



cndp
Commission particulière
du débat public

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

Janvier 2010

Contribution d'Oxygène Estuaire

Oxygène-Estuaire est une association de protection des citoyens dont l'environnement est une des composantes. Nous défendons les intérêts des citoyens habitants face à des projets de développement qui accordent parfois trop d'importances aux intérêts économiques et financiers, au détriment des réalités humaines. Ayant peu de connaissances des problématiques portuaires et para-portuaire avant le lancement du débat public sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et le prolongement du grand canal du Havre, nous nous posons en témoins de ce débat. Nous cherchons à nous inscrire dans une approche pragmatique, essayant de proposer des solutions issues du bon sens. Pendant toute la durée du débat public nous avons cherché à comprendre les motivations du maître d'ouvrage, et à avoir une approche comparative entre toutes les solutions. Nous attendions du débat une approche explicative et pédagogique pour que le public puisse s'en emparer.



**Repenser aujourd'hui,
les projets d'hier, pour relever
les défis de demain.**

Prolongement du grand canal et Directive Territoriale d'Aménagement

Approuvée en Conseil d'État du 10 Juillet 2006, la DTA s'impose à tous les autres documents d'urbanisme. La DTA conditionne la réaffectation de zones économiques à la réalisation d'études hydrauliques, à des mesures compensatoires pour préserver la réserve naturelle, ainsi qu'à la réalisation du prolongement du grand canal du Havre qui devrait constituer la limite entre les zones d'activités et la réserve naturelle¹.

En l'état le GPMH a donc toute latitude pour réaliser le tracé qu'il souhaite, tant qu'il respecte les prescriptions de la DTA et ne touche pas à la réserve naturelle. Le grand canal conditionne une réaffectation foncière de près de 580 hectares.

Or en moins de 4 ans, les problématiques environnementales (réchauffement climatique, dégradation rapide et irrémédiable de la biodiversité) ont fait l'objet d'une telle prise de conscience que si la DTA était réécrite aujourd'hui certains projets devraient faire l'objet d'études et de compensations encore plus fortes et seraient pour certains caduques.

Alors que certains affréteurs dénoncent les choix stratégiques² du GPMH et s'engagent dans le fluvio-maritime, il y aurait pour le Port du Havre urgence à réaliser un projet qui était déjà inscrit dans le Schéma de Développement et d'Aménagement Urbain de 1974.

Si l'on s'en tient à un point de vue strictement économique et portuaire, cet aménagement permettrait de réaliser un quadruple bénéfice, avec la fluidification du trafic, une voie de navigation fluviale supplémentaire, la réaffectation de foncier et la réutilisation du remblai issu du creusement du Grand Canal.

Contribution :

• **Oxygène Estuaire :**
28, route du Village
76430 Saint-Vigor-D'ymonville
Tél. : 06.10.46.85.46

1/ DTA page 72-73

2/ Navigation ports et industries Juin 2009 interview du président de Marfret.



Le déplacement d'une nappe de 17 pipes ; la nécessité de réaliser des canaux droits facilitant la navigation fluviale ; la recherche d'espaces de développement économiques ; et les préconisations de la DTA, font des tracés parallèle ou direct

Qu'est ce que la biodiversité ?

Le contre point du prolongement du Grand Canal est la préservation de la biodiversité. Bien sur, il y a ces projections très fleur bleue sur les oiseaux, les orchidées, les grenouilles... Pour les citoyens qui connaissent peu ou pas l'estuaire et qui sont stigmatisés par un chômage qui dans notre arrondissement dur depuis plus de 30 ans, c'est très jolie, mais ça ne donne pas à manger aux enfants. Pour d'autres, même si on cherche à sauver ces espèces menacées rien ne nous dit qu'elles ne disparaîtront pas de toute façon...

Mais alors à quoi sert la biodiversité ?

La biodiversité est omniprésente dans notre quotidien : filtration et approvisionnement en eau, médicaments, énergie, nourriture, fruits, légumes, poissons, viandes, bois... De nombreuses découvertes ont été faites en l'observant : hydrodynamisme, velcro, ventouses, parachutes, camouflage, phosphorescence... Et ça n'est pas fini.

Or la disparition d'espaces naturels compromet irrémédiablement un grand nombre de services qu'ils nous rendent. La biodiversité des espèces, mais aussi la diversité interne à chaque espèce - certains individus d'une même espèce résistant mieux que d'autre à certaines maladies - sont « la garantie d'une « assurance-vie » sur la vie elle-même »³.

Toutes les espèces y compris l'homme dépendent de leur environnement. La disparition des caractéristiques inhérentes à leur habitat sont autant de menaces pour la survie des espèces qui nous

des solutions qui ne dégagent que 290 hectares. Un projet coûteux et une perte de 290 hectares sont avec le prétexte de la préservation de la biodiversité autant de raisons justifiant la tenue d'un Débat Public.

entourent. A titre d'exemple la disparition d'une seule espèce comme l'abeille entraînerait la disparition de près de 80% des espèces de plantes et menacerait à elle seule 35% de l'alimentation mondiale⁴.

La survie de l'abeille dépend de son environnement, comme la survie de l'homme dépend en partie de l'abeille... Hors des conséquences dues au réchauffement climatique, les activités humaines sont à l'origine de la disparition d'un grand nombre d'espèces⁵.

Sans remettre en cause l'utilité économique de certains aménagements (Port 2000, Pont de Normandie) le constat que l'artificialisation réduit la biodiversité est sans appel. Ainsi les aménagements sur l'estuaire ont conduit à la raréfaction des nourricières à poissons. Ces espaces sont de véritables sources de vie notamment pour la pêche⁶. Rappelons que cette activité qui garnit nos assiettes se voit imposer des quotas à cause de la raréfaction des espèces.

Et à la mare plate ?

La mare plate menacée par l'aménagement du grand canal constitue une zone importante à plusieurs égards. C'est tout d'abord une zone qui présente une forte concentration d'espèces. A ce titre la carte présentée par le GPMH⁷ est remarquable. Elle indique que quelque soit le tracé retenu ; il passera dans les zones à forte biodiversité. Les zones destinées à être urbanisées font parties des zones les plus riches. Considérer que la réaffectation d'espace naturel aurait un faible



Quel développement Portuaire...

impact sur la biodiversité compte tenu de la présence d'espèces sur l'ensemble du territoire⁸, n'est pas correct. Cette approche ne tient compte ni de l'apport des fonctionnalités écologiques sur lesquelles nos connaissances scientifiques sont très insuffisantes, ni du besoin de chaque espèce de disposer d'un espace suffisant pour assurer leur reproduction⁹ et le brassage génétique. Seule une étude scientifique poussée permettrait de déterminer les besoins de chaque espèce. Sans cette approche l'impact de la réduction des espaces naturels ne peut être pris à la légère. Enfin les zones humides sont de véritables réservoir à espèces, qui permettront à la biodiversité de s'adapter au réchauffement climatique.

Dans un contexte où les scientifiques parlent de « *crise historique de la biodiversité* », « *aube d'une possible sixième extinction, sous l'effet de pressions anthropiques grandissantes* »¹⁰, Le développement économique ne peut plus se permettre d'avoir la même approche qu'en 1974 ou qu'en 2006.

Compte tenu des enjeux, un projet ne devrait plus être uniquement subordonnée à la réalisation de mesures compensatoires. Le maître d'ouvrage devrait justifier qu'il a tout mis en œuvre pour éviter de réaliser un projet réduisant l'espace naturel et agricole déjà en forte régression, et qui aura irrémédiablement un impact sur les zones humides adjacentes.

3/ Rapport Chevassus p 63-64

4/ INRA Rapport AUPINEL p 19

5/ Rapport Chevassus p 23

6/ Verbatim du 10/11/09 p 23-26

7/ Dossier GPMH p 55

8/ Vbt du 08/10/09 p 9. Vbt du 27/10/09 p 6.

Vbt du 17/10/09 p 8.

9/ Vbt du 17/10/09 p 19 à 21

10/ Rapport Chevassus au lousis page 63

11/ Vbt du 27/10/09 p 6

12/ Vbt 09/12/09 p 62

Les récents engagements pris lors du Grenelle de l'environnement incitent à massifier le trafic de conteneurs afin de réduire drastiquement les émissions de CO₂. Pour cela il est nécessaire de réaliser le report modale des trafics routiers vers le fer et le fluvial. Le constat est unanime et personne ne songe à le remettre en cause. Mais suivant les intérêts de chacun, les solutions proposées ne sont pas les mêmes. Pour protéger l'environnement certains pensent que le canal de Tancarville est sous utilisé et que le foncier n'est pas optimisé. Pour le Port, le prolongement du Grand Canal présente beaucoup d'avantages, et encore plus s'il arrive à changer la DTA. Mais pour les bœtiens une conclusion toute faite, est beaucoup moins convaincante que de comprendre par la preuve les mécanismes qui y conduisent.

Alternatives

L'argumentation de certaines alternatives a été fouillée, mais d'autres ont été traitées de manière trop succincte voir caricaturale¹¹. Qui songerait un seul instant à creuser tous les canaux sur 5 mètres de profondeur pour faire passer des barges avec seulement 2 hauteurs de conteneurs ?

Le dossier du GPMH présente des lacunes manifestes qui nuisent à la bonne analyse et compréhension du débat :

- La nécessité de réduire les émissions de CO₂ et la massification pour gagner en productivité est réelle. Mais le postulat sur la nécessité de faire naviguer des bateaux avec 4 hauteurs de conteneurs n'est pas suffisamment argumenté.
- Les bateaux remontant actuellement la Seine avec 4 hauteurs de conteneurs devant ballaster de Rouen à Gennevilliers. Jusqu'où peut on transporter 4 hauteurs de High cube ? Cela représente quel pourcentage du trafic ? Et est-ce que cela justifie de prendre ce tirant d'air comme référence pour refaire les ponts ?

- Les problèmes de tirants d'air ont été annexés, mais à aucun moment, il n'est pas précisé explicitement les possibilités de la batellerie à remonter l'axe fluvial avec les différentes hauteurs de conteneurs. Aucune projection à 2020 en pourcentage et quantité suivant les différentes hauteurs d'EVP n'a pas été réalisée.
- L'augmentation du trafic fluvial est conforme aux objectifs du Grenelle de l'environnement, mais aucune étude n'a été faite sur les possibilités d'évacuation des conteneurs le long des voies fluviales¹². Sans possibilités d'évacuations des conteneurs les bateaux ne les emprunteront tout simplement pas.
- Les alternatives ont été traitées de manières individuelles, sans présentations crédibles sur les possibilités de combinaisons (abaissement des canaux, déviation du ferroviaire, réalisation de 2 ponts).
- Enfin la présentation du nombre d'ouvertures des ponts avec pertes d'heures pour chaque alternative n'est pas assez précise notamment sur les horaires et l'origine et destination des convois ferroviaires.

Sans toutes ces précisions, il est impossible d'évaluer l'impact sur le trafic fluvial **de toutes** les alternatives.

Compte tenu de ces lacunes le débat ressemble plus à une opération de promotion marketing pour le prolongement du grand canal. L'urgence de la réalisation de ce dernier ne semblant se justifier qu'au regard de la nécessité de récupérer du foncier. Et ce, avant que la nécessité de préserver les zones humides qui ont été réduites de 97% en 1 siècle, et la réglementation Européenne n'en bloque toute possibilité.



Prolonger le grand canal pour quel trafic ?

Au vu des chiffres les ponts Rouge et VIII avec leur très faible tirant d'air sont les principaux obstacles¹³ pour les différents trafics.

La projection du GPMH prévoit une augmentation de 2 600 à 6 100 milliers d'EVP en 2020. A ce trafic il faut retrancher le transbordement.

Les prévisions font état du passage du ferroviaire de 5% à 13,3% et de 9% à 11,7% en 2020¹⁴ pour le fluvial. Si la part de la route est ramenée de 86% à 75% l'augmentation du trafic générera une augmentation de près de 550 000 camions par an, soit 1500 camions par jour, avec les nuisances qui vont avec bruit, CO₂, embouteillages...

Au vu de ces prévisions, il semble que les ponts Rouge et VIII devront nécessairement être refaits pour palier aux encombrements. La recherche d'une solution de déviation du trafic ferroviaire passant par le pont rouge avec doublement de voie de l'écluse François I^{er} ; soit par le pont VII bis via les pont VI et VII ; soit par la grande boucle en fonction des heures de pointes doit permettre de réduire drastiquement les ouvertures.

Quelle emplacement pour la plateforme multi modale ?

Selon le Président du Directoire « Après, l'endroit où on positionne le chantier multimodal n'a pas d'importance. Le besoin sera le même. [...] de toute façon où que soit posé le chantier multimodal, nous aurons le même besoin de prolongement du grand canal, pour autant que l'on admette que le trafic ne passe pas par le canal de Tancarville »¹⁵

L'activité de transfert des conteneurs dans le port est déficitaire¹⁶. Pourquoi dans ce cas vouloir arrêter le trafic au beau milieu de la ZIP et lui faire emprunter le pont Rouge ? L'emplacement du chantier multimodal au pied du Pont de Normandie n'est pas judicieux. Il devrait être situé le long du canal de Tancarville, entre le pont du Hode et l'écluse de Tancarville. Le chargement des bateaux pouvant être réalisé à toutes les hauteurs possibles en s'affranchissant de la contrainte des ponts. L'utilisation de la ligne de chemin de fer passant par la réserve naturelle permettant de réduire les flux du pont Rouge.

Cela nécessite de prendre en compte les zones de servitude des Pipes. Mais leur déplacement est une option envisagée dans le dossier du GPMH.

Enfin, pour décloisonner la réserve naturelle, une déviation de la ligne de chemin de fer, qui passerait juste sous la pointe du Grand canal, devrait être envisagé.

Le flux d'eau douce passant du marais de Créseval sous le canal de Tancarville pour remonter sur la mare plate. Cet écoulement pourrait être entretenu par des siphons. Cela nécessite de réaliser un anneau de rotation des bateaux avant le pont du Hode, voir l'élargissement du canal du côté de la mare plate, où du côté Créseval.

Il n'y aura qu'un choix, et les impacts sur l'environnement et la destruction des fonctionnalités écologiques de la mare plate seront irréversibles. Or en matière de préservation de l'environnement, si nous ne voulons pas que cela nous coûte très cher dans l'avenir, il faut savoir faire des choix plus coûteux dès maintenant¹⁷.

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

13/ Dossier GPMH p 17
14/ Dossier GPMH p 23
15/ Vbt du 9/12/09 p 57
16/ Vbt du 01/12/09 p 31
17/ Rapport Sukhdev

Modifier la DTA ?

L'absence de procédure de révision de la DTA n'est pas réaliste. Pour pouvoir préserver l'avenir, nous devons être en mesure de revoir certaines orientations au regard des contraintes actuelles. Mais nous risquons d'ouvrir la boîte de Pandore, si le rapport de force prédomine sur une approche scientifique non partisane emprunte de raison.

Sous ces conditions, et si c'est nécessaire pour sauver la zone humide de la mare plate, en évitant le creusement d'un canal, qui peut être remplacé par d'autres aménagements, le jeu en vaut peut-être la chandelle.

Au regard des crises passés et à venir, l'utilité économique peut-elle continuer de s'affranchir et subordonner les réalités humaines et environnementales.