



**cndp**  
Commission particulière  
du débat public

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

Janvier 2010

### Contribution de Mahieu Transport

*Mahieu Transport est un armateur fluvial havrais spécialisé dans le transport de produits liquides en vrac sur la Seine depuis 80 ans. Fort d'une flotte de 14 bateaux fluviaux spécialisés (barges citernes à double coque notamment), Mahieu Transport exerce la plus grande partie de son activité dans la zone portuaire havraise et est en mesure de transporter tous types de produits liquides (dangereux, volatils, visqueux ou chauds) soit entre différents sites pétrochimiques soit directement en transbordement.*



Mahieu Transport est directement concerné par les problèmes de circulation dans le port. Si rien n'est fait, la situation actuelle combinée au développement du trafic routier et ferroviaire sera préjudiciable au développement du transport fluvial. Mahieu Transport est donc favorable au prolongement du grand canal du Havre proposé par le GPMH car ce projet :

- Apporte une solution aux problèmes de circulation sur la zone portuaire.
- Offre un trajet alternatif en cas de problème sur le trajet actuel.
- Permet l'implantation de nouveaux chargeurs pour la voie d'eau.

Il devra cependant être complété de quelques aménagements nécessaires au développement de la voie d'eau (quais, appontements, incitation à l'installation de nouveaux utilisateurs de la voie d'eau).

Les mesures spécifiques du projet TRIP visant à contraindre les passages de pont en attendant la réalisation de ce grand canal sont quant à elles de nature à poser un problème majeur pour le transport fluvial dans le port du Havre et pour la desserte des ports le long de la Seine. Il conviendrait d'intégrer dans le projet TRIP l'objectif de report modal depuis la route vers la voie d'eau pour établir les nouvelles règles de fonctionnement.

#### Etat de la situation actuelle

**P**our limiter le nombre de manœuvres de ponts qui perturbaient déjà le trafic routier sur les franchissements des zones navigables portuaires, le Port Autonome du Havre (GPMH maintenant) a mis en place le 17 décembre 2002 des interdictions à la navigation au passage des ponts et écluses. Il en résulte que pour les bateaux fluviaux les franchissements de ponts sont impossibles tous les jours de la semaine durant 5h30, soit un quart d'une journée de travail (les bateaux opèrent 24h/24).

Ces contraintes de navigation s'ajoutent au problème de passage des écluses de Tancarville qui est assujéti aux heures de marée. Les bateaux fluviaux n'y disposent en général chaque jour que de deux fenêtres de 5 heures pour entrer ou sortir des sas dans de bonnes conditions.

#### Contribution :

- **Mahieu Transport :**  
Rue du Pont VII -Quai Mahieu  
BP 413 - 76057 LE HAVRE Cedex



Compte-tenu des perspectives d'augmentation de trafic dans le port du Havre, il est envisagé à court terme, et avant prolongement du grand canal, de faire peser de nouvelles contraintes sur le transport fluvial en limitant encore plus les heures de passage (projet TRIP).

L'existence d'un seul accès fluvial à la Seine via Tancarville et la présence de plusieurs ouvrages mobiles devant être manœuvrés à chaque passage de bateau fait peser un risque d'interruption totale du trafic en cas de panne ou d'accident. Enfin, le port du Havre souffre aussi d'un manque de chargeurs ayant recours au fluvial à l'instar de ports tels que Rotterdam. La massification étant un élément déterminant dans la performance du transport fluvial, la multiplication et la diversité des activités industrielles dans ce port en ont permis un développement efficace.

### Le prolongement du grand canal du Havre

**N**ous semble donc être une pièce essentielle aux vues des perspectives d'augmentation de trafic, des problèmes de circulation qui en découleront et des besoins en transport fluvial. En créant une seconde voie d'accès à Tancarville, il permettra de réduire très sensiblement les besoins de passage de ponts sans toutefois les supprimer totalement. Si ce projet n'aboutit pas, le développement du transport fluvial

imposera un nombre d'ouvertures de pont nettement plus important et incompatible avec le transport ferroviaire et le trafic routier utilisant ces mêmes ponts.

Le prolongement assurera la continuité de l'activité fluviale en cas de panne sur un ouvrage ou d'accident. Le blocage de l'unique écluse de Tancarville en 2007 a montré à quel point tout arrêt de l'activité fluviale était préjudiciable pour l'ensemble du bassin de la Seine. Plusieurs activités industrielles sont entièrement dépendantes du transport de marchandises par la voie d'eau en provenance ou à destination du Havre. Offrir un trajet alternatif pour sortir du port du Havre est donc un gage de sécurité pour l'approvisionnement des clients de la voie d'eau. Cette sécurité sera accrue par le fonctionnement simultané des écluses de Tancarville annoncé par le GPMH pour le début 2010.

L'extension de la zone industrielle permettra l'implantation de nouveaux chargeurs qui, par leur installation le long du canal, pourront contribuer aux objectifs de report modal fixés par le Grenelle de l'Environnement. L'atteinte de ces objectif nécessite de nouveaux trafics (autres que le transport de conteneurs) et donc de nouveaux clients afin de massifier les transports et de trouver de nouvelles synergies (combinaisons de trafics pour réduire les voyages à vide par exemple). Par ailleurs, ce prolongement va libérer des espaces suffisants pour créer des postes d'attentes ou de stationnement



des unités fluviales notamment pour les marchandises dangereuses.

Compte-tenu des éléments portés à notre connaissance dans le dossier du maître d'ouvrage, les autres alternatives au projet ne nous semblent pas en mesure d'améliorer la desserte fluviale du port. Ainsi la surélévation des ponts n'est pas possible pour les voies ferroviaires empruntant le pont Rouge ou le pont VI. Le conflit entre le ferroviaire et le fluvial resterait donc entier, limitant le développement de chacun au profit du mode routier. De son côté, la liaison directe avec la Seine impliquerait la création d'une nouvelle écluse dans une zone d'envasement très rapide et déboucherait dans une zone où la navigation fluviale n'est pas autorisée, la limite de la navigation fluviale se situant au niveau de l'embouchure de la Risle.

Certaines alternatives seraient mêmes préjudiciables à la voie d'eau :

- La liaison directe à travers la zone industrielle devra créer de nouveaux franchissements, elle nécessiterait aussi des manœuvres dangereuses, l'utilisation de convois de deux barges y serait d'ailleurs impossible avec un raccordement au canal de Tancarville à angle droit.
- La dénivellation du plan d'eau obtenue par la création de nouvelles écluses mettrait un terme à plusieurs trafics fluviaux de produits pétroliers ou chimiques en leur imposant des contraintes insupportables.

### Quelques améliorations possibles

La lecture du projet nous amène à proposer des améliorations ayant vocation à favoriser l'insertion du transport fluvial dans les nouvelles chaînes logistiques.

Les objectifs de report modal pour la voie d'eau (passer de 9% à 11.7%) nous paraissent bien peu ambitieux compte tenu des capacités des infrastructures existantes et de l'arrière-pensée du port. Le transport fluvial est en mesure d'assurer une part bien plus importante.

La réalisation de quais en palplanches au moins sur la partie Nord du prolongement s'impose. La création de berges à talus munies d'enrochement poserait au contraire des problèmes :

- Les risques d'échouages sont plus importants.
- L'aménagement de quais en lieu et place de ces talus imposerait un surcoût important par la suite.
- L'offre de quai doit précéder la demande des chargeurs pour les inciter à utiliser la voie d'eau.

L'incitation au report modal et la réservation des terrains en bord à voie d'eau sont aussi des éléments décisifs. Il est possible de valoriser ces terrains en les réservant à des chargeurs « fluviaux » et en proposant des tarifs d'occupation plus intéressants en fonction des tonnages concédés au transport fluvial (Cf. politique du port Autonome de Paris et de Voies Navigables de France).

Les dimensions du futur canal pourraient avantageusement être augmentées pour tenir compte de la création de postes à quai, de l'augmentation probable de la taille des bateaux fluviaux ainsi que pour réduire les consommations de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. Les dimensions et la géométrie du raccordement du grand canal avec celui de Tancarville doivent aussi tenir compte des différents parcours possibles. Ce raccordement devra entre autre permettre aux bateaux de grandes dimensions de rallier Gonfreville à partir du futur grand canal en toute sécurité et avec le minimum de manœuvres.

La création de postes d'attentes ou de stationnement réservés aux unités fluviales pourra offrir de nouvelles solutions notamment dans le cas de transport de matières dangereuses. En l'absence de ces postes, Mahieu Transport est souvent contraint de stationner ses barges citernes devant ses ateliers et donc de franchir le pont Rouge ou le Pont VIII. Ces passages de pont pourraient alors être évités. La création d'un poste dédié au transbordement présenterait aussi un intérêt significatif.

Pour finir, une attention toute particulière doit être apportée au franchissement routier et ferroviaire situé sur la partie est de ce prolongement. Ce nouveau pont devra être construit à une hauteur suffisante pour laisser passer les convois fluviaux et pour ne pas reproduire les problèmes rencontrés actuellement sur le pont Rouge ou le Pont VIII.



## Le projet TRIP

**M**algré le prolongement du grand canal, certains bateaux fluviaux devront toujours passer par le pont VII et le pont Rouge. Il s'agit essentiellement pour Mahieu Transport des bateaux effectuant les mouvements de produits d'un terminal à l'autre et les opérations de transbordement. Pour ces opérations, les points de départ et d'arrivée sont proches des ponts en question. L'impossibilité d'utiliser le pont Rouge par exemple reviendrait à imposer :

- Une distance supplémentaire d'environ 25 km.
- Une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>.
- Trois heures de navigation en plus.
- Et un coût de transport très supérieur.

Ceci peut rendre impossible certaines opérations de transbordement. Une partie de l'activité de Mahieu Transport pourrait être réalisée par la route : notre activité permet ainsi d'éviter la circulation annuelle de 19.200 camions soit 74 camions par jour.

En conséquence, les mesures du projet TRIP visant à faire peser de nouvelles contraintes pour le fluvial ne sont pas acceptables. Elles sont de nature à limiter le transport fluvial voire même à favoriser le transport routier. En 2008, l'activité de Mahieu Transport a engendré 8 126 passages d'ouvrages. En l'absence du prolongement du grand canal et avec une mesure contraignante issue du projet TRIP, un temps d'attente moyen de 20 mn pour le passage des ouvrages

générerait environ 11.000 heures de travail perdues dans notre entreprise chaque année.

Au contraire, le fonctionnement en double des écluses de Tancarville devrait être assorti d'une priorité du fluvial au passage des ponts et profiter au mieux de la marée toujours dans la perspective d'améliorer le bilan économique et environnemental du transport fluvial. Mahieu Transport se tient donc à la disposition du GPMH pour trouver les meilleures solutions permettant de :

- Supprimer les interdictions de passage de pont souvent incompatibles avec les horaires des marées à l'écluse de Tancarville.
- Réduire le nombre d'ouvertures de pont.
- Accroître la flexibilité nécessaire au bon accomplissement du transport fluvial au Havre.

## En conclusion

**C**e projet de prolongement nous semble porteur de grands intérêts pour le développement des modes alternatifs à la route et surtout pour le transport fluvial. Il apporte une réponse efficace aux problèmes que rencontre ce secteur en prenant en compte ses spécificités et ses contraintes. Complété des quelques propositions formulées, il contribuera à le rendre plus performant et à permettre ainsi le report modal attendu par l'ensemble de la société française.

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