



cndp
Commission particulière
du débat public

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

Janvier 2010

Le Comité des Armateurs Fluviaux

Le Comité des Armateurs Fluviaux a pris connaissance des propositions du Grand Port maritime du Havre visant à réaliser à horizon de 2013 le prolongement du grand canal existant jusqu'au canal de Tancarville et souhaite exprimer son point de vue dans le cadre du débat public engagé à cet effet.



La situation actuelle

Le CAF souligne tout d'abord les progrès des acheminements fluviaux de conteneurs. En atteste l'évolution continûment positive depuis 10 ans, mise à part la situation exceptionnelle de 2008, puisque les trafics fluviaux sont passés de quelques 20 000 EVP en 1997 à 160 000 en 2007 soit une augmentation de plus de 20% par an. Il fait également observer que ces résultats doivent être rapprochés de ceux de la voie ferrée sur la même période. Ainsi le total des deux modes de transport combiné qui a plafonné à 200 000 EVP pendant dix ans de 1996 à 2006 a bondi à 260 000 dès 2007 lorsque les premiers effets de Port 2000 se sont fait sentir.

Ces résultats ne représentent néanmoins que 14% des trafics de conteneurs totaux du port hors transbordement (soit 1 880 000 EVP) et restent très éloignés de ceux d'Anvers par exemple où ils grimpent à plus de 40%, dont 10% pour le rail et 30% pour la voie d'eau.

Ces transbordements fluviaux sont aujourd'hui assurés sur plusieurs sites de manutention dont l'un est plus particulièrement dédié aux approches par navette ferroviaire des installations de Port 2000 et géré par la SAITH. Les caractéristiques de ces opérations fluviales qui se montent en 2007 à 37 000 EVP sont destinées à accompagner la montée en charge de Port 2000 jusqu'à sa limite de saturation proche. On peut ici développer que le transport fluvial est mieux adapté que son concurrent ferré à une desserte de plusieurs postes à quai mais que, comme pour le mode ferré, un nombre de terminaux limité garantit la massification maximale.

Le CAF fait également remarquer que la situation actuelle reste marquée par l'importance des autres trafics fluviaux dans le port - charbons, hydrocarbures, déchets,... - soit 60% de l'activité portuaire fluviale totale, dont certains sont appelés à se développer.

Contribution :

• CAF :
Comité des Armateurs Fluviaux
8, rue Saint-Florentin - 75001 Paris
Tél. : 01 42 60 36 18 - Fax : 01 42 86 80 16
Site Internet : <http://www.caf.asso.fr>
armateurs.fluviaux@wanadoo.fr



Enfin, la navigation fluviale dans le port est soumise à des contraintes de nature différente, les unes liées à l'utilisation des écluses de Tancarville dont les plages d'ouverture sont contraintes par le flux de la Seine dans l'estuaire (marées et crues), les autres à l'ouverture des 4 ponts mobiles qui jalonnent le seul parcours utilisable entre les

postes à quai et l'écluse de Tancarville. Le temps d'utilisation de l'écluse est ainsi limité aujourd'hui à quelques heures par jour, et la manœuvre des ponts mobiles plusieurs fois par jour introduit au plan de la circulation urbaine des contraintes dont le maintien est considéré comme inacceptable et a fortiori leur progression.

La situation à court et moyen termes

La double ambition portuaire d'atteindre un trafic de 6 MEVP en 2020 et une part de marché de 25% des dessertes terrestres par les modes alternatifs à la route au même horizon, conduit à imaginer que ces acheminements devront être calibrés à cette échéance pour un trafic de 1 million d'EVP - soit effectivement 4 fois le trafic actuel - si la part des transbordements reste constante, répartis selon les projections du port entre 490 000 EVP par voie fluviale (11,7% de part modale) et 560 000 EVP par voie ferrée (13,3%).

nécessité de s'adapter à la montée en charge des flux de conteneurs au double plan quantitatif avec le développement de Port 2000 et qualitatif avec la nécessité de favoriser les modes de massification.

1. Tout d'abord et devant l'insistance du CAF à voir définies et stabilisées les conditions d'accès direct par des unités fluviales aux installations de Port 2000, les pouvoirs publics ont publié deux arrêtés autorisant à titre dérogatoire ces accès, via le port historique par le Nord pour des unités fluviales au plus haut standard rhénan, et par l'estuaire et le Sud à des unités spécialement aménagées aux normes maritimes dites de la division 229.

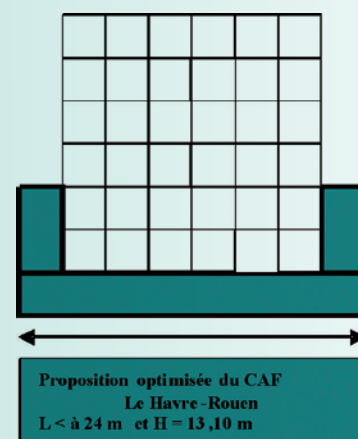
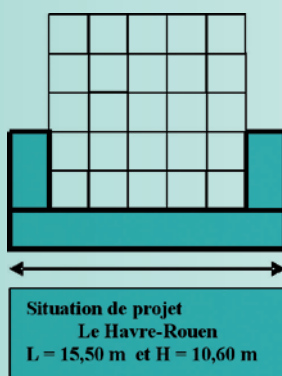
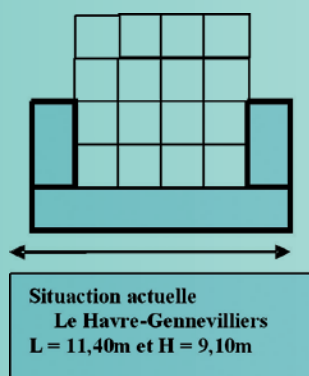
Le CAF souhaite faire remarquer à cet égard que les perspectives ouvertes dès 2016 par la mise en service de Seine Nord et des plates formes industrielles ou logistiques qui lui sont associées légitiment une approche plus ambitieuse pour les ports de Rouen et du Havre que le seul développement au « fil de l'eau » et que le triplement des trafics prévus ne constitue que la fourchette basse des prévisions. Il lui semble de ce point de vue que les réflexions pour la desserte terrestre de Port 2000 et notamment fluviale ne doivent pas écarter l'hypothèse d'un développement plus important. C'est cette perspective qui fonde l'argumentation du CAF sur la réalisation de l'écluse.

Les conditions complémentaires d'état de la mer et de conditions météo imposées pour l'accès nord et le coût prohibitif de construction de telles unités d'estuaire par le Sud font qu'à l'heure actuelle et depuis 2007 les arrêtés correspondants sont restés purement virtuels, à la seule exception d'un bateau fluvial en cours d'essai.

2. Le CAF conclut de ce dernier constat la pertinence technique et logistique de la réalisation à moyen terme de l'écluse fluviale. En effet cette solution minimise la rupture de charge et concerne la totalité de la flotte en activité et pas

Plusieurs propositions ont été ou sont avancées pour répondre à la double





seulement des unités « maritimisées » à construire, pour autant que soient définies également les conditions d'accès et de manutention sur les quais même de Port 2000, et sans doute la mise à disposition d'un quai dédié.

A l'instar de la conception et du fonctionnement de places portuaires concurrentes, la compétitivité optimale d'une offre fluviale est assurée par l'existence d'un « mix » conjuguant des transbordements directs ou de proximité immédiate avec le maritime, et d'autres massifiés sur des terminaux « arrière ». Au nom d'intérêts communs, le CAF est attaché à cette solution globale pour la situation havraise.

3. Au plan de la performance de la manutention ensuite, le Port propose à court terme la réalisation du chantier intermodal le long du grand canal qui industrialise en quelque sorte le traitement par navette des conteneurs issus ou à destination de Port 2000 et lève à moyen terme l'hypothèque de la saturation des opérations de la SAITH au terminal de l'Europe en la portant à 500 000 EVP à horizon de trois ans (soit la moitié du million annoncé).

Le CAF a fait connaître son total soutien à cette proposition qui reste en l'absence de solutions alternatives crédibles, la seule à assurer à moyen terme les perspectives annoncées.

4. Enfin, l'amélioration des conditions de navigation dans le port fait l'objet à la fois d'un programme d'amélioration du fonctionnement des écluses de Tancarville et de réflexion quant à l'installation d'un système de régulation des trafics dit TRIP dont il est annoncé qu'il introduira des contraintes supplémentaires pour le transport fluvial.

Les autres propositions dites d'abaissement du plan d'eau ou de surélévation des ponts mobiles existants ou de création d'un nouvel itinéraire à travers la zone industrialo portuaire ou en accès direct vers la Seine n'appellent pas de commentaires particuliers du CAF qui n'y relève pas de véritables avantages.

Le projet

La réalisation du prolongement du grand canal s'inscrit ainsi pour le transport fluvial dans ce contexte de développement contraint. Elle appelle de la part du CAF les commentaires suivants :

- Il est essentiel de garantir au port du Havre dans sa période de consolidation des trafics sur Port 2000 la régularité et la capacité des modes de transport terrestres d'approche. En l'absence d'un accès direct par la future écluse et en attendant sa réalisation, il est donc

de la première importance de mettre en œuvre les conditions de montée en charge des trafics par voie d'eau dans un sens ou dans l'autre sans perdre de vue sa compétitivité. Le prolongement du grand canal constitue de ce point de vue une avancée nécessaire et positive en permettant la fluidité des trafics qui ne sont plus soumis ni à la saturation programmée de la SAITH, ni aux contraintes de la régulation TRIP. Ainsi, ce prolongement s'avère totalement complémentaire des améliorations programmées du débit des écluses de Tancarville et de l'aménagement du terminal intermodal.

- La compétitivité du mode fluvial est directement liée à sa capacité de massification. L'analyse des capacités de la Seine en aval du port de Gennevilliers a été réalisée lors des études de définition du bateau de projet de la future écluse. Cette étude a notamment mis en évidence les capacités de la voie d'accepter des unités de 15,5 m de large permettant l'emport de 5 unités EVP de front. Le CAF souligne dans cette même perspective que les capacités de la voie fluviale jusqu'à Rouen ne sont limitées que par les seules écluses de Tancarville qui offrent une largeur utile de 23,90 m. Ainsi ces données autorisent la mise en service d'unités plus larges – jusqu'à deux fois la largeur communément admise de 11,40 m – plus stables et capables



d'accepter jusqu'à 6 hauteurs de conteneurs. Dans ces conditions la hauteur du tirant d'air requise pour 6 hauteurs de conteneurs ISO ressort, pour des barges ballastables à 3,50 m, à une hauteur garantie d'au moins 13,1 m. Le CAF suggère néanmoins que la hauteur libre garantie en permanence sans ouvrage mobile soit fixée à la hauteur capable d'autoriser le passage de 4 hauteurs de conteneurs high cube ou 5 hauteurs de conteneurs ISO, soit 10,6 m (équivalente à la hauteur libre sous le pont de l'A29). La sixième hauteur serait autorisée par la mise en place de ponts mobiles sur le grand canal, puisque l'élévation du pont de l'A 29 sur l'actuel canal de Tancarville n'est pas véritablement garantie aujourd'hui.

Dans ces conditions le bateau de projet de l'écluse fluviale devient une unité capable de charger 5 hauteurs jusqu'à Rouen, soit 500 EVP, (5 x 5 x 20), puis sur 4 hauteurs 400 EVP (4 x 5 x 20) jusqu'à Gennevilliers.

- Ces considérations ne doivent également pas occulter la perspective de faire transiter par l'écluse de Tancarville et jusqu'à Rouen des convois de 4 barges industrielles de 22,80 m de large capables de charger 10 000 T de vrac ou 880 EVP (8 x 5 x 11 x 2). Cette remarque est du reste l'occasion d'attirer l'attention des autorités portuaires sur l'importance qui s'attache à faciliter également la desserte du port par des unités de transport fluvial en vrac et en citernes.
- Le CAF n'a pas d'observations particulières à formuler quant au gabarit rete-

nu pour le profil en travers, la largeur de 120 m et le mouillage garanti de 5 m sont en effet adaptés aux bateaux évoqués ci-dessus.

- Le choix du tracé en plan n'est par contre pas indifférent à la bonne manoeuvrabilité des convois. En effet certains trafics nécessitent de conserver les possibilités de virage des convois depuis la sortie du prolongement du grand canal vers le canal actuel et la Zone de Gonfreville. De ce point de vue « l'entonnoir » de branchement sur le canal actuel nous semble devoir être conçu pour rendre possible le virage sans désaccouplement des convois entrant ou sortant du grand canal vers la droite ou vers la gauche, opération entraînant une perte importante de productivité et donc inacceptable dans le cadre d'un nouvel aménagement.
- Par ailleurs le choix de ce tracé n'est pas indifférent non plus à la maximisation des surfaces proposées à une valorisation économique. Le CAF se prononce pourtant en faveur du tracé longeant la réserve naturelle et qui offre les meilleures possibilités de commercialisation ultérieures. Il fait remarquer néanmoins que la position de ces zones les destine en priorité à des activités liées à l'utilisation du mode fluvial et souhaite que le cahier des charges fixé pour les prochains utilisateurs conditionne les installations à l'utilisation effective de ce mode. Cette disposition milite également pour que les protections rive nord de l'ouvrage favorisent les aménagements verticaux pour faciliter l'implantation de stationnement et de manutention.

Conclusion

Le CAF approuve et soutient totalement sous les réserves ci-dessus la proposition des autorités portuaires de prolonger le grand canal pour le brancher sur le canal de Tancarville. Cette solution permet en effet d'optimiser la mise en service de la plate forme multimodale qui est en l'état actuel la seule de nature à permettre d'accompagner le développement des trafics pré-

visibles à court et moyen termes, avant que l'écluse d'accès direct ne garantisse des développements ultérieurs.

Le CAF insiste néanmoins sur les caractéristiques à donner au tirant d'air de l'ouvrage et à son implantation, laquelle doit garantir la plus large réserve foncière de valorisation ultérieure pour des utilisateurs du transport fluvial.

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

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