Avis sur la solution alternative en 8 points.

La solution alternative

« Optimiser les infrastructures existantes, dans une approche globale,
(Coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance) :
Un projet en 8 points. »

a été développée dans le cahier d'acteur et son complément.

La solution alternative en 8 points répond aux 4 objectifs du GPMH :

- faciliter le transport fluvial et ferroviaire.
- fluidifier les circulations sur la zone industrielle et portuaire.
- tracer l'avenir de la zone naturelle – une Réserve Naturelle belle, efficace et productive-.
- tracer l'avenir de la zone aménagée – de nouvelles surfaces d'accueil pour les industriels.

1) Faciliter le transport massifié fluvial et ferroviaire :

Les points 1= plages horaire d'ouverture des écluses
2 = ouvrages de franchissement du canal de Tancarville, avec tirant d'air adapté.
3 = un chantier multimodal au cœur des terminaux conteneurs.
5 = circulation ferroviaire.
7 = circulation fluviale.

répondent aux attentes du GPMH pour faciliter le transport massifié fluvial et ferroviaire :

- Absence d'interférences entre modes de transport. (routier, fer et fluvial)
- Passage fluide –sans ouverture des ponts routiers- des convois fluviaux chargés à 4 couches High cube si le tirant d'air est harmonisé à 10,60m (pont routier actuel de l' A29), et à 5 couches High cube si le tirant d'air est porté à 13,60m. Un tirant d'air adapté aux futurs convois contribue à la massification du transport de conteneurs entre Le Havre et Rouen. Les éventuels convois fluviaux futurs à 6 couches, moyennant l'ouverture des ponts, contribueront aussi à cette massification.
- Diminution des temps de parcours fluvial sur le canal de Tancarville– pas d'attente aux écluses, que le convoi vienne de l'amont ou du canal, - pas d'attente d'ouverture de pont -.
- Attractivité renforcée vis-à-vis des chargeurs, industriels et logisticiens du fait de la disparition des congestions des routes d'accès à la ZIP.
- Un chantier multimodal au cœur des terminaux à conteneurs diminue le brouettage. Il contribue ainsi à la diminution des coûts d'exploitation et à l'amélioration des temps de manutention. La performance économique et la compétitivité des délais de manutention renforcent l'attractivité de la place du Havre vis-à-vis des chargeurs, armateurs et logisticiens.
- La fluidité des trafics fluviaux et ferroviaires est une condition nécessaire au développement et à la croissance des industriels et logisticiens de la ZIP. Cette fluidité renforce l'attractivité de la place du Havre et contribue à l'image d'un port dynamique et performant.

Avis sur la solution alternative en 8 points.

2) fluidifier les circulations sur la zone industrielle et portuaire :

Les points 1= plages horaire d'ouverture des écluses
2 = ouvrages de franchissement du canal de Tancarville, avec tirant d'air adapté.
3 = un chantier multimodal au cœur des terminaux conteneurs.
5 = circulation ferroviaire
7 = circulation fluviale
répondent aux attentes du GPMH pour faciliter le transport massifié fluvial et ferroviaire :

- Absence d'interférences entre modes de transport. (routier, fer et fluvial)
- Elimination totale des heures perdues des usagers de la ZIP et des routiers (il n'y a plus nécessité d'ouvrir les ponts routiers).
- Attractivité renforcée vis-à-vis des chargeurs, industriels et logisticiens du fait de la disparition des congestions des routes d'accès à la ZIP.
- Un chantier multimodal au cœur des terminaux à conteneurs diminue la circulation routière et ferroviaire des conteneurs sur la ZIP, et participe ainsi directement à sa décongestion.

3) Tracer l'avenir de la zone naturelle, une Réserve Naturelle belle, efficace et productive :

Les points 4= nouvelles surfaces industrialo-portuaires,
8= limite entre la ZIP et la Réserve Naturelle
répondent aux objectifs du GPMH de développer et se donner les moyens d'une Réserve Naturelle belle, efficace et productive.

La séance du débat public du 14 janvier 2010 a présenté les résultats des premières études sur l'existence et la localisation de la faune et de la flore dans l'espace entre le grand canal actuel et les écluses de Tancarville. A la fin de cette séance, le GPMH a tiré la conclusion au stade actuel sur la nécessité de poursuivre les études notamment en intégrant les 3 aspects hydraulique, faune et flore. Sur les cartes présentées, il apparaît que certaines zones sont plus neutres que d'autres vis-à-vis de la faune, de la flore et de l'hydraulique.

Ceci permet sans doute d'envisager de pouvoir les affecter à des activités industrielles et ou logistiques sans nuire au fragile équilibre faune flore et hydraulique.

Avec la solution de l'optimisation du canal de Tancarville, il devient envisageable de matérialiser une nouvelle limite entre zone naturelle et zone industrialo-portuaire, notamment à l'issue des études complémentaires à réaliser, citées plus haut.

Cette nouvelle limite résultera d'une nouvelle forme de gouvernance, d'un dialogue permanent, approfondi et constructif entre toutes les parties prenantes.

Paul DURANDIN,
membre de l'Institut Français de la Mer, groupe Estuaire de la Seine
courriel : ifmestuaireseine.pdurandin@orange.fr

Avis sur la solution alternative en 8 points.

4) Tracer l'avenir de la zone aménagée, de nouvelles surfaces d'accueil pour les industriels :

Les points 3= chantier multimodal au cœur des terminaux à conteneurs,
4= nouvelles surfaces industrialo-portuaires,
5= circulation ferroviaire,
6= écluse fluviale,
7= circulation fluviale,
8= limite entre la ZIP et la Réserve Naturelle,
répondent aux objectifs du GPMH de disposer de nouvelles surfaces d'accueil pour les industriels et logisticiens couvrant les besoins prévisibles d'ici 2020- 2030.

- Le chantier multimodal au cœur des terminaux à conteneurs libère 210 ha en bord à quai grand canal, à l'emplacement du CMM prévu dans le projet présenté par le GPMH au débat public.
- Les études complémentaires à réaliser combinant hydraulique, faune et flore mettront en évidence des zones relativement neutre qui pourront être réservées aux futures activités industrielles et ou logistiques, en privilégiant les implantations en bord à quai pour les activités qui le nécessitent.
- Le Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine doit faciliter la promotion auprès des chargeurs, industriels et logisticiens d'un vaste ensemble portuaire intégrant les ZIP du Havre, de Port Jérôme et de Honfleur.

Les effets combinés et cumulatifs :

- d'une circulation fluviale fluide dans le canal de Tancarville, sous des ponts assurant un tirant d'air adapté aux convois fluviaux à venir, argument fort d'une nouvelle politique commerciale en faveur du fluvial.
- d'une circulation ferroviaire optimisée, dégageant par l'Est vers Port Jérôme et la ligne Le Havre Paris,
- de la décongestion des accès routiers à la ZIP,
- de la décongestion des circulations routières à l'intérieur de la ZIP,
- de la non réalisation d'une écluse fluviale (économie d'investissement et économie dans les coûts d'exploitation et maintenance), compensée par un chantier multimodal innovant, performant et compétitif au cœur des terminaux à conteneurs,
- de surfaces disponibles pour les industriels et logisticiens, dont certaines en bord à quai,
- d'une zone naturelle reconnue, vecteur porteur de l'intégration de la dimension développement durable au sein de la politique portuaire du GPMH,

contribueront à la performance, à la compétitivité et à l'attractivité du GPMH,
donneront à la place portuaire le nouveau souffle, support dynamique de son développement et de la création de valeur ajoutée locale = des emplois.

La décision finale devrait sans doute résulter d'une large concertation avec tous les acteurs concernés, décision fondée sur une vision partagée des enjeux et des objectifs recherchés.