Appel pour une solution alternative en 8 points forts

A l'issue des 13 premières séances de débat public, - il reste uniquement la séance de clôture à dérouler le 04 février 2010 -nous sommes perplexes :

- La convergence des parties (GPMH et participants aux débats) vers une solution partagée n'apparaît pas.
- De par les pré-études effectuées, des progrès ont été réalisés dans la connaissance du fonctionnement hydraulique et biologique de la zone considérée. Il semblerait que des échanges de terrains soient envisageables moyennant un passage en Conseil d'Etat.
- Le besoin de conduire des études complémentaires, avant toute décision, se dessine clairement.
- des signes opérationnels forts doivent être donnés dans des délais les plus brefs possibles pour augmenter significativement le report modal vers le ferroviaire et le fluvial.
- Des associations environnementales ont clairement annoncé leur intention d'aller déposer un recours à Bruxelles si la décision de prolonger le grand canal était prise.

Le port du Havre n'a pas besoin d'une telle publicité négative qui ne manquerait pas, compte tenu des troubles potentiels, de faire fuir du port, armateurs, chargeurs et logisticiens.

Aussi, nous suggérons de définir un temps complémentaire (avec une butée raisonnable à fixer) pour :

- Conduire les études complémentaires, notamment sur les interactions entre hydraulique, faune et flore sur la zone du projet.
- Poursuivre une large concertation avec toutes les parties prenantes pour aboutir à une solution partagée, notamment sur les surfaces à placer en réserve pour les activités industrielles et portuaires.
- Lancer les aménagements indispensables autour du canal de Tancarville et à l'intérieur de la ZIP, pour donner ce signe fort aux armateurs, logisticiens et transporteurs, en faveur du fluvial et du ferroviaire (tirant d'air sous les ponts, nouveaux postes d'amarrage, approfondissement de la cote en amont des écluses, accès ferroviaires).
- Intensifier la coopération existante entre les GPMR et GPMH, pour améliorer l'interconnexion des ZIP au niveau ferroviaire et fluvial.
- Examiner les possibilités d'aides européennes à l'investissement notamment pour l'étude et la mise en place le cas échéant d'une desserte fluviomaritime régulière, entre Le Havre, Rouen et les autres ports de la Région..

La décision finale concernant le projet d'extension du grand canal ne serait alors prise qu'à l'issue de cette phase de concertation et d'approfondissement, pendant laquelle la zone du canal de Tancarville serait adaptée pour répondre au besoin de fluidité de la circulation fluviale et à l'augmentation prévisible du trafic fluvial et ferroviaire.

Ne laissons pas le port prendre une décision qui conduirait directement au dépôt d'un recours à Bruxelles. Nous ne pouvons pas prendre ce risque.

- Donnons au port du Havre les moyens de renforcer son attractivité, sa compétitivité pour favoriser la reprise de part de marchés – par rapport aux ports du Range Nord- .
- Développons très significativement le rééquilibrage des pré et post acheminements par le fluvial et le ferroviaire, comme l'ont soulignés Le Livre Bleu et les Assises de la Mer à Brest en décembre 2009, et comme le demandent un certain nombre de chargeurs et armateurs, soucieux de s'inscrire dans une démarche de développement durable.
- Dynamisons les liens et la fierté des havrais, des habitants de la communauté d'agglomérations vis-à-vis de leur port.

Poursuivons le développement de la place portuaire du Havre, et de l'axe Seine Le Havre, Rouen Paris, dans le sens de l'intérêt général, de l'emploi et du développement durable.

Les 4 rédacteurs du cahier d'acteur : une approche globale en 8 points
Madeleine BROCCARD, Anne Marie GIBEAUX, Alain VASSOR, Paul DURANDIN,
membres de l'Institut Français de la Mer, groupe Estuaire de la Seine
courriel : ifmestuaireseine.pdurandin@orange.fr
contact :Paul Durandin, 290 G avenue Napoléon Bonaparte, 92500 Rueil Malmaison