'est l'article L.101-3.I de la loi du 4 juillet 2008. Dans cette loi, on retrouve également certains éléments importants, à savoir la nouvelle gouvernance des ports, notamment la participation des associations de protection de l'environnement au Conseil de développement des grands ports maritimes et la création d'un certain nombre de structures qui assurent la surveillance des grands ports, notamment la validation de la politique environnementale des ports. En l'occurrence, dans l'estuaire de la Seine, cette politique environnementale est commune aux deux grands ports maritimes. Il convient de noter également, dans la loi du 4 juillet 2008, la création d'un conseil de coordination par façade maritime. En l'occurrence, ici, on va retrouver Paris, Rouen, Le Havre. L'un des sujets de ce conseil de coordination va être également la politique environnementale des deux ports.

Je fais un petit rappel sur les périmètres de compétence des ports maritimes. En bleu clair, vous voyez le périmètre d'intervention du Grand Port Maritime du Havre et en vert, le périmètre d'intervention du port de Rouen. Pourquoi deux périmètres d'intervention ? Il faut retenir tout simplement l'histoire et les raisons pour lesquelles les ports ont été créés. Les autorités portuaires sont avant tout là pour sécuriser l'accès aux navires aux différentes infrastructures, qu'elles soient terrestres ou maritimes. En ce qui concerne le port de Rouen, il est compétent pour entretenir le chenal de navigation que vous voyez en vert. C'est pour cela qu'il intervient sur ce territoire.

Quelle est la politique environnementale des deux ports ? Je vais reprendre exactement ce qui a été écrit dans les deux projets stratégiques des deux grands ports maritimes. Ils ont fait l'objet de validations multiples, notamment du Conseil scientifique de l'estuaire de la Seine. Le premier axe est la maîtrise des impacts des activités portuaires sur l'environnement, y compris à travers la gestion des espaces à vocation portuaire ou industrielle et intégrant la multimodalité. Je crois que l'exposé de Monsieur Guellec fait partie intégrante de cet axe de la politique environnementale. Le deuxième axe est de concevoir et conduire les projets d'aménagement privilégiant la concertation, l'environnement et sa dynamique, dès la conception. Je crois qu'aujourd'hui, nous sommes parfaitement dans cet exercice.

Le troisième axe, sur lequel je vais insister ultérieurement, c'est la préservation, la valorisation et la gestion des espaces et des ressources naturelles, en compatibilité avec les objectifs définis par les documents ou organes d'orientation et participer activement à l'élaboration de ces documents. Je vais illustrer cet axe plus tard. Que fait-on à l'intérieur de l'estuaire de la Seine et à l'intérieur de la réserve naturelle afin d'accompagner la politique environnementale ?

Le quatrième axe, c'est la réussite de l'intégration sociétale des terminaux. Aujourd'hui, je ne le développerai pas.

Je me permets d'illustrer uniquement le troisième axe sur la préservation et la valorisation des espaces naturels. Pour être plus précis, je vais faire un *zoom* sur le périmètre d'intervention du port de Rouen. En vert hachuré, est représenté le périmètre de la réserve naturelle qui a fait l'objet de différents décrets en Conseil d'Etat. Ce qui est délimité en rouge correspond à la circonscription maritime du Grand Port Maritime de Rouen. On voit que le port de Rouen est compétent pour intervenir sur les deux rives de la Seine puisque son objet principal est avant tout la sécurité des accès nautiques. En vert foncé sont représentés des espaces qui ne sont pas inclus dans la réserve naturelle, mais qui sont classés espaces naturels, avec des contextes règlementaires assez divers. Sur ces espaces, le port s'est engagé à faire une gestion environnementale.

Derrière cette déclinaison de la gestion des espaces naturels, il faut rappeler les enjeux environnementaux de ces territoires. Nous les avons décomposés ici en trois secteurs. Le premier est l'amélioration des fonctionnalités écologiques de l'estuaire au sein de la réserve naturelle. Je vais faire un *zoom* sur le plan de gestion de la réserve naturelle pour voir comment les ports le déclinent au quotidien et dans leur stratégie. Le deuxième enjeu est le fonctionnement de la réserve naturelle dont on sait qu'il s'agit d'un exercice très délicat. Le troisième enjeu est le partage d'une vision globale de l'estuaire intégrant la réserve naturelle. En effet, pour décliner des stratégies et des actions, il faut absolument partager la connaissance et il faut que l'ensemble des acteurs puissent avoir les données et les éléments permettant de prendre les meilleures décisions en ce qui concerne la préservation des espaces naturels.

Je reviens sur le premier axe qui concerne l'amélioration des fonctionnalités écologiques de l'estuaire au sein de la réserve naturelle. Je vais décliner ici, de façon précise, les différents axes qui ont été retenus récemment dans le nouveau plan de gestion de la réserve naturelle. Je permettrai là aussi d'être textuel et de reprendre le texte extrait du plan de gestion. On y retrouve ceci : assurer la conservation des habitats, la conservation des milieux humides et la restauration des fonctionnalités de l'estuaire. Je vous donne un exemple concret. Ici, les fonctionnalités écologiques, c'est la circulation des espèces. En l'occurrence, le port de Rouen qui est en rive droite, sur la réserve naturelle, a agrandi des débouchés, des criques et des filandres pour permettre la circulation des poissons qu'ils puissent remonter le long de ces filandres et ainsi améliorer les communications entre la Seine et ces filandres. Cette mesure environnementale a été réalisée dans le cadre de l'aménagement de la digue située en rive droite.

Autre exemple : l'aménagement par le port du Havre, dans le cadre de Port 2000, d'un îlot reposoir, situé au sud de la digue du Ratier. Il répond exactement à l'un des enjeux qui était rappelés dans le plan de gestion de la réserve naturelle, à savoir améliorer les capacités d'accueil des oiseaux. Cet aménagement a été réalisé par le port du Havre il y a déjà quatre ou cinq ans. Un autre exemple, directement en lien avec le plan de gestion de la réserve naturelle, ce sont les habitats estuariens. Cet aménagement, situé dans la circonscription maritime du port de Rouen, a été réalisé par le port du Havre. Il s'agit de la création d'un chenal permettant de préserver et d'aménager les vasières.

C'est une mesure d'accompagnement de Port 2000. Il y a des suivis conjoints entre la Maison de l'Estuaire et les deux ports, comme nous le verrons plus tard. Nous savons que la préservation des vasières est un élément déterminant pour l'équilibre de la réserve naturelle et plus largement, pour l'estuaire de la Seine.

Un autre exemple qui correspond à un autre enjeu de la préservation des espaces naturels concerne les habitats estuariens. C'est le suivi de la réserve naturelle, de l'estuaire et des différentes vasières. Des mesures quotidiennes sont effectuées de la part des deux grands établissements publics et de la Maison de l'Estuaire. Il y a un suivi typographique, un suivi bathymétrique, un suivi de la granulométrie, un suivi du benthos et un suivi halieutique. La fosse nord est déterminante pour le fonctionnement de la réserve naturelle et plus largement de l'estuaire de la Seine. Il y a donc une très grande implication des deux ports et de la Maison de l'Estuaire pour comprendre comment fonctionne la fosse nord.

Vous voyez maintenant un *zoom* sur la crique à Tignol. Comment fonctionnent les filandres ? Comment améliorer leur fonctionnalité écologique ? Il y a aussi une implication des ports sur les circulations hydrauliques, sur cette alimentation, sur la manière dont se passent au mieux les connexions entre la Seine et ces filandres. Les ports sont donc impliqués sur ce mode de fonctionnement. Nous sommes là également dans la circonscription maritime du port de Rouen située en rive droite.

Précédemment, je me suis permis de citer des exemples qui étaient en lien avec le plan de gestion de la réserve naturelle, mais il y a d'autres exemples dans l'estuaire de la Seine, en dehors de la réserve naturelle, mais toujours en lien avec les enjeux de la réserve. Je vous cite un exemple d'intervention du port de Rouen, situé en rive gauche, sur un espace qui n'est pas dans la réserve, mais qui a été classé en Natura 2000. Le port qui a en gestion cet espace a créé un certain nombre de mares et de dunes, afin que cet espace qui était un peu laissé à l'abandon puisse retrouver une richesse écologique digne de ce nom. C'est un exemple récent. L'aménagement a été terminé en début d'année.

Un autre exemple concerne les terrains à l'est du Pont de Normandie. Le Conseil d'Etat a classé cet espace comme remarquable au sens de la loi littorale. Le port a veillé à ce qu'un plan de gestion soit établi en conséquence du classement en espace remarquable. C'est tout de même un plan de gestion sur environ 300 ha de terrain. C'est un véritable enjeu. Comment faire en sorte que cet espace retrouve une richesse écologique ? Le débat vient de commencer. Nous pouvons noter la volonté du Port de Rouen et des collectivités d'essayer d'avoir un outil règlementaire au-delà du classement en espace remarquable au sens de la loi littorale. Nous sommes donc en train d'étudier le fait que cet espace soit classé en espace naturel régional. C'est un outil qu'a confié le législateur aux régions. En partenariat avec les associations, nous sommes en train d'étudier avec les collectivités s'il est pertinent de classer cet espace en réserve naturelle régionale.

J'en ai terminé sur le premier enjeu qui est d'améliorer les fonctionnalités écologiques de l'estuaire, au sein et en dehors de la réserve naturelle. Je me permets de faire une parenthèse sur le fonctionnement de la réserve naturelle puisque les deux Ports s'impliquent aussi dans ce fonctionnement. Nous pouvons retenir la participation des deux Ports au conseil d'administration de la Maison de l'Estuaire. C'est un outil qui vient d'être mis en place par son président. Je crois que cela va permettre aux différents usagers et aux différents ports de dialoguer et de contribuer au plan de gestion. Il y a par ailleurs des implications concrètes des Ports. En l'occurrence, j'ai cité ici les conventions de partenariat entre les Ports et la Maison de l'Estuaire qui permettront notamment une

contribution au budget de fonctionnement de la Maison de l'Estuaire, permettant une concrétisation plus efficace du plan de gestion.

Un groupe de travail a été créé récemment entre les Ports, le Conservatoire du littoral et les services de l'Etat sur les prescriptions environnementales autour des usagers et des occupations sur la réserve naturelle, ce qui ne va pas être neutre dans les relations entre les usagers, les services de l'Etat et les différents gestionnaires ou affectataires de la réserve naturelle. Il s'agit de mettre en place des mesures et des prescriptions qui sont communes aux trois affectataires, afin qu'il y ait un dialogue permanent entre les usagers et les différents gestionnaires, permettant là aussi une concrétisation du plan de gestion plus efficace. Pour ceux qui connaissent le sujet, cela ne va pas être simple.

Finalement, le plus important est de préserver l'avenir. Pour cela, il faut avoir une vision globale partagée. Les deux Ports participent aux études prospectives menées par l'Etat et l'Agence de l'eau sur la vision globale de l'estuaire de la Seine. Il convient de noter l'implication des deux ports dans les études menées au sein du GIP Seine Aval, permettant d'avoir une vision globale de l'estuaire et surtout permettant aux différents décideurs de prendre les bonnes actions pour préserver cet espace. Je me permets de citer un dernier exemple qui est une étude que vient de lancer le GIP Seine Aval sur la gestion du stock sédimentaire de l'estuaire. C'est un outil qui permettra de mieux comprendre encore comment les flux sédimentaires circulent au sein de l'estuaire de la Seine.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Soenen pour votre exposé sur la gestion des espaces naturels. J'attends maintenant vos questions sur ce point précis ou sur un point plus général.

2. Débat avec la salle

Annie LEROY, association Ecologie pour le Havre

Ce projet est quand même un projet qui risque de provoquer la destruction définitive et irréversible de toute cette zone humide qui est comprise actuellement entre l'extrémité du Grand Canal et la réserve naturelle, zone qui aurait dû être classée en réserve naturelle. Vous nous proposez comme mesure compensatoire – le terme n'est pas convenable – des contre-canaux. Il n'y a pas d'expérience de contre-canaux dans une zone humide où suivant la position, il y a des eaux saumâtres ou des eaux douces. Le contre-canal du parc de Rouelles est une rigolade par rapport à la complexité du problème qui se pose ici dans l'estuaire au travers de cette zone humide. Nous sommes dans une séance généraliste, nous pouvons donc parler des problèmes généraux. De séance en séance, on ne nous dit jamais comment seront alimentés ces contre-canaux et avec quelle eau.

Michel STEINER

Merci. Nous avons bien compris votre question. Une autre question ? Monsieur ?

André GALLET

Je suis natif du pays et je connais la Baie de Seine depuis cinquante ans. Je voudrais que l'on parle plus largement de l'estuaire, comme vous venez de le faire à l'instant. Il y a une cinquantaine d'années, on creusait le nouveau chenal de la Seine et pour ce faire, on a remblayé tous les marais, d'Honfleur à Berville. Toutes ces zones humides ont disparu. Auparavant, l'estuaire de la Seine était un paradis pour les oiseaux migrateurs. Des milliers d'oiseaux stationnaient dans notre baie. La rive droite est morte aujourd'hui. En rive gauche, de nombreux projets sont en cours pour encore toucher aux zones humides. Je voudrais savoir si dans cette réflexion, suivant le projet qui va être arrêté, l'on ne pourrait pas redonner vie aux marais de la rive droite. Des territoires ont été asséchés pour faciliter la remontée des bateaux à Rouen. Ne pourrait-on pas reprendre ce territoire et redonner vie à notre marais qui était si magnifique autrefois ?

Michel STEINER

Nous vous avons entendu. Une troisième question avant de passer aux réponses ? Monsieur ?

Bernard BOISGARD, habitant d'Ablon

Dans le cas où le tracé parallèle serait adopté, qu'advierait-il des terrains qui sont représentés en blanc sur le plan qui nous a été remis ? Ne serait-il pas possible de les classer en zone naturelle pour éviter toute imbrication d'industries plus ou moins polluantes ?

Michel STEINER

Merci. Monsieur Soenen ? Ensuite, nous laisserons au port le soin de s'expliquer.

Régis SOENEN

Je peux modestement faire une demi-réponse sur la deuxième question relative à la rive droite et à la rive gauche. Je crois que vous avez confondu les deux rives. Quand vous parliez de la rive droite, il s'agissait de la rive gauche.

En ce qui concerne la rive gauche, seul sujet sur lequel je me permettrais d'intervenir, il y a un plan de gestion qui est en cours d'élaboration à l'est du Pont de Normandie. Derrière ce plan de gestion, il faut savoir que tout est ouvert. Si nous estimons collectivement qu'il est nécessaire de créer des zones humides, nous les déclinerons à l'occasion de ce plan de gestion. En ce qui concerne la rive gauche, il y a donc un plan de gestion en cours. Les associations y sont représentées. Si nous estimons collectivement qu'il est important de recréer des zones humides ou des zones d'extension de crue, nous pourrions nous permettre de les identifier à l'occasion de ce plan de gestion.

Michel STEINER

Monsieur Gallec et Monsieur Castaing, est-ce que vous voulez rebondir sur cette question ou répondre directement aux autres ? A votre guise.

Jean-Pierre GUELLEC

Nous allons répondre directement aux autres questions. Concernant la question formulée par Madame Leroy à propos du fonctionnement du contre-canal, je n'irais pas jusqu'à dire que le contre-canal de Rouelles qui a été cité comme exemple est une rigolade. C'est un exemple simple, rustique qui a été réalisé de manière empirique par les gestionnaires du parc il y a quelques années et qui fonctionne bien en termes d'alimentation en eau des marais voisins. Il n'est évidemment pas de la même ampleur ni de la même complexité que le projet de prolongement du grand canal et d'un contre-canal spécifique ; je suis entièrement d'accord. Par contre, il relève du même phénomène hydraulique.

Dans le cadre du projet, nous serions obligés de remonter l'eau à un niveau supérieur de ce qu'il est aujourd'hui, ce qui se ferait nécessairement par pompage. Dès lors que nous sommes capables de faire ce type de remontée de niveau d'eau, avec un fond de contre-canal perméable, l'ensemble du sol en dessous du contre-canal est gorgé d'eau et constitue un obstacle à un écoulement latéral en direction du canal. Le principe reste donc le même. Dans le cadre d'un contre-canal parallèle au canal, il est vrai qu'il faudrait des dispositifs plus élaborés pour gérer les niveaux.

Quant à la qualité de l'eau et aux niveaux d'eau, avec un système de pompage et de segmentation de ce canal en différentes parties, nous serons capables à la fois de reconstituer tous les niveaux que l'on souhaitera et tous les types de salinité, dans la mesure où nous avons sur place à la fois de l'eau salée et de l'eau douce que nous pourrions pomper alternativement. La question qui me paraît la plus importante est de savoir quelle sera la salinité nécessaire en fonction de la localisation précise à l'intérieur de la réserve naturelle ou à proximité et quels seront les niveaux et leur variation au cours du temps, ainsi que la variation de salinité au cours du temps. Aujourd'hui, je ne pense pas que dans le fonctionnement de l'ensemble de la prairie alluviale, ces variations de niveaux et de salinité soient précisément définies. Il faut simplement savoir que le contre-canal permettra de répondre à cet objectif, dès lors qu'il sera précisément fixé.

Laurent CASTAING

Je voudrais revenir sur deux propos un peu plus généraux et moins techniques. Madame Leroy dit que notre projet de prolongement va aboutir à la destruction irréversible d'une zone écologiquement importante ou primordiale. Je lui laisse la responsabilité du propos. En tout cas, comme nous l'avons dit dans notre exposé, en ce qui nous concerne, nous considérons que cette zone a une valeur. Nous pensons que nous ne sommes pas forcément obligés de la détruire. Il y a plusieurs tracés parce que la question se pose. Nous n'avons peut-être pas pensé encore à tous les bons tracés pour arriver à ne pas détruire cette zone. C'est l'un des enjeux du débat.

Pour répondre à Monsieur Boisgart, je dirais de la même façon qu'il y a un vrai enjeu dans ce débat. En effet, que fait-on des zones que vous voyez apparaître en blanc ? La question est posée. En tant que représentants du Port, nous disons que nous voulons aménager certaines zones parce que c'est de notre responsabilité, mais notre responsabilité est aussi de préserver des zones naturelles, comme l'a dit Régis tout à l'heure. Les zones blanches, parlons-en. Il y a là aussi un enjeu. Tracer ce grand canal peut être aussi l'occasion de gagner de la surface de la réserve naturelle.

Je ne pourrai pas parler de la rive sud, je ne la connais pas. J'y passe et je l'apprécie, mais peut-être peut-elle être encore mieux. Nous pouvons aussi profiter de ce canal pour améliorer la réserve

naturelle. Il y a des zones très riches dans cette réserve naturelle, mais il y a aussi des choses qui ne vont pas, qui ne fonctionnent pas et qui ne sont pas naturelles. Nous pourrions peut-être aussi l'améliorer.

Je pense que toutes ces questions sont l'un des grands enjeux de ce débat. Quel tracé pour préserver les zones naturelles ? Quid des zones qui vont être délimitées par ce tracé ? A l'occasion de ces travaux, ne pouvons-nous pas améliorer le fonctionnement de la réserve naturelle ?

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Nous allons continuer avec les questions. Monsieur ?

Michel AUVRAY, association Estuaire Sud

On voit par l'exposé de Monsieur Soenen et par la disposition géographique des deux ports du Havre et de Rouen qu'ils sont obligés de travailler ensemble, l'un étant en entrée d'estuaire et l'autre étant en fond d'estuaire. Avant d'envisager ce prolongement du grand canal, comment le port du Havre a travaillé avec le port de Rouen, en complémentarité pour organiser le fluvio-maritime sur ce tronçon de 130 km qui les séparent ? Je reviens à ce que disait tout à l'heure Laurent Sauter. Nous avons très peu abordé le fluvio-maritime, alors que la Seine est une voie naturelle de pénétration vers Rouen et Paris. Merci.

Michel STEINER

Merci. Monsieur ?

Alain DESCHANDOL, association CHENE

J'avais une question à poser au Grand Port Maritime concernant le financement de ce projet. Est-il prévu que vous fassiez appel à des fonds européens ? Si, oui, j'aurai une question subsidiaire.

Michel STEINER

Nous allons prendre une troisième question et nous donnerons ensuite la parole au Port. Monsieur Coletta ?

Michel COLETTA, président de l'Agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie

Je reviens sur les propos de Monsieur Castaing qui évoluent d'ailleurs d'une séance à l'autre, sur l'idée que nous sommes en fait à la recherche du bon tracé. Pour nous, le bon tracé existe déjà, c'est le Canal de Tancarville. Franchement, relever le Pont Rouge n'a rien à voir avec la destruction d'une zone naturelle. Dans les différents tracés que vous nous avez proposés pour le prolongement du Grand Canal, je ne vois vraiment pas quel tracé pourrait éviter cette destruction, à moins de faire un pont canal peut-être.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Coletta. Nous allons d'abord répondre à ces trois questions et nous demanderons s'il y a encore d'autres questions. Monsieur Soenen, je crois qu'une question vous concernait. Vous répondez maintenant et nous laisserons ensuite la parole à Monsieur Castaing.

Régis SOENEN

Comment les ports travaillent ensemble sur la prise en compte de la Seine ? En termes de gouvernance, ce sujet sera certainement à l'ordre du jour du conseil de coordination interportuaire puisque la valorisation de l'axe Seine au travers de Paris-Rouen-le Havre est un sujet d'actualité. Il faut savoir que nous y travaillons ensemble. L'un des enjeux est de faire en sorte qu'il y ait, derrière les ports, de la valeur ajoutée, soit l'implantation de plateformes logistiques permettant qu'au-delà de l'accueil de containers, il y ait des créations d'emplois et de la valeur ajoutée le long de la Seine. Pour répondre à la volonté d'un report modal de la route vers la Seine, de façon simple, nous essayons de faire en sorte que les plateformes soient fixées le long de la Seine et le long du Grand Canal. Il faut nous coordonner pour que l'ensemble des Ports contribuent au report modal de la route vers la voie d'eau.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Soenen.

Jean-Pierre GUELLEC

J'apporterai un petit complément par rapport à ce qui vient d'être dit, pour répondre à la fois à l'interrogation de Monsieur Auvray et à celle de Monsieur Sauter tout à l'heure concernant le développement du fluviomaritime.

Je crois que c'est une évidence, nous ne sommes pas dans une économie administrée. Il ne suffit pas qu'un établissement public ou des collectivités décident que tel mode de transport doit être organisé de telle façon pour que cela se fasse spontanément. Le rôle des établissements, en l'occurrence des deux grands ports maritimes, dans ce développement du fluviomaritime, est de créer les conditions qui peuvent permettre l'apparition de ce type de transport. Pour la liaison entre Port 2000 et la Seine, des barges fluviales, ou pour l'accès à port 2000, depuis le port nord, le port du Havre a mis en place ces conditions, mais force est de constater aujourd'hui qu'il n'y a pas d'initiative de la part des opérateurs de transport, ce qui peut tout simplement traduire le fait que ce type de solution n'a pas de pertinence économique dans les conditions actuelles. Notre rôle est vraiment de créer les conditions favorables à l'apparition de modes de transport qui peuvent être vertueux, environnemental et sur le plan économique, mais s'il n'y a pas d'initiative privée pour relayer cette création de conditions favorables, malheureusement, ce type de transport ne se développe pas.

Je répondrai aussi à la question formulée par Monsieur Deschandol quant aux financements européens. La réponse est « oui ». Non seulement nous envisageons de demander des financements européens, mais nous en avons déjà puisque les études du projet sont financées à 50 % par l'Europe au titre du réseau transeuropéen de transport.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec. Nous allons accorder un droit de réponse à Monsieur Deschandol.

Alain DESCHANDOL

Comme la réponse est « oui » je pose donc ma question complémentaire. S'il se fait, le projet va détruire une zone humide de plusieurs centaines d'hectares ; nous sommes bien d'accord. Or il semblerait que la Commission européenne est très vigilante sur la destruction des zones humides. Le problème des zones humides n'est pas un problème local, mais un problème mondial puisque pratiquement les deux-tiers des zones humides ont disparu dans le monde depuis le siècle dernier. Je ne vois pas comment la Commission européenne pourrait financer un projet qui va détruire des zones humides, alors qu'elle se bat justement pour les préserver. Il me semble qu'il y a une contradiction.

Michel STEINER

Monsieur Guellec ou monsieur Castaing, voulez-vous ajouter un mot ?

Laurent CASTAING

Je vais répondre et je répondrai ensuite à Monsieur Coletta. D'abord, il faut laisser la Commission européenne décider de sa politique. Nous ne pouvons pas en préjuger. Je pense que la politique de la Commission européenne est plus nuancée. Elle se préoccupe autant d'économie que de préservation de l'environnement. Elle a déjà été par le passé capable de soutenir des grands projets d'aménagement en y mettant un certain nombre de conditions environnementales, ce qui est assez normal. Nous verrons ce qu'en dira la Commission européenne, mais je pense qu'elle n'est pas complètement exclusive dans ses jugements. En tout cas, elle l'a prouvé. Je pense que de ce point de vue, son travail doit être apprécié à sa juste valeur. Elle entretient un certain équilibre sur un certain nombre de points.

Pour revenir à l'intervention de Monsieur Coletta, je peux dire qu'aujourd'hui, nous sommes à la recherche du bon tracé avec vous. Certes, nous ne sommes pas tout à fait au même point de réflexion. En ce qui nous concerne, nous pensons d'une part qu'il faut faire quelque chose, d'autre part que le Canal de Tancarville n'est pas la bonne réponse. Ne nous battons pas sur les dizaines de millions, mais le canal de Tancarville coûte en gros aussi cher que le grand canal et il n'apporte pas une solution aussi bonne, notamment en raison de la question des ponts ferroviaires qui n'est pas résolue. Nous pensons qu'il faut chercher la solution vers un prolongement du grand canal. Il faut trouver la bonne solution. Je sais que vous l'avez dit pour plaisanter : non, nous ne pensons pas à un pont-canal de six kilomètres en béton. Ces paysages estuariens sont des paysages plats, avec des reliefs au loin. Nous n'allons pas aller mettre un viaduc en béton au milieu. Non. Je sais que vous plaisantiez quand vous le disiez. En revanche, trouver un bon tracé est un défi que nous pouvons relever. Je rappelle aussi que pour relever ce défi, le Port – il ne s'en cache pas – il est demandeur de terrains à aménager. Il y a donc bien à trouver le bon tracé et les bonnes surfaces.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Nous allons passer à la troisième partie de notre programme de ce soir. Monsieur Blot qui est le président d'Estuaire Sud, va faire une première intervention. Il sera suivi de Madame Gwenola de Roton de la Cellule de suivi du littoral normand. Nous devons – j'espère que ce n'est pas trop tard – accueillir à la tribune Monsieur Jean Saint-Aubin qui est le représentant des pêcheurs d'Honfleur et de Trouville. Nous l'attendons, il avait une autre réunion. Nous allons laisser la parole à Monsieur Claude Blot

III. Table-ronde

Monsieur Claude Blot, président de l'association Estuaire Sud

Madame Gwenola de Roton, Cellule de suivi du littoral normand

Monsieur Jean Saint-Aubin, représentant des pêcheurs de Trouville-Honfleur

Claude BLOT

Bonsoir à tous. Je précise que j'interviens bien sûr au nom d'Estuaire Sud, mais aussi dans le cadre du collectif associatif des associations de protection de l'environnement de l'estuaire de la Seine. Je dirai juste quelques mots sur Estuaire Sud. Estuaire Sud est une association de protection de l'environnement qui s'intéresse prioritairement à la rive gauche. Cela dit, comme un estuaire constitue un tout, nous avons bien sûr un regard sur l'ensemble de l'estuaire. Ce projet nous intéresse donc tout particulièrement. Comme l'a d'ailleurs rappelé Monsieur Destin, les dossiers sont largement communs entre la rive gauche et la rive droite et les problématiques sont souvent communes, partagées ou non partagées. En tous les cas, nous partageons au moins les pollutions atmosphériques et les risques industriels, rive gauche et rive droite.

Les enjeux du port sont clairement identifiés. Il y a bien sûr deux objectifs très évidents. Le premier est d'améliorer les conditions de transport et le report modal, c'est-à-dire le ferroviaire et le fluvial. Améliorer ces conditions de transport, je dirais « oui » et mille fois « oui » bien évidemment ! Mettre les containers sur le fleuve et sur les rails, bravo ! C'est d'ailleurs une obligation du Grenelle de l'environnement et c'est quelque chose qui va dans le bon sens.

Je ferai néanmoins deux remarques par rapport à cet objectif que l'on approuve à 110 %. L'objectif que le port du Havre avance nous paraît très peu ambitieux. J'ai repris les chiffres du document public qui est disponible entre autres à l'entrée. Le port prévoit de passer son trafic fluvial global de containers de 9 % à 12 %, ce qui est bien, mais ce qui pourrait être amélioré, d'autant qu'au final, il y aura toujours plus de camions sur les routes. En effet, parallèlement, selon les estimations avancées par le port, le trafic devrait passer de 2 millions de containers actuellement à environ 4 millions, voire même 6 millions. Le trafic devrait doubler ou tripler, ce qui veut dire que le nombre de camions sur les routes va continuer à augmenter. L'objectif d'être vertueux en termes de CO₂ reste donc à démontrer.

Les camions sont un point qui nous intéresse vraiment rive gauche puisque la quasi-majorité des containers sur camion traverse les ponts de la Seine. On retrouve ces camions au mieux sur les autoroutes, au pire sur nos départementales. Je voudrais prendre un exemple très concret qui nous préoccupe rive gauche. C'est le cas de l'axe pont de Normandie-Beuzeville, c'est-à-dire l'axe le Havre-le Mans. Cet axe utilise la départementale 180 et sur cette départementale, on compte déjà

plus de 1 000 camions par jour. Imaginez le *rush* quand le port du Havre aura triplé son trafic de containers, si les prévisions s'avèrent exactes. Voilà les deux remarques que je voulais faire en ce qui concerne l'amélioration des conditions de transport, notamment du fluvial.

En ce qui concerne le deuxième objectif affiché du port, à savoir augmenter les surfaces d'accueil, certes, il est tout à fait légitime que le port veuille programmer son développement. Je ferai juste une remarque. Actuellement, le port dispose de réserves foncières notables puisque, toujours dans les documents, il affiche 960 ha disponibles dont 660 réellement disponibles, la différence venant de territoires pré-réservés.

Maintenant, quels sont les impacts du projet ? Je suis obligé de rétablir ce que le maître d'ouvrage ne dit pas, mais ce qui a déjà été dit dans la salle plusieurs fois. Une menace réelle pèse sur les 600 ha de la zone concernée et impactera nécessairement le fonctionnement de la réserve naturelle. Regardons un peu plus en détail les interrogations que l'on se pose au sujet du projet. Beaucoup d'éléments ont déjà été évoqués dans la salle. Peut-être n'est-il pas nécessaire de s'étendre, d'autant que le temps passe vite. Néanmoins, je voudrais seulement signaler, en ce qui concerne la complexité hydraulique et le rôle fondamental des vasières, que les modèles, comme disent les techniciens, prévus par les ingénieurs, ne s'avèrent pas toujours efficaces ou réels. Je n'accuse pas les ingénieurs. Je pense que c'est seulement dû au fait que nous sommes dans des zones à fonctionnement interactif, très complexes et que la nature, malgré tout, reprend toujours ses droits. Au final, concrètement, vous vous préparez à détruire 500 ha de zone naturelle humide, avec des incidences sur la réserve naturelle. Vous affichez – je cite – « participer au bon fonctionnement de la réserve naturelle ». Permettez-moi de vous dire que c'est un peu osé, j'allais dire gonflé. C'est un peu gonflé. Réellement, 500 ha vont disparaître. Comme il a déjà été évoqué, la biodiversité va être forcément menacée. Vous voyez à l'écran quelques espèces emblématiques de la zone concernée, des plantes, des fleurs telles que l'orchis à fleurs lâches et l'orchis négligé, qu'il ne faut pas négliger parce qu'elles font partie des plantes protégées sur les listes nationales, voire européennes.

Puisqu'il faut éviter de détruire ces espaces, la question est de savoir si nous pouvons faire autrement. Cela a déjà été largement évoqué par les questions de la salle. L'option alternative du canal de Tancarville reste une option extrêmement intéressante à fouiller. Certes, il faut surélever des ponts, réguler les flux, s'occuper des écluses, gérer les équipements, mais sommes-nous obligés de passer au-delà de 7 m de surélévation ? Je crois que Monsieur Castaing a évoqué la possibilité des barges d'aller jusqu'à Paris. Tout le monde sait qu'au-delà de Rouen, aucun pont ne peut laisser passer des barges supérieures à 7 m de hauteur. Expliquez-moi comment, sauf à un déchargement particulier à Rouen les péniches remonteront jusqu'à Paris avec quatre ou cinq hauteurs de boîtes empilées.

Jean-Michel BOUILLOT

Monsieur Blot, merci. Nous allons poursuivre, si vous le voulez bien. C'est la Commission qui décide du temps de parole et jusqu'à preuve du contraire, c'est moi qui donne la parole. Nous allons poursuivre.

Claude BLOT

Je voudrais au moins conclure.

Jean-Michel BOUILLOT

Concluez, s'il vous plaît.

Claude BLOT

Je trouve quand même étonnant que je ne dispose pas du même temps de parole que mon voisin.

Jean-Michel BOUILLOT

Nous allons en arrêter là. Ce sont des questions que vous avez déjà maintes fois posées. Vous revenez sur des sujets qui ont été maintes fois traités. Nous allons poursuivre, si vous le voulez bien.

Claude BLOT

Je vais juste conclure.

Jean-Michel BOUILLOT

Concluez. C'est ce que je vous demande. Je vous remercie.

Claude BLOT

Je voudrais quand même évoquer l'aspect foncier. Je voudrais dire très rapidement que prendre de nouveaux espaces naturels contribue à faire en sorte que tous les dix ans, l'équivalent d'un département français disparaisse sous le béton. Ce n'est pas admissible. Nous ne pouvons pas continuer ainsi. A l'aube du sommet de Copenhague, je crois qu'il faut que tous ensemble, nous déployons notre intelligence pour relever les grands défis de demain. Pour ce qui nous concerne dans l'estuaire, il faut arrêter de saccager. Sauvegardons nos espaces naturels.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Blot. Nous aurons l'occasion de vous revoir et de vous redonner la parole dans d'autres débats. Nous allons maintenant laisser la parole à Madame Gwenola de Roton au nom de la Cellule de suivi du littoral normand.

Gwenola de ROTON

Je vais vous présenter quelques éléments de connaissance sur les fonctionnalités de l'estuaire de la Seine vis-à-vis des ressources halieutiques. Ces éléments ont été acquis par la Cellule de suivi du littoral normand dans le cadre d'études et de suivis notamment pour le Grand Port Maritime du Havre et dans le cadre du programme scientifique Seine Aval.

Tout d'abord, l'estuaire de la Seine est une zone de pêche pour un certain nombre de métiers, principalement pour les pêcheurs d'estuaire et pour les crevettiers. Les pêcheurs d'estuaire ont essentiellement des petits canots qui sont basés à Honfleur et qui pratiquent différents métiers saisonniers étagés dans l'année, avec notamment la drague à bouquetins, une saison de pêche qui démarre en octobre-novembre et qui se poursuit jusqu'en janvier-février. Le bouquetin est une espèce de crevette blanche qui fréquente la zone comprise entre les Ponts de Tancarville et de Normandie. Cette activité fait place à la pêche de la civelle, dans la Risle et dans l'Orne pour certains, au moyen de tamis à civelles, de janvier-février à avril-mai. Ensuite, habituellement, ces pêcheurs posaient des nasses à anguilles sur la digue submersible du Ratier et la digue submersible nord, pendant le printemps et jusqu'en fin d'été, mais cette activité est actuellement interdite depuis 2008, du fait de l'interdiction de commercialisation de l'anguille qui est contaminée par les PCB. C'est pourquoi l'effectif de canots a considérablement diminué depuis cette période. Enfin, ils terminaient leur activité par la pêche de la crevette grise en fin d'été et pendant l'automne, lorsque cette espèce est présente sur ces zones de pêche estuariennes.

Les crevettiers sont des petits chalutiers généralement inférieurs à 10 m qui vont travailler sur les zones de pêche estuariennes seulement pour certains, de la fin du printemps jusqu'à l'automne. D'autres suivent la crevette grise au cours de son cycle biologique, à la fin de l'hiver et au printemps, sur la côte bas-normande. Enfin, pour les citer, il y a aussi les fileyeurs et les caseyeurs qui ont une activité plus centrée sur la zone côtière et surtout les chalutiers dragueurs qui ont une dépendance beaucoup moins forte vis-à-vis de l'estuaire.

L'estuaire est également une voie de migration pour un certain nombre de poissons classés comme amphihalins. Ils ont besoin à un moment donné de leur vie, à la fois du milieu marin et du milieu d'eau douce. Je les ai classés en deux catégories. D'une part, les espèces catadromes avec l'anguille, le flet et le mulot porc. Ce sont des espèces qui ont des zones de frayères en mer, qui vont donc se reproduire en mer, les juvéniles remontant ensuite dans les fleuves et les rivières. D'autre part, les espèces anadromes, avec les lamproies marines et de rivière, l'aloise feinte, l'éperlan et le saumon atlantique. Toutes ces espèces ont été observées dans l'estuaire de la Seine, soit en son pôle amont soit en pôle aval. Elles sont pour la plupart protégées, elles sont inscrites dans la directive Habitat. Ces espèces vont frayer en eau douce.

L'estuaire est également une zone d'alimentation pour les poissons. On peut remarquer que l'artificialisation de l'estuaire de la Seine, avec notamment les endiguements qui ont permis la navigation, a entraîné une compartimentation importante de l'estuaire. De cette compartimentation ressortent certaines caractéristiques trophiques des milieux. On peut citer la zone endiguée qui est caractérisée par des profondeurs importantes, par une forte influence fluviale avec des courants importants, des apports en nutriments et une dessalure beaucoup plus importante que s'il n'y avait pas ces digues. C'est le support d'une chaîne trophique essentiellement suprabenthique et pélagique puisque le benthos y est extrêmement pauvre, alors que le pélagos y est abondant. Certaines espèces y trouvent leur compte, tels que les gobies, le bouquetin, l'anguille, l'éperlan et le hareng. Dans les fosses, au niveau de l'embouchure, les profondeurs sont beaucoup moins importantes et l'influence marine est beaucoup plus forte. Le compartiment benthique y est beaucoup plus présent et beaucoup plus abondant et il va être le support d'alimentation pour de nombreux poissons plats comme la sole, le flet ou la plie, mais également pour le bar. Il y a donc des choses assez différentes dans l'espace.

L'estuaire est aussi une zone de nurricerie, c'est-à-dire une zone de refuge d'alimentation et de croissance pour les juvéniles d'un certain nombre d'espèces. C'est l'une des fonctionnalités les plus

importantes de l'estuaire. Je vous ai représenté ici les plus emblématiques, tel le bar qui se localise en amont des fosses nord et sud. Ce sont des bars au stade des juvéniles, qui ont un ou deux ans. De même, la sole accomplit les deux premières années de sa vie sur les zones estuariennes. Enfin, la crevette grise est présente dans l'estuaire de la Seine quel que soit son stade de croissance. Je vous ai représenté ici la répartition des juvéniles qui font moins de 25 m.

Au travers de l'exemple du bar, je vais essayer d'illustrer l'importance des zones connexes que sont les filandres, les canaux et bassins portuaires qui sont complémentaires à l'estuaire de Seine. Sont représentés ici des histogrammes de taille. Plus on va vers la droite, plus les individus sont âgés. Pour mémoire, la taille de commercialisation du bar est de 37 cm. Il y a deux situations, l'une au printemps, l'autre à l'automne. On voit que les très jeunes individus, ceux qui ont moins d'un an, vont coloniser d'abord les systèmes de filandres, avant de commencer à rejoindre plus tard, à l'automne, la zone estuaire, notamment l'amont des fosses. On voit également qu'au printemps, les individus d'un an se situent surtout dans l'estuaire de la Seine et qu'ils ne vont coloniser les canaux portuaires que lorsqu'ils ont deux à trois ans, avec des tailles plus importantes au niveau du Grand Canal du Havre. Ils y sont particulièrement abondants. C'est donc un milieu qui est également important pour cette espèce. On voit que la situation à l'automne est comparable, avec des individus d'un à deux ans dans les canaux.

En conclusion, je voulais souligner l'importance des fonctionnalités jouées par l'estuaire de la Seine et des zones connexes, c'est-à-dire des filandres, des canaux et bassins portuaires, vis-à-vis de la ressource halieutique. Je vous ai cité le bar, la sole, la crevette grise, le bouquetin, l'anguille et les grands migrateurs. C'est à la fois une zone de refuge, d'alimentation, de croissance, de migration, de reproduction et une nourricerie. Il faut considérer tous ces habitats comme un écosystème global puisqu'une même espèce va pouvoir fréquenter tous les habitats aux différents stades de son développement. Ce sont donc des milieux à préserver, voire à restaurer, notamment sur le plan de leur connectivité qui est l'un des aspects essentiels. Je vous remercie.

Michel STEINER

Merci, Madame de Roton, votre exposé était très instructif. Nous devons accueillir Monsieur Saint-Aubin, représentant des pêcheurs, mais malheureusement, il a été retenu à une autre réunion. Nous avons reçu un coup de téléphone de sa part il y a une heure, il était encore à Caen. Je pense qu'il ne faudra pas compter sur sa présence ce soir, mais avec la Commission, nous allons voir comment nous pouvons le réintégrer dans le débat. Nous allons passer aux questions de la salle, soit des questions qui concernent directement nos intervenants, soit des questions plus générales. Monsieur ?

Michel AUVRAY, association Estuaire Sud

Par rapport à ce que vient de nous présenter Madame de Roton, je voudrais savoir quel serait l'impact du prolongement du grand canal, c'est-à-dire la création de nouveaux flux et d'apport d'eaux différentes, sur la population de ce canal puisqu'il apparaît qu'il y a une population de bars très intéressante et d'autres poissons, adultes principalement. Merci.

Michel STEINER

Une autre question ? Monsieur ?

André GALLET

Je voudrais encore parler de notre estuaire. La crique à Tignol, le banc herbeux, la réserve nationale et les nouvelles vasières que vous venez de faire : tout ceci se situe à droite. La Seine est en réserve, les oiseaux migrateurs ont tout cet endroit pour se reposer, mais à gauche, ils n'ont rien du tout. Sur certaines zones blanches, on pourrait enlever le sable, elles reviendraient des plaines humides et les oiseaux migrateurs pourraient de nouveau venir s'y reposer. Ils pourraient ainsi aller de la rive gauche à la rive droite sans aucune pression de chasse, ce qui serait quand même intéressant.

Michel STEINER

Merci. Une troisième question avant les réponses. Monsieur le Maire ?

Raymond DESTIN

Merci. D'abord, une question d'ordre général. Le projet qui nous est proposé aura-t-il une influence sur le trafic de la partie de l'estuaire et de la Seine jusqu'au Pont de Tancarville ? Nous pouvons considérer que les navires iront plus particulièrement sur un élargissement ou un recreusement de canal.

Pour répondre à Monsieur Blot et à Madame, qu'ils sachent que même si nous ne sommes pas toujours d'accord, nous partageons parfaitement leurs inquiétudes, comme je le disais déjà en préambule. Je suis persuadé bien entendu que nous saurons marier la problématique économique et la problématique environnementale. Nous comptons sur vous tous pour que l'on puisse trouver une solution que nous n'avons pas en ce qui nous concerne. Nous espérons qu'elle sera trouvée dans le consensus, tout au moins avec un minimum de destruction. C'est ce que nous souhaitons. Merci.

Michel STEINER

Merci. Nous avons nos trois questions, nous allons passer aux réponses. Madame de Roton ?

Gwenola de ROTON

Je vais essayer de répondre. Je pense que l'inquiétude ne porte pas forcément sur l'impact sur les populations qui fréquentent les canaux en eux-mêmes parce que dans l'étude que nous avons pu faire sur le Grand Canal du Havre et sur le Canal de Tancarville, nous avons des populations qui n'étaient pas si différenciées entre les deux canaux. 14 espèces étaient communes. Il y avait 18 espèces pour le canal de Tancarville et 17 espèces pour le Grand Canal du Havre. La moitié des espèces, voire les trois-quarts, étaient communes aux deux peuplements.

Je pense que l'inquiétude porte plutôt sur la gestion hydraulique de la prairie parce qu'on ne sait pas encore dans quelle mesure, cela doit participer à l'alimentation par l'amont des filandres. Le réel enjeu au niveau halieutique est plutôt au niveau hydraulique.

Michel STEINER

Merci. Je pense que Monsieur Castaing et Monsieur Guellec pourront répondre à certaines questions.

Laurent CASTAING

Je voudrais revenir sur quelques points qui ont été cités par Monsieur Blot. Concernant d'abord le manque d'ambition de nos objectifs, j'aurais envie de dire de dire « oui ». L'objectif est d'amener la part modale, ferroviaire et fluviale, à 25 %, ce qui ferait 12,5 % pour le fluvial. Nous ne contestons pas les chiffres. Aujourd'hui, nous sommes à 15 %, nous voulons monter à 25 %. Qui pourrait nous en blâmer ? On dit qu'au-delà des 25 %, il faut viser les 30 %, dans la mesure où nos concurrents font 30 à 40 %. Qui plus est, ce chiffre de 25 % est l'objectif retenu dans le Grenelle de l'environnement qui a été largement partagé. Ce chiffre a été retenu parce que c'est celui qui est jugé atteignable dans l'échelle de temps que l'on peut envisager. Nous nous inscrivons dans cet objectif. Ce n'est pas satisfaisant et il faudrait que l'on fasse plus, mais l'objectif av tout de même être difficile à tenir.

Concernant la menace sur les zones humides, notre but n'est pas de détruire des zones humides. Notre but est de trouver des surfaces. Il y a peut-être des surfaces plus ou moins humides, plus ou moins intéressantes pour la nature. Ouvrons les cartes et regardons-les. Si des personnes ont des idées plus intelligentes pour nous proposer d'autres surfaces, nous sommes prêts à les regarder. Nous savons que nous allons manquer de surface. Nous sommes certes dans un modèle de développement que peut-être certains dans cette salle contestent, mais ce n'est pas nous qui créons le développement. Pour notre part, nous sommes là pour le servir. Il existe.

De la même manière, nous sommes d'accord ou non sur les chiffres, il y a plusieurs centaines d'hectares de réserves au port aujourd'hui, 600 ou 900. Moi, je dis que l'on en consomme 50, mon chef de projet dit que l'on n'en consomme que 40 ; il y aura un débat à ce sujet. De toute façon, qu'est-ce que l'on voit ? Que d'ici dix ou quinze ans, on butera sur le problème de la surface. Le temps de faire des grands aménagements, nous serons arrivés à ces dix ou quinze ans. Le problème se pose donc aujourd'hui. Qu'est-ce que l'on fait ? Comment trouve-t-on les surfaces ? L'autre jour, nous cherchions à poser un rectangle de 70 hectares dans la zone industrielle et portuaire. Nous avions un mal de chien à le faire, compte tenu de tout ce qui est réservé.

Pour revenir sur la question du contre-canal et du fonctionnement complexe, il faut se rappeler aussi que toutes ces zones humides ne sont pas des zones totalement naturelles. Ce sont des zones qui sont drainées avec des canaux et qui sont, dès aujourd'hui, dans un fonctionnement complexe. Il n'y a qu'à voir les problèmes qui se posent au sujet des niveaux d'eau dans la réserve. Nous sommes donc déjà dans un fonctionnement complexe. Si on ajoute un moyen de régler les niveaux d'eau, finalement, est-ce que l'on n'apporte pas quelque chose ?

Je reviens à la dernière intervention sur les populations halieutiques. Au travers de cette réflexion sur l'eau, la façon dont elle circule et sur ce que l'on peut faire comme travaux pour amener de l'eau dans la réserve, nous avons peut-être le moyen de corriger un certain nombre de problèmes qui se posent aujourd'hui dans la réserve et autour de la réserve sur la circulation de l'eau. En travaillant avec la nature, ce projet peut être aussi une aubaine pour améliorer le fonctionnement de la réserve et pour résoudre un certain nombre de problèmes qui peuvent se poser aujourd'hui pour les populations halieutiques. Ne perdons pas cette occasion.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Monsieur Blot voulait répondre.

Claude BLOT

Sur l'aspect foncier, Monsieur Castaing, puisque vous déclarez avoir des réserves foncières jusqu'à l'horizon à dix ou quinze ans, dans le contexte économique actuel que l'on connaît qui est pour le moins extrêmement incertain – je crois que tout le monde sera d'accord – pourquoi ne vous placez-vous pas en attente, en *stand-by* ? Puisque la croissance de surfaces semble vous poser problème à terme, pourquoi ne pas attendre une révision de la DTA dans dix ou quinze ans ? On y verrait plus clair en termes d'évolution du trafic maritime car bien malin aujourd'hui qui peut dire que le trafic maritime va continuer à croître et que l'on va transporter de plus en plus de boîtes dans les dix ou quinze années qui vont venir.

Michel STEINER

Je vous accorde un droit de réponse.

Laurent CASTAING

C'est encore une bataille de chiffres. Il y a certes une crise, mais aujourd'hui, personne ne voit une décroissance du trafic maritime. Tout le monde voit même une légère croissance en raison d'un phénomène assez simple qui est l'accroissement de notre population. L'accroissement de la population européenne va appeler du trafic maritime pour diverses raisons. Nous ne sommes pas encore arrivés à la croissance zéro. Je crois qu'il ne faut pas l'imaginer. Même les plus convaincus des écologistes présents dans cette salle, nous sommes tous d'affreux consommateurs. Nous aurons du mal à nous passer rapidement de nos habitudes de consommation. Les gens qui réfléchissent dans un sens ou dans un autre voient malheureusement le problème. Lorsqu'on parle de gaz carbonique, même les plus sincères ont du mal à voir la diminution parce qu'il y a plein de problèmes à résoudre. Il faut s'y préparer.

Deuxièmement, aujourd'hui, faire un grand projet en France prend une dizaine d'années. Avant que ces surfaces soient mises en service, il va se passer une dizaine d'années. Il faut donc anticiper. Il est de notre responsabilité en tant que Port et en tant qu'aménageur de voir loin. Voilà dans quelle perspective nous nous situons.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Nous repassons aux questions de la salle. Monsieur ?

Bruno PETIT, association Oxygène Estuaire

Je voudrais dire quand même à Monsieur Castaing que j'ai fait une expérience toute simple parce que je pense que vous utilisez mal les surfaces dont vous disposez déjà. Heureusement que vous n'êtes pas au Japon, parce que vous auriez dû être beaucoup plus efficaces. J'ai pris une photo, en me mettant à la station service Total qui se trouve dans la zone industrielle, du grand mur de boîtes de quarante pieds qui se trouve en face. J'en ai pris une début janvier et j'en ai repris une ces jours-ci, la photo est la même. Les boîtes sont en exposition. Il faudrait peut-être mieux exploiter les surfaces que vous avez déjà. C'est tout ce que j'avais à dire.

Michel STEINER

Merci. D'autres questions ?

Bernard BOISGARD

Ma question sera en deux parties. Le titre de ce débat est le suivant : «Projet d'extension des infrastructures portuaires ». On parle du grand canal, mais il faut aussi prendre en compte l'extension du réseau ferroviaire. On veut réduire le transport routier, ce qui passe par le fluvial, mais aussi par les infrastructures ferroviaires.

Concernant le grand canal, est-ce qu'il a été fait appel au grand laboratoire hydrologique de Grenoble qui a fait les études hydrologiques sur le désensablement de la baie du Mont-Saint-Michel et qui serait apte à étudier ce problème de l'impact sur les vasières ?

Michel STEINER

Merci. Une troisième question. Madame ?

Anna IVANOVA, habitante d'Honfleur

J'ai anciennement travaillé pour une compagnie de navigation qui se trouve au Havre et j'ai gardé quelques contacts locaux avec mes anciens collègues. Je ne suis plus dans les affaires, mais je suis un peu surprise de ce que dit Monsieur Castaing. En effet, j'entends tous ces anciens amis et collègues me dire que des vagues de licenciements sont prévues dans les agences maritimes portuaires du fait de la restructuration des armateurs. Certaines lignes très importantes comme Maersk ont fermé des axes. D'autres vont faire des affrètements d'espaces les uns sur les autres justement du fait de la rationalisation des trafics. A mon niveau, je ne vois pas une augmentation des trafics, mais plutôt une baisse. Je me trompe peut-être, mais j'entends des choses qui ne correspondent pas à ce que j'entends ici.

Michel STEINER

Merci, Madame. Nous avons nos trois questions. Je crois que monsieur Castaing qui est interpellé, veut répondre.

Laurent CASTAING

Je suis là pour être interpellé. Concernant la vision depuis la station Total, je vois ce dont vous parlez. Vous dites que les choses ne bougent pas. C'est une bonne nouvelle parce que je connais des endroits au Havre où elles bougent dans le mauvais sens, où les montagnes de stocks de containers vides ont monté. Ce sont des stocks de containers vides qui font partie de cette économie. Pour avoir des containers à un moment, il faut avoir des containers vides à remplir. Je dirais que certains stockages, au Havre, sont spectaculairement hauts, malheureusement en ce moment.

Je répondrai à Madame qu'actuellement, on traverse une crise terrible. Le port d'Hambourg a perdu 28 % de son trafic de containers. Le port du Havre enregistre une baisse de l'ordre de 15 %. Les chiffres sont assez difficiles à mesurer au Havre, à cause de perturbations. Il y a une crise terrible. Cependant, cette crise est due à la crise économique. Soit on dit que c'est le début de la fin et que l'on ne s'en remettra jamais. Nous, on pense que l'on s'en remettra. Il y a débat pour savoir si l'on s'en remettra plus ou moins vite, mais en principe, l'économie va repartir. Nous allons retrouver les niveaux de volumes. Les prévisions, pour 2010, sont que nous allons retrouver les volumes de 2008. Il est clair qu'il n'y aura pas eu de croissance pendant deux, trois ou quatre ans. Il y a eu une correction. Après, cela va repartir et les taux de croissance vont ramener ces volumes. Voilà pour ce qui est de la situation présente.

Nous travaillons aussi sur la question du réseau ferroviaire. Le port investit énormément sur la zone portuaire pour arriver à faire circuler les trains et à les charger correctement. RFF investit de manière importante à la Brèque pour pouvoir faire sortir des trains efficacement de la zone du Havre. Par ailleurs, le débat est ouvert maintenant sur la manière de faire passer les trains de voyageurs et les trains de fret entre le Havre, Rouen et Paris. Des solutions sont envisagées. Très clairement, le port du Havre dit qu'on aura beaucoup de mal à faire supporter à la ligne Rouen-Paris actuelle le trafic de fret avec les ambitions de tripler notre trafic. Nous sommes demandeurs aujourd'hui et RFF les étudie, de nouveaux itinéraires par lesquels on pourra faire passer les trains.

Avons-nous fait travailler le laboratoire de Grenoble ?

Jean-Pierre GUELLEC

Il se trouve que l'étude d'impact hydraulique qui a été réalisée sur le projet de prolongement du grand canal a été réalisée par la SOGREAH qui est le laboratoire français le plus performant sur ces questions. Ce choix n'a pas été fait de la main à la main. Il a fait suite à un appel d'offres européen dont SOGREAH a été le lauréat.

Je voudrais en profiter pour rebondir sur l'impact potentiel du projet sur les filandres. Je ne suis pour ma part absolument pas inquiet quant à l'impact du projet sur les filandres, pour plusieurs raisons. D'une part, le projet est situé, au plus près, à environ 1 500 mètres de ces filandres. D'autre part, cette excellente étude d'impact hydraulique a montré que dans le pire des cas, l'effet de drainage lié au canal n'excéderait pas 800 m. Si on notait, après une réalisation éventuelle du projet,

une dégradation du fonctionnement des filandres, elle serait plutôt liée à la circulation des eaux de surface et c'est quelque chose que nous pourrions tout à fait rencontrer dans la situation actuelle. Nous pouvons tout à fait dire sans hésitation que le projet n'aura pas d'effet sur les filandres de la Seine.

Laurent CASTAING

Je voudrais juste terminer à propos du mont Saint-Michel pour signaler que Paul Scherrer, notre directeur technique, fait partie du comité de suivi de cette restauration du mont Saint-Michel. Nous avons donc des renseignements de première main sur ce qui se passe et ce qui ne se passe pas dans la baie du mont Saint-Michel.

Michel STEINER

Merci. Nous allons poursuivre avec une série de trois questions. Madame Barbier est la seule à lever la main. Madame Barbier ?

Sylvie BARBIER, association Ecologie pour le Havre

Je voudrais rappeler que la SOGREAH elle-même, dans son étude fort longue de 469 pages, dit qu'elle a besoin d'études complémentaires approfondies par rapport à ce qu'elle propose, en particulier par rapport aux contre-canaux. C'est donc loin d'être au point, contrairement à ce que pouvait laisser penser la présentation très succincte qu'elle a faite à Oudalle.

Je voudrais également rappeler qu'à Oudalle où le point de vue des pêcheurs a pu s'exprimer, il est apparu qu'une bonne partie de la productivité de la zone nord avait été quand même affectée par le fait que la circulation nord-sud d'eau douce avait été interrompue, entre autres parce que des siphons qui amenaient l'eau de source de pied de falaise vers des zones humides ne fonctionnaient plus par défaut d'entretien. Nous souhaitons donc que cette circulation nord-sud soit rétablie. Nous espérons bien, comme nous l'avons dit, que le projet de grand canal n'aboutira pas, mais qu'au contraire, des mesures autrement plus importantes pour le développement du fluvial, pourront être prises. Cela suppose aussi que l'on veille à rééquilibrer l'alimentation en eau douce qui pour le moment, est assurée essentiellement par les résurgences d'eau douce de la mare plate, soit la zone qui serait bétonnée. C'est aussi à prendre en compte.

Je voudrais également revenir sur quelque chose qui a été à peine esquissé tout à l'heure. En suivant les prévisions du port, nous pensons pour notre part que la massification pour le fluvial ne porterait que sur une partie des containers, le reste continuant à être acheminé par petites ou moyennes unités fluviales qui continueraient à passer par le Canal de Tancarville, mais amélioré. La massification pourrait se faire soit par des unités fluviales adaptées pour passer dans la partie maritime de l'estuaire soit par des caboteurs dont nous n'avons pas parlé. Nous avons le port de Rouen et le port d'Honfleur. Il me semble que c'est le lieu pour en parler. Il y a quand même à étudier cette possibilité de report sur des unités plus petites qui iraient ensuite vers divers ports, que ce soit Ouistreham, Honfleur, Rouen, avec de la souplesse et beaucoup plus de possibilités que le pur fluvial. Est-ce qu'un mot peut être dit sur cette possibilité ?

Michel STEINER

Oui, il y aura un mot, Madame Barbier, rassurez-vous. Monsieur ?

Michel AUVRAY, association Estuaire Sud

Pour compléter ce que dit Madame Barbier, les quais en Seine d'Honfleur ont été proposés aux habitants il y a une vingtaine d'années en faisant valoir qu'ils recevraient des navires en cabotage du Havre, dans le trajet le Havre-Honfleur-Rouen ou le Havre-Caen-Honfleur. Tout cela oblige à une collaboration étroite des deux grands ports maritimes.

Par ailleurs, je reviens encore sur le fluviomaritime puisque Monsieur Guellec disait tout à l'heure qu'apparemment, il n'y avait pas d'opérateur demandeur ou prêt à construire des navires pour ce trafic. Si on ne les sollicite pas, naturellement, ils ne vont pas se présenter. Je rappelle aussi que le transport par barges sur l'estuaire de la Loire a fonctionné pendant six mois parce que les camionneurs et les transporteurs routiers ont réagi en divisant leurs tarifs par deux. On risque fort d'avoir les mêmes intentions commerciales sur le trafic en estuaire de Seine. Merci.

Michel STEINER

Merci. Nous allons nous arrêter là parce que Monsieur Saint-Aubin vient d'arriver. Nous allons d'abord répondre aux questions, puis Monsieur Saint-Aubin va nous faire part ensuite de son vécu dans l'estuaire.

Jean-Pierre GUELLEC

Concernant les questions de Madame Barbier sur la nécessité d'effectuer des études approfondies sur les contre-canaux, la réponse est clairement « oui ». Je voudrais faire référence aux propos tenus par Monsieur Malvaud lors de la séance d'ouverture du débat public. Il souhaitait que la totalité des études, sur tous les sujets, soient réalisées avant que l'on débattenne de la totalité des sujets soumis au débat public. Ce n'est pas l'orientation de la réglementation et des pratiques françaises puisque les débats publics se passent dans les phases amont de conception des projets, alors même que de nombreuses options restent encore ouvertes, ce qui est manifestement le cas dans notre projet, et qu'un certain nombre d'études de détail et de projets restent encore à faire. Aujourd'hui, sur ce projet, il a été réalisé des études préliminaires. Je souscris tout à fait à ce qui a été indiqué dans le rapport de la SOGREAH et cela a d'ailleurs été probablement inscrit dans d'autres études qui ont été réalisées. A été inscrite la nécessité, ultérieurement, avant la prochaine étape du projet qui sera un passage à l'enquête publique, de réaliser de nouvelles études plus détaillées sur le projet qui sera retenu.

Vous avez par ailleurs affirmé que le fonctionnement des filandres en rive nord aurait été détérioré ces dernières années en raison de la suppression de siphons. Je trouve que c'est aller un peu vite dans le raisonnement puisque jusqu'à preuve du contraire, il n'a pas été apporté de lien de cause à effet entre la fermeture de ces siphons et une dégradation du fonctionnement des filandres en rive nord, surtout lorsqu'on s'aperçoit que les deux siphons qui ont existé sous le canal de Tancarville se situaient respectivement aux droits d'Oudalle et de Rogerville. Ils étaient séparés des filandres par le grand canal du Havre existant. Nous pouvons douter fortement que l'arrêt de ces siphons qui

avaient pour objet de ramener de l'eau de surface depuis les sources au pied de falaises jusque dans la zone intermédiaire entre les deux canaux, ait eu un effet sur les zones au sud du grand canal du Havre.

Laurent CASTAING

Je voudrais répondre à la question de la massification en donnant juste quelques explications. La massification est quelque chose qui est compliqué. Pourquoi ? Dans un secteur très concurrentiel comme l'est le secteur des transports, si vous voulez massifier, il faut prendre le container sur le port, il faut le charger sur un train ou sur une barge, ce qui est déjà un peu plus compliqué que de le charger sur un camion. Il faut ensuite l'emmener avec le train ou la barge au point d'arrivée, puis le décharger. En règle générale, le container n'est pas utilisé là où il est déchargé. Il faut donc le recharger sur un camion pour l'emmener à sa destination. Il y a donc une ou deux ruptures de charge supplémentaires et au final, nous sommes obligés de faire un transport par camion. Ceci a un coût, ce qui fait qu'aujourd'hui, dans les conditions économiques actuelles, la distance de pertinence du ferroviaire ou du fluvial se situe autour de 300 km. En-dessous, il vaut mieux passer au camion. Au-dessus, il devient raisonnable économiquement, avec plein d'autres conditions, d'utiliser les modes ferroviaires ou fluviaux.

Le premier problème est que la Région parisienne, qui est l'une de nos grandes régions consommatrices ou productrice de containers, est à moins de 300 km. C'est l'une des grandes difficultés du port du Havre pour arriver à massifier. Cela dit, les conditions économiques se déplacent avec le renchérissement du prix des carburants. Par ailleurs, en France, il y a une politique d'aide au coup de pince qui consiste à aider ces chargements et ces déchargements supplémentaires et qui a été largement discutée dans le cadre du Grenelle. Aujourd'hui, avec l'aide à la pince et en mettant des systèmes efficaces, nous avons des bonnes chances d'arriver à faire que le transport jusqu'à Paris par le ferroviaire et par le fluvial soit plus compétitif. Tout cela est un *continuum*. Aujourd'hui, dans certaines conditions, pour certains opérateurs, le système est compétitif ; pour d'autres, il ne l'est pas. Il faut déplacer le curseur. L'un des moyens de déplacer le curseur est de faire des grosses barges parce qu'évidemment, une grosse barge coûte moins cher qu'une petite en termes de coûts d'exploitation, tout comme de faire des grands trains plutôt que des petits trains. Nous essayons d'allonger les trains de 750 m à 1 000 m. C'est donc toute mécanique qui se met en place pour arriver à faire que le transport modal, ferroviaire ou fluvial, soit plus compétitif.

Le problème devient encore plus compliqué sur les petites distances. Sur Rouen, on arrive à faire du fluvial, mais il faut que l'on fasse des grosses barges. Si on ne fait pas des grosses barges, on n'arrive pas à passer. Si les barges doivent être des barges fluvio-côtières qui coûtent deux fois plus cher que des barges fluviales, c'est encore plus difficile. Néanmoins, elles existent dans certaines conditions et il y a des gens qui s'y intéressent. Je corrigerai le propos de Jean-Pierre Guellec en disant qu'un opérateur rouennais est aujourd'hui en train de regarder très sérieusement le passage par barge fluvio-côtier par l'extérieur. Il a d'ailleurs quelque chose à voir avec celui qui n'a pas réussi à Nantes. C'est peut-être même un bateau qui pourrait y ressembler. Peu importe. Il y a des gens qui regardent le fluvio-côtier. A partir du moment où le bateau fluvio-côtier est chargé à Port 2000, il ne serait pas idiot de s'arrêter à Honfleur pour décharger un certain nombre de containers. Cela pourrait bien se faire. Il peut même regarder s'il ne peut pas aller jusqu'à Caen. De la même façon, à Caen, il pourra décharger les containers qui seront utilisables immédiatement dans la zone

de Caen. S'il faut recharger le camion pour qu'il fasse 50 km, il vaut mieux charger le camion directement au Havre.

C'est toute cette mécanique qui est difficile à mettre à point dans le multimodal. Il y a des efforts importants, y compris du gouvernement, au travers de l'aide à la pince. Il y a des efforts importants du côté des acteurs portuaires pour pouvoir faire qu'entre le Havre et Rouen notamment, des grosses barges puissent trouver leur pertinence économique. Nous sommes en train d'essayer de mettre en place toute cette économie, mais cela ne se fait pas par des paroles. Il faut vraiment étudier les choses. Elles s'étudient et nous verrons peut-être des réalisations. Nous ne pouvons y arriver que doucement.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Je voudrais laisser la parole à Monsieur Saint-Aubin, représentant des pêcheurs de Trouville-Honfleur. Vous pêchez dans l'estuaire. Je vous laisse raconter votre vécu.

Jean SAINT-AUBIN

Je suis pêcheur d'estuaire. Port 2000 a été construit dans les zones d'amont du Port de Tancarville, là où nous travaillons. On dit souvent que les plus gros prédateurs sont les pêcheurs, mais en définitive, les dragues du port autonome de Rouen pompent en permanence les crevettes, les anguilles qui sont maintenant protégées, etc. Maintenant, vous nous parlez de creuser un autre canal. J'ai vu la rivière Saint-Sauveur détourner pour l'autoroute qui rejoint le Pont de Normandie, juste à côté d'Honfleur. On a détourné ce canal, on a laissé mourir au soleil un tas d'anguilles et de poissons de toutes sortes sur le terrain. Que comptez-vous faire ?

L'endroit où Port 2000 a été construit était la plus grosse frayère de la baie de Seine. Les répercussions sont ici, jusqu'à Cherbourg, sur toute la côte. Vous voyez comme moi la diminution des bateaux de pêche. Je n'ai rien contre personne, mais on a construit une île aux oiseaux qui ne sert strictement à rien, dans le sud où il y a encore des secteurs de pêche. C'était pour compenser Port 2000, afin de faire plaisir aux écologistes, aux chasseurs. Ces gens-là ont de la force et de la puissance, ils sont des milliers, ils ont des licences, etc. et ils font ce qu'ils veulent. A nous, les pêcheurs, on nous dit : « Vous irez plus loin ». Qu'est-ce qu'on nous donne comme compensation ? Rien. C'est ce que j'avais à dire.

Dans le grand canal du Havre, il y a un stock d'anguilles phénoménal. Vous allez creuser le canal. Qu'allez-vous faire de tout ce poisson ? Comment cela va-t-il se passer ? C'est maintenant une espèce protégée. On nous a interdit de la pêcher. Il faut bien la protéger.

Michel STEINER

Je pense que nous laisserons la parole aux représentants du port, mais Monsieur Soenen souhaitait intervenir.

Régis SOENEN

Je vais me permettre de compléter les propos de Monsieur Castaing par rapport à Honfleur. Le développement du container sur Honfleur n'a de sens qu'avec la création d'un parc d'activités Calvados-Honfleur. A l'initiative du Conseil général du Calvados, de la CCI du Pays d'Auge, de la Ville d'Honfleur et du port de Rouen, une plateforme logistique va être aménagée sur une trentaine d'hectares pour un parc de l'ordre de cent hectares. Pour rejoindre les propos de Monsieur Castaing, je dirais que le développement du container sur Honfleur n'a de sens que si ces entrepôts sortent de terre. L'idée est de faire que le transport des marchandises qui seront acheminées vers ces entrepôts se fasse pratiquement exclusivement par voie maritime ou fluviale. Tant qu'il n'y aura pas ces entrepôts, il n'y aura pas de sens économique à ce que des containers se réalisent à Honfleur. Je voulais le dire pour conforter l'idée que cette ligne économique ne sortira que s'il y a réellement de la marchandise.

Si ces entrepôts sont réalisés, l'idée est d'acheminer la marchandise par voie maritime et/ou fluviale. Il faut savoir que l'ordre de grandeur maximum est de 30 000 à 60 000 EVP, si l'on arrive à ce que la part soit réalisée par le maritime et le fluvial. En comparaison, si j'ai bien compris, l'ambition du port du Havre est d'acheminer par voie fluviale de l'ordre de 300 000 à 600 000 EVP. Nous ne sommes donc vraiment pas dans les mêmes proportions. De plus, ce développement n'a de sens que si nous arrivons à connecter l'ensemble des terminaux situés sur la Seine, soit Rouen, Radicatel et Honfleur. Sinon, nous n'arriverons pas à créer la pertinence économique de cette liaison.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Soenen. Nous allons laisser la parole à Monsieur Castaing et à Monsieur Guellec.

Jean-Pierre GUELLEC

Je vais apporter quelques éléments de réponse et Pascal Galichon qui est dans la salle pourra ensuite compléter ma réponse. Vous avez posé la question de l'impact potentiel du projet sur le poisson existant déjà dans les canaux. Compte tenu de la phase encore préliminaire dans laquelle nous nous trouvons en termes de réflexion sur le projet, nous n'avons pas regardé encore de manière détaillée la façon dont les travaux seraient réalisés. Ce sont ces modalités de réalisation des travaux qui seraient susceptibles d'avoir des effets sur le poisson.

Aujourd'hui, dans l'état de nos réflexions, nous envisagerions, s'il fallait creuser ce canal, de le réaliser par voie terrestre, c'est-à-dire avec des pelles mécaniques, et non pas par voie de dragage. Ainsi, le creusement du canal pourrait s'effectuer sans qu'il y ait communication avec les canaux existants, de façon à ce que la mise en communication avec le canal nouvellement créé puisse s'effectuer dans des périodes susceptibles de présenter le moins d'impacts possibles sur les poissons présents dans les canaux, ainsi que sur le reste de la faune et de la flore qui y vivent. C'est une question importante qu'il faudra traiter à un stade ultérieur. Aujourd'hui, nous pouvons penser qu'avec ce type de modalité de réalisation, l'impact devrait être quasiment nul sur les poissons existant dans les canaux. Au contraire, à terme, cette réalisation conduirait à un développement de leur surface d'habitat puisque la totalité du futur canal pourra être colonisé par les espèces. Pascal, est-ce que tu veux compléter ?

Pascal GALICHON, chargé de mission Qualité Sécurité Environnement au Grand Port Maritime du Havre

J'apporterai quelques éléments complémentaires suite à l'intervention de Monsieur Saint-Aubin. Concernant l'îlot reposoir, votre réaction est très intéressante parce qu'elle pose tout le problème du conflit d'usage de l'estuaire. A l'endroit où vivaient certaines espèces marines, on a préféré mettre une installation pour accueillir des oiseaux, installation qui fonctionne très bien. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les ornithologues. Depuis la création de cet îlot, 48 espèces ont été dénombrées. Dès les premiers comptages, ils dénombraient à peu près 1 000 oiseaux et depuis 2005, ces comptages sont confirmés. Vaut-il mieux faire quelque chose pour les oiseaux, ce qui va détruire un espace qui était utilisé pour la pêche ? L'îlot a rempli ses fonctions au regard des objectifs ornithologiques.

La profession de la pêche est pour nous très importante. Ce sont des gens qui vivent de produits sur des espaces sur lesquels nous intervenons. Dès le départ de Port 2000, nous avons attaché une grande importance au dialogue avec les professionnels de la pêche. C'est d'ailleurs ce dialogue qui nous a permis ensemble de bâtir plusieurs programmes mis en œuvre par la Cellule de suivi du littoral, d'un point de vue scientifique. Gwenola de Roton me contredira si je me trompe, mais je crois que grâce à tout ce travail qui a été fait, nous avons aujourd'hui une bien meilleure connaissance de l'évolution des espèces et des ressources que nous l'avions auparavant. Par ailleurs, au-delà de la connaissance de la ressource, il me semble que le dispositif que nous avons mis en place ensemble sur le suivi des captures est un outil qui se révèle utile pour nous tous. Je me réjouis qu'il soit utile pour la profession des pêcheurs puisque d'après ce qui m'a été dit, ce même dispositif a été mis en place volontairement par les professionnels de la pêche, dans le nord du département de la Seine-Maritime. Voilà les compléments que je voulais juste apporter.

Michel STEINER

Merci. Peut-être une ou deux dernières questions avant de conclure ?

Michel AUVRAY

Je reviens à l'intervention de Monsieur Castaing en réponse aux questions. Si j'ai bien saisi ce qu'il dit, le choix d'un mode de transport dépend principalement de son coût et de son intérêt financier. Malheureusement, nous ne pouvons pas éloigner Paris du Havre. Le transport fluvial est donc condamné à ne pas se développer. Je pense que se crée une sorte de fossé entre les personnes qui réfléchissent à tout cela et la population. La population commence à ne plus raisonner financièrement. On raisonne en qualité de vie. Je pense qu'il y a un *hiatus* entre la nécessité de transporter économiquement et le souci de développement durable qu'affiche le port du Havre. De toute façon, si les routiers décident de casser leurs prix, vos canaux resteront sous-utilisés. Merci.

Michel STEINER

Merci de cette question. Je vais donner la parole à Monsieur Saint-Aubin.

Jean SAINT-AUBIN

L'île aux oiseaux est très bien pour les oiseaux, mais je vais vous dire une chose. Quand j'avais encore mon petit bateau, je pêchais la crevette dans ce secteur, juste à l'endroit où est posée votre île aux oiseaux. En ce qui concerne Port 2000, auparavant, nous faisions cinquante, voire soixante kilos de soles dans notre basse-mer. On pêchait la crevette également. Je pose des filets pour le suivi du littoral dans le port du Havre. Dans Port 2000, je les ai posés cette année. Demandez à Gwenola combien nous en avons pêchés. Vous avez posé vos trucs en béton en plein sur les frayères. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, vous les avez posés sur les frayères à crevettes, sur les frayères à soles et sur les frayères à bars. Tout le monde déguste ! Ne me parlez pas d'un tas de briquetons qui a été posé devant Villerville pour amener deux ou trois oiseaux. Je veux bien tout ce que l'on veut, mais au Havre, il y avait des terrains humides où ces oiseaux étaient très contents. Maintenant, on balance du béton partout et on laisse crever tout ce qu'on veut ! Ne me parlez pas trop de cet îlot parce que je pêche depuis trente ans, Monsieur.

En face d'Honfleur, on a construit une digue. On a rehaussé les digues nord. Pour quoi faire ? Pour augmenter le courant en Seine pour qu'il se creuse et pour faire monter les gros bateaux sur Rouen. En face d'Honfleur, on a construit une digue en travers. Pour quoi faire ? Pour que le sable monte et que les allusions s'entassent. On ne peut même plus y travailler ; avant, on y allait pêcher la crevette. On a rehaussé la brèche qui se trouve sur l'aval du pont de Normandie. Un collègue, qui n'a plus son bateau aujourd'hui, s'est trouvé échoué sur cette brèche qui normalement, doit laisser passer les bateaux. Pourquoi s'est fait ?

Je peux même encore ajouter une chose. J'ai vu, il y a quelques années, sur le Havre, des containers mis jusqu'au Pont de Normandie. Les plans étaient déjà faits il y a une bonne dizaine d'années. Je les ai vus. Je ne citerai pas l'endroit. Tout cela est déjà ficelé. Merci.

Michel STEINER

Je crois que Monsieur Castaing et Monsieur Guellec voudront répondre.

Laurent CASTAING

Je voulais revenir sur la question de Monsieur Auvray concernant le multimodal. Je pense que nous sommes d'accord. L'économie est l'un des premiers éléments pris en compte pour organiser le transport. J'ai donné les conditions du marché. Nous pensons pour notre part – nous ne sommes pas les seuls à le penser, un certain nombre de personnes se penchent sur cette question – que notamment à cause de l'augmentation du prix des carburants, le point d'équilibre va se déplacer et qu'il va devenir de plus en plus intéressant économiquement de transporter par le fer ou par la barge. C'est déjà une bonne nouvelle ; une tendance va pousser vers le fer et la barge. Si on y ajoute des mesures d'incitation, les choses vont aller encore mieux. C'est ce qui est en train de se faire à l'issue du Grenelle. Si en plus, on industrialise ces moyens et que l'on pense bien le système, il va être encore plus efficace. Un tas d'efforts vont dans ce sens. Je crois que nous allons le réussir. En tout cas, nous nous battons pour cela. C'est dans ma mission. Ma mission est de mettre de plus en plus de containers sur le fer et le fluvial. C'est une mission écrite, signée du ministre. J'obéis aussi au ministre.

L'autre bonne nouvelle que je voulais donner, c'est que cette année, il y a une diminution forte du trafic de containers du fait de la crise, mais un trafic qui tient au port du Havre, à savoir le fluvial. Il a même légèrement augmenté cette année, alors que la compétition est terrible. Les routiers font tout ce qu'ils peuvent pour reprendre du trafic parce qu'ils en ont perdu eux aussi. Très probablement, le fluvial tient et a même augmenté parce qu'aujourd'hui, certains opérateurs ont fait le choix du fluvial pour des raisons de développement durable et ont décidé que, même si on leur propose du transport par camion moins cher, ils resteront sur les barges. C'est quand même assez intéressant. Le trafic fluvial a augmenté cette année au port du Havre, alors que tous les autres trafics ont baissé.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Une dernière question ? Madame ?

Réjane (*inaudible*), honfleuraise

Je voudrais simplement vous poser une question sur la transparence sur la qualité sanitaire de notre estuaire. Si vous faites des travaux de terrassement, pour creuser des canaux, vous allez bien avoir des terres de remblai avec des sédiments, peut-être même des produits dangereux tels que des métaux lourds. Comment allez-vous les stocker ? Est-ce que vous allez nous informer de la dangerosité ou non de tous ces produits ? A Honfleur, nous allons avoir un sas de stockage de boues contaminées par les PCB et les métaux lourds. J'imagine qu'il va y en avoir d'autres. Où vont aller ces stockages et comment seront-ils surveillés ?

Michel STEINER

Merci, Madame. Une autre question, vraiment la dernière ? Non. Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

En l'état actuel des études, le matériau qui devra être extrait pour creuser le canal est constitué de sable sur lequel nous n'avons pas encore effectué d'analyses chimiques pour en connaître précisément l'éventuelle pollution. Ceci ne sera effectué qu'au moment où nous choisirons précisément un tracé. Il y aura alors une analyse précise de la qualité des matériaux pour déterminer si éventuellement, une partie d'entre eux est contaminée et devra nécessiter un traitement particulier. Nous verrons au stade de l'étude d'impact et de l'enquête publique qui accompagnera le projet ultérieurement, la nature de ces matériaux.

Quant à leur destination, aujourd'hui, dans l'hypothèse *a priori* plausible que ces matériaux ne sont pas contaminés, nous avons retenu le principe de les mettre en remblai immédiatement à côté du futur canal, c'est-à-dire sur la zone destinée à être transformée en zone d'activités, en proximité immédiate du site.

Michel STEINER

Monsieur Scherrer veut ajouter quelques mots, les tout derniers.

Paul SCHERRER

J'apporterai un petit complément à ce que dit Jean-Pierre. Effectivement, nous avons commencé à faire des études dites géotechniques sur ces matériaux. C'est de cette façon que nous nous sommes rendu compte qu'il s'agissait de sables et de graviers. Tous les gens qui étudient ces questions de chimie, de biochimie et de contamination des sédiments savent que les métaux lourds et les différents polluants importants sur les sédiments que l'on drague ne sont pas sur les matériaux du type sable et graviers, mais sont sur les vases et en particulier sur les vases très fines. Le canal va être uniquement sur trois à quatre mètres. Nous allons donc creuser une toute petite partie de l'estuaire, dans une zone qui est essentiellement sableuse et graveleuse. La partie vaseuse est extrêmement faible. C'est sur cette partie faite de vase qui est extrêmement faible qu'il pourrait éventuellement y avoir des sédiments pollués par des métaux lourds. De toute façon, comme le disait Jean-Pierre, l'ensemble des sédiments seront stockés à terre, aux alentours mêmes du canal.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Scherrer. Nous allons maintenant conclure, mais rassurez-vous, il y a encore sept réunions. Vous pourrez encore poser d'autres questions. Merci à vous toutes et à vous tous. Merci en particulier à nos intervenants présents à la tribune. J'ai retenu de cette soirée une excellente écoute de vous tous. J'espère que chacun a pu s'exprimer complètement et a pu recevoir une réponse à ses interrogations. Vous savez que vous pouvez aussi poser des questions écrites. J'ai retenu aussi comme important le poids que les uns et les autres, sous des formes diverses, vous attachez aux impacts socio-économiques qu'il convient de mettre en évidence, quelles que soient les solutions envisagées et les solutions qui seront peut-être retenues. Je voulais souligner aussi l'accent qui a été mis sur la question relative à la biodiversité, à la gestion des espaces naturels du territoire. Je crois pouvoir dire que personne ne s'est dérobé devant les questions à approfondir par les uns comme par les autres, mais en particulier par le maître d'ouvrage.

Je rappelle que la prochaine réunion, une réunion généraliste elle aussi, aura lieu le 1^{er} décembre à Tancarville, du fait de ses écluses, très importantes dans le dispositif proposé. Il sera notamment question de leur fonctionnement. Puis, le 9 décembre, nous parlerons du développement économique du Havre, et avant la trêve des confiseurs, le 16 décembre, au Docks Océane du Havre, une réunion rappellera les hommes et les activités qui cohabitent dans l'estuaire et la plaine alluviale.

Je voudrais également attirer votre attention sur un changement pour la réunion thématique du 14 janvier 2010 sur le thème : « Quels aménagements pour quelle Nature dans l'estuaire ? ». Cette réunion était programmée salle municipale Franklin au Havre. Or cette salle a été réquisitionnée par l'Etat pour en faire un centre de vaccination contre la grippe A. De ce fait, cette réunion du 14 janvier se tiendra en lieu et place, salle municipale François I^{er}, 175 boulevard François I^{er} au Havre. Vous trouverez cette information et bien d'autres dans le journal du débat, dans le numéro 2 qui vient de paraître et qui est à votre disposition dans cette salle. Je vous en recommande vivement la lecture.

Je vous donne enfin, avant de clore la réunion, des nouvelles de l'activité du site internet de la Commission Particulière. Nous avons reçu, à ce jour, la contribution de 11 cahiers d'acteurs. Nous avons reçu 150 questions écrites auxquelles il a déjà été en partie répondu, peut-être insuffisamment rapidement, mais il faut y répondre. 6 200 connexions ont été effectuées sur notre site et 35 550 pages ont été lues. J'en ai terminé et je vous invite à nous retrouver tous ensemble autour d'un pot amical où nous pourrions continuer à débattre. Merci encore.