

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

Réunion 17 novembre 2009

Saint-Romain-de-Colbosc

Michel STEINER

Mesdames, Messieurs, bonsoir. J'invite d'abord Monsieur le Maire, Monsieur Bertrand Girardin, qui nous accueille pour la seconde fois dans sa ville, à prendre la parole.

Bertrand GIRARDIN, Maire de Saint-Romain-de-Colbosc

C'est la seconde fois que le débat a lieu dans ma ville, mais malheureusement, je n'avais pas pu être là la première fois. J'avais une très mauvaise excuse, j'étais parti voir mes petits-enfants à Valence. Je remercie Monsieur Steiner de me donner la parole, je le remercie surtout d'organiser cette réunion-débat à Saint-Romain. C'est un sujet évidemment très important. Il se trouve que le Siroco est une salle qui se prête parfaitement bien à ce genre de réunion. Avec les tribunes, la scène et l'écran, on dirait qu'elle est faite pour.

Je voudrais rendre hommage à l'organisation générale du débat public. Il y a encore huit réunions à venir, mais il y en a eu déjà beaucoup. C'est la deuxième à Saint-Romain. Dans de nombreuses communes, je pense qu'il s'instaure un réel débat.

Le sujet est évidemment très important pour notre territoire. Il s'agit de développement économique. Il faut le remettre dans le contexte de Port 2000 qui doit se développer. Nous sommes encore très loin des grands ports d'Hollande ou d'Allemagne. Il faut également le remettre dans le contexte du Grand Paris, du développement du transport fluvial et de la demande extrêmement importante d'espaces logistiques. Ce projet, s'il aboutit, peut développer des hectares qui peuvent être à disposition pour la logistique.

Il ne faut évidemment pas oublier la préservation des espaces naturels, ce qui va faire partie du débat. Un estuaire est un équilibre très fragile. Nous avons la réserve naturelle, il faut la sauvegarder. Nous avons une faune exceptionnelle de passage ou sédentaire. Bref, c'est un challenge très difficile. Je vous souhaite une bonne réunion et un bon débat.

Michel STEINER

Merci, Monsieur le Maire et merci de nous accueillir dans votre salle pour la seconde fois.

Comme vous le savez, c'est à l'initiative de la Commission Particulière du Débat Public portant sur le projet d'extension des infrastructures portuaires du Havre et le prolongement du Grand Canal que nous sommes réunis ici ce soir. Cette Commission, présidée par Monsieur Claude Guillaume qui est absent ce soir et qui vous prie de l'excuser, est l'une des émanations de la Commission Nationale du Débat Public, une particularité française créée sous sa forme actuelle par la loi du 27 février 2002. Elle a instauré le principe et la mise en œuvre du débat public, en amont des décisions finales relatives aux grands projets touchant à l'aménagement du territoire.

La Commission Nationale a décidé de l'organisation d'un débat public demandé par le Grand Port Maritime du Havre, au vu de trois considérants. D'une part, l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic des marchandises constituent un intérêt national. D'autre part, les impacts du projet sur les milieux naturels sont significatifs. Enfin, les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement des activités portuaires et l'extension de la zone d'activité industrielle portuaire.

Je tiens à préciser que c'est la Commission Particulière qui pilote l'organisation du débat public et qu'aucune décision n'est encore prise par le maître d'ouvrage sur le projet qu'il a soumis au débat. Les avis recueillis au cours de nos quatorze réunions, mais aussi le débat engagé *via* notre site internet, vos questions, vos avis, vos contributions et vos cahiers d'acteurs devront être pris en compte par le maître d'ouvrage pour décider ou non de la réalisation de son projet. S'il veut le poursuivre, il pourra en tenir compte dans ses modalités de réalisation. Le maître d'ouvrage devra, en tout état de cause, argumenter sa décision.

La réunion de ce soir est la première des quatre réunions générales de proximité. Contrairement aux réunions précédentes dites thématiques, axées sur tel ou tel aspect spécifique du dossier, elles doivent permettre d'aborder le dossier du projet du maître d'ouvrage dans son ensemble et de donner la possibilité au public de proximité de s'informer en posant des questions, afin de mieux comprendre la finalité du projet pour juger de son opportunité ou donner son avis.

Pour autant, afin de répondre au plus près aux attentes des participants au débat, les membres de la Commission ont souhaité que soient abordés des thèmes spécifiques aux territoires et aux communes dans lesquels se tiendront ces réunions. C'est ainsi que nous avons retenu pour ce soir un thème se rapportant à votre territoire : les impacts environnementaux, agricoles et économiques du projet à l'échelon local. Nous sommes en effet à Saint-Romain-de-Colbosc, commune centre de la Communauté de Communes du même nom. Cette dernière est importante pour le projet, à trois titres. D'une part, la partie sud de son territoire comprend la quasi-totalité du territoire concerné par le projet du port. D'autre part, cette intercommunalité que l'on appelle la CCSRC, ainsi que celle qui lui est adjacente, celle du Havre, la CODAH, la Communauté d'Agglomération Havraise, constituent le territoire de référence du SCoT, le Schéma de Cohérence Territoriale, à l'intérieur duquel le projet du Grand Port est susceptible d'être réalisé.

Ce soir, notre réunion se déroulera en trois parties. Dans un premier temps, nous vous proposons une photographie de la situation actuelle du projet, sur la base d'une présentation établie par le Grand Port Maritime du Havre et des éléments recueillis lors des études préliminaires. Dans la seconde partie, nous avons invité Monsieur Didier Sanson, président de la Communauté de

Communes de Saint-Romain-de-Colbosc, Monsieur Géraud Ranvier, ornithologue au Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande et Monsieur Mickaël Baron, président de l'association Oxygène Estuaire. Enfin, dans la troisième partie, Monsieur Le Maître, Maire de Saint-Vigor-d'Ymonville et Monsieur François Fihue, président de la Chambre d'Agriculture, concernés aussi par les impacts du projet, s'exprimeront.

Chaque séquence de la réunion de ce soir sera suivie d'une série de larges échanges avec la salle. Vous aurez donc la possibilité de vous exprimer, soit en apportant votre point de vue, soit en posant des questions sur telle ou telle information ou présentation qui aura été faite préalablement. Le sérieux avec lequel les réunions précédentes se sont tenues me laisse espérer ce soir une même capacité d'écoute et un même respect des modalités d'expression. Je souhaite sincèrement que cette réunion soit aussi fructueuse pour le débat que les réunions précédentes, grâce à la qualité et à la sérénité de vos échanges. Je laisse maintenant la parole à mon collègue Jean-Michel Bouillot qui va rappeler quelques règles pour la bonne tenue du débat.

Jean-Michel BOUILLOT

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Nous voici donc partis pour une nouvelle réunion d'une durée maximum de trois heures au cours de laquelle vous aurez tous, quels que soient vos titres et vos qualités, la possibilité de vous exprimer. Si vous êtes à la tribune – je parle sous le contrôle du président de séance – le temps de parole est limité à huit minutes et si vous êtes dans la salle, il est au maximum de trois minutes. Nous vous demandons de respecter impérativement ce temps de parole. Lorsque le président de séance vous aura donné la parole, merci de bien vouloir exprimer vos noms, prénoms et qualités, afin que nous puissions avoir un enregistrement correct qui nous permette de publier un *verbatim* qui corresponde le plus possible à la tenue de cette réunion.

Le président vous a parlé du déroulement de la soirée. Il y aura des tables-rondes et des échanges. Vous pourrez donc vous exprimer après chaque table-ronde. Nous vous demanderons de lever la main. Le président vous donnera alors la parole, une hôtesse répondra à la demande du président et viendra vous apporter un micro. Si vous souhaitiez également poser des questions par écrit, vous avez, sur vos chaises, des cartons T que nous vous demandons de bien vouloir remplir le plus lisiblement possible. Nous vous adresserons une réponse écrite dans un délai de trois semaines. Bonne soirée.

Michel STEINER

Merci, Jean-Michel. Nous allons vous exposer cette première partie. Monsieur Castaing, Directeur Général du port et Monsieur Guellec vont vous présenter le projet.

I. Présentation du projet par le Grand Port Maritime du Havre

Laurent CASTAING, Directeur Général du Grand Port Maritime du Havre

Merci, Monsieur le Président. Je voudrais commencer par un propos très général, je passerai ensuite la parole au chef de projet, Jean-Pierre Guellec, pour qu'il vous présente plus en détail ce projet. Je tenais d'abord à vous remercier de votre présence puisque même si le débat est organisé par la

Commission Particulière, il est provoqué par le Grand Port Maritime du Havre. Dès lors, votre présence encourage des remerciements.

Nous voulons prolonger le grand canal du Havre pour au moins trois raisons. D'une part, il faut maintenant développer le transfert modal des containers, c'est-à-dire passer les containers des camions vers des barges ou vers des trains. Il y a deux grandes raisons à cela. La première raison se situe dans le prolongement du Grenelle de l'environnement, avec la volonté de diminuer les transports provoquant l'émission de gaz à effet de serre. Par ailleurs, nous avons constaté, au port maritime du Havre, que nos concurrents, sur ce sujet, faisaient beaucoup mieux que nous. Nous avons l'intuition, mais aussi la preuve, puisque c'est quelque chose qui nous est demandé par les clients utilisateurs du port du Havre, que le port du Havre gagnerait beaucoup en termes de compétitivité, s'il utilisait beaucoup plus les transports ferroviaires et fluviaux. Il y a là un point important où l'aspect environnemental rejoint l'aspect économique.

D'autre part, nous avons la volonté d'augmenter le nombre de barges partant ou arrivant au port du Havre et nous voulons y arriver. Notre objectif est de tripler, avant 2020, ce transport par barges. Ce n'est pas tout à fait un triplement du nombre de barges, mais ce sont des chiffres tout de même importants. Si nous faisons ce travail, beaucoup plus de barges vont passer sur le canal de Tancarville et vont obliger à l'ouverture des ponts. Nous allons rencontrer un problème de circulation qui est déjà existant, mais qui va se renforcer et nous n'arriverons plus à circuler correctement sur la zone industrielle et portuaire, au détriment des entreprises qui s'y trouvent. Quand nous levons les ponts, nous empêchons également les trains de passer. Nous allons donc gêner le développement du transport ferroviaire si nous ne faisons rien.

Nous sommes là devant un problème assez simple. C'est un problème de déviation. Nous avons un village, ce village est traversé par une route, nous savons que le trafic va augmenter sur cette route et que le village risque l'embolie si on continue d'augmenter, sans rien faire, la circulation sur cette route. Nous proposons simplement de faire une déviation pour éviter que la zone industrielle et portuaire ne finisse dans une grave embolie.

Par ailleurs, la troisième raison pour laquelle nous voulons développer ce projet de grand canal tient au fait qu'il y a aujourd'hui une incertitude sur l'Est de la zone industrielle et portuaire, autant pour les zones naturelles que pour les zones à aménager. Il faut lever cette incertitude, autant pour les zones naturelles que pour le GPMH, afin de savoir les zones dont nous pouvons disposer pour accueillir de nouvelles entreprises.

Pour répondre à ces questions, nous avons étudié un certain nombre de possibilités sur lesquelles Jean-Pierre Guellec reviendra. Nous avons examiné la question d'une amélioration du passage par le canal de Tancarville. Nous n'avons pas trouvé que cette solution répondait correctement aux questions posées. Nous y reviendrons dans l'exposé des solutions.

Nous avons aussi examiné quatre solutions possibles de tracés. Ici, nous sommes extrêmement ouverts, dans la mesure où nous estimons que les tracés qui sont proposés, ont tous des avantages et des inconvénients. Nous n'avons pas fait de choix. Si nous maintenons notre projet de prolonger le grand canal, un choix de tracé sera donc à faire à l'issue du débat public.

Nous aborderons ces questions de manière complètement ouverte. Nous écoutons, nous avons déjà eu un certain nombre de réunions, nous avons entendu des remarques, des objections tout à fait intéressantes dont nous sommes déjà en train de tenir compte.

Je vous rappelle donc, en conclusion, qu'il y a réellement débat sur le prolongement de ce grand canal. Nous sommes là pour vous écouter, mais nous vous rappelons aussi nos objectifs : aider à la croissance du trafic fluvial, ne pas congestionner la zone industrielle et portuaire, tracer l'avenir de la zone naturelle, à l'est de la ZIP, aussi bien que de la zone aménagée. Merci de votre présence, merci de vos interventions. Vous serez écoutés, vous avez déjà été écoutés pour un certain nombre d'entre vous. Je souhaite que ce débat soit à nouveau une possibilité pour nous tous de nous enrichir dans nos arguments, afin de faire le bon choix au final. Je passe la parole à Jean-Pierre Guellec qui est le chef de projet de ce projet de prolongement du grand canal.

Jean-Pierre GUELLEC, chef de projet du projet de prolongement du grand canal

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Il me revient maintenant de vous présenter, de manière détaillée, le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre. Cette présentation va comprendre deux parties : tout d'abord, la projection d'un film de quatre minutes trente, qui va présenter les enjeux pour le port du Havre et ensuite, une présentation du projet lui-même à l'aide d'un diaporama. Merci de lancer le film.

1. Diffusion du film

« Premier port d'escale pour les navires transocéaniques accédant en Manche, le Havre est l'une des principales portes maritimes de l'ouest de l'Europe. En concurrence directe avec les ports du nord de l'Europe, le Havre est une plateforme stratégique qui dessert un vaste territoire dont l'Ile-de-France, la plus importante région économique européenne. »

Port généraliste, le Havre traite une grande diversité de trafic : containers, rouliers, produits énergétiques. Depuis les années 60, le port s'adapte à l'évolution des trafics énergétiques. Aujourd'hui, le Havre réceptionne 40 % des importations françaises de pétrole brut, approvisionnant les industries pétrochimiques de la Basse-Seine.

Premier port français pour le trafic maritime de containers, le Havre manutentionne plus de 60 % des flux containérisés transitant par les ports français. Pour cela, il dispose de plusieurs terminaux à containers dont les plus récents sur Port 2000. Ce nouvel ensemble portuaire va permettre au port du Havre de tripler ses capacités de traitement des containers. Malgré la conjoncture, les spécialistes prévoient le développement de ce trafic pour de nombreuses années.

Pour rester compétitifs, les ports doivent se doter d'infrastructures de plus en plus performantes, en particulier pour traiter les trafics containérisés dans des conditions optimales de fiabilité et de coût. Ils doivent également disposer d'espaces pour permettre le développement d'activités liées au trafic portuaire. Les ports sont très généralement localisés dans des estuaires qui sont des milieux environnementaux complexes.

Dans ce contexte, le Grand Port Maritime du Havre doit répondre à des enjeux cruciaux pour favoriser la compétitivité du port et le développement de l'activité économique, tout en valorisant le cadre environnemental.

Comment faire du développement portuaire un vecteur du développement durable ?

La circonscription portuaire du Havre comprend des espaces naturels d'un grand intérêt environnemental dont la majeure partie est classée en réserve naturelle. L'une des missions du Grand Port Maritime du Havre est de gérer et de valoriser ces espaces. C'est pourquoi il estime indispensable de poursuivre la réhabilitation environnementale de l'estuaire de la Seine qui a été engagée.

Où trouver les espaces indispensables au développement des activités portuaires et industrielles dans les années et les décennies à venir ?

Depuis un demi-siècle, le port et la zone industrielle portuaire se développent. Aujourd'hui, près de 85 % de la zone portuaire sont occupées. La seule possibilité d'augmenter de près de 600 hectares disponibles pour l'accueil d'activités économiques se situe à l'est de la zone portuaire.

Comment générer des retombées économiques et sociales pour le territoire, si le temps perdu sur des axes de circulation saturés rend le port moins compétitif ?

Les ouvertures de ponts, nécessaires au passage des barges fluviales et des navires de mer, perturbent fréquemment les circulations des véhicules routiers et des trains. Les encombrements qui en résultent représentent chaque année l'équivalent de la durée de travail d'une entreprise de plus de 600 salariés. Pour améliorer les conditions de circulation de tous les modes et répondre à la logique de développement durable, établie par le Grenelle de l'environnement, il est impératif de favoriser le développement des transports massifiés. En effet, le transport ferroviaire ou fluvial facilite l'acheminement de grandes quantités de marchandises vers un large territoire, dans des conditions économiques avantageuses, réduit les encombrements et minimise la pollution atmosphérique.

Pour conserver sa place de grande plateforme du commerce international dans le contexte concurrentiel européen, pour gérer l'activité d'aujourd'hui et accompagner la croissance de demain, le port du Havre doit disposer d'espaces de développement et d'axes de circulation fluides, tout en améliorant la gestion des espaces à vocation naturelle ».

2. Présentation du projet

Jean-Pierre GUELLEC

Comme nous venons de le voir, le port du Havre doit relever deux défis pour rester un port performant et compétitif à l'avenir.

Le premier défi est constitué par le risque de saturation des circulations dans la zone portuaire. Sur cette carte de la partie de la circonscription qui se situe dans l'estuaire de la Seine, est représenté le parcours des barges entre les écluses de Tancarville à l'est et les terminaux portuaires à l'ouest. Sur leur parcours, les bateaux fluviaux doivent rencontrer un certain nombre de ponts mobiles dont certains doivent être manœuvrés systématiquement à leur passage. Nous avons évalué les pertes de temps des usagers en attente devant les ponts, chaque année, à environ 1 000 000 h. A l'horizon 2020-2025, avec l'accroissement attendu du trafic fluvial, ces encombrements devraient croître avec le nombre de manœuvres de ponts et dépasser chaque année 2 000 000 h. Le projet de prolongement du grand canal du Havre qui permettrait de réaliser une déviation fluviale, consentirait à réduire très

sensiblement ces encombrements et constituerait une réponse à ce risque de saturation des circulations.

Le second défi est constitué par la réduction préoccupante des espaces disponibles pour l'accueil d'activités dans la zone portuaire. Vous allez voir sur cette animation les extensions successives de la zone portuaire depuis 1950 et la progression, en couleur marron, des superficies occupées jusqu'à nos jours. Aujourd'hui, près de 85 % de la surface portuaire est déjà occupée et parmi les 15 % restants, la Directive Territoriale d'Aménagement ne permet de disposer des 600 hectares qui apparaissent ici en blanc sur la situation 2008, qu'une fois que le prolongement du grand canal du Havre sera réalisé, ces 600 hectares représentant 6 % de la surface portuaire. Comme le trafic portuaire ne sera véritablement source de développement et d'emploi, au plan local, qu'à partir du moment où il sera possible localement de transformer la marchandise, ceci implique de disposer d'espaces pour accueillir de nouvelles activités. En l'absence de telles capacités d'accueil, il faut craindre un plafonnement, voire une réduction des activités portuaires sur le long terme. C'est pourquoi le projet de prolongement du grand canal apporte, par le biais de la Directive Territoriale d'Aménagement, une réponse à cette réduction des espaces.

Au-delà du développement du trafic portuaire, l'une des missions du Grand Port Maritime du Havre, renforcée par la réforme portuaire, est de gérer et de préserver les espaces naturels qui nous ont été confiés. Dans ces espaces naturels, la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, qui s'étend à la fois sur les ports du Havre et de Rouen, en constitue l'élément le plus emblématique. Le Grand Port Maritime du Havre a donc pour ambition de contribuer au bon fonctionnement de cette réserve naturelle. A partir du moment où un projet est proche de cette réserve, cela devient un objectif intégré dans les objectifs du projet.

Pour ce projet, il a été mis en place en particulier une méthode originale dénommée « Œuvrer avec la nature » qui consiste, dès l'origine de la conception du projet, en même temps que l'on définit les objectifs et les fonctionnalités à atteindre, à prendre en compte les données environnementales au sens large.

Commençons par les fonctionnalités du projet, tout d'abord par les dimensions du futur canal. Ici représenté en coupe, ce futur canal devrait avoir une largeur d'environ 120 m pour une profondeur de 5 m, ce qui représente des dimensions supérieures à celles de l'actuel canal de Tancarville dont vous avez ici la coupe superposée. Il faut noter que ce canal de Tancarville a été mis en service en 1887. Ces dimensions sont toutefois assez largement inférieures à celles de l'actuel grand canal du Havre qui atteint 300 m de largeur et jusqu'à 19 m de profondeur, à l'endroit où nous accueillons notamment des navires minéraliers.

Les bateaux de référence pris en compte pour dimensionner ce futur canal sont des bateaux traditionnels sur la Seine, à savoir, le convoi poussé de 180 m de longueur par 11,40 m de largeur et un automoteur qui n'existe pas encore, mais qui est projeté, de 155 m de longueur par 15,50 m de largeur, ces deux types de bateaux faisant 3,50 m de tirant d'eau. Ces différents bateaux peuvent remonter la Seine au-delà de Paris et pourront également à terme emprunter le futur canal Seine-Nord Europe.

Une fois déterminées les fonctionnalités du projet, venons-en aux données environnementales à prendre en considération.

La première composante est la valeur écologique de l'aire du projet. Cette aire du projet est voisine de la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine qui est un site Natura 2000, mais qui est également un espace classé en zone d'importance pour la conservation des oiseaux et en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, soit pour la qualité de la faune et de la flore. Les études que nous avons menées, avec une grande concertation au plan local, ont confirmé la richesse écologique de ce site et la présence de nombreuses espèces patrimoniales ou protégées dont vous avez quelques illustrations à l'écran. Ces études ont également montré que les espèces étaient localisées à l'intérieur et à l'extérieur de la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine et ce de manière totalement indifférente à ses limites administratives.

La seconde composante des données environnementales au sens large est représentée par les usages de l'aire du projet. Il faut noter qu'aujourd'hui, le site est entièrement propriété du Grand Port Maritime du Havre et qu'il est principalement utilisé par l'agriculture, avec une centaine de parcelles agricoles sur le site, majoritairement affectées à l'élevage. La chasse est également présente avec un nombre important de gabions de chasse disséminés sur l'ensemble de l'aire du projet. Enfin, il faut noter la présence de pipelines qui relient la zone portuaire du Havre à la vallée de la Seine. Il faut noter en particulier que les trois raffineries de Gravenchon, Grand Couronne et du Grand Puy située en Seine-et-Marne, sont alimentées en pétrole brut depuis le Havre par ces pipelines, de même qu'Aéroport de Paris est alimenté en carburant, de manière continue, par ces canalisations. Il existe en particulier, en rive sud du canal de Tancarville, une nappe de 17 canalisations regroupées qui pose une difficulté technique importante pour faire passer ces canalisations sous le futur canal, au cas où le tracé viendrait à croiser ce groupement de canalisations.

Enfin, la troisième composante des données environnementales est la spécificité hydraulique de l'aire du projet. Il s'agit d'une zone humide dont vous avez une illustration à l'écran. Lorsqu'on creuse un canal ou un fossé dans une zone humide, il peut se produire deux effets. Soit le niveau de l'eau du canal est plus bas que celui dans la nappe dans les terrains. Dès lors, il se produit un effet de drainage qui peut assécher en surface les terrains avoisinants. Un tel effet serait vraiment redoutable pour la réserve naturelle voisine qui est justement riche du fait qu'elle est une zone humide. Un second effet peut se produire lorsque le niveau du canal est supérieur à celui de la nappe phréatique à l'intérieur des terrains. Dans ce cas, il se produit au contraire un effet de réalimentation et donc d'augmentation de l'humidité des terrains avoisinants.

Le projet de prolongement du grand canal du Havre se situerait à un niveau inférieur à celui de la nappe phréatique dans les terrains et aurait donc un effet de drainage sur les terrains avoisinants. Cela dit, nous avons réalisé une étude d'impact hydraulique qui a permis de montrer qu'en associant à ce canal ce que nous avons appelé un contre-canal, situé du côté de la réserve naturelle et situé à un niveau supérieur à celui du canal, nous pourrions non seulement annuler l'effet de drainage généré par le creusement du canal, mais également réguler les niveaux d'eau sur les terrains avoisinant la réserve naturelle. Ce dispositif pourrait permettre de contribuer au bon fonctionnement de la réserve naturelle, voire même d'en améliorer le fonctionnement, sachant qu'aujourd'hui, cette question est l'une des difficultés majeures du fonctionnement de la réserve.

Durant la phase des études préliminaires, nous avons également étudié plusieurs alternatives au projet de prolongement du grand canal du Havre. La première consisterait à augmenter la hauteur libre sous les ponts du canal de Tancarville. Dans cette hypothèse, il serait nécessaire de construire de nouveaux ouvrages mobiles surélevés. En effet, il n'est pas envisageable, dans des conditions techniques et financières acceptables, de surélever les voies ferrées, ce qui imposerait de maintenir

l'actuel Pont rouge et l'actuel Pont VII bis en place et donc de construire un ouvrage routier surélevé à côté des ouvrages existants. En définitive, cette solution ne changerait rien au croisement des barges et des trains qui continueraient à se croiser sur les deux ponts que je viens de citer. Cette solution serait donc surtout bénéfique pour la circulation routière.

La seconde alternative au projet consisterait à abaisser le niveau des canaux, ce qui impliquerait de les approfondir pour conserver les mêmes capacités d'accueil des navires. Si on limite cet abaissement des plans d'eau à la seule zone des ponts mobiles, il serait, dans ces conditions, nécessaire de construire trois écluses qui apparaissent ici en jaune à l'image, auxquelles il faudrait rajouter un ouvrage hydraulique au débouché de la Lézarde. Cela représenterait des travaux pharaoniques, avec à la clé, un handicap supplémentaire pour le transport fluvial qui devrait franchir deux écluses supplémentaires sur son parcours, entre les terminaux et les écluses de Tancarville.

La troisième alternative examinée consisterait à réaliser une liaison directe avec la Seine, depuis l'extrémité du grand canal du Havre actuel, par le biais d'un nouveau canal et d'une écluse. Cette solution empièterait non seulement sur les roselières et les vasières qui sont parmi les milieux les plus riches et les plus rares dans l'estuaire de la Seine, mais qui plus est, poserait d'importants problèmes de navigation à l'entrée et à la sortie des écluses côté Seine où des courants très importants sont présents, pratiquement à toutes les heures de marée.

Enfin, la quatrième alternative consisterait à relier les canaux entre eux à l'intérieur de la zone portuaire. Le seul tracé possible que nous avons pu identifier se situe à l'est immédiat de l'autoroute A29. Ce tracé serait très malaisé pour la navigation et qui plus est, reproduirait, quelques kilomètres plus loin, les problèmes rencontrés au Pont rouge puisque ce tracé croiserait à nouveau la route industrielle et la voie ferrée, à proximité de l'autoroute.

Il faut noter par ailleurs qu'aucune de ces alternatives n'apporte de réponse à la problématique de la capacité d'accueil des activités sur la circonscription portuaire.

Venons-en enfin aux différentes variantes de tracés possibles pour le prolongement du Grand canal du Havre. Il existe, sur le papier, une infinité de possibilités de relier les deux canaux entre eux, dans la zone du projet. Nous avons choisi de vous présenter au débat quatre familles de tracés qui sont les plus contrastés et les plus représentatifs des tracés possibles, mais il existe un nombre très important d'autres tracés possibles.

Le premier tracé longe la réserve naturelle. C'est en quelque sorte le tracé de référence qui est repris comme hypothèse dans la Directive Territoriale d'Aménagement. Ce tracé permettrait de disposer d'environ 580 ha de zones d'activité dont 231, représentés en violet, à l'ouest, seraient remblayés dès la phase de creusement du canal, avec le sable extrait lors de ce creusement.

Le tracé court, deuxième famille de tracé, serait bien sûr le moins cher parce que le plus court. C'est celui qui affecte le moins les espaces naturels, mais c'est aussi celui qui libère le moins de zones d'activité, seulement 166 ha dont 143 pourraient être remblayés dès la phase de creusement du canal.

Le tracé parallèle, troisième famille, a quant à lui le mérite de ne pas croiser la nappe des 17 canalisations situées en rive sud du canal de Tancarville puisqu'il se raccorde directement aux écluses de Tancarville. Ce tracé, qui est le plus onéreux, permettrait de disposer de 290 ha de zones

d'activités qui pourraient être remblayés en totalité, avec même un excédent de matériaux, dès la phase de creusement du canal.

Enfin, le tracé direct, quatrième famille de tracé, traverse la réserve et se raccorde directement aux écluses de Tancarville. Il n'a été pris en compte dans nos études qu'à partir du moment où les études préliminaires ont montré que nous serions capables d'annuler les effets de drainage du creusement du canal, y compris à travers la réserve naturelle et que la richesse écologique était indifférente aux limites de cette réserve naturelle.

Voici les quatre tracés représentés sur la même image. Au stade du débat public, le Grand port Maritime du Havre ne formule pas de préférence pour un tracé en particulier. La décision sur le projet en globalité ne sera prise qu'à l'issue du débat public. Le débat doit en effet permettre d'informer sur ce projet et surtout, de faire émerger les enjeux à leur juste valeur, pour qu'un équilibre puisse être recherché et si possible trouvé, en répondant aux besoins tout en tenant compte de l'ensemble des enjeux. Je vous remercie de votre attention.

Michel STEINER

Monsieur Guellec, merci. Nous allons maintenant laisser la parole à la salle. Je vous rappelle les règles. Vous levez d'abord la main. Quand je désigne la personne, une hôtesse lui apporte un micro. Vous avez trois minutes pour poser votre question ou donner votre avis. Nous prendrons trois questions et nous nous retournerons ensuite vers les représentants du port. Qui veut prendre la parole ?

3. Débat avec la salle

Sacha DEVILLERS, opérateur sur le port du Havre

Je m'adresse au Port autonome pour savoir si dans ce grand projet, l'écluse de connexion entre Port 2000 et le port intérieur est prévue. Massifier les mouvements vers le canal central, vers Gennevilliers sans qu'il y ait une porte ouverte sur TDF, TPO ou les futures infrastructures où MSC envisage de s'installer, c'est un non sens. J'ai rencontré beaucoup de grands *liners* qui aujourd'hui, me posent la question et posent la question au Port autonome. Pourquoi cette écluse n'est pas incluse dans ce programme ? Si de nombreux containers d'import de Chine arrivent à TPO ou au terminal de France et que nous n'avons pas la possibilité de pouvoir les remonter en utilisant un autre moyen que le petit train, c'est un non sens. Ce projet est très ambitieux, nous pouvons le comprendre, mais si l'on envisage de concurrencer Anvers, Rotterdam ou d'autres ports, je pense que cette écluse est cruciale.

Michel STEINER

Merci. Je pense que nos amis du port ont bien enregistré votre question. Une autre question ? Madame ?

Christiane DUBOC, membre d'Oxygène Estuaire et habitante citoyenne de Saint-Vigor-d'Ymonville

Pourrait-on nous expliquer le fonctionnement du contre-canal ? J'ai un peu de mal à comprendre.

Deuxièmement, par rapport au terrain qui va être récupéré, on nous parle beaucoup d'aménagements d'entreprises. Qu'est-ce qu'on espère au vu de la conjoncture actuelle ? Quels seront les projets industriels ou autres sur ce terrain récupéré ? Encore une fois, c'est une concurrence de terrain. On pousse l'agriculture pour mettre une autre activité.

Michel STEINER

C'est une double question. Une troisième question ? Madame ?

Myriam GIRARDIN, secrétaire de l'association Eco-Choix, association de défense de l'environnement

Il y a beaucoup de choses à dire sur cette présentation sur laquelle le directeur Monsieur Castaing et Monsieur Guellec ont beaucoup travaillé. Nous, malheureusement, en tant que simples citoyens, nous disposerons de beaucoup moins de temps pour étudier les dossiers et des milliers de pages...

Je peux voir en résumé que 5 300 visiteurs sont allés sur le site internet. C'est peu si on met ce nombre en relation avec les 150 000 exemplaires de plaquettes qui ont été distribués. Je suis un peu triste de voir que les gens se posent tant de questions sur la société et qu'ils n'osent pas s'exprimer quand ils ont l'occasion de venir à un débat public. Je pense par exemple à saluer le courage des personnes qui prennent la parole quand ils sont acteurs sur le port, quand ils sont salariés, parce qu'il existe à l'heure actuelle beaucoup de pression sociale. Les gens auraient des choses à dire, mais ils n'osent pas s'exprimer. Le débat public nous demande de présenter notre nom et notre qualité et beaucoup de personnes n'osent pas le faire.

Quand vous citez par exemple le cumul des heures passées dans les embouteillages et que vous le comparez à une entreprise de 600 salariés, je pense que cela est à mettre en rapport avec les plans de licenciement qui se préparent, notamment dans des entreprises automobiles. Les personnes sont actuellement victimes d'une pression sociale et elles ne peuvent pas prendre le temps de s'intéresser aux dossiers qui concernent l'avenir du port et qui concernent aussi leur avenir en tant que citoyens.

Vous parlez par exemple des bateaux automoteurs qui sont en projet. Je suis bien évidemment à 100 % pour le trafic fluvial, mais je me pose la même question que Monsieur. Ne vaudrait-il pas mieux améliorer le trafic actuel plutôt que de présenter des projets hypothétiques ? Quand j'ai vu par exemple le projet pouvant accueillir les supertankers à Antifer et ce qui s'en est suivi, je me demande si l'on n'est pas en train de faire exactement la même erreur.

Concernant le Pont rouge, n'avez-vous pas dit, lors d'une précédente réunion, que le doublement du Pont rouge serait de toute manière obligatoire ?

Michel STEINER

Nous avons bien compris vos interrogations et vos questions. Nous allons demander à Monsieur Castaing ou à Monsieur Guellec de répondre à ces trois premières questions qui sont parfois des questions doubles ou triples.

Laurent CASTAING

Je répondrai d'abord à la première intervention. Très clairement, ce projet ne répond pas à la question : comment charge-t-on les barges ou les trains dans le port du Havre ? Il s'intéresse à la question suivante : comment fait-on pour évacuer des barges chargées ou à l'inverse, comment fait-on pour rentrer des barges dans le port ?

Le projet ne répond pas à cette question. Maintenant, il faut y répondre. Pour cela, aujourd'hui, deux études sont faites sur le sujet : l'une qui est de faire une écluse au fond de Port 2000, l'autre qui est de faire un chantier multimodal qui consiste à récupérer les containers qui doivent partir par le train ou par les barges et à les concentrer dans un lieu où ils seront chargés sur ces trains ou ces barges. Il peut paraître stupide de passer par une étape intermédiaire telle qu'un chantier multimodal, mais il faut savoir qu'aujourd'hui, on arrive à charger très peu de trains complets directement de Port 2000.

Pour que le multimodal fonctionne, il faut qu'il ait une offre en termes de capacité et de fréquence qui puisse être en concurrence avec celle des poids-lourds. Pour toutes les destinations il faut avoir un, deux ou trois départs quotidiens. Aujourd'hui, nous n'arrivons pas à charger des trains complets pour un, deux ou trois départs quotidiens, pour une destination donnée à partir d'un terminal. Nous sommes obligés de regrouper des containers de plusieurs terminaux en un point pour arriver à charger des trains complets. Un train complet, ce sont 60 containers ; une barge, ce sont 200 containers. On voit bien qu'il y a une difficulté.

La solution de chargement est à l'étude. Il y a deux solutions. Soit on met une écluse au bout de Port 2000, soit on fait un terminal multimodal. Aujourd'hui, très clairement, la solution qui a la préférence, c'est la solution du terminal multimodal qui va nous permettre très vite d'avoir ce moyen de concentration et de chargement et qui va nous permettre aussi très rapidement d'avoir le nombre de containers suffisant pour pouvoir charger des barges efficacement.

Jean-Pierre GUELLEC

Je voudrais répondre aux deux questions formulées par Madame Duboc. Pouvons-nous passer à l'écran la diapositive qui concerne le contre-canal ? Merci.

Le principe du contre-canal consisterait à réaliser, parallèlement au futur canal, un large fossé de quelques mètres qui serait alimenté par pompage, avec une eau dont la qualité reste encore à définir, soit en eau salée, soit en eau douce, soit un mélange des deux. Ce contre-canal serait alimenté à un niveau très supérieur à celui du canal. En s'infiltrant dans le sol, l'eau créerait une espèce de bouchon hydraulique dans le sous-sol qui empêcherait l'eau située du côté sud du canal, de s'écouler et d'être drainée par le projet de canal. C'est un système qui fonctionne déjà dans différents endroits en France notamment et même dans la région et qui a fait ses preuves. C'est tout simplement le phénomène contraire de celui du drainage, soit un phénomène de réalimentation.

La seconde question porte sur les projets industriels sur les terrains. Aujourd'hui, sur les terrains dont nous envisageons la possibilité de les transformer en zone d'activité par le fait de ce projet, nous n'avons pas un projet en carton immédiat. Notre souci principal, c'est la visibilité sur le long terme. Pour pouvoir se développer, un port a besoin d'avoir un certain nombre de certitudes sur la durée, sur les possibilités d'aménagement. Aujourd'hui, le portefeuille de terrains disponibles sur le port du Havre est assez varié, mais ne permet pas de répondre à la totalité des sollicitations que nous pouvons avoir.

Clairement, le fait de pouvoir disposer d'une superficie foncière supplémentaire nous permettra d'accueillir des activités industrialo-portuaires, soit des activités directement liées au port, soit des industries fonctionnant avec le port ou encore des activités en lien avec ces activités portuaires. Il peut s'agir de logistique, du transport fluvial, du stockage de containers ou de produits particuliers, de la transformation de produits, au même titre que sur le reste de la zone industrialo-portuaire.

Je voudrais terminer sur la question de Madame Girardin à propos du doublement du Pont rouge et Laurent Castaing complétera ensuite. Lors de la réunion sur les alternatives, il a été évoqué la nécessité, au niveau du Pont rouge, de maintenir le pont existant du fait de l'impossibilité de déniveler la voie ferrée. On ne peut pas détruire ce pont et en construire un autre à côté. Il faut construire, à côté du pont existant, un pont de hauteur plus importante, si l'on veut réutiliser le canal de Tancarville existant. Lors de la réunion sur les alternatives, j'avais indiqué que ce nouveau pont devrait être à deux fois deux voies, tout simplement parce que les rampes d'accès auraient une pente relativement importante et compte tenu du pourcentage important de poids-lourds circulant sur cet axe, pour des raisons de sécurité, il serait nécessaire soit d'avoir une deux fois une voie avec une bande d'arrêt d'urgence de chaque côté, soit d'avoir des ponts à deux fois deux voies.

En pratique, si l'on souhaite réutiliser le canal de Tancarville actuel, sans faire de prolongement du grand canal, il faut construire à côté du pont rouge, un pont à deux fois deux voies, soit deux ponts parallèles, comme sur l'autoroute A29. Par contre, si on fait le prolongement du grand canal du Havre, il n'est pas nécessaire de doubler l'actuel Pont rouge.

Michel STEINER

Monsieur Castaing, vous voulez reprendre la parole.

Laurent CASTAING

Je voulais répondre à deux autres aspects de la question de Madame Girardin. D'abord, j'espère que les interventions qui portaient sur la liberté d'expression ne s'adressaient pas au Grand Port Maritime du Havre. Je crois qu'il n'y a pas d'exemple où le port ait empêché les gens de s'exprimer ou ait eu des mesures à l'égard des gens qui s'étaient exprimés. Je dirais même que l'on aime plutôt discuter avec les gens, même ceux qui sont nos opposants, parce que l'on apprend des choses. Moi, je suis arrivé il y a un an, mais l'équipe du port discute avec certaines personnes depuis des années. Le débat ne nous gêne pas, tout comme le fait que des gens s'expriment, y compris des industriels. Certains industriels qui sont dans notre zone ne sont pas tout à fait d'accord avec nos choix et ils se sont aussi exprimés. On ne fait pas la chasse à ceux qui ne sont pas d'accord avec nous. A mon avis, ce n'est d'ailleurs pas dans l'esprit d'un établissement public.

Par ailleurs, vous vous demandez si nous ne faisons pas la même erreur qu'Antifer. Je ne crois pas. Il faut prendre conscience d'une chose : aujourd'hui, moins de 15 % du trafic du port du Havre utilisent le fer et le fleuve. Nos concurrents font plutôt 30 à 40 %, voire certains prétendent 50 %, mais nous avons un peu de mal à les croire. Les objectifs du Grenelle de l'environnement sont d'arriver à 30 %. Je crois qu'il y a une volonté politique majeure qui est de doubler le trafic par la voie fluviale au sortir du port du Havre. Je crois que nous avons tous le même objectif de doubler le fluvial. Déjà, ce doublement pose problème. Nous devons nous interroger sur ce que l'on fait pour faire face en termes de trafic, de problème de circulation dans la zone portuaire, face à ce doublement.

Par ailleurs, nous avons des ambitions d'accroissement du trafic du port du Havre. Aujourd'hui, même au fond de la crise, personne ne dit que le trafic de containers va diminuer. Tout le monde dit qu'il va y avoir une croissance, plus ou moins importante. On laisse débattre les experts. Nous, nous pensons qu'il va y avoir une croissance et nous avons en plus des ambitions. Dans ces ambitions, il va falloir aussi mettre au moins un tiers des containers sur des barges.

Voilà sur quoi, dans les principes, sont construites les hypothèses de ce projet. Ce n'est pas la crise qui peut les remettre en cause. Ce ne sont pas des projets pharaoniques. Si nous voulons mettre plus de containers sur les barges et sur les trains, il va falloir y mettre les moyens.

Michel STEINER

Nous allons revenir aux questions de la salle. Monsieur ?

Jean-Pierre BELLIERE, professeur de transport international à la CCI & Co de Haute-Normandie

Bonsoir. Merci de me donner la parole. Le transport fluvial est bien sûr le souhait de chacun. Pour autant, pour qu'il soit complètement utilisé, il faut que son coût soit très intéressant. Aujourd'hui, le coût est gâché parce qu'on ne peut pas utiliser des barges avec plus de deux hauteurs de containers. Ce n'est pas forcément un problème havrais, c'est davantage un problème rouennais. Je voulais savoir si vous aviez quelques informations sur l'éventuelle augmentation du tirant d'air sur ce fameux pont qui bloque tout à Rouen.

Michel STEINER

Merci. Y a-t-il une autre question ? Monsieur ?

Stéphane FORTRYE, directeur commercial de la Compagnie Fluviale de Transport

Je réponds tout de suite à Monsieur. Aujourd'hui, nous faisons partir des convois poussés du Havre avec quatre niveaux de containers. Jusqu'à Gennevilliers, nous pouvons mettre quatre niveaux. Si vous descendez à deux niveaux, c'est pour la traversée de Paris, mais je ne pense pas que demain, on va relever le Pont-Neuf ou le pont du Zouave de l'Alma. Il faut garder raison. Nous faisons quatre niveaux jusqu'à Paris et nous pourrions faire six niveaux jusqu'à Rouen aval, avec un canal autre que le canal de Tancarville. Je n'ai rien d'autre à dire.

Michel STEINER

Merci. Est-ce que Monsieur Castaing et Monsieur Guellec ont quelque chose à ajouter ?

Jean-Pierre GUELLEC

Peut-on illustrer mes propos avec une diapo ? La Seine est représentée, en partie haute de l'écran, du Havre jusqu'à Montereau, au-delà de Paris. Vous voyez les différentes hauteurs libres disponibles au-dessus du plan d'eau. Entre la zone portuaire du Havre et le pont Guillaume Le Conquérant à Rouen, il y a cinquante mètres de hauteur disponibles puisque nous sommes seulement limités par les deux ponts de Tancarville et de Brotonne. A partir de Rouen et jusqu'à Gennevilliers, la hauteur libre est de 7,50 m, ce qui correspond à la hauteur libre minimale garantie à un certain niveau d'eau qui est défini par Voies Navigables de France.

En pratique, la majeure partie du temps, la hauteur libre est supérieure à cette valeur, ce qui permet à des barges chargées de quatre niveaux de containers de remonter jusqu'à Gennevilliers. Au-delà de Gennevilliers, il y a la traversée de Paris et ensuite, la remontée vers la Haute-Seine où les hauteurs libres sous les ponts sont plus faibles et donc permettent d'emporter moins de containers.

Sur la partie intermédiaire, vous avez l'Oise. Le confluent se situe au niveau de Conflans-Sainte-Honorine. La partie de l'Oise entre le confluent avec la Seine et Compiègne permet des hauteurs libres inférieures à celles de la Basse-Seine et inférieures à celles du futur canal Seine-Nord Europe qui permettra 7 m de hauteur. Par contre, VNF a un programme de rehaussement des ponts qui permettra d'atteindre et d'homogénéiser la hauteur à 7 m sur la totalité de cette section, ce qui permettra de transporter au minimum trois hauteurs, voire quatre, sur des distances très importantes.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec. Encore deux questions. Monsieur ?

Brice VATINEL, président de l'ADPH et dirigeant d'une entreprise de commission, de transport et de logistique

Je voulais juste dire qu'il était important que ce projet puisse s'insérer dans le temps. Je m'adresse au GPMH et également à la Commission. Pour argumenter, je vous ferai part de l'expérience que j'ai vécue. J'ai créé il y a dix ans, en 1998, une filiale en logistique. Nous avons commencé avec deux CDI, un client et 3 000 m². Progressivement, nous avons fait connaître ce service auprès de nos clients et la place portuaire s'est fait connaître comme une zone logistique. Aujourd'hui, dix ans après, nous avons 20 000 m² et une vingtaine de personnes. Il faut du temps pour que la logistique s'installe. Pour notre part, il nous a fallu dix ans. Nous sommes montés à notre rythme. Il est donc nécessaire que ce projet s'inscrive dans la durée. Je pense, entre autres ce soir, à ce besoin en superficie et au temps nécessaire aux entreprises pour se développer.

Michel STEINER

Merci, Monsieur. Je vais laisser la parole à Madame Barbier.

Sylvie BARBIER, Ecologie pour le Havre

Je voulais quand même signaler à ceux qui n'ont pas participé aux réunions précédentes qu'un certain nombre des aspects ont émergé lors de ces réunions et qu'ils ne se retrouvent pas dans l'exposé qui vient de nous être fait. Je vais essayer d'être très synthétique.

D'abord, nous avons entendu Monsieur Castaing nous dire que l'on avait du mal à remplir des trains et que la question de la massification n'était pas si simple que cela à résoudre. Nous avons été amenés à souligner qu'il fallait aborder les choses de façon diversifiée, c'est-à-dire être aussi attentif à tout ce qui partirait, comme actuellement, sur des unités fluviales moyennes et petites et aux quelques unités beaucoup plus rares qui seraient fortement massifiées. Nous avons été amenés à émettre l'hypothèse que le passage direct par la Seine pourrait être à étudier – pour le moment, nous n'avons pas vu beaucoup d'études – que ce soit avec des unités spécifiques comme il peut y en avoir dans le nord de l'Europe ou par cabotage. Là encore, on nous a répondu très vite que c'était cher. Nous avons manqué d'éléments sur le surcoût, mais surtout sur ce qui en ferait quelque chose d'intéressant, parce que moins dépendant de la météo.

Par ailleurs, on a parlé du triplement du nombre de containers. Certes, mais si on reprend les éléments avancés par le port pour 2020, on arriverait à 19 % de plus de passages de l'écluse de Tancarville, soit moins d'un cinquième supplémentaire. En fait, ce prolongement donnerait lieu à un trafic qui serait à peine plus important. En même temps, on nous parle d'une plateforme multimodale qui, dans les projections du port, ne servirait qu'à une toute petite partie de ses unités, uniquement celles qui sont massifiées. On nous parle de 700 passages par an, ce qui fait deux à trois par jour. Le gros des unités fluviales continuerait à aller de terminal en terminal pour compléter leurs chargements, avec des pertes de temps, etc. Tous ces aspects diversifiés ont été gommés.

Il a été également dit tout à l'heure plusieurs fois que les espèces intéressantes et les parties fragiles de l'écosystème ne se limitaient pas aux délimitations actuelles de la réserve. Cela va même plus loin. Les parties les plus notables qui devraient être les plus protégées sont justement dans la zone qui serait atteinte de façon irréversible par les travaux.

Il n'est pas question d'aller dire que l'on aura réglé la question des flux d'eau et que tout sera donc parfait. On néglige les aspects biologiques et un autre aspect qui est très important, celui de la qualité de l'eau. Je voulais dire d'ailleurs que je suis restée sur ma fin avec l'exposé de la SOGREAH. Il serait donc intéressant que l'on puisse y revenir. Il a gommé énormément de choses quant à la complexité des flux d'eau et quant à la complexité de ce qu'il propose. Loin d'être si simple que cela, cela est complexe, fragile, vulnérable et donc, à notre avis très peu susceptible d'être une solution à adopter.

Laurent CASTAING

Sur cette question de la massification par le fluvial, il est évident que le facteur taille compte. Plus on arrive à charger des barges de grande taille, plus on arrive à faire des trains longs – vous savez que nous sommes aussi en train de nous battre pour passer les trains de 750 m à 1 000 m – plus la massification a des chances de se faire. Très clairement, la massification est orientée vers des grandes unités.

Je ne suis pas capable de répondre à votre question sur le nombre de passages à l'écluse de Tancarville. Il faudrait que je regarde, je n'ai pas la réponse. Nous cherchons bien à faire un triplement du volume de containers passant par le fluvial. Nous cherchons à le faire par des grandes unités. Il n'y aura pas un triplement du nombre d'unités passant par les écluses de Tancarville. En revanche, 19 % me semblent être un pourcentage assez faible. Nous n'avons pas la réponse à l'instant T.

La plateforme multimodale envisage de prendre, en termes de traitement, plus de la moitié du volume. Il est clair que plus le trafic de containers se développera au port du Havre, plus on aura des grandes escales dans les terminaux, plus il sera facile de charger des trains et des barges en direct dans les terminaux. En revanche, il y a toute une profusion de containers que l'on ne pourra pas arriver à charger en direct dans les terminaux. En gros, la moitié devra être traitée dans le chantier multimodal.

Enfin, sur la question des espèces actuelles, j'ai bien noté vos propos : les espèces les plus précieuses se trouvent en dehors de la réserve. Nous pourrions en reparler plus tard, quand il faudra éventuellement mettre les pieds dans la réserve.

Michel STEINER

Nous allons passer maintenant à la deuxième partie de notre débat de ce soir. Je vais appeler sur l'estrade Monsieur Sanson, président de la Communauté de Communes de Saint-Romain-de-Colbosc, Monsieur Gérard Ranvier, Monsieur Mickaël Baron, Monsieur Le Maître et Monsieur Fihue. Nous allons laisser Monsieur Sanson, Monsieur Ranvier et Monsieur Baron, faire leur exposé. Ensuite, nous passerons aux questions de la salle et nous terminerons par nos deux derniers intervenants.

II. Première table-ronde

Monsieur Didier SANSON, président de la Communauté de Communes de Saint-Romain-de-Colbosc

Monsieur Géraud RANVIER, ornithologue au Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande

Monsieur Mickaël BARON, président de l'association Oxygène Estuaire.

Didier SANSON

Je vous remercie de m'avoir invité à participer et à prendre la parole dans ce débat sur ce projet majeur. En tant que président de la Communauté de Communes de Saint-Romain-de-Colbosc, je vais m'attacher essentiellement à parler de l'impact de ce projet sur le développement économique qui est une compétence de ma collectivité.

L'intérêt premier de ce projet pour notre territoire est son impact sur le développement économique par l'aménagement d'une nouvelle zone d'activité. C'est un enjeu d'aménagement du territoire. La quasi-absence de disponibilités foncières à vocation économique se ressent sur l'ensemble du Pays Le Havre-Pointe-de-Caux-Estuaire. Il est du devoir des collectivités de penser l'aménagement du

territoire, aussi en faveur du développement des entreprises. Ce sont elles qui créent nos emplois et qui parfois, les suppriment, comme dans le contexte défavorable actuel que tout le monde connaît.

Pour tenter d'y faire face, les collectivités tentent de faire émerger les projets. On peut se rendre compte que les seuls lieux de développement à court terme sont pesés sur le plateau, le parc Eco Normandie avec la zone logistique A29-Les Bleuets pour la Communauté de Communes de Saint-Romain, mais aussi les plateaux nord-ouest avec le parc du Mesnil pour la CODAH.

Ma position est que la logique économique et l'équilibre du territoire seraient mieux respectés en favorisant ce développement là où a vraiment lieu l'activité économique, au plus près de la zone industrielle et portuaire déjà présente. La Communauté de Communes de Saint-Romain-de-Colbosc se positionne comme le poumon vert de l'estuaire. Elle souhaite développer, sur le plateau, des activités de sport, loisirs, mais aussi accueillir des entreprises compatibles et liées à la préservation et à la mise en valeur de notre patrimoine naturel. Ceci n'est pas contradictoire avec le développement des entreprises industrielles et portuaires qui font pleinement partie de notre histoire et que nous assumons comme un atout de développement et de modernité.

Dans cette logique, le tracé le plus pertinent proposé pour le prolongement du grand canal est le premier. Il respecte le périmètre de la réserve naturelle tout en libérant plus de 500 ha de terrains. Ce lieu de respiration économique pouvant nous donner l'assurance de notre développement, est aussi à mettre en regard de l'élaboration du PPRM du Havre qui est le plan de prévention des risques technologiques. Cet outil de protection des personnes, indispensable à mettre en œuvre, va aussi apporter des contraintes supplémentaires pour l'accueil de nouvelles entreprises. Il risque de geler ou tout au moins limiter le développement des rares disponibilités de la zone industrielle et portuaire. Pour prendre un exemple concret, cela pourra être le cas pour le site des Herbages, d'une centaine d'hectares, qui selon toute vraisemblance, devrait être à l'intérieur du tracé pour les trois quarts du site et serait donc très contraint sur les réelles possibilités d'implantation et d'accueil des emplois.

En effet, il y a aussi un vrai enjeu sur les emplois. Pour faire face à la crise économique au plus tôt, il est nécessaire de favoriser la diversification économique. La diversification économique et l'accueil de nouvelles entreprises sur des nouveaux créneaux porteurs de développement, pourront compenser les secteurs en crise que nous connaissons aujourd'hui et permettront de recréer des emplois pour nos habitants. En réalisant un calcul simple et en prenant un ratio modeste, sur une moyenne de vingt emplois à l'hectare, nous pourrions espérer à terme plus de 10 000 nouveaux emplois sur cette nouvelle zone d'activité. Cette action passe donc avant tout par la libération de nouveaux terrains. Pour reprendre encore l'exemple des Herbages, sur un secteur contraint, le nombre d'emplois pourra être très limité. Sur ce nouveau secteur, exempt de toutes contraintes, les espoirs sont permis. Sur un secteur non contraint avec de grands espaces, nous pouvons espérer attirer aussi des projets économiques d'envergure européenne, voire internationale, qui vont au-delà du seul intérêt de la Communauté de Communes de Saint-Romain-de-Colbosc.

Je ferai maintenant un point sur l'enjeu de circulation des transports de marchandises. Le Grand Port Maritime est bien sûr plus compétent que moi pour donner des explications techniques sur la pertinence de cet enjeu, mais il me semble que dans un contexte mondial où malgré la crise, le développement des transports de marchandises continuera de croître et à l'heure du Grenelle, il est temps de préparer l'avenir pour faire évoluer nos modes de transport vers des modes durables. La Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre s'inquiète depuis longtemps déjà de la probable saturation à terme du pont de Tancarville, compte tenu du développement du fret routier.

Je me pose des questions et celles-ci sont posées aussi par certains acteurs locaux. Quid du réel impact sur les flux maritimes à venir ? Quid de la protection de la nature ? Je laisse répondre les personnes plus légitimes que moi sur ces sujets, mais je pense que ces questions doivent être aussi traitées dans le cadre de ce débat.

Enfin, ma dernière interrogation porte sur le coût de ce projet de 200 millions d'euros. Le retour sur investissement sera-t-il à la hauteur des dépenses engagées ? Renoncer à ce projet ne pourrait-il pas faire gagner à la région havraise d'autres projets tout aussi indispensables à notre développement, tel que le troisième franchissement de la Seine ?

Je vous ai présenté ici quelques pistes de réflexion qui n'englobent certainement pas toute la problématique du projet. Il faut penser au développement économique de notre territoire pour l'avenir de notre population, mais j'émetts ici le souhait qu'un regard très attentif soit porté sur la protection et la préservation de notre flore et de notre faune. Nous avons la responsabilité de protéger notre patrimoine naturel, il nous faut trouver la meilleure harmonie.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Sanson, de cet exposé. Nous allons maintenant passer la parole à Monsieur Giraud Ranvier qui est ornithologue au Parc Naturel Régional.

Giraud RANVIER

Merci. Bonjour à tous. Je vous remercie tous d'être présents et de m'avoir donné la possibilité de m'exprimer ce soir. Je voudrais commencer par une présentation sous forme de vues aériennes de l'estuaire de la Seine. On distingue bien la zone que l'on peut reconnaître comme étant la vallée de la Seine. Avec le relief, on voit tout ce qui est au nord de la Seine, avec le plateau du Pays de Caux. Tout ce qui est en orange, ce sont les zones urbanisées ou industrialisées. En vert, je ne sais plus exactement ce que sait. Ce qui est en blanc, jaunâtre ou gris, ce sont les zones naturelles et agricoles. On voit que l'ensemble de l'estuaire, au sens où on l'entend ce soir, est largement occupé par de l'urbanisation ou de l'industrialisation.

Si l'on regarde maintenant la zone qui nous concerne plus particulièrement et qui est visée par le prolongement du Grand canal du Havre, c'est une zone aujourd'hui principalement agricole. Ces données datent de 2006 et ont été faites par « L'Occupation du Sol » selon Corine Land Cover. On constate que ce sont principalement des milieux agricoles, c'est-à-dire des prairies. Ces milieux ne sont pas vierges, dans le sens où il y a déjà une industrialisation, avec des voies de communication, des routes et une voie ferrée. Ces milieux naturels ou agricoles sont donc déjà un peu fragmentés.

Pour résumer ces deux diapos, je dirais que 50 % environ des surfaces sont urbanisées et industrialisées. Le reste, comme on l'a vu avec la présentation du Grand Port du Havre tout à l'heure, est soumis à des périmètres de protection ou d'inventaire (ZNIEFF ou ZICO). Sur la zone restante, on constate une fragilisation de ces milieux par fragmentation. Il s'agit principalement de prairies et de mares qui risquent d'être impactées par ce projet.

En tant qu'ornithologue, j'ai pris le cas des oiseaux prairiaux pour intervenir ce soir. Le but du jeu de ce qui va suivre est de vous donner des éléments qui puissent vous être utiles dans le cadre de ces consultations publiques.

Pourquoi les oiseaux ? Ils ont des besoins qui nous intéressent parce qu'ils ont besoin d'espaces suffisamment grands. Pour qui ? Pourquoi ? Pour survivre, pour se reproduire. Un couple a un territoire minimum en dessous duquel il ne peut mener à bien sa nichée et donc perdurer. Ce qui est vrai pour un couple est vrai aussi pour une population. Une espèce est viable quand elle arrive à avoir plusieurs couples, évidemment. Par extension, on sait aussi qu'une population vit en échange avec ses populations voisines. On a donc besoin d'avoir plusieurs populations au contact des unes des autres pour avoir quelque chose qui soit viable.

Je vais vous présenter les données qui sont issues de l'Observatoire national de l'écosystème « Prairie de fauche » qui a été lancé et qui est piloté au niveau national par l'Office national de la Chasse et de la Faune sauvage et auquel participent le Parc Naturel régional et la Maison de l'Estuaire pour ce qui est du suivi de la fenaison et de l'occupation du sol, ce qui ne va pas nous intéresser ce soir. Nous allons seulement regarder les informations sur les oiseaux. L'objectif de cet observatoire, affiché au niveau national, est de mesurer l'efficacité des politiques publiques, notamment les mesures agro-environnementales mises en place sur les prairies. Je pense que cela va nous intéresser ce soir. Elle permet aussi de faire une comparaison entre régions et de mettre en évidence des évolutions.

Vous voyez l'ensemble du site sur lequel je vais vous faire une présentation et nous reviendrons ensuite sur la zone estuarienne. Parmi les 28 espèces concernées par cet observatoire au niveau national, 23 ont été constatés sur l'ensemble des zones d'étude présentées sur la carte précédente. Dans les Boucles de la Seine, il y en avait 21, 20 sur le Marais Vernier, 17 dans l'estuaire et 16 dans la vallée de la Risle. Selon les zones géographiques, les effectifs sont assez différents. Dans l'estuaire, les effectifs sont très importants, avec un effectif moyen de 16,5. C'est un effectif moyen, d'où la virgule. C'est un effectif moyen si on se place à un endroit donné. Ce sont tous les oiseaux prairiaux confondus. Je ne vais pas vous embêter avec les espèces, encore que certaines soient assez jolies. Le Marais Vernier est en-dessous de 10. Les Boucles de la Seine ont un effectif encore plus faible. La vallée de la Risle a un effectif très faible. Les gros chiffres de l'estuaire de la Seine ne sont pas vraiment une surprise puisque c'est l'un des meilleurs sites au niveau national.

L'évolution de ces effectifs apporte des informations un peu différentes. Les suivis n'ont pas commencé la même année sur ces quatre entités géographiques. Je vous donne donc les chiffres à partir du moment où ils ont été collectés. Voici les effectifs moyens pour l'estuaire de la Seine. On voit des effectifs importants, avec plutôt une augmentation. On peut donc considérer que non seulement, cette zone a des effectifs très forts, mais en plus, qui se portent très bien. Tout a l'air d'aller pour le mieux dans le meilleur des mondes. Sur le Marais Vernier qui est aussi une entité avec des effectifs conséquents, on a du mal à dire s'ils augmentent ou s'ils diminuent. On peut craindre quand même une diminution, mais les effectifs sont beaucoup plus moyens. Dans les Boucles de la Seine, les effectifs diminuent. Dans la vallée de la Risle, on a des effectifs très faibles qui en plus, pourraient diminuer. Ce n'est donc pas fantastique. Si on reprend la carte globale, en vert, apparaît ce qui est bon, en rouge ce qui est moins bon et en gris ce sur quoi j'ai préféré ne pas me prononcer. On voit que seul l'estuaire de la Seine, pour le moment, fonctionne bien pour les oiseaux prairiaux.

Que veut dire la métapopulation des oiseaux prairiaux ? Je suis désolé d'avoir utilisé un mot barbare, mais je vais vous l'expliquer. C'est très simple à comprendre. C'est simplement le fait que plusieurs populations vivent les unes à côté des autres et qu'elles ont besoin des unes des autres pour se maintenir sur le long terme. Théoriquement, on devrait avoir un peuplement continu des

zones humides de l'estuaire et des marais de la Basse-Seine pour ce qui concerne les oiseaux prairiaux, dans les zones humides bien entendu. Mon schéma recouvre aussi les zones de plateaux.

Nous avons identifié des entités fonctionnelles. Le Marais Vernier a des effectifs assez forts, il ne connaît pas de diminution. On peut considérer que c'est correct. Si les Boucles de la Seine, en général, ne se comportent pas très bien, une étude un peu plus fine que je vous ai épargné ce soir, montre que certaines entités fonctionnent plutôt bien et d'autres nettement moins bien. Je vous ai placé là celles qui fonctionnent bien : la boucle de Brotonne et la boucle de Raumaré. L'estuaire de la Seine est quant à lui l'une des meilleures zones de France. Parallèlement, nous avons des zones qui connaissent une quasi-disparition des oiseaux prairiaux : le marais de Norville et la boucle d'Anneville qui est en train de perdre de ses effectifs très rapidement.

Avec ce genre de projet, nous pouvons imaginer une réduction de la surface de l'entité estuarienne. La question que l'on peut se poser est la suivante : est-ce que cela va engendrer une fragilité particulière de ce site, mais aussi des autres ? Nous pouvons largement soupçonner que ces entités fonctionnent les unes avec les autres. Voilà l'une des questions qu'il peut être intéressant de se poser.

Quel est l'effet sur les oiseaux ? Il y a un effet local dont plusieurs personnes ont déjà parlé. Il peut être quantifiable et on peut lui adjoindre des effectifs. Nous pouvons aussi imaginer un effet étendu sur d'autres espèces, mais aussi sur les espèces présentes dans l'estuaire et sur les autres secteurs de la vallée de la Seine.

Pour ouvrir le débat sur autre chose que les oiseaux et la biodiversité, je voudrais simplement rappeler que la protection et la restauration de la biodiversité sont des engagements que l'on a pris depuis longue date et pour lesquels on commence à avoir des échéances. Enfin, le développement durable est au centre de ce petit schéma. Il fait le lien entre plusieurs valeurs, à savoir les valeurs écologiques, économiques et sociales. On ne peut pas se priver de l'une ou de l'autre pour monter un projet. Je vous remercie.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Ranvier d'avoir à peu près respecté le timing. Je vais maintenant laisser la parole à Monsieur Mickaël Baron qui s'est engagé lui aussi à respecter les huit minutes.

Mickaël BARON

Bonjour. Merci de me donner la parole. Je voudrais revenir sur notre association qui se définit comme une association de citoyens, qui prend en compte la notion environnementale comme étant l'une des composantes de notre bien-être. Je vais faire un exposé qui peut paraître un peu hors-sujet, mais je vais traiter surtout dans un premier temps des aspects fonciers et je parlerai ensuite de transport.

La question pour nous aujourd'hui est de savoir ce qu'est le port. Le port nous permet d'avoir de l'emploi. C'est un aménageur, il décide de l'implantation des projets suivant des intérêts économiques, en y intégrant prioritairement la question foncière. Il privilégie le développement des activités logistiques liées à sa vocation première, c'est-à-dire l'import-export. Il gagne de l'argent

sur chaque bateau, container ou vrac, livré sur son espace et cette activité génère bien sûr de l'emploi.

Le comble, pour le port du Havre, c'est qu'il est le parent pauvre des grands ports maritimes français en foncier. En comparaison d'autres ports européens, il gère un espace qui va de Rouen à Honfleur en passant par Tancarville. Qui pourrait imaginer un aménageur qui n'ait plus rien à aménager ? D'importantes zones SEVESO sont installées sur son espace et elles génèrent des contraintes qui empêchent l'urbanisation ou l'utilisation de parcelles à vocation économique et portuaire. C'est bien normal, le port est amené à faire des choix sur ses implantations pour optimiser ses espaces à containers, récupérer la manne financière qui en découle et générer de l'emploi.

Sans entrer dans le débat de sa nécessité ou non, le port a décidé d'implanter un terminal méthanier à Antifer, instituant une zone SEVESO aux environs du village de Saint-Jean-de-Bonneval, alors que la catastrophe AZF a amené à la mise en place de plans de prévention des risques technologiques. Cette zone risque de conduire *in fine* à des expropriations aussi sur le bâti et elle gèle d'ailleurs également des zones de bâti, sans compter sur la construction d'un gazoduc de 72 km qui zigzague au travers du Pays de Caux, qui comme tout le monde le sait, est truffé de marnières. Faire peser des risques sur les habitants et faire chuter leur foncier n'est peut-être pas grave ; je n'en sais rien. Au regard du développement économique, nous pouvons nous poser la question.

Sur son espace, le port est confronté à une multitude de petits tas – des phosphogypses, sulfates de fer, décharges, etc. – qu'il souhaite éliminer. C'est bien normal. Or l'activité de stockage des déchets est fort rentable pour le port, actionnaire d'Etares à 33 %. Le site d'Etares est déjà bien géré puisque c'est le port qui donne son terrain. Nous avons regardé et nous avons constaté qu'avec un minimum d'efforts, on pouvait réduire les déchets de 50 %. Se posent des questions financières. On gagne beaucoup avec les déchets. A l'arrivée à saturation d'Etares, le port a demandé d'aller stocker ailleurs, au risque de voir arriver la décharge à La Remuée ou dans la carrière de Saint-Vigor-d'Ymonville, parfois à proximité d'écoles, bref sur le plateau et tant pis si les nuisances, dues au ballet ininterrompu de camions et aux odeurs notamment, sont pour les résidents.

Alors que l'intégralité de la planète prend conscience du réchauffement climatique lié aux émissions de CO₂ et que dans le dossier, on nous parle de massifier pour réduire ces émissions, le port, pour gagner de l'argent sur la tonne de houille livrée rapidement, a trouvé de la place pour implanter deux centrales à charbon toujours indiquées sur des plans récents. Elles génèrent du CO₂. Peut-être en gagne-t-on d'un côté sur le transport et en perd-on de l'autre sur les centrales à charbon. C'est peut-être un choix.

Soit, ces quelques exemples ont, dans notre région, généré des mouvements de citoyens dont notre association est le fruit. Il faut savoir que le taux de cancer est bien supérieur à la moyenne nationale chez nous. Notre population paye déjà un lourd tribut pour approvisionner une grande partie du pays. Il nous semble que ce contexte ne peut être écarté du débat public car il pose la question de la confiance que porte la population envers le port et ses projets d'aménagement. Au regard des gains financiers importants, il pose la question de sa capacité à concilier le développement économique, l'environnement, l'emploi et la préservation de notre cadre de vie, y compris dans le cadre du prolongement du grand canal et sa dimension environnementale.

Le développement durable consiste-t-il à créer et à organiser le mitage d'un espace de plus en plus grand par des installations industrialo-portuaires ou fluvio-portuaires plus ou moins polluantes et/ou

dangereuses ? Nous pouvons nous demander si tout ce qui appartient au port est à lui et ce sur quoi il peut ensuite négocier.

Dans notre bassin de vie fortement touché par le chômage, l'argument massif, c'est bien sûr l'emploi. De quel emploi parle-t-on ? Monsieur Sanson, vous parliez tout à l'heure de 10 000 emplois. C'est l'une des fourchettes qui est annoncée dans le projet. Il faut savoir que Port 2000 devait créer environ 30 000 postes. La création d'emplois stagne à environ 15 %. On en est bien loin. Bien sûr, c'est toujours cela de pris. On ne peut pas, dans notre région, dénigrer cet aspect des choses qui est relativement important. On sait que l'emploi est une partie de notre épanouissement personnel. D'ailleurs, une question se pose par rapport au grand canal. Je suis surpris de ne pas entendre les syndicats qui pourraient nous éclairer sur ce qu'ils en pensent. Nous ne les avons pas vus depuis le début de ce débat.

Le bassin d'emploi du Havre, ce sont des ouvriers peu qualifiés, des manuels, qui ont travaillé dans des usines qui ont fermé ces quinze dernières années. Il y a maintenant des Bac + 2 et Bac + 5, avec la crise. *A priori*, les emplois liés à la logistique demandent certes un peu de main d'œuvre, mais surtout des personnes qui sont bilingues, etc. Je pense que lorsqu'on parle d'emploi, il serait intéressant de savoir de quel emploi on parle.

Pour le coup, sans y être définitivement opposés, aujourd'hui, nous ne sommes toujours pas convaincus par l'argumentation du port sur la nécessité du prolongement du Grand canal. Finalement, la dénivellation du Pont rouge et du Pont VIII à 10,60 m et la surélévation de quelques centimètres du Pont VII bis ou l'abaissement même léger du niveau du canal pourraient répondre parfaitement à une grande partie du trafic fluvial.

La question est de savoir ce qui rentre et ce qui ressort. Quand on fait rentrer des trafics sur Port 2000, où ressortent-ils ensuite au niveau de la Seine ? Il serait intéressant de le savoir, de savoir où sont les points de sortie de ces containers, notamment sur le fluvial, pour pouvoir mesurer quel est l'intérêt d'un tel projet et pour pouvoir faire une comparaison avec la surélévation des ponts. Aujourd'hui, il nous semble que les ponts pourraient répondre à la problématique, d'autant que le positionnement du chantier multimodal risque d'amener du trafic supplémentaire entre Port 2000 et l'intérieur du port et donc de générer du trafic supplémentaire et d'encombrer encore plus les routes. A l'origine, les projets qui étaient évoqués consistaient à mettre la massification au plus près du port, ce qui paraît le plus logique, pour pouvoir remonter directement sans passer par le Pont rouge.

Enfin, en faisant quelques recherches sur Internet, nous nous sommes rendu compte que certaines choses étaient intéressantes, notamment un navire que l'on appelle le jumbo carrier. C'est un navire porte-barges qui peut porter jusqu'à 2 000 EVP d'un seul coup. Il pourrait peut-être répondre au besoin de massification, mais ce type de navire pourrait remonter jusqu'à Rouen et ne passerait pas par le Havre.

Nous pensons que la recherche de mutualisation de l'existant doit être la priorité. Nous ne devons bien sûr pas fermer la porte au développement économique et nous devons faire très attention à sa dimension environnementale. Par rapport à ces enjeux, la question est de savoir combien de mètres carrés prend-on sur des espaces naturels. Avant toute chose, il nous semble que la population souhaite avoir confiance dans les projets portuaires qui nous sont présentés, savoir s'ils vont continuer à impacter leur vie quotidienne, y compris leurs habitations. Il nous semble qu'aujourd'hui, la seule justification du prolongement du grand canal est inscrite dans la DTA. Les terrains situés à l'est de la voie de chemin de fer et au nord du grand canal passeront en gestion

portuaire. Aujourd'hui, nous voudrions que le port justifie le fait que ce prolongement du grand canal va réellement avoir des retombées importantes.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Baron pour ce catalogue d'interrogations. Le port veut peut-être réagir tout de suite, avant de passer la parole à la salle.

Laurent CASTAING

Je voudrais apporter quelques réponses. Monsieur Sanson a posé une question sur l'impact sur le flux maritime. C'est un point que j'ai évoqué dans ma première intervention. L'un des points de manque de compétitivité du port du Havre est aujourd'hui sa mauvaise liaison massifiée avec son *hinterland*. Etre capable de mettre plus de containers sur les trains et sur les barges est donc un point qui doit nous apporter du trafic supplémentaire. Par exemple, rien que le fait de faire le chantier multimodal devrait nous apporter 200 000 containers supplémentaires. C'est un exemple et nous pouvons les multiplier. Bien sûr, il faut mettre tous les chiffres les uns au bout des autres, mais il est clair qu'aujourd'hui, une meilleure liaison multimodale avec son *hinterland* est un facteur qui attire le trafic maritime. Lorsqu'on en parle avec des Asiatiques, ils nous disent qu'au Havre, ils n'arrivent pas à déboucher sur l'*hinterland*. C'est ce que nous dit une personne de Shanghai, elle a déjà compris cela.

Je voudrais revenir sur un autre point qui est le problème posé par Monsieur Ranvier et qui concerne la diminution des surfaces prairiales. Je crois que c'est un sujet intéressant et que nous pouvons le creuser. Est-ce que, le creusement du grand canal doit nécessairement amener une diminution des surfaces prairiales ? Personnellement, je pense qu'il y a un impact, mais nous pouvons réfléchir, discuter, diminuer cet impact et le compenser. A mon avis, il y a une piste de réflexion qu'il faudrait creuser.

Je voudrais enfin revenir sur les propos de Monsieur Baron pour en corriger quelques-uns. D'abord, très souvent dans vos propos, vous revenez sur la manne financière. Le port est un établissement public qui n'est pas à la recherche forcené du gain financier. Certes, il cherche à équilibrer ses comptes, mais l'appât du gain n'est pas sa motivation. Ce n'est pas dans sa raison sociale. Sa raison sociale est de développer l'activité et non de faire de l'argent.

Sur la question de l'emploi, j'ai relevé vos chiffres. Vous dites qu'aujourd'hui, à Port 2000, vous n'avez vu que 15 % des 30 000 emplois qui étaient prévus dans le projet. C'est une bonne nouvelle parce qu'aujourd'hui, seulement un quart de la surface de Port 2000 est en exploitation. Si pour un quart, on arrive à 15 %, pour la totalité, on arriverait à 60 %, ce qui ferait déjà 20 000 emplois confirmables pour Port 2000. Je pense que c'est déjà une bonne nouvelle.

Je voudrais revenir aussi sur les emplois logistiques. Les emplois logistiques intéressent beaucoup de collectivités territoriales. Pourquoi ? Parce que ce sont des emplois dans lesquels il y a toutes sortes d'emplois. On va des emplois les moins diplômés jusqu'aux emplois les plus diplômés. Cela fait l'une des richesses des emplois logistiques. Ils sont capables d'apporter de l'emploi à de nombreux types de formations professionnelles, voire même à des personnes qui n'ont pas de

formation. C'est un point extrêmement important, notamment si nous voulons lutter contre une certaine forme d'exclusion par l'absence de diplôme.

Enfin, je voudrais préciser deux choses. Le chantier multimodal ne génère pas de trafic routier à l'intérieur du port. Ce serait une hérésie de faire un chantier multimodal qui générerait des trafics à l'intérieur de la zone portuaire. Il lutte contre le trafic poids-lourds à l'extérieur de la zone portuaire.

Concernant les navires porte-barges, ils existent. Ils sont nés dans les années 70. Il doit en rester deux ou trois en service dans le monde. Ils ont été développés, mais ils n'ont pas fait florès parce que vraisemblablement, transporter la barge en même temps que le produit qui est dans la barge n'est pas une bonne idée sur le plan économique. Aujourd'hui, ils font essentiellement la ligne entre le Mississippi et Rotterdam. Ils ne se sont pas développés. Ce n'est pas une mauvaise idée, mais elle n'a pas révolutionné le transport maritime, essentiellement parce que l'on transporte des barges pour rien dans le bateau.

Michel STEINER

Monsieur Guellec veut ajouter quelque chose.

Jean-Pierre GUELLEC

J'apporterais quelques éléments complémentaires sur la rentabilité socio-économique du projet. Cela est précisé dans le dossier et sera développé dans des réunions ultérieures, notamment à la réunion du 28 janvier qui doit traiter dans le détail des questions socio-économiques. On observe que le projet de prolongement du grand canal du Havre aurait une rentabilité socio-économique comprise entre 9 et 11 %, ce qui est un taux tout à fait intéressant pour ce type de projet. Dans les conditions de calcul habituelles sur quarante ans, si les avantages retirés du projet étaient valorisés, ce qui pose d'ailleurs le problème de leur valorisation, ils permettraient de tirer un bénéfice d'environ 9 à 11 %.

Parmi ces avantages, il y a la réduction des encombrements dans la zone portuaire, ce qui permet de faire gagner du temps – le temps, c'est de l'argent – à l'ensemble des utilisateurs dans la zone portuaire. Il y a également les économies de temps de parcours pour les barges puisque pour accéder aux écluses de Tancarville, ils seraient raccourcis de manière assez importante par rapport à la situation actuelle. Il y a troisièmement un intérêt socio-économique du fait de la possibilité de valoriser des terrains, ce qui générerait des ressources pour le port. Au total, nous serions dans une fourchette comprise entre 500 et 700 millions d'euros de retours socio-économiques par rapport à un investissement compris entre 150 et 250 millions d'euros.

Il faut noter que les alternatives ne présenteraient pas le même bilan socio-économique. La réutilisation du canal de Tancarville par exemple ne permettrait pas de disposer de foncier supplémentaire, ce qui serait un intérêt socio-économique en moins. Elle ne permettrait pas non plus de raccourcir les parcours des barges, ce qui serait encore un retour socio-économique en moins. Elle ne permettrait qu'imparfaitement de réduire les encombrements, en tout cas de manière beaucoup plus efficace que le prolongement du grand canal. Même avec un investissement

équivalent, nous aurions, avec ces alternatives, un retour socio-économique inférieur au projet de prolongement du grand canal.

J'apporterai une dernière précision concernant les emplois créés. Il faut savoir que sur la période 2000-2006, nous avons conduit, avec l'INSEE, une analyse sur les créations d'emplois sur la zone du Havre. Elle a montré que le port du Havre, sur cette période 2000-2006, avait été à l'origine du tiers de la création d'emplois sur la zone havraise et du quart de la création d'emplois sur la région Haute-Normandie, ce qui montre le poids de l'activité portuaire dans l'économie locale et régionale. C'est l'INSEE qui le dit.

Pour ce qui est des créations d'emplois liées au projet, nous sommes partis simplement du constat suivant. Aujourd'hui, à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire, si l'on prend les différents îlots, la densité d'emplois, ramenée à l'hectare, oscille entre 1 et 35 emplois, tout simplement parce que les activités sont de nature différente et nécessitent plus ou moins de main d'œuvre sur une surface plus ou moins importante. En moyenne, sur la zone industrialo-portuaire, du fait notamment de surfaces très importantes occupées par la pétrochimie, avec un nombre d'emplois modeste, nous avons un ratio moyen de cinq emplois à l'hectare sur la zone portuaire. Pour ce projet d'extension des infrastructures portuaires, nous avons envisagé un ratio, dans une fourchette imprécise, entre 2 et 10 emplois à l'hectare. Le nombre d'emplois sera évidemment fonction des activités qui s'implanteront et dont nous n'en connaissons pas encore précisément la nature.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec. Nous allons passer maintenant aux questions de la salle. Monsieur ?

Claude BLOT, président de l'association Estuaire Sud

Merci de me donner la parole parce que ce soir, nous avons quelques difficultés à atteindre le micro. Concrètement, s'il se réalisait, ce projet verrait la destruction de 500 à 600 hectares de zone naturelle. On en voit bien tout de suite les effets pervers qui d'ailleurs, ont été soulignés lors des précédentes réunions. En résumé, pour aller vite, j'ai entendu les pêcheurs qui s'inquiétaient parce que les zones des vasières qui, comme chacun sait, jouent un rôle considérable pour les ressources halieutiques, vont être menacées par la qualité des eaux. C'est une grosse interrogation qui se pose. J'ai entendu les agriculteurs qui s'inquiétaient de la disparition de leurs surfaces agricoles. J'ai entendu les biologistes et ornithologues s'inquiéter du risque de disparition de la biodiversité. Je trouve d'ailleurs un peu léger que Monsieur Castaing ait dit que sur 500 hectares, ce n'était pas trop grave. Il y a donc de grosses inquiétudes.

Pour nous convertir à la nécessité de faire ce projet, il va falloir encore faire des efforts. On pourrait se laisser convertir sur le plan économique. Bien évidemment, l'emploi est fondamental, tout comme le développement industriel. Cependant, lorsque je regarde vos chiffres, j'y vois quelques incohérences. Actuellement, le trafic fluvial représente 9 % du trafic global. Vous comptez le porter à 12 %, ce qui est une croissance molle en quelque sorte, même si on parle de pourcentages et non de valeur absolue. Je voudrais vous faire une demande précise. Pouvez-vous nous donner les chiffres d'évolution, mois par mois, de votre trafic de containers et des modes de transport que vous utilisez pour les écouler à partir du port ? On a du mal à se retrouver dans vos chiffres. J'ai passé

une bonne partie de mon après-midi à consulter votre site internet et les chiffres s'arrêtent au mois de juin.

Je voudrais en venir maintenant aux aspects liés au foncier. Je crois qu'il est un peu rapide de dire qu'il n'y a plus de foncier sur le port du Havre. Votre dossier affiche même une disponibilité de 350 hectares, sans toucher aux zones que vous voulez occuper maintenant. Lorsqu'on regarde une carte du port, on voit plutôt une certaine disposition d'entreprises qui paraissent parfois mises là, par-ci par-là, se déplaçant plutôt à l'Est. Il y a une conquête de l'est qui se manifeste. Là encore, il faut faire attention. Compte tenu que nous sommes dans une période de rupture économique – ce n'est pas une crise, c'est une vraie rupture – il va falloir peut-être se poser des questions sur les nouveaux partages entre économie et nature.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Blot. Monsieur ?

Michel DUVAL, Le Havre

Bonjour. Je voudrais commenter le foncier parce que je trouve qu'il y a un effet pervers dans la façon dont le débat est proposé, à savoir que le gain foncier ne se produirait que si la solution du prolongement du grand canal était retenue. Je pense que même en adoptant l'optimisation du canal de Tancarville, nous pourrions négocier aussi une extension foncière du port. On économiserait l'emprise du grand canal sur les zones naturelles, ce qui permettrait de parvenir à une solution de conciliation qui pourrait éventuellement être examinée avec davantage d'attention par les écologistes qu'avec une irruption d'un Grand canal, quelle que soit l'option qui est retenue dans la zone naturelle. Cela permettrait également, à mon avis, d'économiser les gros travaux qui vont être occasionnés sur les nappes de pipelines et qui sont certainement évitables, en particulier à cause des conséquences qu'ils auraient sur le régime de fonctionnement des industries de la zone industrialo-portuaire.

Michel STEINER

Merci, Monsieur. Une troisième question. Monsieur ?

Monsieur RICOUART, secrétaire du GEPAES

On a parlé du comportement des espèces sur la zone. Il y a une espèce qui va sans doute disparaître, ce sont les agriculteurs, compte tenu des surfaces impactées, du nombre des exploitations impactées, sur le Marais, sur les Herbages et sur la zone du Mesnil, sans compter les autres zones dont on n'a pas encore parlé. Il serait peut-être bon que l'on en tienne compte dans les futures décisions parce que cela va générer une perte d'emplois très importante. Il serait également intéressant de savoir si les emplois que l'on nous fait miroiter sont des créations ou des délocalisations. Merci.

Michel STEINER

Merci pour cette question. L'un de nos intervenants veut-il répondre ou le port ?
Monsieur Castaing ?

Laurent CASTAING

Je vais répondre à quelques points. D'abord, je voudrais corriger, mon propos a été mal compris. Lorsque j'ai dit que la question des diminutions des surfaces prairiales était posée, pour moi, c'est une vraie question. Nous pouvons en discuter, la question étant la suivante : est-ce que la question entraîne forcément immédiatement et proportionnellement une diminution des surfaces prairiales au même niveau ? Je crois que la diminution des surfaces prairiales fait partie des choses dont nous pouvons discuter et sur lesquelles il doit y avoir discussion.

J'aurais tendance à répondre de la même façon à la question de savoir s'il faut absolument le grand canal pour augmenter les surfaces aménagées. La DTA a un peu connecté les deux choses, mais peut-être peut-on les déconnecter, ce qui pourrait être l'intelligence du débat. Sur ces deux sujets, autant les surfaces naturelles que les surfaces aménagées, la solution intelligente peut peut-être résider dans une déconnexion des enjeux auxquels pour l'instant, la DTA nous a condamnés.

Avant de passer la parole à Jean-Pierre, je voulais ajouter quelques mots sur les chiffres. En principe, nous publions nos chiffres. Je ne sais pas pourquoi ils ne sont pas à jour depuis le mois de juin. A nous de le corriger. Tu as peut-être la réponse, Jean-Pierre. Par contre, je veux vous dire une chose. Aujourd'hui, dans le contexte de crise actuel, un trafic se porte sans diminution, voire connaît une légère augmentation, c'est le trafic fluvial. C'est très intéressant. Alors qu'il y a actuellement une guerre sans merci entre les modes qui profite plutôt à la route, le fluvial, au port du Havre, a très bien résisté. Cela vient de son efficacité très certainement et du choix des chargeurs. En ce moment, le fluvial, à partir du Havre, n'est pas malade. Il résiste plutôt très bien à la crise.

Jean-Pierre GUELLEC

Je dirais deux mots sur les statistiques. L'élaboration des statistiques portuaires est assez complexe, dans la mesure où elle fait appel à plusieurs modes de transport et donc à des sources de données qui sont extrêmement différentes et qu'il faut un certain temps pour arriver à les consolider. Ainsi, traditionnellement, dans l'ensemble des ports, il y a toujours un retard relativement important dans la publication des statistiques. Je trouve que le fait que les statistiques du mois de juin soient en ligne est déjà un bon résultat puisqu'il est fréquent que l'on ait des retards de l'ordre de six mois ou un an. Vous pouvez regretter cet état de fait de ne pas disposer de statistiques à jour. Je pense que l'effet serait encore plus néfaste si nous mettions en ligne ou communiquions des statistiques au mois au le mois et qu'il soit nécessaire, chaque mois, de rectifier les deux ou trois mois précédents, ce qui introduirait une confusion extrêmement importante. Nous avons donc fait le choix, systématiquement, de ne publier que des statistiques consolidées.

Je voulais aussi revenir sur la question de l'utilisation des espaces dans la zone portuaire. Cela fera l'objet d'un développement plus important lors de la réunion du 16 décembre, réunion thématique sur les occupations dans l'estuaire. Aujourd'hui, en apparence, lorsqu'on se promène dans la zone

portuaire, on peut penser qu'il y a des terrains disponibles de manière assez importante. Il faut d'abord savoir qu'un grand nombre d'entre eux sont gelés du fait des contraintes SEVESO et qu'il est donc impossible, dans des zones de danger de niveau relativement élevé, d'implanter de nouvelles activités. Ensuite, certaines entreprises ont eu le bon goût de retenir, à proximité de leurs implantations, des possibilités d'extension. Nous ne pouvons pas, sans leur accord, utiliser ces espaces pour implanter des nouvelles activités qui viendraient contraindre, dans le futur, l'extension de ces entreprises.

Par ailleurs, tous les terrains qui restent se trouvent dans des espaces qui ont une vocation, que ce soit la pétrochimie, la logistique, les terminaux, le trafic roulier, etc. Nous ne procédons pas à un mélange des différentes activités, nous essayons au contraire de les rassembler dans des sites, de mettre la pétrochimie avec la pétrochimie, la logistique avec la logistique.

Enfin, lorsque nous avons résolu ces équations, se pose la question de la taille des surfaces demandées par les entreprises qui souhaitent s'installer. En définitive, cela devient un jeu d'expert que d'arriver à faire entrer toutes ces contraintes par rapport aux besoins qui sont formulés par les entreprises qui souhaitent s'installer, ce qui conduit à une difficulté au quotidien pour répondre aux demandes. Il nous arrive malheureusement parfois de ne pas pouvoir satisfaire certaines demandes.

La possibilité de disposer d'espaces supplémentaires sur une superficie importante, comme c'est le cas dans le projet, nous donnerait, dans la mesure où ce sont des surfaces d'un seul tenant, de bien meilleures facilités pour accueillir des entreprises à l'avenir.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec, pour ces précisions. Monsieur Ranvier souhaitait intervenir rapidement à propos du foncier.

Giraud RANVIER

Je voulais revenir sur l'idée d'utiliser les terrains sans forcément faire un lien avec l'extension du Grand canal. Je voudrais rappeler quelques petites choses. Tout le monde est d'accord pour comprendre le besoin de terrains du port du Havre et les intérêts socio-économiques.

Pourquoi des explications environnementales sont toujours brandies ? Tout le monde parle du foncier, il diminue pour tout le monde, y compris pour les zones naturelles. On ne sait pas où est la limite à partir de laquelle les zones naturelles pourront continuer à le digérer. On ne peut pas mettre une limite physique. Si on parle d'un projet de 1 000 ha et que l'on décide, pour être raisonnable, de couper la poire en deux, ce sera toujours une perte pour les milieux naturels. C'est un fait. Je ne sais pas s'il y a eu des retours de zones industrielles ou urbanisées en milieux naturels. C'est quelque chose qui pourrait être utile dans ce genre de débat.

Enfin, la disparition des espaces nuit évidemment à des espèces. J'ai finalement très peu parlé des espèces dans mon intervention tout à l'heure. Je rappelle que comprises dans le tracé de l'extension du Grand canal du Havre, il y a deux espèces d'oiseaux qui sont mondialement menacées. Il s'agit d'une part de la barge à queue noire. Pour cette espèce, 100 % des effectifs normands nichent dans l'estuaire de la Seine et sont dans le secteur concerné par le projet. Il s'agit d'autre part du râle des genets dont plus de 50 % de l'effectif régional niche dans l'estuaire de la Seine. Quand je dis

« régional », j'entends Haute-Normandie et Basse-Normandie. Dans ces 50 %, je ne sais pas quelle est la part exacte concernée par le tracé du projet, mais j'imagine que cela doit être dans un dossier. En tout cas, j'imagine cette part assez conséquente.

Michel STEINER

Merci de cette précision, Monsieur Ranvier. Dans le flot d'interrogations de Monsieur Baron, il y avait une question qui vous était destinée sur les centrales à charbon, me semble-t-il. Peut-être pouvez-vous en dire deux mots.

Laurent CASTAING

Là, on rentre dans la vaste question de l'énergie. La première question est de savoir si nous avons besoin de nouvelles centrales de production d'énergie. C'est déjà un vaste débat, débat qui a été perturbé dernièrement, pour notre région, avec les décisions de création de nouveaux réacteurs EPR. Quelle énergie ? Est-ce de l'énergie de base ou pas ? Je dirais qu'aujourd'hui, les gens ne se précipitent pas pour faire des centrales à charbon au Havre. Cela ne les intéresse moins qu'il y a quelques années. Deuxièmement, il y a un engagement qui a été pris et qui est de ne pas dégager de CO₂ par ces centrales à charbon. La captation est donc obligatoire. On sait qu'aujourd'hui, la captation n'est pas une technologie au point et est une technologie encore balbutiante. Je peux d'ores et déjà dire qu'aujourd'hui, on ne se précipite pas aux portes du port pour développer des centrales à charbon dans l'estuaire.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Castaing. Nous allons retourner aux questions de la salle. Madame ?

Clotilde LAMSON, habitante du Havre

Bonjour. Je me posais une question à propos de la localisation de la plateforme multimodale. Pourquoi ne pourrait-elle pas être quai de Bougainville puisque MSC quitte ce quai ? Ce serait plus près de l'écluse et des terminaux à containers.

Michel STEINER

Une autre question.

Michel AUVRAY, Estuaire Sud

Bonjour. Estuaire Sud travaille sur la rive gauche de l'estuaire parce que nous considérons qu'un estuaire est constitué de deux rives et que ce qui se passe à droite concerne aussi la rive gauche. Quand le port d'Honfleur a été constitué, il y a quinze ou vingt ans, on nous a dit que les quais de Seine étaient destinés à recevoir du cabotage, c'est-à-dire du transport reprenant des containers et des marchandises du Havre, d'Honfleur et de Rouen. Le port de Rouen est en train d'étudier cette

possibilité. Pouvons-nous savoir comment vous travaillez avec le port de Rouen ? Quels sont vos projets communs ? Puisque vous faites des projets à 2020, vous devez avoir des projets communs. Nous disposons d'un port à l'entrée de l'estuaire et d'un port en fond d'estuaire. Est-ce qu'à terme, ces deux entités ne fusionneront pas, de façon à travailler en cohérence ?

Michel STEINER

Une troisième et dernière question. Madame ?

Madame FAMERIE, agricultrice, GEPAES

Je voulais vous demander où vous mettez les agriculteurs sur le terrain.

Michel STEINER

Si Messieurs du port veulent répondre.

Laurent CASTAING

La première question était de savoir si nous pouvons mettre la plateforme multimodale au quai de Bougainville. C'est un scénario envisageable que nous avons étudié sommairement. La première difficulté, c'est qu'aujourd'hui, certes, l'utilisateur du quai de Bougainville va aller à Port 2000, mais nous avons l'espoir de faire venir un autre utilisateur pour des navires océaniques. Le port veut continuer son développement et ce terminal, en tant que terminal pour des navires océaniques, a un intérêt. Preuve en est qu'aujourd'hui, l'un des plus gros opérateurs mondiaux l'utilise. Y faire le chantier multimodal nous empêcherait de le réutiliser.

Deuxièmement, le chantier multimodal serait mieux dans une position centrale par rapport à la zone industrielle et portuaire. Aujourd'hui, il y a aussi des industriels qui utilisent le transport ferroviaire dans la zone industrielle et portuaire, indépendamment de l'activité portuaire. Pour eux, ce serait une complication de ramener leurs trains ou leurs coupons de train vers le quai de Bougainville pour repartir dans l'autre sens. L'idée a été de rechercher plutôt une position centrale du chantier multimodal, de manière à ce que l'ensemble des activités portuaires et non-portuaires puissent en profiter du mieux possible.

Enfin, comme on l'indiquait tout à l'heure quand on a abordé brièvement la question de l'écluse fluviale, ceci ne change pas la question du Grand canal. Que l'on charge les barges à l'endroit où est prévu le chantier multimodal aujourd'hui ou au quai de Bougainville, on a autant de barges à faire entrer ou sortir du port du Havre et se pose toujours cette question de savoir par où les faire passer.

Concernant le travail avec le port de Rouen, je crois qu'il faut se départir de l'idée que les ports de Rouen et du Havre se font une compétition acharnée dont l'estuaire serait la victime. Nous travaillons plutôt bien avec le port de Rouen. Nous avons fait le compte des endroits où nous sommes des concurrents. Nous sommes concurrents environ sur 10 % de notre trafic. Il n'y a donc pas de quoi s'étriper. On laisse cette concurrence se faire. Je dirais que le container est certainement l'un des endroits sur lequel nous travaillons le plus activement en ce moment.

Quel est le problème ? Rouen voit bien que le transport containerisé se fait de plus en plus sur des grands navires. Le port de Rouen a des trafics de niche sur lesquels il est tout à fait utile et rentable de faire remonter des containers jusqu'à Rouen, mais les grands navires s'arrêtent au port du Havre. C'est pourquoi nous travaillons énormément sur le fluvial avec Rouen. Comment améliorer le transbordement fluvial, en termes économique, d'efficacité et de rapidité, de manière à ce que le passage par le Havre soit le plus transparent possible pour Rouen ? Le port de Rouen travaille avec nous sur le chantier multimodal, etc.

Je voudrais préciser aussi que le port de Rouen est partisan des solutions fluviomaritimes. Il travaille également sur la solution fluviomaritime, avec deux idées qui sont intéressantes. L'une est de desservir ces mêmes navires fluviomaritimes qui remonteraient la Seine à partir du Havre et qui pourraient aussi desservir Caen et Honfleur. L'un des opérateurs qui est en train de réfléchir à cette ligne, pense à le Havre-Honfleur-Rouen. Il faut arriver à faire une escale rapide et simple, mais cela fait partie des choses auxquelles nous réfléchissons avec le port de Rouen.

Enfin, pour la troisième intervention, nous sommes désolés, tout à l'heure, nous avons décidé de ne pas répondre à la question des agriculteurs parce qu'on sait que Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture va intervenir. Nous réservons donc les réponses et les interrogations pour ce moment du débat.

Michel STEINER

A propos des ports de Rouen et du Havre, je vous rappelle que le 26 novembre, jeudi prochain, nous avons un débat public à Honfleur où il sera question de la complémentarité des ports de Rouen et du Havre.

Nous allons passer à la troisième partie de notre débat parce que le temps passe. Je vais donner la parole à Monsieur le Maire de Saint-Vigor, Monsieur Le Maître.

III. Deuxième table-ronde

Monsieur Gilbert LE MAITRE, Maire de Saint-Vigor-d'Ymonville

Monsieur François FIHUE, président de la Chambre d'Agriculture de Haute-Normandie

Gilbert LE MAITRE

Bonsoir à toutes et à tous. Ma démarche et mes paroles, ce soir, n'engagent que moi parce que nous sommes en débat public et les conseils municipaux concernés ne sont pas interrogés. J'ai une totale liberté de parole, même après avoir travaillé pour le port autonome comme prestataire pendant 35 ans, notamment sur les marais pour régler des problèmes d'eau. La commune de Saint-Vigor compte un peu plus de 1 000 habitants, dont 40 en bas pays, dans les hameaux du Hode et de Cressenval. Sa surface est de 3 200 ha. Elle est la sixième commune de Seine-Maritime par sa surface. Les deux tiers se situent en bas des falaises. 65 entreprises sont installées sur notre territoire. Nous avons six décharges, ce qui nous place au premier rang des villages de Seine-Maritime, mais je n'en suis pas fier. J'ai entendu parler de décharges tout à l'heure et cela me donne mal à la gorge.

Notre PLU respecte intégralement la DTA, la Directive Territoriale d'Aménagement. Nous avons une première partie aménageable immédiatement entre le Hode et Prologis. Lorsque j'étais à la commission développement économique de la Communauté de Communes, j'avais anticipé une réunion avec le port qui m'avait promis que ce serait très rapide pour cette zone. Or nous n'avons toujours pas de nouvelles. Pourtant, de nombreuses entreprises sont intéressées et attendent.

La deuxième partie aménageable se situe après le prolongement du grand canal, en respectant les écoulements d'eau et les études nécessaires à sa construction. C'est non seulement une obligation, mais aussi une demande de chaque acteur du terrain. Le port devra donc étudier la réutilisation des sources d'Oudalle et de Cressenval par siphon, pour refaire circuler l'eau des sources dans nos marais. Quant à la hauteur des deux canaux, ce problème est facile à régler en respectant certaines contraintes de fonctionnement et en appliquant la marche à suivre, notamment les sas aux bonnes heures, afin d'éviter les engorgements de la Lézarde et les éventuelles inondations. Le port doit faire le nécessaire, mais ce n'est pas bien difficile.

Concernant les acteurs de terrain, je ne dirais pas grand-chose sur l'agriculture puisque mon collègue de la Chambre d'Agriculture va intervenir ensuite. Je vais plutôt lui donner du grain à moudre parce que nous sommes en débat et il faut donc choquer un peu. Personnellement, je trouve que les revenus agricoles sont très bas sur les zones. Peut-être vaut-il mieux rendre industrialisables les zones industrielles plutôt que les plateaux et des terres qui sont beaucoup plus riches.

Pour ce qui est de la chasse, malheureusement, à part à Oudalle où une personne est intervenue sur le sujet, personne d'autres n'en a parlé. Avec ce projet, il faudrait casser des mares et des gabions. A mon avis, c'est une activité qui est très utile et très importante sur ces marais. Les coupeurs de roseaux ne sont, à mon avis, pas touchés par le projet. Concernant les pêcheurs, je n'en rajouterai pas après les propos de Monsieur Maheut à Oudalle, sauf pour confirmer l'utilité de la circulation de l'eau.

Au moment des enquêtes, la réserve naturelle a été acceptée par la commune de Saint-Vigor à l'unanimité. Depuis le projet du grand canal, j'ai vu que nous possédions une véritable merveille qu'est la mare plate et j'en suis très heureux. La mare plate n'est pas dans la réserve. Nous n'avons pas l'intention de changer notre PLU. Pourquoi, techniquement, ne pas la refaire sur la réserve naturelle ?

Au cours des débats passés, j'ai entendu les alternatives. Elles sont souvent répétées. L'une proposée par mon voisin de droite m'intéressait à première vue, notamment la jonction directe avec la Seine, mais j'ai bien compris qu'il y avait un envasement avec la Risle et que c'était très dangereux. Je pense qu'il ne faut plus en parler et ne pas revenir sur ce sujet à chaque fois. Quant au réaménagement du grand canal, le port – j'ai confiance en ce qu'il dit – nous a bien expliqué les problématiques liées au Pont rouge, aux rampes de ligne de chemin de fer et aux ponts. Les utilisateurs nous ont confirmé que cela ne correspondait pas aux besoins. A mon avis, il n'est pas utile de répéter la même chose à chaque réunion.

En ce qui concerne le projet lui-même, je poserai quelques questions au port. Je ne demande pas qu'il me réponde aujourd'hui, mais je souhaite surtout qu'il apporte des réponses à la Commission pour pouvoir classer favorablement le projet. Des postes de secours sont-ils prévus ? Les berges sud sont-elles végétalisées, contrairement au grand canal actuel ? Les berges sont-elles aménagées et prêtes à l'accostage ? La navigation n'aura-t-elle pas un problème d'accès sur le canal, sur le circuit court ? J'entends par circuit court celui qui longe la réserve naturelle. Ayant été totalement

favorable à la réserve naturelle, je pense qu'il serait dommageable de rentrer dans la réserve naturelle. En revanche, les pipelines n'ont pas été chiffrés. La question se pose. Si l'on faisait un prolongement parallèle au canal, il y aurait le gaz au PK 25 et Shell à l'ancienne départementale. La Commission doit travailler pour prendre des décisions sur ce sujet.

Lorsque j'avais en charge, à la Communauté de Communes, le développement économique, j'ai eu l'occasion à plusieurs reprises de visiter les grands ports de Rotterdam et d'Anvers. Ils se posent beaucoup moins de questions que nous. Ils font les infrastructures et ils voient ensuite comment les employer. Nous, en France, on attend d'avoir des acquéreurs en nombre pour prévoir les aménagements. Lorsque tout cela est fait, il est souvent trop tard. Aujourd'hui, vous anticipez un peu pour le grand canal et j'en suis satisfait.

Ce projet est cofinancé par l'Etat, la Région et le Conseil général. Il va créer de très nombreux emplois directs et à venir. Il apporte une plus-value importante à toute notre région. Suite à un stage que j'ai fait à l'Unesco, j'avais appris qu'avec le réchauffement climatique, les niveaux d'eau allaient monter et les bateaux passeront par le nord. Pour l'instant, ils passent par l'Atlantique et ils montent bien jusqu'à Anvers ou Rotterdam parce qu'ils sont compétitifs. Si le port du Havre est compétitif, même si les bateaux viennent du nord, ils descendront jusqu'au Havre. Il faut donc absolument avancer tous ces projets.

Oui, il est indispensable que ces projets aboutissent, comme je vous l'ai dit, et au plus tôt pour l'avenir de tous et de notre région. J'ai découpé dans le journal un article sur des agriculteurs mécontents. Cela se passait vendredi dernier à Bréauté. Une vingtaine d'agriculteurs disaient ceci : « Pourquoi prendre de la terre agricole sur les plateaux qui sont de meilleure qualité, alors que d'autres zones sont inexploitable pour les agriculteurs, près des sites industriels ? ». Cela donnera l'occasion à mon voisin de répondre. Je vous remercie.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Le Maître pour la richesse des thèmes que vous avez abordés. Je tiens quand même à vous préciser que la Commission ne prend pas de décision. Elle est chargée de faire remonter des avis et des informations, mais elle ne prend pas de décision. Ceci étant dit, je vais passer la parole à Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture de Haute-Normandie, Monsieur Fihue.

François FIHUE

Merci. Je vais découper mon propos en deux parties. La première partie répondra à la question qui est posée et qui traite directement du projet de prolongement du grand canal. Je reprendrai la contribution qui a été faite par la GEPAES et que nous partageons complètement. Je voudrais d'abord préciser – je ne sais pas si vous en avez tous conscience – qu'à chaque fois que vous avez parlé de zones naturelles, vous avez parlé de zones agricoles. J'espère que vous n'avez pas oublié qu'une zone naturelle est une zone agricole, dans le milieu local.

Je dis cela parce qu'aujourd'hui, quatre variantes sont évacuées et qu'en termes d'emprise, il y a des variations qui vont entre 30 et 100 ha selon la longueur du tracé. Le nombre d'exploitations concernées va ainsi de 24 à 70. Cela vous donne l'ampleur du débat. Les surfaces agricoles qui sont

isolées au nord des tracés représentent environ 90 ha pour le tracé le plus court, comme il a été dit tout à l'heure, mais 540 ha pour le tracé qui longe la réserve naturelle et 600 hectares pour le tracé le plus direct. Les exploitations concernées sont globalement les mêmes que celles qui sont directement impactées par le canal.

Je veux juste vous donner un autre chiffre. Au niveau du département de la Seine-Maritime, nous perdons, tous les ans, 1 500 ha de surfaces agricoles qui disparaissent au profit de tout un tas de projets d'urbanisation. Ils sont certes nécessaires, mais je mets en rapport les deux chiffres pour vous indiquer qu'il n'y a pas de compensation foncière possible et encore moins dans la zone qui est concernée, puisque nous sommes sur la Pointe de Caux.

Le tracé le plus court apparaît donc comme le tracé qui est le moins défavorable pour l'agriculture. Une part très importante des surfaces destinées à l'industrie sera dans un premier temps remblayée. Je pense qu'il est indispensable que dans tous les cas, les travaux de remblaiement soient conduits de manière à transmettre une valorisation agricole possible de ces surfaces, dans l'attente de leur utilisation finale. C'est peut-être l'un des objets de négociation à venir. Bien qu'exploitées à titre précaire, ces différentes surfaces sont génératrices de droits au titre de la PAC. Ces droits seront perdus par les agriculteurs, dès lors qu'il y aura un changement de destination. Il faut donc y faire très attention.

Selon les quatre variantes possibles, 80 à 95 % des exploitations concernées exploitent également des parcelles qui sont situées dans la réserve naturelle et subissent de ce fait des contraintes. Ces structures sont globalement touchées dans des proportions qui varient de 10 à 16 % de leurs surfaces, mais ces chiffres masquent des disparités économiques tout à fait évidentes. Je crois que ces variations touchent très directement la viabilité des exploitations. Cela n'a pas été mesuré. Il faudra aussi préciser le devenir des espaces qui sont situés entre le canal et la limite de la réserve naturelle. Que deviendront-ils ? Seront-ils des espaces naturels, y compris agricoles ? Seront-ils des espaces à vocation économique ?

Tout ce que je viens de dire correspond à la contribution qui a été faite par le GEPAES. Je voudrais quand même interpeler, de façon un peu plus large. Même si le projet est d'importance, je trouve dommage que l'on se limite à cette réflexion par le biais du seul projet du canal. En effet, c'est l'activité entière de l'axe Seine qui est en cause. Aujourd'hui, la vie sur l'ensemble de l'axe Seine, du Havre à Paris, va devenir impossible à vivre pour les agriculteurs de Seine-Maritime et de l'Eure. Il faut en être conscient. La raison en est extrêmement simple. On est en train de nous appliquer le principe de la double peine : on perd les surfaces et en plus, on a des contraintes. Il faut en avoir conscience et je le dis pour que les choses soient parfaitement claires. Nous ne refusons pas les emprises parce que nous aussi, nous sommes des acteurs de l'économie, mais nous refusons les contraintes. Nous n'avons pas vocation à être la variable d'ajustement de toutes les exigences environnementales. Nous avons déjà donné, cela a été exprimé très clairement tout à l'heure.

La réflexion que nous avons aujourd'hui aurait dû être menée au moment de Port 2000. On savait qu'en faisant venir des entreprises, elles allaient devoir s'installer ailleurs. Aujourd'hui, on se demande où les installer. On sait que le développement logistique, indispensable, générera des activités sur le territoire du Pays de Caux, voire un peu plus loin et il nécessitera encore des zones agricoles. Nous avons déjà beaucoup donné. Port 2000 nous a valu la réserve naturelle. Nous avons l'extension, nous avons le classement des Boucles de la Seine. Ça suffit ! L'économie agricole n'est pas en capacité de supporter des exigences complémentaires. C'est une question de vie ou de mort de l'agriculture dans cette zone.

Pour que vous ayez conscience de ce que l'on parle, l'ensemble des Boucles de la Seine, ce sont 50 000 hectares, soit le cinquième de la zone agricole départementale de la Seine-Maritime. On n'est pas là pour rire. Vous allez me dire que ce n'est pas à l'ordre du jour et qu'on ne parle pas de ce projet-là, mais il n'empêche qu'aujourd'hui, on sait très bien que les projets du Havre concernent l'activité économique de l'axe Seine. Il faut que l'on parle du projet du Grand Paris parce qu'il y a non seulement de l'eau, du gaz, de l'électricité, des convois et de la logistique qui y passent, mais il y a aussi une économie agricole qui a le droit de vivre. On ne crée pas une activité économique au détriment d'une autre. Cela s'appelle du déplacement de l'économie. Le port de Rouen fonctionne avec l'activité agricole. C'est le premier port céréalier. Je ne dis pas que l'on fait une grande activité céréalière en vallée de Seine, mais il y a un besoin, y compris écologique, d'avoir un équilibre avec cet axe Seine. L'agriculture de cette zone y participe.

Je veux l'exprimer très fort, aujourd'hui, nous sommes d'accord sur les emprises à partir du moment où elles sont réfléchies – je pense qu'aujourd'hui, c'est ce que nous sommes en train d'essayer de faire – mais nous refusons fermement l'ensemble des contraintes qui s'imposeront par compensation à des exigences environnementales. C'est inacceptable. Voilà ce que je voulais exprimer.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Fihue. Avant de poursuivre les questions dans la salle, je voudrais savoir si Madame Tromas de la DDEA est dans la salle. Souhaitez-vous intervenir ? Non, mais vous êtes prête à répondre à nos questions ou aux questions de la salle. Merci. Est-ce que le port souhaite réagir ?

Jean-Pierre GUELLEC

Il y a eu beaucoup de questions dans les deux interventions. Concernant les sujets soulevés par Monsieur le Maître, je suis désolé, je pense que nous ne pouvons pas répondre à toutes vos questions en détail. Je vais en prendre quelques-unes.

La première concerne la réutilisation des sources de Cressenval pour alimenter en eau les prairies au sud. Nous avons été interpellés la semaine dernière, sur l'existence d'un siphon qui aurait été abandonné, il y a quelques années, dans ce secteur. Nous avons fait des recherches et nous n'avons pu identifier l'existence d'un tel siphon entre la pointe du Hode et les écluses de Tancarville. Par contre, il en existe deux : un sur Rogerville et un sur Oudalle. Ils ont été abandonnés parce qu'au sud, les terrains sont aujourd'hui industrialisés. C'est un sujet que nous sommes tout à fait prêts à étudier dans le cadre du projet définitif. Nous pouvons tout à fait étudier la réalimentation de parcelles agricoles à partir des sources de Cressenval, *via* éventuellement un siphon sous un canal, voire deux canaux. Il faudra cependant définir précisément l'objectif de cette alimentation en eau et savoir à quoi cette eau va servir, notamment par rapport au fonctionnement de l'ensemble des terrains du site.

Des questions plus précises ont été posées sur l'aménagement du canal lui-même, par rapport à ses berges et à la localisation de ce que vous avez appelé des postes de secours. Aujourd'hui, nous en sommes à un stade trop préliminaire pour avoir défini précisément des implantations de postes d'attente, de postes de secours, de stationnement et de chargement, etc. Je pense que les exploitants

fluviaux ont déjà fait part de suggestions et de demandes à ce sujet et nous les intégrerons donc dans le projet, lorsqu'il sera élaboré de manière précise.

De la même manière, pour les berges, nous avons des possibilités importantes de choix sur l'aménagement des berges, soit par enrochement, soit par palplanches, soit en mixant les deux types de protection de berges. Nous sommes à l'écoute. Le sens serait plutôt d'avoir des parois verticales du côté d'une zone d'activité et un aménagement différent du côté de la réserve naturelle. C'est quelque chose que l'on peut tout à fait adapter sur le projet définitif.

Vous avez indiqué également que la question des pipelines n'avait pas été chiffrée. Ce n'est pas tout à fait exact, dans la mesure où la déviation des canalisations elles-mêmes a été chiffrée. Elle représente une fourchette, selon les tracés, entre 8 et 35 millions d'euros, à charge des opérateurs. Par contre, les conséquences sur les activités situées de part et d'autre de ces canalisations n'ont pas été chiffrées (les arrêts d'installation ou les arrêts d'alimentation). C'est quelque chose que l'on ne peut aujourd'hui qu'approcher de manière extrêmement sommaire au stade du projet et qu'il faudra définir précisément lorsqu'on connaîtra le projet final.

Je voudrais maintenant rebondir sur l'intervention de Monsieur Fihue, par rapport à la question de l'occupation agricole des terrains aujourd'hui. L'objectif de notre projet est de réaliser la vocation industrialo-portuaire d'une surface importante, entre 160 et 580 ha selon les variantes. Ces terrains appartiennent au Grand Port Maritime du Havre et ils sont, depuis de très nombreuses années, exploités par des agriculteurs, de manière temporaire. C'est du temporaire qui dure depuis assez longtemps, mais qui s'est traduit par la mise en place de contrats d'usage temporaire qui ont une durée limitée et qui ont des clauses qui permettent au Grand Port Maritime de redonner leur vocation définitive à ces espaces, dès lors que le projet sera concrétisé. De notre point de vue, il s'agit de la réalisation d'une hypothèse qui était posée déjà depuis un certain nombre d'années et qui va se confirmer avec ce projet.

Cela dit, je n'ai pas évoqué les conséquences. Il est vrai qu'aujourd'hui, on assiste à une compétition d'usages sur l'ensemble des territoires. C'est de plus en plus prégnant et non pas uniquement en Normandie. Que ce soient l'agriculture, les espaces naturels, l'habitat, les zones d'activité ou les infrastructures, tout le monde a besoin d'espace et a besoin actuellement de se développer aux dépens des autres activités. Pour régler cette question, le législateur a prévu de définir des équilibres en s'appuyant sur des documents d'urbanisme. Nous avons, sur l'estuaire de la Seine au sens large, un document d'urbanisme qui s'appelle la Directive Territoriale d'Aménagement dont l'objet est justement de définir les grands équilibres entre les grandes activités. Je dois dire que cette Directive Territoriale a reconnu le besoin pour le Grand Port Maritime du Havre de disposer d'espaces supplémentaires par rapport à ceux dont il dispose aujourd'hui. Je l'ai relue ces derniers jours en prévision de cette réunion et nous pouvons regretter qu'elle ne soit pas allée beaucoup plus loin sur la question agricole qui en est relativement absente.

Aujourd'hui, comment voyons-nous l'abord de cette question par rapport au projet ? Sans préjuger du tracé qui pourrait être retenu à l'issue du débat public – nous avons bien pris note de la position du GEPAES par rapport au tracé court – nous pouvons déjà nous engager à réduire au strict minimum nécessaire les espaces qui seraient remblayés dès la phase de creusement du canal. Les chiffres de surfaces remblayées qui apparaissent dans le dossier ont été calculés sur la base d'un remblaiement à hauteur de 2,20 m par rapport au terrain actuel, mais nous pouvons tout à fait imaginer augmenter cette hauteur, de manière à réduire la surface impactée qui serait soustraite à l'agriculture dès la phase de creusement. Nous pouvons également vous assurer que tant qu'un

besoin d'utilisation de ces surfaces ne sera pas concrétisé pour une activité industrialo-portuaire, elles pourront rester, sous réserve que l'état des sols le permettent, exploitées par l'agriculture.

Enfin, il nous paraît aussi tout à fait envisageable de travailler en collaboration avec la Chambre d'Agriculture, le GEPAES et peut-être avec la SAFER pour examiner de près l'impact économique sur les exploitations agricoles, sachant qu'il est un peu difficile de faire cet exercice tant que l'on n'a pas le projet, et pour voir également dans quelles conditions les surfaces qui sont périodiquement redistribuées, pourraient l'être en tenant compte de la suppression qui interviendrait du fait du projet. Voilà quelques éléments que l'on peut d'ores et déjà donner sur cette question des emprises agricoles.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec, pour ces précisions. Nous allons passer maintenant aux questions de la salle. Monsieur ?

Laurent SAUTEUR, Ecologie pour le Havre et citoyen

Je voudrais intervenir à propos de ce que nous a dit Monsieur Castaing. Je prends acte. Je participe à tous les débats parce que je trouve ce débat démocratique très riche. S'il ouvre vers de nouvelles solutions, je trouve cela très bien. A ce propos, je prends acte d'une évolution dans la réponse aux questions que j'avais posées déjà au précédent débat concernant d'une part Bougainville et d'autre part l'utilisation des fluviomaritimes. Je remarque qu'en ce qui concerne le quai de Bougainville, la réponse qui m'avait été faite avait été beaucoup plus brutale. Il n'était *a priori* pas question de l'utiliser et je remarque aujourd'hui que l'on constate que cette solution n'a été que sommairement étudiée. C'est parfait. En ce qui concerne le fluviomaritime, il n'était absolument pas question de la jonction Caen-Honfleur-Rouen qui me semble à penser. Il n'en est d'ailleurs absolument pas question dans aucun des cahiers d'acteurs pour l'instant. Je trouve cela très intéressant. C'est donc à creuser et j'espère que les personnes intéressées en prendront acte aussi.

La deuxième réflexion que j'aimerais faire porte sur ce qu'a dit le Maire de Saint-Vigor. Je pense qu'il n'était pas à tous les débats. Il a dit que les utilisateurs avaient dit que cela ne correspondait pas aux besoins et qu'il n'était donc plus utile d'en discuter, le terme « cela » se référant à la consolidation du canal de Tancarville. Je trouve que c'est assez gonflé ! Il n'y a plus besoin de faire de débat. En tant que citoyen havrais, je reste convaincu que la consolidation du canal de Tancarville est envisageable, avec peut-être un tunnel ou un pont, compte tenu de tous les paramètres. Il faudrait l'étudier beaucoup mieux que cela n'a été fait. Cette solution n'a pas été travaillée de façon très approfondie, pas autant en tout cas que l'extension du grand canal.

Monsieur le Maire, je n'ai pas entendu les utilisateurs dire que cela ne correspondait pas aux besoins. Je pense que la seule chose qu'ils veulent est de pouvoir massifier des trains, des unités fluviales ou des barges. Ils souhaitent pouvoir transporter leurs containers jusqu'à Rouen. C'est tout ce qu'ils ont dit. Que ce soit par le grand canal ou par le canal de Tancarville, je ne pense pas que cela ait un impact. Je vous remercie de m'avoir entendu.

Michel STEINER

Monsieur Coletta ?

Michel COLETTA, président de l'Agence de l'Environnement de Haute-Normandie

Monsieur Castaing, la zone industrialo-portuaire n'est pas un village. L'image n'est pas bonne. Je comprends bien, cela fait bucolique et cela permet de faire le parallèle avec une déviation, bien que l'on voie beaucoup de déviations de villages ou de villes qui ne soient pas très jolies. Par contre, on peut prendre l'image du village pour la mare plate qui mérite une véritable déviation.

Monsieur le Maître, vous vous plaigniez que l'on ne parlait pas de changement climatique. Monsieur Castaing en a parlé dans son introduction. Il a dit que le projet allait permettre de diminuer les transports qui rejetaient des gaz à effet de serre. Ce n'est pas vrai, Monsieur Castaing. Quand on regarde vos chiffres, à la fois dans les documents du débat public et dans le projet stratégique, on voit que de 2010 à 2020, le nombre d'EVP transportés par camion passe de 1,6 million à 2,7 millions. Si on fait un petit calcul, cela fait plusieurs milliers de camions supplémentaires par jour. Excusez-moi.

Quant au changement climatique, la date de 2020 est très intéressante puisque des contraintes nous sont maintenant imposées pour 2020. Je vois en passant qu'un chiffre a changé. On nous parlait jusqu'ici de 25 % pour le transport massifié et vous avez dit 30 %, Monsieur Castaing, ce soir. C'est une bonne nouvelle.

Concernant le coût des projets, je n'ai toujours pas de réponse. J'ai recherché un peu dans vos documents. Le seul élément sur votre projet est une fourchette de 150 à 250 millions d'euros. C'est une sacrée fourchette ! Quand vous analysez les alternatives, vous êtes capables de les chiffrer au centime près. Je pense qu'il y a beaucoup d'aléas en la matière et nous n'avons pas tellement avancé depuis les réunions précédentes.

En ce qui concerne la position de l'écluse fluviale et de la plateforme multimodale, le 27 avril 2009, Monsieur Castaing, vous avez annoncé, lors d'une conférence, qu'il ne fallait plus parler de l'écluse et que le chantier multimodal allait maintenant attirer l'attention et allait être l'enjeu. Pourquoi pas ? Nous, nous n'opposons pas les deux. Je fais simplement remarquer par ailleurs que dans *les Echos* du 5 novembre, dans un article spécialisé, il est dit : « Marseille a tiré profit des erreurs du Havre. Fos XXL sera équipé d'une darse qui aura un accès fluvial direct ». Je le note en passant. Au Havre, on dit qu'il faut abandonner l'écluse ; ailleurs, on dit que l'on ne fera pas la même erreur qu'au Havre.

Pourquoi opposer les deux d'ailleurs ? L'écluse fluviale et un chantier multimodal seraient peut-être une piste à suivre, mais certainement pas à l'endroit où vous situez le chantier multimodal. J'observe en passant qu'il est assez éloigné. Quand un container débarque à Port 2000, il doit se payer 22 kilomètres de chemin de fer, avant d'embarquer sur une barge. Y aura-il d'ailleurs beaucoup de barges ? D'après vos chiffres, en page 15 de l'étude socio-économique, on arrive, en 2020, à trois convois par jour au chantier multimodal, ce qui n'est pas extraordinaire.

Voilà ce que je voulais dire. J'attends toujours des réponses à des questions qui ont été posées. Vous évoquez l'aspect économique, on y reviendra. Dans l'évolution du débat ce soir, on voit qu'il

faut avoir un véritable débat sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique que nous devons avoir. De ce point de vue, le projet du grand canal n'y répond pas.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Coletta. Une troisième question. Monsieur ?

De la salle, technicien à la Chambre d'Agriculture

J'avais juste une question. Il a été dit à plusieurs reprises par les représentants du port que des espaces prairiaux se créaient, qu'il n'était pas difficile de les créer. J'aimerais donc savoir par quelle opération du Saint-Esprit on peut créer de nouveaux espaces prairiaux.

Michel STEINER

Merci pour votre question. Nous allons peut-être demander à Monsieur le Maire de Saint-Vigor de répondre d'abord.

Gilbert LE MAITRE

Certes, j'ai été brutal, mais je l'ai été volontairement, comme pour la mare plate, parce que je pensais que vous alliez réagir vivement. C'est l'avantage d'un débat.

Michel STEINER

Monsieur Castaing ou Monsieur Guellec ?

Laurent CASTAING

Je vais apporter quelques éléments de réponse et Jean-Pierre complètera. La question des camions revient indéfiniment dans ce débat. Le mieux est l'ennemi du bien. Qu'est-ce que nous voyons ? Nous voyons une montée du nombre de containers. On peut souhaiter voir les containers aller à Anvers. S'ils vont à Anvers, ils sont déposés dans des camions et ils reviennent par l'autoroute du Nord. On peut laisser la pollution et les gaz à effet de serre aux autres. Nous préférons que les containers pour la France passent par le port du Havre. C'est un parti-pris, je suis d'accord, mais nous le prenons. Nous sommes face à cette augmentation du nombre de containers qui passent par la route et nous cherchons à le diminuer. S'il vous plaît, ne venez pas nous le reprocher. Peut-être vous dites-vous que nous nous y prenons mal, mais ne nous critiquez sur les intentions, s'il vous plaît.

Par ailleurs, nous ne mettons pas le chantier multimodal et l'écluse fluviale comme deux solutions exclusives. Nous avons choisi de commencer par le chantier multimodal et de finir par l'écluse fluviale. C'est un choix de priorité. *A priori*, le chantier multimodal a un intérêt parce qu'il permet, avec une seule solution, de résoudre le problème ferroviaire et fluvial. L'écluse fluviale, pour un prix plus important ou comparable, parce que ce n'est pas encore tout à fait dessiné, ne réglerait que

la question du fluvial, et encore, que s'il y a beaucoup de containers. Nous avons choisi de faire d'abord le chantier multimodal et de faire ensuite l'écluse fluviale. L'écluse fluviale n'est pas rejetée. Je peux vous en donner deux confirmations. D'une part, nous continuons les études socio-économiques et techniques sur l'implantation de l'écluse fluviale. D'autre part, l'implantation de l'écluse fluviale reste réservée dans nos schémas d'aménagement de Port 2000. Ce ne sont donc pas deux solutions exclusives. Maintenant, nous en avons choisi une en premier.

Les containers font 22 km – je ne suis pas sûr qu'il y en ait autant, mais peu importe – pour rejoindre le chantier multimodal, mais ce sont de toute façon des kilomètres qu'ils devraient faire pour sortir de la zone portuaire. Au lieu d'être juste derrière le port, la zone de rupture de charges se fait simplement un peu plus loin. On ne rajoute pas de kilomètres. Voilà les quelques points que je voulais ajouter.

Concernant la question sur la création d'espace prairiaux, je ne suis ni agriculteur ni écologiste. Je ne pourrai donc vous faire qu'une réflexion de Monsieur tout le monde. Tous ces milieux sont artificiels. C'était le lit de la Seine il y a 150 ans. Les prairies se sont donc créées. Comment et en combien de temps ? Je le répète, je ne suis pas spécialiste, mais ces milieux ne se sont pas installés seuls. En prenant un certain nombre de précautions, en travaillant avec la nature, il est donc certainement possible de recréer des zones prairiales. Après, est-ce qu'on peut le faire vite ou non ? Est-ce que les espèces naturelles vont revenir plus ou moins rapidement dans ces zones ? Je répète que je ne suis pas spécialiste. Rappelons-nous tous qu'il y a 150 ans, ces prairies n'existaient pas.

Je passe la parole à Jean-Pierre pour qu'il réponde notamment à la question sur l'estimation du projet.

Jean-Pierre GUELLEC

Lorsque j'emploie le terme de fourchette d'estimation, ce n'est pas pour indiquer qu'une solution en particulier a un coût flottant d'une centaine de millions d'euros. Simplement, c'est parce que les différents tracés ont été évalués avec soin. Je souhaiterais que l'on projette la diapositive, s'il vous plaît. Il s'avère que les différentes variantes possibles de tracés, c'est-à-dire les quatre qui ont été présentés, présentent en plus des coûts différents selon que l'on retient des ponts fixes ou des ponts mobiles. C'est pourquoi le tracé longeant la réserve naturelle peut être évalué soit à 185 millions d'euros soit à 215 millions d'euros. Le coût est de 185 millions d'euros avec des ponts fixes et de 215 millions d'euros avec des ponts mobiles. Il en est de même pour les autres familles de tracés. Le coût du tracé court est estimé à 145 millions d'euros, en pont fixes et ainsi de suite pour les autres tracés.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, nous n'avons reproduit que les totaux, parce qu'il nous paraissait inutile de surcharger un tableau comparatif des avantages, inconvénients et caractéristiques du projet par la totalité de ces coûts que je vous livre aujourd'hui et qui seront diffusés sur le site internet, à l'issue de cette réunion.

Je voudrais préciser que les coûts de terrassement et de protection des berges n'ont pas été évalués par le Grand Port Maritime du Havre, mais par la SOGREAH, dans le cadre de l'étude de trajectographie et de tracé qui est également disponible, à la fois sur le site internet et dans les locaux de la Commission Particulière du Débat Public. Il en est de même pour les ponts fixes et les ponts mobiles qui ont été évalués par le cabinet Iris Conseil - Profractal, dans l'étude d'esquisse des

ouvrages de franchissement du prolongement du grand canal du Havre qui est disponible également aux mêmes endroits. Nous avons gardé pour nous l'évaluation du contre-canal, ainsi que des études procédures et autres mesures environnementales qui ne représentent qu'une partie relativement modeste du coût de ces projets.

Chaque variante de tracé et hypothèse sur les ponts correspondent à un chiffrage bien précis et c'est la fourchette de l'ensemble de ces chiffrages qui se situe entre 145 millions d'euros pour le tracé court en ponts fixes et 245 millions d'euros pour le tracé parallèle en ponts mobiles. Ces coûts n'intègrent pas les déplacements des pipelines qui sont pris en compte par les opérateurs.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec.

De la salle

J'apporterai un complément, pour Monsieur Coletta, sur l'accès direct, à Marseille. L'accès direct, que ce soit à Marseille ou à Rotterdam, est facile puisqu'il n'y a pas de marée. Quand il y a 8,50 m de marnage, il faut une très grosse écluse, avec une hauteur de chute très importante, pour avoir un accès direct des barges sur un terminal qui est marnant, alors que le bassin lui-même est à niveau constant. A Marseille, pour faire un accès direct, une fois réglés les problèmes d'exploitation, il suffit de faire une brèche dans une digue ou un simple accès, tout à niveau constant.

A Rotterdam, ils ont cet accès direct sur les terminaux maritimes, mais lorsqu'une barge arrive, elle n'a jamais priorité par rapport à un navire de mer et il y a des temps d'attente tellement importants que le port a fait finalement, sur tous ses terminaux, des quais spécialisés pour le fluvial, soit en bout de quai, soit éventuellement en bout de darse. Alors même que l'accès direct était extrêmement facile à réaliser à Rotterdam, l'exploitation a conduit à une solution très proche du chantier multimodal, à la marée près, qui est d'avoir des terminaux spécialisés pour le fluvial qui, grâce à cela, est bien mieux servi parce qu'il n'est plus en concurrence avec le maritime et qu'il n'a plus besoin d'aller sur tous les terminaux. C'est aussi la question qui se pose lorsqu'il y a plusieurs terminaux. A Port 2000, vous aurez trois terminaux différents. La barge devra nécessairement aller sur chacun de ces terminaux. Sur le chantier multimodal, elle n'ira qu'à un seul terminal et les containers auront été amenés à la barge. Je souhaitais apporter ce complément.

Michel STEINER

Merci de ce complément. Nous allons passer à la dernière série de questions dans la salle et ensuite, nous concluons. Monsieur Deschandol levait désespérément la main tout à l'heure. On vous écoute.

Alain DESCHANDOL, association Chêne

Je voulais poser une question à Monsieur Le Maître qui a évoqué le transfert de la mare plate. Je sais qu'il travaille dans les travaux publics, mais je voudrais bien savoir comment on fait pour recréer ailleurs une mare plate qui va être, semble-t-il, détruite. Je ferai un complément de question

à Monsieur Castaing qui disait qu'il ne savait pas comment on pouvait recréer des prairies. Cela peut se faire, mais pas forcément au même endroit. On n'aura donc pas la même biodiversité. Ce n'est pas compliqué.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Deschandol. Nous avons bien enregistré votre question. Y a-t-il encore une autre question dans la salle ? Non. Si Monsieur Le Maître qui a été interpellé, veut bien répondre.

Gilbert LE MAITRE

C'est bien d'avoir réagi. Merci. J'ai dit que techniquement, il était possible de le faire. Vous me dites le contraire. Reste à le prouver. Je ne vais pas vous expliquer comment on fait un terrassement avec des faux niveaux. Sur le terrain, qu'est-ce que la mare plate ? C'est un contrebas dans le marais. Expliquez-moi exactement, une fois de plus, ce qu'est la mare plate. Je n'ai pas encore compris.

Alain DESCHANDOL

On peut toujours tout faire. On peut prendre de la terre et la mettre ailleurs. Ce que vous ne savez pas, Monsieur le Maître et je vais vous l'apprendre, c'est que des espèces animales et des espèces végétales ont mis plus de cent ans à s'installer. Pourquoi ? Parce qu'elles ont trouvé, dans ce milieu, les critères qui leur permettent de se créer et se développer. Un champignon par exemple ne pousse pas n'importe où. Il y a plus de 300 critères pour un champignon. C'est un peu compliqué. Comme disait Monsieur Castaing, ces terrains ne sont pas naturels, mais ils sont naturels quand même. Ces terrains ont vieilli et des espèces encore nouvelles s'installent. On en trouve pratiquement chaque année parce qu'elles trouvent, dans cet endroit, le milieu qui leur convient. Si vous déplacez, vous allez tout fusiller. Ces espèces vont disparaître parce qu'elles ne vont pas retrouver les mêmes conditions ailleurs. D'autres vont peut-être repousser, mais ce ne seront pas forcément des espèces intéressantes.

Sylvie BARBIER

Je voudrais apporter une précision sur ce sujet. Le rôle spécifique de la mare plate pour l'alimentation en eau douce de toute la zone n'a pas été abordé la dernière fois à Oudalle. Il a été question simplement et de façon très ésotérique, puisque cela n'a pas été explicité, de dômes piézométriques. Qu'est-ce que cela veut dire ? Que c'est une zone dans laquelle une bonne partie des eaux douces recueillies sur le plateau par des cheminements à travers le calcaire, etc. passent en-dessous, puis resurgissent avec une pression. C'est en quelque sorte l'effet d'un puits artésien. Par cette pression, elles affleurent, voire même sont au-dessus de la terre lorsqu'il y a une alimentation importante par les précipitations. Elles réalimentent ensuite la plus grande partie de la zone humide. Cette spécificité a été bien gommée et elle est essentielle. La mare plate n'est pas simplement un creux. C'est tout autre chose. C'est comme une énorme source, avec un milieu spécifique qui a mis des dizaines, voire des centaines d'années à s'instaurer et qui n'est pas transposable.

Michel STEINER

Merci, Madame Barbier, d'avoir pris la parole sans qu'on vous la donne.

Gilbert LE MAITRE

Si je n'avais pas fait cette remarque, ce que vous nous dites n'aurait pas été inscrit dans le débat. D'où l'utilité de ma question.

Michel STEINER

Est-ce que Monsieur Fihue veut ajouter quelque chose à ce qui s'est dit ? Non. On conclue.

François FIHUE

Je pense que l'idée n'est pas de conclure, il faut continuer à travailler.

Michel STEINER

Il nous faut maintenant conclure le débat de ce soir.

François FIHUE

Je le comprends bien. J'ai eu une réponse par rapport à l'emprise et nous en avons parfaitement conscience. Je pense que la problématique de l'emprise est plus facile à régler que la problématique des contraintes. Je vous assure qu'aujourd'hui, la problématique des contraintes est plus lourde à accepter que la problématique de l'emprise. Je pense qu'il faut que la société se rende compte de ses exigences, du coût qu'elles représentent et qu'elle sache qu'à un moment donné, lorsqu'on demande trop, on arrive à l'effet contraire.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Fihue. Est-ce que Monsieur Castaing ou Monsieur Guellec veut intervenir très rapidement ?

Laurent CASTAING

Une intervention sur un sujet auquel je ne connais rien : la mare plate. La mare plate est sèche à certains moments. Que font les espèces inféodées au milieu aquatique quand la mare plate est sèche, ce qui lui arrive plusieurs fois dans l'année, pour des périodes assez longues ? Ce n'est pas mon sujet de spécialité.

En revanche, je voudrais revenir sur la dernière intervention de Monsieur Fihue. Il y a quelque chose que je n'aime pas sur notre estuaire, c'est cette espèce de bagarre permanente. Si ce n'est pas

le port, c'est la réserve et entre les deux, il n'y a rien. Dans la réserve, on supporte des agriculteurs. Ne pourrait-il pas y avoir une bande dans laquelle les agriculteurs supportent les écologistes, ce qui me paraît tout à fait possible et ce qui se fait d'ailleurs ? Pourquoi a-t-on cette vision complètement dichotomique, avec une mare plate au milieu et un grand canal ? Pourquoi ne sommes-nous pas capables de faire des choses un peu plus graduées ? Je crois qu'il est possible, notamment à l'occasion de cette réflexion sur le grand canal, que l'on mette fin à un certain nombre de disputes qui durent depuis des années et qui n'ont pas de sens. A mon avis, on pourrait donner de la place à tout le monde et à toutes les utilisations. Je crois profondément que dans le cadre de ce débat et dans le cadre de ce projet, nous pouvons avancer de manière très importante et pour tous.

Michel STEINER

Je vais donner la parole à Monsieur Ranvier qui voulait nous préciser quelque chose et ensuite, nous concluons.

Giraud RANVIER

A propos de la mare plate que je ne connais pas très précisément, on peut quand même souligner que déplacer un tel endroit n'est, à mon sens, pas réalisable, comme il a déjà été expliqué, pour des raisons d'utilisation du milieu. On peut citer l'exemple d'un reposoir pour les oiseaux qui utilisent les vasières. Il a mis très longtemps à se mettre en place et sa mise en place actuelle est encore délicate. C'est un exemple plus simple théoriquement puisque les oiseaux viennent simplement s'y reposer. Dans la mare plate, on a faire à des oiseaux qui vont chercher un certain niveau d'eau, un certain type de végétation et qui viennent nicher pour élever des jeunes. On a donc à gérer des choses beaucoup plus complexes. Le fait que des oiseaux élèvent des jeunes paraît tout simple, mais on ne sait pas reproduire un tel milieu pour les oiseaux, sans parler de végétation et des autres éléments qui vivent à côté.

En France, tous les milieux sont artificiels et *a fortiori* l'estuaire de la Seine. C'est une généralité. Ils sont artificiels parce que l'Homme les a maçonnés au fur et à mesure, notamment l'agriculture. L'intérêt de la biodiversité, que ce soit sur cette zone de l'estuaire ou ailleurs en général, est très souvent lié à l'agriculture, spécifiquement pour les prairies. L'idée d'opposer environnement et agriculture est une très mauvaise idée parce que l'un a besoin de l'autre.

Michel STEINER

Je vais conclure rapidement. D'abord, je voudrais vous remercier vous toutes et vous tous de votre écoute. J'ai retenu de cette soirée l'excellente écoute que vous avez manifestée. J'espère que chacun a pu s'exprimer. J'ai retenu aussi comme important le poids que les uns et les autres, sous des formes diverses – c'est votre droit – vous attachez aux impacts socio-économiques et environnementaux qu'il convient de mettre en évidence, quelles que soient les solutions envisagées et les solutions qui seront peut-être retenues.

Je voulais souligner aussi l'accent qui a été mis sur la biodiversité, sur la gestion des espaces naturels du territoire. Chacun a bien senti l'importance des enjeux et je crois pouvoir dire que personne ne s'est dérobé devant les questions à approfondir, par les uns comme par les autres, mais en particulier par le maître d'ouvrage.

Je rappelle que la prochaine réunion, réunion généraliste elle aussi, aura lieu la semaine prochaine, le jeudi 26 novembre, à Honfleur. Pourquoi Honfleur ? Il est logique de penser que la rive sud de l'estuaire, comme le rappelait quelqu'un tout à l'heure, bien que dans la zone dépendant du port de Rouen, puisse être concernée par le grand projet du Havre. Nous y débattons de la pêche, du tourisme, de la complémentarité des grands ports maritimes de Rouen et du Havre. Se succéderont ensuite, le 1^{er} décembre, une réunion de proximité à Tancarville où il sera question des écluses, des voies et sorties ferroviaires, et plus avant, le 20 janvier, une réunion à Beuzeville dans l'Eure.

Je voudrais également attirer votre attention sur un changement pour la réunion thématique du 14 janvier 2010 sur le thème : « Quels aménagements pour quelle nature dans l'estuaire ? ». Cette réunion était programmée salle municipale Franklin au Havre. Or cette salle a été réquisitionnée par l'Etat pour en faire un centre de vaccination contre la grippe H1N1. De ce fait, cette réunion du 14 janvier se tiendra en lieu et place, salle municipale François I^{er}, 175 boulevard François I^{er} au Havre. Vous retrouverez cette information dans le journal du débat, dans le numéro 2 qui est paru et que vous trouvez à l'entrée.

Je vous donne enfin, avant de clore la réunion, des nouvelles de l'activité du site internet de la Commission Particulière. Nous avons reçu, à ce jour, la contribution de 10 cahiers d'acteurs. Nous avons reçu 137 questions écrites auxquelles il a déjà été en partie répondu et vous pouvez lire ces questions/réponses sur le site du débat public. Le succès de ce site ne se dément pas puisque ce soir, nous comptabilisons 5 673 connexions et 31 212 pages lues depuis le lancement du débat.

J'en ai terminé et je vous invite à nous retrouver tous autour d'un pot pour poursuivre cette discussion à bâtons rompus. Encore merci à tous.