

Réunion CPDP du 4 février

Projet d'extension des infrastructures portuaires

Réunion de synthèse

Claude GUILLERME, président de la Commission Particulière du Débat Public

Mesdames, Messieurs, en ouvrant cette ultime réunion publique du débat organisé autour du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre, je voudrais d'abord vous remercier ce soir pour votre présence aux Docks Café. Cette réunion dite de clôture a été organisée de manière telle qu'elle conduise à la présentation de différentes synthèses.

Dans une première partie, le maître d'ouvrage assurera la synthèse des contributions des différents acteurs, qu'il s'agisse de celles exprimées dans les nombreux cahiers d'acteurs, 27 enregistrés, ou des avis reçus. Ensuite, François Nau, membre de la Commission, présentera un bref bilan des questions-réponses qui ont été enregistrées durant le débat, leur nombre étant de 176.

La seconde partie de notre réunion de ce soir doit offrir la possibilité à six personnalités de présenter la synthèse des arguments développés par ce que nous avons dénommé les familles d'acteurs. Porte-paroles de ces principales familles d'acteurs, ces personnalités contribueront à l'élaboration du bilan du débat public, en livrant les résumés des différents points de vue exprimés tout au long du débat. C'est ainsi que Madame Sylvie Barbier, en sa qualité de représentante du président Mercier, exposera les arguments des associations environnementalistes fédérées au sein de SOS Estuaire. Monsieur François Fihue, président de la Chambre d'Agriculture, sera l'interprète des différents usagers de la plaine alluviale. Monsieur Christian Leroux, président de l'Union maritime et portuaire, s'exprimera au nom des acteurs économiques. Ensuite, Monsieur Patrice Bonnay représentera le président de Haute-Normandie Nature Environnement qui fédère, au niveau régional, les associations de protection de l'environnement et de la nature. Monsieur Antoine Rufenacht, président du Syndicat mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Havre – Pointe de Caux – Estuaire, présentera les aspects liés à l'aménagement du territoire. Enfin, Monsieur Jean-François Dalaise, président du Comité des armateurs fluviaux, exprimera les attentes des utilisateurs des voies fluviales.

Il ne s'agit pas *stricto sensu* de poursuivre le débat, mais plutôt de s'efforcer d'en tirer les premiers enseignements. A l'issue de chaque série de présentations, la salle pourra s'exprimer, de façon à permettre d'éventuels compléments, sans pour autant relancer le jeu des questions-réponses qui ont caractérisé les autres réunions publiques. En effet, nous ne sommes pas en campagne référendaire. L'important n'est pas l'ordre de passage des intervenants, mais la capacité à retenir les arguments. Merci donc à nos intervenants de ce soir.

Bien évidemment, une troisième partie offrira au maître d'ouvrage l'opportunité de présenter sa propre synthèse du débat. Enfin, une brève conclusion permettra de clore cette soirée. Comme déjà précisé, si le débat public se termine dimanche soir, la Commission Particulière aura à travailler

encore pour la préparation du compte rendu qui sera rendu public, compte rendu que, naturellement, nous ne pourrions pas évoquer ce soir, mais qui sera à votre disposition début mars.

Les règles du jeu habituelles subsistent, à la nuance près qu'il n'est pas prévu, comme je l'ai déjà dit, de relance du débat par le jeu des questions-réponses. Par contre, j'insiste, la possibilité de s'exprimer sous la forme d'interventions limitées à trois minutes reste offerte pour compléter tel ou tel point, si besoin est, des synthèses présentées. Bien évidemment, il ne sera pas fait réponse à ces ultimes interventions qui seront néanmoins enregistrées, comme depuis le début. Je compte bien sûr sur chacune des personnes présentes pour que le climat d'écoute et de respect qui a caractérisé notre débat – c'est vraiment une chose que j'ai beaucoup appréciée pendant tout ce débat – se pérennise jusqu'à ce soir. Soyez-en remerciés. Messieurs les maîtres d'ouvrage, je vous cède la parole pour cette première intervention, ce premier bilan.

I. Synthèse des contributions des différents acteurs

1. Bilan du maître d'ouvrage sur les cahiers d'acteurs et les avis reçus

Jean-Pierre GUELLEC, chef de projet au Grand Port Maritime du Havre

Mesdames, Messieurs, bonsoir. En complément des réunions publiques qui se sont déroulées depuis le mois d'octobre dernier, de nombreuses contributions écrites ont été élaborées par les acteurs du débat sous forme de cahiers d'acteurs ou sous forme d'avis. Je vais maintenant vous en faire une synthèse, synthèse qui sera utile pour éclairer la décision que prendra le Conseil de surveillance du Grand Port Maritime, dans le délai de cinq mois prévu par les textes, à propos de la suite à donner au projet, étant entendu qu'aucune décision, dans quelque sens que ce soit, n'a été prise à ce jour.

Je ferai tout d'abord un commentaire général sur l'ensemble des cahiers d'acteurs et des avis. 27 cahiers d'acteurs ont été édités. C'est un nombre très important qui prouve que le projet soumis au débat a véritablement mobilisé les acteurs. Au passage, je rends hommage à tous les rédacteurs de ces cahiers d'acteurs qui ont dû passer beaucoup de temps pour concrétiser cet exercice qui n'est pas des plus faciles. Merci donc pour ces contributions au débat et au projet.

Je voudrais toutefois en mettre un plus particulièrement en avant, celui qui a été établi par les élèves du lycée Jacques Prévert. La simple existence de ce cahier d'acteurs montre qu'il est possible de faire participer les jeunes à cet exercice démocratique et j'y vois un signal très positif. Bravo aussi à la Commission pour les initiatives qu'elle a prises en ce sens en direction des scolaires.

Si les cahiers d'acteurs sont disponibles à l'entrée des réunions publiques, les avis, en revanche, ne figurent pas sur les tables à l'entrée de ces réunions et ne figurent que sur le site internet du débat public. En complément des 27 cahiers d'acteurs, 15 personnes ou organismes ont utilisé ce moyen d'expression, parfois en complément d'un cahier d'acteurs.

Sans faire une exégèse complète de l'ensemble de ces contributions, il est toutefois possible de mettre en lumière leurs points de convergence et leurs points de divergence. Ces différentes contributions me paraissent converger sur les points suivants :

- le fait que la situation actuelle n'est pas satisfaisante à tous égards et que des actions sont donc nécessaires ;

- la nécessité de favoriser le développement du transport fluvial qui est revenue dans toutes les contributions de manière constante, à partir du port du Havre pour desservir l'axe Seine et bientôt le nord de la France et même la nécessité de dépasser les objectifs de report modal que le GPMH s'est fixé ;
- la nécessité d'améliorer les circulations à l'intérieur de la zone portuaire pour que celle-ci puisse vivre dans de bonnes conditions ;
- la compétition entre les usages sur l'ensemble du site concerné par le projet, ce qui implique de ne pas gaspiller d'espace ;
- la valeur écologique, la richesse écologique de la zone du projet ;
- la nécessité de contribuer à la restauration de l'estuaire et d'améliorer, voire d'enrichir la réserve naturelle ;
- la nécessité d'une démarche partenariale pour déterminer l'avenir de cette partie de l'estuaire ;
- la difficulté technique liée au déplacement éventuelle des *pipelines* ;
- le besoin de permettre la création d'emplois dans la région havraise.

Dans le même temps, un certain nombre de divergences sont apparues sensibles, sur un certain nombre de points :

- la justification du besoin au regard des perspectives de croissance, compte tenu des incertitudes de l'évolution du commerce international ;
- la pertinence de l'alternative de dénivellation des ponts sur le canal de Tancarville ;
- la nécessité de disposer d'un second itinéraire sécurisant les circulations fluviales à l'intérieur du port ;
- l'évaluation de la qualité, pour ne pas dire de la quantité, des réserves foncières du port ;
- la compatibilité du projet au regard des objectifs fixés par le Grenelle ;
- la façon de restaurer l'estuaire et d'améliorer la réserve naturelle ;
- l'application de la Directive Territoriale d'Aménagement ou son adaptation à un projet plus pertinent ;
- le potentiel de trafic que les navires fluviomaritimes, accédant directement à Port 2000 depuis la Seine, pourraient retirer au trafic fluvial conventionnel ;
- l'efficacité du contre-canal pour annuler l'effet de drainage dû au creusement du canal.

D'autres éléments de convergence et de divergence sont apparus également au cours du débat, principalement lors des réunions publiques. Je ne les ai pas cités aujourd'hui car ils n'ont pas nécessairement figuré dans les contributions écrites.

Je terminerai par une série d'interrogations ou d'attentes formulées dans ces contributions. Elles concernent encore un certain nombre de points :

- la complémentarité des politiques des ports de Rouen, du Havre et de Paris ;
- les mesures d'annulation ou de réduction des impacts, les mesures compensatoires ou d'accompagnement possibles, ainsi que le management adaptatif de ces mesures, soit la capacité d'évoluer en cours de mise en œuvre de ces mesures compensatoires ;
- l'estimation de la valeur des zones humides et de la biodiversité ;
- le lien entre la biodiversité, l'hydraulique et la qualité de l'eau ;
- la localisation des activités économiques dans l'estuaire plutôt que sur les plateaux ;
- le rythme de consommation des espaces qui seraient rendus aménageables par le projet.

Enfin, deux attentes :

- une meilleure explication de la complémentarité et de l'articulation des différents projets mis en œuvre par le Grand Port Maritime du Havre ;
- la recherche d'un projet de moindre impact qui soit efficace vis-à-vis des problèmes posés, mais respectueux de l'environnement.

Au même titre que les échanges qui se sont produits pendant les réunions publiques, l'ensemble de ces éléments va nous être très précieux pour la suite de notre réflexion. Je vous remercie de votre attention.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Guellec. C'était parfaitement clair. D'emblée, je propose à François Nau de continuer ce bilan ou cette synthèse.

2. Bilan des questions-réponses enregistrées pendant le débat

François NAU, membre de la Commission Particulière du Débat Public

Bonsoir à toutes et à tous. Je vais vous présenter un bilan rapide des questions-réponses. Vous avez tous été informés du système des questions-réponses, accessible sur le site du débat, ainsi que par l'intermédiaire des cartes T mises à votre disposition lors de chaque réunion publique. Je rappelle que ce système, facile d'accès, a été présenté sur le site internet du débat dès le début du débat, en précisant que ces questions-réponses seraient consultables et figureraient dans les archives du débat, ce qui sera fait. Il n'est d'ailleurs pas trop tard pour consulter ce système de questions-réponses et

pour compléter votre information. Je précise à ce sujet que le site internet du débat ne sera plus interactif à partir de lundi matin. Le débat se termine le dimanche 7 février. Cela dit, ce site restera consultable pendant un an.

Ce soir, je n'ai pas la prétention de faire une évaluation complète de ce système de questions-réponses, mais de vous en présenter un bilan rapide, en traitant à la fois du sujet des questions, de leur thème, de leur nature, de leurs auteurs, ainsi que de la qualité des réponses et de leur délai.

S'agissant des thèmes des questions, si l'on exclut les questions éloignées du sujet, soit trop générales, soit ponctuelles et auxquelles il était de toute façon répondu, parmi les 176 questions que le Président Guillaume a évoquées tout à l'heure, il subsiste 122 questions qui sont directement relatives au projet, objet du débat.

Ces questions se répartissent de la façon suivante. Le thème transport et circulation intervient en premier avec 30 questions. Nous avons eu 23 questions sur le projet et ses alternatives, principalement sur ses alternatives. Nous avons eu 20 questions sur les variantes de tracé, 12 sur l'environnement, 11 sur l'hydrologie, 11 sur le développement économique, 8 sur l'aménagement du territoire et 7 sur les usages, les hommes et les activités. Si l'on fait un bilan rapide de ces thèmes, on voit que les questions sur l'environnement et la nature au sens large sont un peu plus nombreuses que celles portant sur l'économie.

Venons-en maintenant à la nature des questions. Les questions posées ont été généralement courtes et précises. Elles sont de différentes natures dans leur objet. Il s'agit soit de demandes d'informations de base déjà disponibles dans le dossier du débat, soit de questions portant sur la compréhension des éléments de ce dossier du débat, soit de compléments d'information par rapport à des présentations faites en réunion publique, portant sur des données, des statistiques ou des sujets techniques. Il s'agit aussi, dans une certaine mesure, d'une reprise de questions déjà abordées en réunion publique, pour avoir une confirmation ou une réponse complémentaire ou pour éclairer une prise de position. Il peut s'agir de présentations de contre-propositions.

On peut estimer que sur l'ensemble des questions, un tiers d'entre elles correspondent vraiment à des questions nouvelles par rapport à celles qui ont été abordées en réunion publique ou traitées dans les cahiers d'acteurs. Du point de vue de la Commission, nous estimons que ce système de questions-réponses a vraiment apporté une plus-value réelle par rapport aux réunions publiques et aux cahiers d'acteurs.

Quels ont été les auteurs de ces questions ? Les questions redondantes par rapport à celles posées en réunion publique émanent en général d'acteurs qui n'ont pas assisté aux réunions publiques, ce qui est logique. Nous avons donc reçu des questions qui portent, comme je l'ai dit, sur des aspects nouveaux et qui montrent que ceux qui les ont posées se sont vraiment impliqués dans le débat, en recherchant une information la plus complète possible sur le projet. Les auteurs qui ont posé le plus de questions sont généralement des membres d'associations actives dans le débat et qui sont plutôt en opposition au projet.

Venons-en maintenant à la qualité des réponses. La Commission s'est attachée à obtenir du maître d'ouvrage des projets de réponse, en étant particulièrement exigeante. Ainsi, le Grand Port Maritime a dû revoir plusieurs fois sa copie. Pour la Commission, une réponse de qualité devrait être en rapport direct et précis avec la question posée et devrait être aussi claire et facilement compréhensible par tous. Si la réponse fait référence à un ou plusieurs documents, cette réponse

doit permettre d'éviter au lecteur une recherche trop fastidieuse de ces documents en en donnant un contenu synthétique. La Commission s'est interrogée sur la qualité perçue par les auteurs de questions. Les réponses qui lui ont été données ont été très variables. Il est bien difficile d'affirmer que toutes les réponses ont été à la fois circonstanciées et signifiantes en répondant à l'ensemble des attentes et aux exigences de chacun. Il est toujours possible, notamment pour les insatisfaits, de poser des questions complémentaires lorsque la première réponse a été jugée insuffisante.

Le prix à payer pour la qualité est bien sûr le délai de réponse. Sur ces délais de réponse, j'ai essayé de faire une statistique rapide portant sur les questions que j'ai qualifiées de nouvelles par rapport aux questions qui avaient déjà été posées lors de réunions publiques. Pour ces 42 questions nouvelles, j'ai calculé un délai moyen de réponse de 28 jours. La Commission a tenu particulièrement à accélérer le processus de réponse, début janvier, en veillant à ce que toutes les réponses soient données avant le 14 janvier.

Enfin, l'un des auteurs des questions a posé une question intéressante, puisqu'il a demandé que le site fasse apparaître l'ensemble des questions posées, même si elles n'ont pas encore obtenu de réponse. Nous lui avons répondu que le système informatique actuel mis à la disposition des Commissions Particulières du Débat Public ne le permettait pas, mais cette question a été transmise au gestionnaire du système pour que cela soit possible lors des prochains débats. Je vous remercie de votre attention.

Claude GUILLERME

Merci, François. C'était également très clair. Maintenant, j'invite nos intervenants de la première vague, Madame Barbier, Monsieur Fihue et Monsieur Leroux, à rejoindre la tribune, étant entendu qu'après cette première série d'interventions de synthèse, la salle disposera de vingt minutes pour intervenir, en évitant de poser des questions. S'il y a des questions, elles n'auront pas de réponse immédiate. Je ne reviens pas sur ce qui a été dit. Madame Barbier, vous représentez le président de SOS Estuaire et nous sommes attentifs à vos propos.

II. Synthèse des arguments développés par les différentes familles d'acteurs

Sylvie BARBIER, représentante du président de SOS Estuaire

Bonsoir. J'interviens pour toute une série d'associations de défense de l'environnement qui sont réparties de part et d'autre de la Seine, dans un rayon d'environ trente kilomètres et qui ont participé à toutes les étapes du débat public, y compris aux entretiens avant les séances publiques. Jusqu'ici, nous avons également participé à d'autres séances du même genre, à d'autres débats publics, au Grenelle de l'environnement, au Grenelle de l'estuaire, en veillant à toujours à essayer de faire connaître le lourd passif environnemental de notre région, à promouvoir une autre conception de nos rapports à notre environnement et à explorer les voies qui permettraient de le respecter et surtout de le restaurer, dans la mesure du possible. Notre réflexion nous amène à penser que cela ne peut pas se faire sans des changements de fond, en particulier sans une autre façon d'aborder les problèmes posés, sans un autre fonctionnement économique et un autre mode de vivre ensemble, sans quoi notre avenir et celui de nos enfants nous paraissent bien compromis.

C'est dans cet esprit que nous nous sommes investis dans ce débat. D'une part, par rapport aux problèmes environnementaux directement en cause : protection de la biodiversité dans l'estuaire, meilleur usage des espaces et des ressources, report modal aussi important que possible vers le transport ferroviaire et fluvial pour réduire les émanations de gaz à effet de serre et le recours aux énergies fossiles. D'autre part, parce que nous souhaitons aussi aller vers une démocratie écologique, dans l'esprit de la convention d'Aarhus qui, en principe, a présidé au processus de débat public et qui est indispensable pour que les populations puissent être véritablement parties prenantes des réflexions et décisions qui concernent leur avenir.

Je ne rentrerai pas dans le détail puisque nous n'avons que dix minutes. Vous pourrez consulter nos cahiers d'acteurs. Je ne citerai donc que ce qu'il ressort du déroulement de ce débat public et les points principaux qui nous ont paru à relever.

Ce débat public – nous avons été amenés à nous exprimer dans la presse – nous a paru insuffisant sur l'aspect démocratique. Pour commencer, du côté des ports et des acteurs locaux qui soutiennent le projet, nous avons eu à déplorer un certain nombre de comportements qui ne sont pas nouveaux. Un déshabillage qui consiste à présenter le projet comme environnemental, mais avec tout de même des atteintes graves à cet estuaire qui a déjà tant souffert et surtout, une présentation qui essayait de ne pas laisser entrevoir qu'en fait, le but principal était d'annexer encore une autre partie de cette zone naturelle pourtant déjà bien amputée. Pour cela, on emploie des moyens qui sont habituels, qui sont considérés comme normaux, mais qui nous paraissent vraiment à revoir si on veut aller vers une meilleure démocratie et une meilleure prise en compte de l'environnement.

A nos yeux, on a pris les problèmes à l'envers. On voulait les terrains, la DTA obligeait à faire le grand canal, alors on a présenté le grand canal comme indispensable. Pour renforcer un peu cette impression, on a placé la plateforme multimodale à un endroit qui semble justifier le grand canal. Il y a certes des raisons objectives de chercher un certain nombre d'améliorations dans le fonctionnement du port. Il ne nous semble pas qu'elles passent vraiment par ce grand canal, le problème étant qu'on ne s'est pas contenté d'élaborer ce projet. Ce faisant, on s'est focalisé dessus en négligeant d'étudier tout ce qui serait réellement approprié pour améliorer le fonctionnement du port et assurer un développement plus ambitieux du report modal. On a vu que ce grand canal ne présentait pas une véritable amélioration en la matière. On a mis le paquet pour obtenir le maximum de concours possibles, y compris de personnes qui n'étaient pas très enclines à apprécier cette initiative. On a laissé entrevoir aussi, à ceux qui auraient le plus à se plaindre, qu'il pourrait y avoir des compensations. On a déjà vu ce genre de comportements. Le problème est qu'il a déjà abouti, à plusieurs reprises dans le passé, à des choix d'aménagement du territoire qui ne se sont pas précisément révélés optimaux et qui ont même été parfois très regrettables.

S'il s'était déroulé selon ce qui nous paraît normal, le débat public aurait pu permettre de s'extraire de ce fonctionnement. En fait, il y avait à étudier un certain nombre d'aspects circonscrits, mais surtout, des aspects qui étaient connectés à la question qui était posée. Il nous paraissait normal que cette question serait étudiée d'abord de façon aussi indépendante que possible et surtout de façon aussi large que possible. Or on n'a eu de cesse que de nous ramener d'abord au dossier du port tel qu'il le concevait, alors que nous n'avons pas vraiment les moyens d'avoir des expertises indépendantes. Cela a été un gros travail de notre part d'essayer de développer une meilleure information, des propositions qui se tiennent en consultant toute une série d'acteurs. Nous avons été amenés entre autres à observer que nombre d'acteurs de terrain, à divers niveaux de responsabilité, avaient des propos très différents en privé et lorsqu'ils étaient amenés à s'exprimer à la tribune. C'est très préoccupant. Ce n'est pas de cette façon que l'on peut étudier vraiment des projets dans

l'intérêt d'une communauté, surtout quand la conjoncture est assez difficile et présente un avenir économique et social assez contrasté.

Il nous semble qu'il faut aller vers de tout autres façons d'agir. Nous regrettons que le débat public n'en ait pas été suffisamment l'occasion. Certes, il a offert un certain nombre d'occasions, mais on a quand même dû observer un comportement qui nous a amenés à nous exprimer dans la presse à ce propos. Par exemple, présentation très orientée dans la presse, répartition des temps de parole, place réduite et tardive réservée aux questions environnementales, alors qu'en principe, ce sont ces questions qui ont justifié le passage en débat public, gestion des réponses aux questions qui prenaient un mois en moyenne, comme on vient de l'entendre. J'en passe.

Nous avons été constamment confrontés à des dispositions et des comportements qui visaient à restreindre le débat à un simple choix de tracé, alors que normalement, un tel débat doit d'abord traiter de l'opportunité et envisager des alternatives. Nous avons dû attendre le mois de décembre pour voir apparaître, dans des encarts dans la presse, le fait que l'on devait débattre de l'opportunité du projet. Nous avons dû attendre le 14 janvier, à trois semaines de la fin alors que le débat durait quatre mois, pour que l'on ait une séance consacrée à l'écosystème de l'estuaire. Heureusement que nous nous sommes efforcés d'introduire les questions environnementales tout au long du débat. Sinon, elles auraient été repoussées à l'extrême fin.

Il y a quand même ainsi un certain nombre de choses, certes qui ne sont pas toujours très manifestes, mais qui ne nous paraissent pas concourir à ce qu'il faudrait de processus démocratique pour améliorer le fonctionnement économique et social du port et de la région. Nous avons été amenés en particulier à faire état de ce qui se passe dans d'autres villes qui servent de modèle paraît-il et sur lesquelles on a les yeux fixés pour essayer de les égaler, voire de les battre. Ces villes portuaires ont un tout autre fonctionnement. Lorsqu'il y a des choix économiques qui ne vont pas de soi et qui sont conflictuels, elles traitent ces conflits sans laisser qui que ce soit de côté en mettant tout sur la table et en prenant le temps qu'il faut pour cela. Nous n'en sommes pas là. Ce ne sont pas les habitudes qui prédominent. Il faudrait pourtant les changer.

Pour l'avenir, pour toutes les questions qui vont être traitées, quelle que soit la décision que prendra le port, nous souhaitons que nous allions vers ces processus, qu'ils soient dans le cadre d'un débat public ou d'autres instances qui sont à créer éventuellement. Qu'ils deviennent la base d'une recherche de ce qu'il faut pour élaborer ensemble des solutions vraiment adaptées et que la population puisse être réellement associée à ces choix.

Il y a quand même eu un certain nombre d'avancées. On a vu des points être davantage mis en lumière. On a vu aussi des changements de points de vue. Je ne vais pas m'étaler sur le nombre de choses qui ont relevé de discussions relativement techniques. L'essentiel, à notre avis, c'est que sont apparus quand même des obstacles majeurs. Je n'en citerai que deux : les *pipelines* et les gazoducs, ce qui n'est pas rien et ce qui demande à être réglé et surtout la mare plate, cette zone dont la richesse biologique et surtout le rôle clé pour toute la zone humide ont été mis en lumière. Normalement – nous ferons ce qu'il faut pour cela – ce rôle doit aboutir à ce qu'elle soit protégée. Je pense que vous avez vu que Madame Jouanno, Secrétaire d'Etat à l'Ecologie, est intervenue le 1^{er} février pour présenter un nouveau plan en direction de la protection des zones humides, une protection accrue. D'ailleurs, les gens de Bruxelles qui ont été vus à ce sujet ont trouvé impensable qu'un tel projet que celui qui a été présenté continue à être présenté avec une atteinte à la mare plate.

Nous avons donc également travaillé à des alternatives. Ces alternatives visent en gros deux choses : développer vraiment le report modal, alors que le projet actuel ne nous paraît pas le permettre, en particulier en incluant le fluviomaritime, le passage direct du Port 2000 vers la Seine et surtout, tout ce qui concourt à mieux utiliser l'existant et à mieux équiper le canal de Tancarville par exemple. J'y ajouterai quelque chose qui a été constamment omis. On n'a parlé que d'infrastructures. Ce n'est pas tout. Si on veut vraiment améliorer le fonctionnement du port, si on veut vraiment développer le report modal, il y a toute une série de mesures qu'il faut étudier avec les intéressés, que ce soient les règlements, les usages, les tarifs, les équipements spéciaux, les unités fluviales elles-mêmes ou les outillages (les grues, etc.) Tout cela doit être intégré dans l'étude du dossier. Ce n'est pas qu'une question de tuyaux, de canaux ou de ponts. C'est aussi une question humaine. On a bien l'impression qu'une part des difficultés de fonctionnement du port repose sur ce déficit démocratique qui aboutit à ce que les choses soient décidées malgré elles.

Claude GUILLERME

Madame Barbier, vos dix minutes sont écoulées.

Sylvie BARBIER

Nous dirons simplement que notre souhait repose sur cet aspect démocratique. Je préciserai enfin que l'une des parties du débat qui a constamment été écartée ou traitée vraiment en quelques mots doit maintenant être abordée dans cet esprit démocratique. Il a été dit que le port avait maintenant comme priorité la plateforme multimodale. S'agissant de cette plateforme multimodale, nous avons été amenés à penser que ni sa conception ni son implantation n'était optimale. Il faudrait que le débat inclue aussi tous les intéressés pour aboutir à un projet qui ne soit pas en-deçà des efforts et des financements qui auront été consacrés.

Claude GUILLERME

Merci, Madame Barbier. On ne vous fera pas le reproche d'avoir dépassé un peu le temps imparti. J'espère que ce ne sera pas un exemple suivi par vos successeurs. A quelques instants près, cela dépasse l'exemplarité donnée. N'en faites pas trop. Si Monsieur Fihue le veut bien, nous l'écoutons attentivement sur les différents aspects liés aux usages dans la plaine alluviale. Merci, Monsieur Fihue.

François FIHUE, président de la Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime

Merci. Moi, je vais parler au nom des acteurs économiques de la zone, notamment des incidences agricoles très spécifiques sur la zone dans un premier temps. J'élargirai mon propos sur l'axe Seine dans un deuxième temps parce que je pense que l'on ne peut pas dissocier le projet global de l'axe Seine du projet d'aujourd'hui.

Il existe quatre variantes, je ne vais pas vous les refaire. Suivant les variantes, l'impact et l'emprise directe varient de 30 à 100 hectares. Suivant la longueur du tracé, le nombre d'exploitants concernés varie quant à lui de 24 à 70. On sait que les surfaces agricoles qui sont isolées au nord représentent à peu près 90 hectares pour le tracé le plus court, mais elles représentent 540 hectares

pour le tracé qui longe la réserve naturelle et 600 hectares pour le tracé direct. Je vous parle de surfaces parce que pour nous, l'enjeu, c'est que ce sont des surfaces agricoles en production. La production est certes particulière, mais ce sont des parcelles en production. Pour votre information, tous les ans, dans le département, nous perdons globalement 1 500 hectares de terres agricoles en production. Le tracé le plus court nous paraît donc être celui qui est le moins défavorable à l'agriculture. Je m'en arrêterai là sur le choix du tracé. Notre choix va évidemment vers celui qui a le moins d'impacts possibles sur notre activité.

Il y a évidemment une part importante des espaces qui sont destinés à l'industrie et qui seront dans un premier temps remblayés. Cela a été très bien exprimé dans le cahier des acteurs du GPEAS et je ne veux pas vous en refaire la relecture. Cela a été exprimé de façon très claire et très simple. Je pense que tout y est.

La vraie difficulté est probablement de mesurer l'impact réel sur l'activité économique existante dans la zone. Je crois qu'il faut s'y attacher. On ne peut pas développer des activités économiques au détriment d'une autre. Certes, 24 à 70 agriculteurs ne font probablement pas le poids face à une activité économique, mais ces 24 à 70 agriculteurs représentent une activité économique qui compte. Je pense qu'il faut que vous ayez conscience que de ne plus les avoir dans la zone, c'est probablement chercher à les déplacer dans une autre zone où ils ne trouveront pas de place. La pression foncière, sur le département de la Seine-Maritime, notamment sur la pointe du Havre, est beaucoup trop forte pour imaginer avoir des compensations foncières. Les compensations foncières n'existent plus dans le département. Il faut bien se mettre cela dans la tête. Elles n'existent plus dans le département. Il ne faut pas rêver.

J'élargis volontairement mon propos à l'axe Seine. C'est le mot « compensation » qui m'y fait penser. C'est quand même bizarre. On a un peu le sentiment que l'on a déjà donné. En 2000, la compensation a été l'élargissement de la zone naturelle et de la réserve. On a déjà beaucoup donné. Aujourd'hui, on y est encore. La réserve nous pose de nouveau problème, sur un autre tracé. Quelle activité économique agricole va-t-il rester entre Le Havre et Rouen ? Expliquez-moi comment nous allons pouvoir avoir une activité économique agricole dans une zone qui va être classée par un bout ou par un autre, avec des appellations différentes. Personne ne conteste la nécessité d'une zone portuaire active, mais on va traverser une réserve naturelle et on va arriver dans des zones qui vont être classées avec des appellations plus ou moins fumeuses. Ensuite, on rentre de nouveau dans une agglomération, avec de nouveau un port en pleine activité.

Que va-t-il rester comme activité économique agricole dans ce secteur ? Je ne sais pas si vous vous rendez compte, mais cette zone fait aux alentours de 60 000 hectares, ce qui représente 20 à 25 % du total de l'activité agricole du département. On n'est pas derrière la virgule ; on est sur une zone extrêmement importante. On parle beaucoup d'environnement. Je pense que l'enjeu des années qui viennent n'est pas la préservation de l'environnement, mais la préservation du foncier agricole pour produire. Certes, ce n'est pas politiquement correct, mais je vous assure que l'enjeu est dans l'acte de production. Il faut s'en rappeler et j'espère que vous vous en rappellerez.

Je ne vais probablement pas utiliser tout mon temps de parole. Comme je l'ai dit, on a un peu le sentiment d'avoir déjà beaucoup donné. Il y a des choses que l'on accepte parce que nous sommes nous aussi des acteurs de l'économie. Nous aussi, nous bénéficions du port, à l'entrée et à la sortie et on ne va pas s'en plaindre. On peut donc comprendre les contraintes attachées à l'économie. On ne peut pas comprendre en revanche que ces contraintes soient directement issues de chantages qui sont menés en compensation de contraintes environnementales. Ça, c'est insupportable. Ce qui se

passer sur l'axe Seine aujourd'hui est insupportable. Il ne peut pas y avoir une partie de la population qui dit : « On vous fout la paix sur vos projets économiques à condition qu'il y ait une réserve naturelle, à condition qu'il y ait un classement des Boucles de la Seine ». Ça, ce n'est pas supportable. Ce n'est pas comme cela que fonctionne la démocratie. Je n'accepte pas de leçon de démocratie lorsque les mêmes font cela. Ce n'est pas gérable. Il faut être clair, nous ne pourrions pas avoir une activité normale si les niveaux de contraintes sont insupportables, pour une agriculture qui est déjà en très grande difficulté.

Le projet va se développer. On choisira le tracé le plus pertinent. En tout cas, je l'espère. Pour nous, c'est le plus court. La seule chose que je souhaite, c'est que l'on ne gaspille pas l'espace. C'est l'enjeu de demain. Il ne faut pas gaspiller l'espace. Il faut aussi que ce développement économique se fasse de façon compatible avec les autres développements économiques. On n'a pas à être exclu d'un territoire parce qu'un développement économique a besoin de développements, pour ne pas faire redondance. Voilà ce que je voulais exprimer au nom des agriculteurs et au nom des activités économiques sur la zone.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Fihue. Bravo pour ce respect plus qu'exemplaire du temps de parole. Monsieur Leroux, si vous le voulez bien.

Christian LEROUX, président de l'Union maritime et portuaire

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je voudrais m'exprimer ce soir au nom de l'Union maritime et portuaire qui regroupe toutes les entreprises privées qui font vivre ce port et au nom de la Chambre de Commerce et d'Industrie à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir.

Il n'est pas inutile, dans ce genre de débat, de rappeler quelques vérités premières. Dans sept ans maintenant, le port du Havre aura cinq siècles. Le port du Havre, voulu par François I^{er}, est devenu au fil des années, un port de guerre d'abord et ensuite un port de commerce. S'il a été choisi pour sa situation exceptionnelle, il a été construit maintenant par l'Homme. Depuis cinq siècles, c'est l'Homme qui fait sa différence. Aujourd'hui, nous sommes dans un débat d'Hommes et de construction. C'est inéluctable et je crois que cela le restera.

Pour fixer un peu les enjeux de la discussion de ce soir, il est peut-être utile de rappeler quelques chiffres. L'Union maritime et portuaire qui reprend l'intégralité des entreprises, ce sont 600 entreprises. Ce n'est pas neutre, ce n'est pas anodin. 16 000 personnes travaillent ici dans ce port. Je vous laisse le soin de diviser par le nombre de familles. Ce sont des chiffres de l'INSEE que je fournis. Si nous avons la joie de constater une extension des emplois depuis quelques années, avec un petit stop l'année passée, cette extension des emplois a été de 6 % depuis dix ans. C'est tout à fait significatif de ce que représente l'activité portuaire dans cette ville. Cette ville – faut-il le rappeler – a été un peu désertée ces derniers temps par l'industrie lourde et l'industrie en général qui, pour des raisons que tout le monde connaît ici, a été délocalisée de plus en plus.

Je pense qu'il n'est pas ridicule de penser que cette perte d'emplois, cette perte d'activités et cette perte d'économies doivent être nécessairement comblées par d'autres activités. Comme je viens de le dire, nous avons la chance d'être un grand port. Nous sommes une petite ville et un grand port, ce

qui est assez exceptionnel, avec un marché de 25 millions d'habitants à 200 kilomètres. Ce marché ira croissant en vieillissant. C'est une évidence. Demain, les Parisiens, la grande banlieue parisienne et au-delà ne renonceront pas à ces produits chinois ou venant du monde entier. Ceux qui le pensent ont tort parce qu'on le fait maintenant depuis vingt ans et il n'y aura pas de retour. On continuera à recevoir des containers d'Asie et des Etats-Unis. Je ne pense pas que l'on puisse revenir là-dessus.

Que devons-nous faire ? Considérer cette croissance. Il faut intégrer, dans la notion économique, dans tous les cas de figure, toujours et encore, la concurrence. Certains d'entre vous dans cette salle n'ont peut-être pas la perception de cette réalité économique de tous les jours. La concurrence n'est pas un vain mot, elle existe. La situation privilégiée, ô combien, de cette Baie de Seine, est aussi parfois battue en brèche par d'autres situations privilégiées. Rotterdam, grand concurrent, était le premier port mondial il y a encore trois ou quatre ans, avec plus de 400 millions de tonnes. Les grands ports du Range (Anvers, Hambourg, etc.) font la preuve de leur dynamisme, de leur expansion au quotidien. Tous les jours, nous nous apercevons qu'ils croissent, même si cette crise que personne n'a vue et qui nous est arrivée, a bloqué cette croissance.

Je pense qu'il faut considérer que derrière toute crise, quelle qu'elle soit, il y a un renouveau et un rebond. Chacun d'entre vous se rappellera le premier et le second choc pétrolier. On était mort ! Il n'y avait plus d'industries, on ne travaillait plus ! Effectivement, on a peut-être redimensionné certaines entreprises et on a redimensionné des bateaux. Il n'en reste pas moins que l'activité économique a redémarré, au plus grand plaisir des gens qui habitent dans cette ville. Il faut voir le progrès qu'il y a eu dans notre environnement. Faut-il y renoncer demain ? Non. C'est le message premier.

L'abandon d'un projet tel que celui que nous avons en tête nous mettrait complètement hors cause, dans l'impossibilité totale d'accéder à cette concurrence à laquelle nous devons faire face au quotidien. Vous m'autoriserez à dire que je suis l'un de ces acteurs qui se promène un peu dans le monde et qui voit que la notion plurimodale est essentielle dans un port. Nous n'avons pas perdu des parts de marché, nous n'en avons pas gagné, ce qui est un peu différent. Quand ce marché est devenu exponentiel, il y a dix ans, les gens qui avaient du multimodal ont conquis les marchés, parfois grâce à une position géographique tout à fait favorable. Tout le monde n'a pas l'Escaut ou le Rhin à sa porte. Nous avons la Seine, ce qui est extraordinaire. Est-ce que nous nous en sommes servi ? Non, pour moult raisons. La contradiction est là. J'ai coutume de dire – pardonnez-moi de me répéter pour ceux qui m'entendent parfois – qu'aux Jeux olympiques, ce sont les meilleurs qui gagnent. Nous devons être les meilleurs. Pour être les meilleurs, nous devons avoir les outils pour être les meilleurs. C'est une évidence. Demain, l'industrie lourde n'existera plus. On le sait, il y a déjà des raréfactions sur certaines raffineries, à Dunkerque et ailleurs. La presse en a suffisamment parlé. Quel est l'avenir des familles demain ? Quel est l'avenir de nos enfants ? C'est le portuaire.

Le portuaire a aussi une autre vertu. L'activité portuaire et paraportuaire si je puis dire est écologique. Il n'y a pas de pollution. Le projet que l'on propose et que nous pensons être le bon, c'est-à-dire ce canal qui va rejoindre le domaine maritime et ces zones qui pourront servir à la logistique, tient à des activités qui ne sont absolument pas polluantes. Il n'y a pas d'exemple de pollution dans une distribution de containers que l'on vide et que l'on fait repartir. Il n'y a pas de pollution dans un train électrique qui part vers Paris. Il n'y a pas de pollution ou du moins très peu sur une barge qui va remonter la Seine. Je crois qu'il faut aussi s'imprégner de cela.

On nous présente parfois ce projet comme une espèce d'hérésie qui risquerait de réduire à néant les efforts environnementaux. Je peux vous affirmer que les centaines de personnes que je connais dans

la fédération sont conscientes de cette importance de l'écologie et savent qu'il faut le faire. Nous avons tous des enfants ou des petits-enfants. Aucun d'entre nous n'a envie de négliger cette question. Cette solution du grand canal est l'occasion rêvée de mettre fin d'abord aux encombrements constants sur les ponts qui sont un problème majeur. Je crois que ce débat a déjà eu lieu ici, il n'est peut-être pas complètement économique, mais il existe. Lorsque les ponts sont levés, des camions ou des voitures laissent le moteur tourner pendant dix minutes ou un quart d'heure. Tout le monde sait que cela existe. Tout le monde n'est pas vertueux ; chaque conducteur n'est pas vertueux. Nous allons alléger tout cela.

Il y a une concurrence et une compétition. Bien sûr, on est obligé de vous le dire, on a eu un gros problème, mais ça va repartir. Que faut-il faire ? Faut-il renoncer au fait que nos enfants aient des places au Havre ? Nous rêvons tous les uns et les autres de sédentarité, d'avoir des enfants issus des écoles supérieures du Havre. Trop souvent, on a entendu dire à la Chambre de Commerce ou ailleurs que nos ingénieurs, nos cadres supérieurs et nos grands esprits s'en vont parce qu'il n'y a pas assez de travail. Est-ce que nous voulons cela demain ?

Je pense sincèrement que ce projet est un projet intéressant. La plateforme multimodale sera par ailleurs la preuve, vis-à-vis de nos concurrents et du monde entier, que nous sommes capables de nous aligner. Stagner aujourd'hui, arrêter les projets serait suicidaire. Très sincèrement, je le pense, je le dis et c'est la vérité : ne laissons pas des emplois périr et ne renoncions pas à une source d'emplois qui n'altère en rien notre environnement. Cette région du Havre qui est belle et que tout le monde veut sauvegarder de la sorte : à quoi bon s'il n'y a plus personne pour travailler ? A quoi bon s'il n'y a pas d'emplois ? Est-ce que vous croyez que les gens resteront ici ? Non. Le souci environnemental que je partage totalement et le souci économique sont les mêmes. Ce sera mon dernier mot ce soir. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Leroux. Vous avez été vous aussi exemplaire en ce qui concerne la contrainte temps. Nous nous sommes engagés à offrir ces vingt minutes d'échange pour que chacune et chacun d'entre vous, s'il en a envie, complète, sur tel ou tel point, ce qui vient d'être dit par les trois premiers intervenants. Qui demande en premier la parole ? On va essayer de faire comme d'habitude, de prendre trois interventions, mais il n'y aura pas de réponse. Vous ne nous en voudrez pas. Monsieur ? Et Monsieur ? Les deux Messieurs à lunettes qui sont au troisième rang, l'un à moustache et l'autre avec une barbe. Vous vous présentez pour respecter notre habitude et surtout pour que l'on vous retrouve sur le *verbatim*.

Bruno LECOQUIERRE, Université du Havre

J'ai bien compris qu'il ne fallait pas poser de question. Je vais donc transformer ma question en commentaire et on verra bien s'il y a une réponse. Il serait quand même intéressant d'avoir quelques explications par rapport à l'article qui est paru dans la presse avant-hier, alors que les propos de Monsieur Guellec de tout à l'heure laissaient entendre que ce qui avait été présenté dans le journal ne correspondait pas, semble-t-il, à ce que le port envisage. Il y a visiblement un *hiatus* entre ce qui est paru dans la presse et ce qui est dit ce soir. Je ne pose pas de question, mais il serait peut-être bon que nous ayons quelques précisions dans ce domaine. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Lecoquierre. Vous n'avez pas posé de question, mais vous aimeriez une réponse. Je vais vous rassurer, elle ne viendra pas tout de suite puisqu'on a dit qu'il n'y aurait pas de réponse, mais comme je l'ai dit en introduction, en troisième partie de notre débat de ce soir, le Grand Port précisera sa position et nous dira ce qu'il retient d'essentiel du débat. Peut-être répondra-t-il à votre interrogation, mais pour ce qui me concerne, je ne me sens pas du tout responsable de ce que la presse a publié. J'habite à 500 kilomètres d'ici, je n'étais pas au courant et je n'ai pas été averti. Nous enregistrons votre demande et vous aurez, je l'espère, un début de réponse. Monsieur, s'il vous plaît ?

Thierry LECOMTE, Parc naturel régional des Boucles de la Seine

Le Parc naturel régional des Boucles de la Seine se situe entre la réserve de l'estuaire et la ville de Rouen. Je ne sais pas s'il fait partie des appellations fumeuses qui ont été évoquées tout à l'heure pour décrire le territoire de la basse vallée de la Seine, mais je voulais juste compléter l'information qui a été donnée par la première intervenante, notamment en ce qui concerne le nouveau plan en faveur des zones humides que le Ministère de l'Environnement, pour faire court, vient de proposer en ce mois de février 2010. Je rappelle qu'il y a deux mesures qui sont prévues : les mesures 25 et les mesures 26 qui prévoient notamment de remettre un peu d'actualité l'application de la convention dite de Ramsar qui s'intéresse aux zones humides. Je rappelle que la région de Haute-Normandie est devenue l'une des sept régions administratives qui est sans site, alors que l'estuaire est une zone qui vient juste après la Camargue et qui est évidemment incontournable en termes de désignation au titre de la convention de Ramsar.

Je voudrais revenir aussi sur cette convention de Ramsar qui peut faire un peu peur. Ce n'est pas du tout une réserve naturelle, ce n'est pas du tout un zonage fait d'interdits. C'est une façon de réfléchir ensemble à la meilleure gestion d'un espace fragile, mais d'un espace reconnu pour sa qualité environnementale. La mise en place d'une convention de Ramsar nécessite d'associer étroitement les activités humaines qui font intégralement partie du dispositif. Je voulais bien préciser le contour très ouvert de cette convention qui associe nécessairement les populations et les activités économiques qu'elles supportent. Je vous remercie.

Claude GUILLERME

C'est nous qui vous remercions. Voilà une information qui sera versée au dossier, selon la formule consacrée. Y a-t-il d'autres interventions ? Je vous en prie. Nous vous écoutons.

Alain CASTEL, président de la Société linnéenne de Seine-Maritime

Est-ce que je peux cibler quand même un intervenant ? Monsieur Leroux en l'occurrence. Lors du débat sur Port 2000, je me souviens très bien de vos phrases. A cette époque, vous n'en aviez rien à « foutre » des petits oiseaux, des fleurs, etc. Je vous avais proposé de venir dans l'estuaire avec vos bottes pour vous faire visiter l'estuaire parce que je le connais comme ma poche. Je suis toujours à votre disposition parce que je vois que vous n'avez pas changé votre fusil d'épaule. Merci.

Claude GUILLERME

Merci. D'autres interventions ? Je vous en prie.

Bruno PETIT

Je voudrais interpellier aussi le dernier intervenant. D'habitude, je parle pour une association, mais là, je vais parler pour moi. Si j'ai bien écouté votre intervention – il me semble vous avoir bien écouté – si on croit toujours au commerce, les Chinois sont incontournables. Il faut quand même savoir que le jour où les Chinois vont vouloir produire pour eux, ils ne s'occuperont pas de l'Europe et vous aurez fait tout ce travail pour rien. A vous entendre, si on ne fait pas le grand canal, on va tous mourir.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Petit. Y a-t-il d'autres observations et points de vue ? Monsieur Coletta ?

Michel COLETTA, Europe Ecologie

Je voudrais intervenir en citant des propos qui ont été tenus par le port de Paris, un acteur important puisque c'est la Région parisienne qui est en majorité destinatrice du flux de containers. Je cite : « *Comme VNF, le port de Paris estime que le port du Havre a fait une erreur stratégique en ne permettant pas l'accès fluvial à Port 2000 et que le projet d'écluse fluviale est toujours d'actualité* ». Je l'ai souvent entendu de la part de nombreux acteurs portuaires, encore récemment lors de commissions du Conseil de développement. Je cite encore : « *La pertinence du prolongement du grand canal n'est pas démontrée par rapport aux solutions alternatives. Le port de Paris estime que le développement du transport doit accompagner le développement économique et non pas résulter du seul effet de la mondialisation qui éloigne les sites de production des sites de consommation* ». Il aurait été intéressant de faire participer ce type d'acteurs.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Coletta. Cette information est enregistrée elle aussi. Monsieur Dalaise ?

Jean-François DALAISE, président du Comité des armateurs fluviaux et président du conseil d'administration du port de Paris

Ce n'est pas une réponse. Ce n'est pas au titre de président du conseil d'administration du port de Paris que je vais intervenir ce soir. Le port de Paris est d'ailleurs intitulé maintenant Ports de Paris avec un « s » à « port ». Je ferai tout à l'heure une intervention au nom du Comité des armateurs fluviaux. Je vais m'exprimer de cette manière puisqu'il n'y a pas de réponse à apporter à une question qui a été posée ou à une affirmation. J'observe simplement que dans la presse havraise, il y a beaucoup de guillemets et donc des citations. Je ne sais pas si ce qui a été lu tout à l'heure était une citation. Je dis simplement que le point de vue que j'exprimerai en ma qualité de président du

Comité des armateurs fluviaux est également celui du port autonome de Paris et je ne pense pas qu'il rejoigne les propos qui ont été cités.

Claude GUILLERME

Je vous remercie. C'est une précision complémentaire. Monsieur ?

Jacques RAGOT

Je suis auteur de plusieurs livres sur la région, notamment du *Guide nature de la Côte d'Albâtre* et du *Guide nature en Pays de Caux*. Cela fait quarante ans que nous prospectons dans la région, ma femme et moi, et que nous sommes donc maintenant en mesure d'en apprécier l'état général. En Seine-Maritime, on constate qu'il y a un projet d'extension de la centrale de Penly. Nous avons déjà la centrale nucléaire de Paluel. Comme chacun sait, il y a un projet de port méthanier sur Saint-Jouin. Nous avons ici des projets d'extension de la zone portuaire du Havre. Nous avons actuellement aussi des projets – j'en ai entendu parler – de Grand Paris, de liaisons plus rapides entre Le Havre et Paris. Nous avons eu récemment le pont de Normandie, son viaduc, son accès par le vallon de Rogerville et sa traversée du Pays de Caux. Nous avons eu récemment Port 2000. Etc.

Est-ce que vous pensez – ce n'est pas une question que je pose – que l'agrandissement du canal maritime et des zones portuaires qui lui sont annexes sont de nature à résoudre le problème de chômage, alors qu'actuellement, avec tout ce que je vous ai cité, nous sommes, en Seine-Maritime, à deux points de plus au niveau du taux de chômage ? L'état de santé des habitants de Seine-Maritime, comme il a été précisé dans des colloques relatifs à la santé – ce sont des chiffres émanant de l'Observatoire de la Santé – est catastrophique, notamment au niveau du taux de dépressions, de suicides, de cancers, etc. On ne doit plus maintenant nous faire croire qu'un nouveau projet va améliorer la qualité de vie des habitants. Nous ne sommes plus sceptiques. J'ai combattu contre l'autoroute A29. On nous avait dit qu'elle amènerait des quantités d'emplois sur Bolbec, sur Saint-Romain, etc. On est toujours dans la même situation. C'est du bidon ! Ce sont des choses pour enrichir certainement des personnes qui vont rapidement s'empresser, dès qu'elles auront obtenu le fruit de leurs travaux, de partir dans le midi ou dans des régions protégées. Ne continuez pas à vous moquer de nous. Plus personne ne croit que ce que vous allez faire maintenant, en détruisant toute la biodiversité de la mare plate et une partie de la réserve naturelle, apportera quelque chose de nouveau pour les habitants, apportera du mieux vivre. Nous ne pouvons pas le croire. Arrêtez ce genre de développement puisque de toute façon, ils conduisent, comme l'a dit Madame Barbier, à une impasse totale.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Ragot, pour ce témoignage qui sera donc enregistré. Monsieur ?

Pierre DIEULAFAIT, conseiller municipal havrais

Je suis, comme Jacques Ragot, un ancien combattant de l'A29, bien qu'il s'agisse d'un combat pacifique, mais toujours actif. Dès le départ du débat public, j'avais posé le problème de savoir si les conditions économiques actuelles n'encourageaient pas la suspension du projet. Finalement,

l'article que nous avons tous lu nous laisse entendre que cela s'est peut-être finalement imposé. L'argent se fait rare. C'est peut-être ce qui sauvera quelques hectares de ce qui reste des milieux naturels.

La remarque que je voulais faire concerne Monsieur Fihue. Je suis tout à fait d'accord avec lui, non pas sur la totalité de ce qu'il a dit, mais au moins sur l'une de ses affirmations. Il a dit qu'il était pour le trajet le plus court. Moi aussi. Le trajet le plus court se fera s'il n'y a pas de prolongation. C'est quelque chose qu'il ne semble même pas imaginer tellement il est dans l'idée qu'il est impossible de faire autrement que ce que l'on commande autour de lui.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Dieulafait. Monsieur ?

Philippe MAUGE, directeur du développement chez Voies navigables de France

Bonsoir. Je voulais juste affirmer que nous avons présenté un cahier d'acteurs dans lequel nous considérons qu'il y a bien trois sujets structurants pour le développement du port du Havre et pour le développement de l'*hinterland* havrais et qui doivent donc profiter à toute l'économie portuaire. Parmi ces trois projets que sont le grand canal, le chantier multimodal et l'écluse de Port 2000, il y a bien un séquençement à trouver. Ce sont trois sujets tout à fait importants pour le port du Havre. Voies navigables de France s'est toujours bien positionnée pour ces trois projets. Je voulais que ce soit clarifié.

Claude GUILLERME

Merci pour l'information que vous venez de nous apporter. Est-ce que je peux considérer que les vingt minutes sont passées ? Il n'y a plus d'autres questions. Je vais remercier notre premier train d'intervenants individuellement et collégalement. Puis, je vais proposer que notre deuxième train d'intervenants, en l'occurrence Monsieur Patrice Bonnay, Monsieur Jean-François Dalaise rejoignent la tribune, la troisième place étant celle de Monsieur Rufenacht qui ne nous a pas encore rejoints. J'ose espérer qu'il nous rejoindra, il faut que quelqu'un parle aussi de l'aménagement des territoires. Monsieur Bonnay, vous ouvrez le feu, si l'on peut dire et nous vous écoutons. Comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, vous représentez le président de Haute-Normandie Nature Environnement qui fédère un certain nombre d'acteurs de la défense de l'environnement et de la nature. A vous la parole.

Patrice BONNAY, Haute-Normandie Nature Environnement

Bonjour à tous. En premier lieu, je voudrais remercier tous les membres des associations de protection de l'environnement qui ont fourni un gros travail argumentaire, dans des conditions souvent difficiles quand on connaît les moyens dérisoires dont disposent les associations dont la quasi-totalité des représentants au débat public sont des bénévoles. Je pense que nous avons, grâce à la diversité des compétences, au sein des associations, présenté des argumentaires complets, tant économiques qu'écologiques, qui ont prouvé que le projet du Grand Port Maritime du Havre était un projet dépassé et surtout un projet écologiquement insoutenable. Nous avons de même présenté

des propositions concrètes pour développer le transport fluvial, tout en sauvegardant un espace naturel à la biodiversité exceptionnelle et au rôle hydraulique majeur pour la réserve naturelle de l'estuaire de Seine.

Je crois nécessaire aussi de rappeler que ce débat public n'en avait que l'apparence. Un véritable débat public aurait dû démarrer par un diagnostic partagé, c'est-à-dire par un débat sur quelles études étaient nécessaires à ce débat public. Faute d'étude sérieuse sur les alternatives par l'aménagement du canal de Tancarville existant ou le développement du fluviomaritime en passant directement par la Seine, mais aussi faute d'étude sur les sites alternatifs pouvant accueillir une nouvelle zone logistique, nous avons dû nous contenter, pour ce débat public, des seules études décidées par le Grand Port Maritime du Havre, c'est-à-dire de la faisabilité du prolongement du grand canal.

Quel était vraiment l'enjeu de ce projet ? Étaient-ce, comme le port du Havre l'a présenté, le développement du transport fluvial et la nécessité de diminuer le nombre de camions ? Nous avons, me semble-t-il, démontré que des alternatives différentes de celle du port du Havre existaient, pour rendre ces objectifs possibles. Ces alternatives ont le grand avantage – je dirais l'immense avantage – d'épargner la destruction de la mare plate, cette zone humide de 600 hectares – excusez du peu – à la richesse floristique et faunistique incomparable et au fonctionnement et à l'apport hydraulique vital pour la réserve naturelle voisine. Nous pensons – et ce débat nous a confortés dans cette pensée – que le seul enjeu pour le port du Havre était l'enjeu foncier. En clair, consommer de nouveaux espaces naturels pour les aménager en zones logistiques.

Ce débat aura mis à jour l'incompatibilité du projet du Grand Port Maritime du Havre avec les objectifs du Grenelle de l'environnement, alors que le port n'a jamais cessé ni hésité à s'en réclamer tout au long de ce débat. La Grenelle de l'environnement répond à trois objectifs totalement contraires à ce projet : stopper la perte de la biodiversité, restaurer les équilibres naturels, instaurer des trames vertes pour lutter contre l'artificialisation. A l'évidence, ce projet était contraire au Grenelle de l'environnement.

Nous assistons partout à une érosion de la biodiversité et à une dégradation de l'environnement. 60 000 nouveaux hectares sont chaque année bétonnés en France, soit tous les dix ans la surface d'un département. Les zones humides ne représentent plus que 2,5 % du territoire national, avec une perte de 93 % en un siècle. Les espaces naturels disparaissent. Nous les gaspillons, nous les consommons comme s'ils étaient infinis. Nous les artificialisons à un rythme effréné. Quand comprendrons-nous que l'espace est une ressource rare ? Cette perte massive d'habitats est la première cause de la disparition de la biodiversité. Il est grand temps de dire stop !

Après la crise écologique, nous courrons tout droit à une crise de plus : la crise alimentaire. Je crois que le représentant des agriculteurs l'a, quelque part, dit à ce micro. Les agriculteurs qui exploitent des terres dans la réserve naturelle et qui refusent d'en partir, même indemnisés, pourraient venir vous le dire mieux que moi. Ici, il n'y a plus de terres agricoles pour eux sur les plateaux. L'estuaire de Seine n'a pas échappé à ces problèmes. Il en a même souffert, bien plus que d'autres estuaires. C'est un estuaire dégradé, aux fonctionnalités écologiques perturbées et à la biodiversité en fort déclin.

L'estuaire ou ce qu'il en reste, disait Monsieur Radureau au cours de la première présentation du débat public en octobre 2009. Quel lapsus révélateur ! Je tiens au passage à remercier Monsieur Radureau d'avoir porté au sein de cette Commission Particulière du Débat Public, les impacts

environnementaux de ce projet. Je ne sais pas si cette Commission en aurait parlé. Nous connaissons les causes de cette dégradation. Le récent Grenelle de l'estuaire, mais aussi les rapports de tous les conseils scientifiques – je ne vais pas les citer, ils sont assez nombreux – l'ont mis en évidence. Les aménagements des ports de Rouen et du Havre – endiguement du chenal, Port 2000, le pont de Normandie – ont provoqué les maux qui rongent cet estuaire : compartimentalisation, artificialisation, continentalisation. Comme si cela ne suffisait pas, d'autres maux se sont additionnés : une pression humaine qui ne respecte pas les équilibres biologiques, chasse intensive, agriculture non respectueuse de la biodiversité, braconnage, vandalisme. En effet, malheureusement, l'estuaire est aussi une zone de non-droit.

Pour autant, les mesures de restauration se font attendre. Pire même, la situation continue de se dégrader. Les indicateurs biologiques sont là pour le rappeler. Les butors étoilés, les râles des genêts, les deux espèces d'oiseaux les plus emblématiques et les plus menacées de l'estuaire de Seine, sont en train de disparaître. Et ce, malgré tous les efforts des salariés de la Maison de l'Estuaire, gestionnaire de la réserve naturelle, que je veux ici remercier pour leur travail difficile quotidien, leur travail d'intérêt général, dans un estuaire où la délinquance, le vandalisme, l'intimidation et malheureusement l'impunité sont les règles et où l'on ne sauvegarde que les intérêts particuliers.

Ce débat a pour nous mis en évidence la nécessité, sans attendre, de protéger et surtout de restaurer l'estuaire dans ses fonctionnalités écologiques, en particulier hydrauliques. Il est temps de passer aux actes et de faire reculer le cancer qui ronge la biodiversité de l'estuaire un peu plus chaque année. Quels sont les chantiers à mettre en œuvre ? Au passage, assez de réunions, assez de *symposiums*, assez de colloques, assez de Grenelles, passons aux actes. Rétablir un vrai plan de gestion de la réserve naturelle qui protège et restaure la biodiversité. Diminuer réellement la chasse intensive dans l'estuaire. Notons au passage que les chasseurs qui se disent les grands protecteurs de la nature, ont été étrangement absents tout au long de ce débat public. Pourquoi ? La pression cynégétique qui s'exerce dans la réserve naturelle et dans l'estuaire s'exerce dans 203 gabions et sur 73 % de la partie terrestre de la réserve naturelle. Imposer aux agriculteurs, exploitants de la réserve, un cahier des charges respectant les équilibres naturels. Décloisonner l'estuaire, en commençant par la route de l'estuaire qui constitue un véritable barrage à la circulation de l'eau. Mais aussi soutenir la Maison de l'Estuaire, bien seule et bien peu soutenue dans sa mission d'intérêt général. C'est le rôle de restauration que nous attendons du Grand Port Maritime du Havre qui en possède le pouvoir et la compétence juridique, comme le permet la loi de juillet 2008. Seule la volonté semble lui manquer.

Nous sommes convaincus, comme le montrent les études, qu'un estuaire vivant, c'est-à-dire un cadre de vie préservé, est un levier important pour dynamiser les secteurs touristiques et économiques. C'est aussi un levier important pour l'attractivité de notre agglomération qui souffre grandement de ses usines dangereuses et polluantes et dont la population est en constante diminution. J'espère que Monsieur Rufenacht méditera cette petite phrase.

Puisque nous célébrons, au moment où nous parlons, la journée internationale de protection des zones humides et à l'heure où Madame Jouanno, Secrétaire d'Etat à l'Ecologie, vient de lancer un plan national de protection et de restauration des zones humides, il nous paraît opportun et surtout légitime de demander l'inscription de l'estuaire de Seine sur la liste de Ramsar, comme Monsieur Thierry Lecomte vient de le demander. Cette liste fait état des zones humides d'importance internationale, comme l'ont été des sites comparables de l'estuaire de la Loire ou plus près de nous la Baie de Somme. C'est surtout l'occasion de classer définitivement cette zone en ZPS, Zone de

Protection Spéciale et en réserve naturelle, comme le proposait la DIREN, la Direction régionale de l'Environnement, en 1991, afin de la sauvegarder et de la conserver intacte pour les générations futures. Il faudrait aussi affecter la gestion de la mare plate au Conservatoire du Littoral qui nous semble être l'organisme le plus compétent pour gérer les territoires naturels de l'estuaire. L'année 2010 est aussi l'année internationale de la protection de la biodiversité. Ne l'oublions pas. C'est une véritable opportunité pour classer le site de la mare plate. J'en terminerai. Encore dix secondes, Monsieur Guillaume. Soyez gentil pour une fois avec moi.

L'Europe que nous avons déjà saisie, sans laquelle il n'y aurait plus d'estuaire aujourd'hui – je tiens ici à remercier les directives européennes qui protègent notre estuaire – et qui n'en revient toujours pas du culot qu'a eu le Grand Port Maritime du Havre de présenter, au cours de ce débat public, un tracé situé dans la ZPS et la réserve naturelle, aura certainement son mot à dire. Il n'est pas évident, pour ne pas dire plus, que sa décision vous soit favorable. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Bonnay. J'avais été tenté de vous féliciter parce que je croyais que vous respecteriez le délai. Je retire mes félicitations et j'invite Monsieur Rufenacht, Président, à prendre à son tour la parole.

Antoine RUFENACHT, Maire du Havre et président du Syndicat mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Havre, de la Pointe de Caux et de l'estuaire

Monsieur le Président, excusez-moi pour cette arrivée tardive, mais comme je vous l'avais dit, je présidais ce soir le Conseil communautaire et il m'était impossible d'être présent plus tôt. Mesdames et Messieurs, le 29 avril 2009, le Président de la République a affirmé la stratégie de développement de la région capitale jusqu'à la place portuaire du Havre, avec un développement de l'ensemble de la vallée de la Seine incluant des dessertes « fret » dédiées, rail et fleuve, et des dessertes voyageurs par une ligne à grande vitesse entre Paris et Le Havre. Le 5 juillet, au Havre, dans une déclaration portant sur la politique maritime de la France, le Chef de l'Etat a confirmé cette stratégie de développement de la métropole parisienne en la couplant à un rattrapage du retard de la France dans le domaine portuaire, en précisant que le port du Havre, port naturel du Grand Paris, doit faire l'objet de développements importants et d'une forte compétitivité.

Notre port bénéficie d'une situation géographique et de qualités nautiques qui permettent d'en faire l'un des principaux ports du Range, premier touché, dernier laissé. Eaux profondes accessibles aux navires les plus grands, ses qualités de sécurité le mettant à l'écart du rail du Pas-de-Calais doivent être valorisées comme il se doit. Nous savons que le handicap de notre port tient à une desserte ferroviaire et fluviale de l'*hinterland* de mauvaise qualité au regard de nos puissants voisins étrangers. Nous savons que l'Etat a signé le protocole de Kyoto et s'est doté d'une politique nouvelle dans le cadre du Grenelle de l'environnement, pour aborder le XXI^{ème} siècle. Nous savons que les frets par le rail et par le fleuve n'ont pas les parts qui leur reviennent.

L'avenir du port passe par le succès de Port 2000 déjà acquis, par la construction engagée d'une plateforme multimodale fer/fleuve au sein du port, en bordure du grand canal, par la réalisation en cours du raccordement ferroviaire de Port 2000, par l'aménagement à l'ordre du jour de la ligne dédiée fret ferroviaire Montérolier-Buchy-Gisors-Serqueux pour rejoindre la grande ceinture

Valenton et Villeneuve-Saint-Georges. Il passe enfin par la réalisation urgente, aux confins de l'Oise et de la Seine, d'un port fluvial à Achères, pour assurer au port du Havre les moyens de résister à la concurrence de Seine-Nord pour la desserte de l'agglomération parisienne, réalisation portée par les élus du secteur. Il s'agit – vous le comprendrez – d'un vaste mécano utilisant les infrastructures existantes et les complétant, pour s'inscrire dans la compétitivité portuaire.

Revenons à la question du prolongement du grand canal. La directive Territoriale d'Aménagement a prévu le prolongement du grand canal jusqu'au canal de Tancarville, anticipant ainsi la croissance impérieuse du trafic fluvial. Dans ses cartographies, le SCOT, document de planification territoriale, a toujours pris en compte l'extension du grand canal qui répond à ses enjeux et aux prescriptions inscrites dans la Directive Territoriale d'Aménagement adoptée en Conseil d'Etat en juillet 2006. S'il peut être dit que le passage fluvial est possible avec les installations dont dispose le port, la croissance des flux de barges, celle des accès routiers et ferroviaires posent de façon évidente la question des manœuvres de ponts, de l'engorgement des circulations routières et d'accès ferroviaire, avec des temps d'attente pour les barges, les trains et les camions pris dans un système de cinq ponts mobiles. L'organisation d'un flux tendu fluvial et ferroviaire ne doit pas être exposée aux risques de pannes de ponts ou d'ouvrages fluviaux. Rappelons que la route est un réel concurrent au fret et au fleuve. Prioriser ces vecteurs doit donc s'accompagner de garanties sérieuses d'exploitation. C'est tout le sens du prolongement du canal et de la plateforme multimodale fer/fleuve.

Pour conclure, Mesdames et Messieurs, le grand débat est là pour y voir plus clair, à la fois sur les phasages et sur les choix techniques que le port doit faire. La plateforme multimodale est un outil indispensable au développement du trafic massifié vers l'*hinterland*. Le prolongement du grand canal est l'ouvrage qui permet la grande croissance de l'écoulement fluvial, sans rajouter de contraintes inutiles dans une zone industrialo-portuaire qui a besoin de tous ces atouts. Cette opération permet aussi d'aménager de nouveaux terrains adossés au port plutôt que d'en rechercher sur les secteurs environnants, rive gauche et plateaux rive droite. La question n'est pas entre le grand canal et la plateforme. Les deux sont nécessaires. La question est plutôt de savoir par quel aménagement commencer s'il y a des arbitrages à faire, notamment des arbitrages budgétaires. La plateforme dont l'échéance est proche, 2012, sera, si elle est un succès, ce que nous souhaitons tous, une justification supplémentaire de la nécessité du prolongement du grand canal.

De par ses caractéristiques, ce projet se place au cœur des problématiques de développement durable. Sur le plan économique, il permettra le développement du transport fluvial, la fluidité des circulations, l'accueil de nouvelles activités. Sur le plan social, il offrira la possibilité de créations d'emplois, une amélioration de la qualité de vie par la réduction des temps de parcours. Sur le plan environnemental, il permettra la préservation et la mise en valeur des espaces naturels dont principalement la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce au report modal et à la réduction des encombrements.

Au-delà de son insertion dans les grands réseaux d'infrastructures, ce projet est enfin une source pérenne de développement local. Le port est l'un des principaux moteurs économiques et l'un des principaux créateurs d'emplois de l'agglomération et au-delà de la région tout entière. Pour qu'il puisse continuer à jouer ce rôle avec efficacité, il convient donc qu'il dispose, dans la durée, de réserves de capacité, notamment foncières, pour l'accueil d'entreprises.

Le débat public ne doit en aucun cas conclure sur un abandon ni sur un ajournement du projet, mais doit permettre au port de définir le meilleur trajet possible, d'en tirer les conséquences en matière

d'études à réaliser et de procédures administratives à conduire et si besoin, d'en adapter le calendrier. Ce projet, Mesdames et Messieurs, est d'une importance majeure pour l'avenir de notre agglomération et de notre région.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Président, à votre tour et merci également de votre présence.

Jean-François DALAISE, président du Comité des armateurs fluviaux

Merci, Monsieur le Président. L'exercice, tel que je l'ai compris, consiste à donner une synthèse du point de vue de tous les opérateurs fluviaux qui se sont exprimés. Je vais le faire en ce sens en permettant ainsi à cette profession – je réclame pour elle le statut d'agent économique également – de pouvoir exprimer un point de vue technique sur les besoins qui sont les siens et j'estime qu'elle est aussi à même que d'autres de juger de leur pertinence.

Je voudrais commencer par un rappel du contexte pour ensuite réduire l'objectif sur l'objet même du débat public. Je commencerai par cibler le principal atout de la voie d'eau. Je rappelle à cet égard que la massification des flux est un élément déterminant de la performance économique du mode fluvial et par tant de son attractivité. L'accès à la logistique fluviale ne va en effet pas de soi, pour des chargeurs habitués aux commodités du transport routier. La distance kilométrique Paris-Le Havre, doublée par rapport aux autres modes par les méandres de la Seine et la nécessité de rester au moins de 5 à 10 % moins cher que la route qui reste le transport dominant et référent du prix, sont deux éléments qui imposent au transport fluvial l'ardente obligation de réduire les coûts, tant pour la manutention que pour le transport. Pour illustrer cet atout de la massification, je voudrais rappeler aussi aujourd'hui qu'un convoi industriel de deux barges chargées à quatre hauteurs peut embarquer 352 EVP, soit l'équivalent à peu près du même nombre de camions.

Quels sont aujourd'hui les handicaps pour la desserte fluviale du Havre et donc pour une desserte optimale du port ? D'une part, les itinéraires fluviaux sont sous la contrainte des ponts mobiles, interdisant les passages près de six heures par jour. D'autre part, la haute contrainte de l'écluse de Tancarville en fonction des marées conduit à deux plages de cinq heures par jour. Ces deux contraintes ne sont pas forcément conjuguées dans le temps, ce qui peut provoquer, selon les cas, des ralentissements supplémentaires. L'itinéraire existant limite également l'augmentation des capacités des unités fluviales, notamment à cause des hauteurs des ponts disponibles qui les limitent à quatre hauteurs. Ces contraintes de régulation des circulations dues au pont, objet du projet qui est baptisé par le port « TRIP », ne sont bien entendu pas en faveur de la voie d'eau et empireront avec la croissance des trafics. Dans ces conditions, elles ne sont pas acceptables du point de vue sociétal par la ville et ses habitants. Dernier handicap, le mode fluvial – est-il nécessaire de le rappeler ? – ne peut desservir directement Port 2000.

Dans ce contexte, il nous semble que les objectifs du développement du port sont a minima et les solutions doivent prendre en compte, nous semble-t-il également, des développements supérieurs pour les modes alternatifs à la route. Les perspectives tracées par le dossier font en effet état d'un trafic d'un million d'EVP pour les modes alternatifs à la route en 2020, réparti à raison de 13,3 % pour la voie ferrée et de 11,7 % pour la voie d'eau contre respectivement, en 2007, 5 % pour le fer

et 9 % pour la voie d'eau. Nous sommes aujourd'hui – je le cite pour actualiser ces chiffres – à 6,9 % pour le fer à fin 2009 et à 9,3 % pour la voie d'eau. Sous condition du maintien d'une part du transbordement de 30 % environ, le port de son côté estime, à l'horizon 2020, un trafic global de six millions d'EVP. L'accroissement de la part de marché de la voie ferrée est prévu – je le note – trois fois supérieur à celui de la voie d'eau, alors même qu'une partie de ces développements sera générée par Seine-Nord. Il faut également observer que le trafic routier, dans ces conditions, passerait, en 2020, à 3,3 millions d'EVP, soit deux fois plus qu'en 2007, soit 5 000 camions supplémentaires par jour.

Ces données attestent de la nécessité de doter les modes alternatifs à la route des équipements nécessaires à leur développement, notamment le prolongement du grand canal, en faisant remarquer que les objectifs de répartition modale sont encore très inférieurs à la réalité observée à Anvers où l'apport des modes massifiés atteint 30 % pour la voie d'eau et 10 % pour la voie ferrée.

Ainsi, la solution qui convient le mieux est celle qui combine trois aménagements nécessaires pour accompagner dans le temps – j'insiste, c'est une phase séquentielle – la montée en charge des trafics. Réalisation de la plateforme multimodale d'ici 2012 et du prolongement du grand canal en 2013 qui lui est étroitement complémentaire pour limiter la traversée de la ville et l'emprunt du canal de Tancarville pendant le temps qui séparera la mise en service du chantier multimodal et la réalisation du grand canal prolongé. Réalisation ensuite de l'écluse fluviale anticipant la saturation des dispositifs intérieurs que je viens de viser et redonnant par ailleurs des capacités supplémentaires au chantier multimodal. En conclusion, les usagers fluviaux soutiennent ainsi et parce qu'il leur semble des plus pertinents, ce programme, ce mixage de trois solutions et ce calendrier.

J'en viens maintenant au prolongement lui-même du grand canal dont le principe et la réalisation dans le délai annoncé recueillent de la part du transport fluvial un soutien unanime, mais suscitent par ailleurs des propositions d'aménagement. Le gabarit retenu recueille l'assentiment des opérateurs fluviaux. Néanmoins, les transporteurs opérateurs s'accordent sur la nécessité de permettre le passage d'unités chargées à six hauteurs de containers, dans la perspective d'unités spécialisées de *feeder* entre Le Havre et Rouen. Ils font également observer qu'en amont, les caractéristiques existantes de la Seine permettent, moyennant quelques aménagements modestes (ponts et passerelles) de garantir le passage d'unités chargées de cinq containers en largeur et de quatre en hauteur. Il convient donc de proposer les mêmes caractéristiques sur le grand canal, en adoptant pour ces ponts des dispositions techniques fixes jusqu'à quatre hauteurs et mobiles au-delà.

Autre proposition : le branchement du grand canal sur l'actuel canal de Tancarville doit permettre la circulation des convois dans les deux sens, c'est-à-dire vers Tancarville et vers Gonfreville. Cela signifie également que la navigation sur le canal de Tancarville doit rester possible. La facilitation de l'exploitation fluviale des zones situées au nord du prolongement du grand canal nécessite sans doute de privilégier les défenses de berges nord avec des dispositifs techniques verticaux. L'occupation de cette zone par des activités industrielles ou logistiques doit être réservée en priorité aux activités industrielles ou logistiques qui généreront des trafics fluviaux. Enfin, il est nécessaire de prévoir sur la nouvelle voie des zones de stationnement de bateaux, sécurisées pour des matériels en attente de traitement, marchandises dangereuses par exemple.

Au total, les opérateurs fluviaux concluent d'une part à la pertinence du prolongement du grand canal soumis au présent débat, sous réserve des propositions d'aménagement présentées, et d'autre

part, à l'absence de véritable solution alternative ayant un caractère véritablement opérationnel et suffisant, tel que l'abaissement des plans d'eau, la surélévation des ponts existants ou la création de nouveaux itinéraires au travers de la zone industrielle ou par un accès direct à la Seine.

Voilà, Monsieur le Président, je vous ai livré un avis technique qui ne ménage naturellement pas les précautions environnementales à prendre, mais qui sont du ressort du maître d'ouvrage. En tous les cas, nos propositions n'ont d'autre ambition que celle qui concoure au développement du port du Havre.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président. Nous arrivons à cette deuxième phase d'échange avec la salle. La règle du jeu est la même. Nous entendons vos observations, nous les enregistrons, mais il n'y a pas de réponse. La partie la plus élevée de la salle a déjà deux mains levées. Monsieur ?

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

Merci, Monsieur le Président. Je voudrais, non pas poser une question parce que j'en ai déjà posé assez pendant ce long débat, mais j'ai remarqué que depuis la première séance, nous avons tous eu un très grand respect des avis tout à fait différents des uns des autres. Il y a eu un grand respect. Aujourd'hui, j'ai une question à poser au premier intervenant. Nous sommes sept communes concernant la zone industrielle. Ces sept communes sont accueillantes, avec des habitants qui ne sont pas des pestiférés. Elles ne me semblent pas être une zone de non-droit. Le mois, le jour et l'heure à laquelle ce Monsieur voudra venir visiter ma commune et y rencontrer les habitants, je serai à sa disposition. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Maire. Nous enregistrons cette prise de position. Monsieur ?

Mickaël BARON, président de l'association Oxygène Estuaire

Bonjour. Nous aurions souhaité prendre part à la tribune, mais malheureusement, cela ne nous a pas été permis. Je vais donc faire une petite intervention qui est un peu plus longue, qui dure cinq minutes. J'espère que vous le tolérez.

Claude GUILLERME

Essayez d'être bref parce que vous êtes représenté par l'une ou l'autre des associations qui se sont exprimées.

Mickaël BARON

Justement, non. Nous ne sommes ni adhérents de SOS Estuaire ni adhérents de HNNE.

Claude GUILLERME

Soyez bref. On ne va pas compter les 25 premières secondes.

Mickaël BARON

Merci. Oxygène Estuaire est une association indépendante qui cherche à avoir une approche pragmatique. C'est en ces termes que nous avons participé au débat public et que nous rendons aussi nos conclusions.

Je reviendrai tout d'abord rapidement sur la méthode. Je pense que le mode questions de la salle et réponses du maître d'ouvrage ne permet pas d'élargir le débat. Ensuite, nous avons noté un certain nombre d'approximations et d'éléments qui ne nous ont pas été communiqués ou qui n'ont été communiqués que tardivement. Or sans avoir tous les éléments de comparaison, il ne nous semble pas possible, pour le grand public, de se saisir du dossier, d'avoir une idée précise des problématiques et de comparer les différentes alternatives. Avoir ces précisions en amont nous aurait permis une confrontation beaucoup plus constructive. Enfin, la manière dont est présenté le débat, suivant les termes du maître d'ouvrage et non sur des problèmes d'ordre général, induit de fait que la solution proposée est la bonne.

Le débat nous pose deux questions. La première est la suivante : quelle solution de massification ? Le prolongement du grand canal, d'un point de vue strictement économique, ne tenant pas compte de l'approche environnementale, est la meilleure solution. Il faut le dire, c'est comme cela. Par contre, il y a d'autres solutions. Quelle optimisation du canal de Tancarville ? La rehausse des ponts permet d'absorber environ 60 % du trafic, mais ne résout pas la question des automoteurs transportant plus de quatre hauteurs de containers. Nous pensons que l'emplacement du chantier multimodal n'est pas judicieux. Si le maître d'ouvrage choisit de privilégier une activité déficitaire comme le transbordement ferroviaire, il ne doit pas l'arrêter au pied du pont de Normandie. Le chantier multimodal devrait trouver sa place entre le pont du Hode et les écluses de Tancarville. Cette solution répond à la problématique. Elle permet d'éviter les manœuvres des ponts et de massifier les convois fluviaux.

Nous avons conscience que cette solution est moins disante d'un point de vue strictement économique. Cependant, au regard du fait que tous les tracés de prolongement du grand canal passent dans une zone présentant un caractère exceptionnel de concentration de la biodiversité, ce choix nous semble largement justifié. A noter que le retour sur investissement du prolongement du grand canal ne tient pas compte de l'impact sur l'environnement. Il est plus que certain qu'en y intégrant ces données, le bilan global serait nettement en défaveur du projet par rapport à d'autres solutions.

L'autre question concerne l'extension des infrastructures industrialo-portuaires. Premier constat : pour préserver les zones humides, il vaut mieux ne pas les détruire. Avec ce projet, nous arrivons aux limites de l'urbanisation de l'estuaire, ce qui incite certainement le port à vouloir tout prendre. Une approche plus pragmatique pourrait être la suivante. Quelles sont les possibilités d'implantation des entreprises ailleurs que sur la ZIP, en tenant compte bien entendu qu'il est préférable d'éloigner les activités présentant des nuisances des populations riveraines ? Ensuite, quelles sont les entreprises qui, avec la crise, seraient prêtes à rendre une partie des terrains gelés pour leurs éventuelles extensions foncières ?

La réaffectation des zones prévues au titre de la DTA devrait se faire non plus en fonction de la réalisation d'un ouvrage détruisant des zones humides, mais en fonction du critère de préservation, en recherchant les emplacements les moins impactant pour la biodiversité, ou encore des objectifs de préservation. Enfin, si l'on se réfère au cahier d'acteurs du Havre Développement, celui-ci nous projette à 2020 sur une zone de 350 hectares et non pas de 580 hectares. Aujourd'hui, il nous semble que le port n'a pas encore intégré ces notions de développement durable, en tout cas ses nouvelles compétences. Son raisonnement nous paraît encore trop basé sur des concepts de rentabilité économique.

Enfin, pour terminer, concernant la DTA, le port accepterait de demander des modifications sous conditions, notamment d'après ce que nous avons compris, pour ne pas perdre une once de terrains en transférant des hectares perdus d'un côté par d'autres situés sur le marais de Cressenval. Bien évidemment, c'est moins mauvais pour la biodiversité, mais c'est aussi beaucoup mieux pour le port qui récupérerait ainsi de nouveaux espaces bien desservis et des postes à quai supplémentaires le long du canal de Tancarville. Nous faisons le constat que la préservation de la biodiversité permet au port d'essayer de tirer avantage de la situation. Est-ce critiquable en soi ? Non, sauf si par rapport à la situation initiale, l'une des trois sphères du développement durable, celle du monde économique, non seulement ne lâche rien, mais gagne sur tous les tableaux.

Tel que présenté et proposé, le projet de prolongement du grand canal ne marque pas un réel infléchissement scandé à corps et à coups de com' lors du Grenelle de l'estuaire. D'ailleurs Monsieur Rufenacht a certainement oublié le volet biodiversité. Au regard des enjeux de préservation de la biodiversité et de ces zones humides, nous avons donc un GPMH qui change de paradigme, d'autant qu'il existe d'autres solutions. Le port dit nous écouter. Saura-t-il au moins nous entendre ? Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. Madame ?

Véronique BEREGOVOY, présidente du Groupe des élus Verts au Conseil régional

Monsieur le Président de la Commission Particulière, Mesdames, Messieurs, il y a quatre mois, nous avons fait le pari d'aborder le débat sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal sous l'angle double de son opportunité économique et de son impact environnemental. En tant qu'élus de la Région, il est en effet de notre responsabilité de considérer les projets des acteurs locaux comme des projets de territoire pour lesquels les dimensions économique, environnementale et sociale sont indissociables.

A la surprise de certains, en tant qu'écologistes, nous nous sommes dès le début exprimés contre ce projet, présenté comme une opportunité pour le développement du transport maritime et fluvial en lieu et place du transport routier. Dès le départ, nous avons exprimé des réserves sur cet argument, tant le projet paraissait disproportionné, inadapté économiquement, mais surtout dangereux pour notre environnement, l'estuaire de la Seine, reconnu et protégé pour sa richesse endémique exceptionnelle. Très vite, il est apparu que le projet présenté n'était pas tant un projet de fluidification du trafic, de développement du trafic fluvial, d'amélioration du report modal, tout ceci étant vraiment indispensable, mais plutôt un projet foncier de nouvelles surfaces pour accueillir de

nouvelles activités économiques terrestres, au gré des opportunités, voire des opportunités économiques, des activités à l'objet le plus souvent bien éloigné de la mission d'un premier port, l'acheminement de marchandises sur notre territoire tout simplement. C'est ce que nous avons exprimé dans notre cahier d'acteurs que nous avons publié en novembre dernier.

Au regard de l'enjeu que représente l'amélioration du report modal sur le port, tout comme celui de la préservation de la zone humide que représente la mare plate, nous faisons trois propositions. Réaliser un diagnostic foncier du foncier disponible, des besoins et des flux de fret. Réaliser des travaux d'amélioration du canal de Tancarville pour fluidifier et intensifier le trafic. Réaliser l'écluse fluviale de Port 2000 pour diminuer les coûts de brouettage qui pénalisent la fameuse compétitivité du port.

Le temps du débat a été riche d'enseignements, tant par les différentes interventions qui s'y sont succédé que par les événements extérieurs. Aujourd'hui, alors qu'il se termine, nos analyses et nos propositions paraissent confortées. En 2009, les chiffres du trafic du Grand Port Maritime ont marqué le pas, avec un repli de 8,5 % de tous les secteurs touchés. Les prévisions d'augmentation du trafic containers sont largement revues à la baisse. Les containers, ce sont essentiellement des produits manufacturés en Asie, particulièrement en Chine ; cela a été rappelé tout à l'heure.

Compte tenu de l'urgence climatique, la priorité ne doit-elle pas être la relocalisation de nos économies qui sont fortement créatrices d'emplois ? De la même manière, le port et la vallée de Seine devraient s'appuyer sur le développement d'un trafic de type cabotage de port en port pour le premier et approvisionnement de l'*hinterland* pour le second. Le modèle de l'hyperspécialisation des économies mondiales export-import a largement vécu. Ne pas anticiper serait une erreur stratégique.

En tant qu'élus à la Région, nous sommes en contact régulier avec le port du Havre qui sollicite la Région pour le financement de ses projets d'investissement. Le constat est parfois troublant. L'ordre des priorités du port évolue sans cesse. Port 2000, l'écluse fluviale, puis non, puis l'écluse fluviale, puis le prolongement, puis plus le prolongement. Finalement, ce n'est pas si sûr. Ce serait désormais la plateforme multimodale. Bref, tout ceci est pour le moins déroutant, encore plus lorsqu'il s'agit de contractualisations qui engagent l'argent public, donc celui de nos concitoyens.

Le projet de prolongement du grand canal était inscrit dans le CPER 2007-2013. Aujourd'hui, suite aux réunions du débat public, le port semble vouloir le sortir de la contractualisation.

Claude GUILLERME

Merci, Madame. Les quatre minutes sont écoulées.

Véronique BEREGOVY

Je finis juste pour rappeler, par rapport à certaines attaques qui étaient faites sur la protection des réserves naturelles, qu'il ne faut pas perdre de vue que ce qui est irréversible, ce n'est pas ce qui est protégé et sauvegardé, mais bien ce qui est détruit à jamais. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Madame. Y a-t-il d'autres interventions ?

Alain CASTEL, Société linnéenne de Seine-Maritime

Je vais cibler quelqu'un. Je suis contrit par la synthèse rapide de Monsieur le Maire. Je vous croyais un bon naturaliste, vous avez survolé la nature. La nature, dans l'estuaire de la Seine, vous en avez très peu parlé, de la flore, de la faune. Vous avez pris parti naturellement. Maintenant, je vais vous poser une question, pour le vendredi 26 février où vous allez être un acteur important de l'Agenda 21 et du fameux film de Jacques Perrin sur les océans. Je m'aperçois que vous allez être assis entre deux chaises. D'abord, il va falloir défendre l'environnement. Aujourd'hui, vous n'en faites peu de cas, vous le survolez.

Au sujet du dernier intervenant, j'ai bien compris que vous vouliez faire une deuxième Seine en bétonnant avec des portiques et certainement des cavaliers, etc. En fin de compte, c'est formidable ce que l'on nous annonce. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. Nous enregistrons votre point de vue. Monsieur Ragot à nouveau ?

Jacques RAGOT

Je me suis déjà présenté tout à l'heure. Excusez-moi d'intervenir une deuxième fois. Je n'avais pas eu la chance, la première fois, de voir Monsieur Rufenacht. Là, je le vois. Nous avons fait connaissance il y a 23 ans, dans le vallon de Rogerville. Nous étions quelques personnes à tenter de préserver cet espace naturel qui était l'un des derniers vallons en bon état aux portes de la ville du Havre. Vous étiez venu, un dimanche, au bivouac de Rogerville, nous dire que cet aménagement, cette autoroute reliant le pont de Normandie à Amiens, était d'une absolue nécessité pour le développement économique de notre région. Je ne peux pas poser de question, mais je voudrais qu'il nous dise aujourd'hui quel est l'état du chômage dans notre région, alors même qu'à cette époque, il mettait cet argument en avant, comme d'habitude d'ailleurs, pour faire accepter aux populations, naïves quelquefois, ce projet un peu diabolique.

Aujourd'hui, on constate finalement que le taux de chômage dans notre région est deux points au-dessus de la moyenne nationale, malgré la liste impressionnante d'industries et d'aménagements qui ont eu lieu sur le territoire de la Seine-Maritime. C'est vrai que lorsque les gens prennent des décisions, souvent, ils ont de la chance parce qu'ils n'en supportent jamais les conséquences. La plupart des gens qui décident viennent décider ici, que ce soit au niveau des administratifs ou au niveau des élus, et ont souvent la chance de pouvoir aller vivre dans des endroits protégés pour finir leurs jours paisiblement. Ce n'est pas le cas des gens ici et je rappelle que l'état de santé de la population de Seine-Maritime est l'une des plus catastrophiques de France et que le taux de chômage de notre région est deux points au-dessus de la moyenne nationale.

Alors, quand arrêterons-nous cette espèce de folie de développement toujours du même type qui aboutit finalement à un échec ? Ne faudrait-il pas dire, à un moment donné, que l'on atteint un

seuil, une limite au-delà de laquelle on ne peut plus aller ? Comme disait tout à l'heure Patrice Bonnay, la biodiversité dans notre région est dans un état aussi catastrophique que la santé des habitants.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. D'autres interventions ? Monsieur ?

Emmanuel ZERVUDACKI, Le Havre Développement

Bonsoir. Notre contribution a déjà été exprimée au travers du cahier d'acteurs que nous avons rédigé. Je voulais juste étayer ce propos parce que je crois que le prolongement du grand canal du Havre répond à deux enjeux majeurs. Le premier est de permettre le développement de la multimodalité. Le second est de permettre la mise à disposition de foncier à vocation économique. Je crois que ces deux éléments sont autant de facteurs clés de succès pour le développement de notre territoire, pour une simple et bonne raison, c'est qu'ils répondent à des besoins d'acteurs économiques nationaux ou internationaux qui aujourd'hui, ont des attentes fortes, des attentes pour diminuer leur empreinte carbone, des attentes pour massifier leurs flux et optimiser leurs coûts.

Le deuxième point clé, à savoir la mise à disposition de foncier à vocation économique est, je crois, aujourd'hui, une figure imposée du développement économique. C'est un élément décisif de l'attractivité de notre territoire. Je crois que nous avons la chance d'avoir un territoire intégré à une métropole à dimension internationale. Si on replace un peu les choses dans un contexte international, on a aujourd'hui également un projet qui voit le jour, qui est le projet de canal Seine-Nord Europe. Ce projet va permettre d'irriguer certains territoires, avec des marchandises dont certaines sont en provenance ou à destination du grand export. Avant d'arriver par voie fluviale dans ces territoires, ces marchandises feront l'objet d'un passage portuaire. Elles ont deux options : avoir le passage portuaire par Anvers ou Rotterdam ou l'avoir au Havre. Je crois qu'aujourd'hui, à considérer le prolongement du grand canal comme un projet qui favorise l'accès à la voie d'eau, c'est un élément majeur de la compétitivité de notre territoire sur la scène internationale.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. Je pense que Monsieur avait levé la main. Je vous en prie.

Robert MERCIER, président de SOS Estuaire

J'ai entendu tout à l'heure que l'on se félicitait de la place du chantier multimodal sur le bord du grand canal qui n'est pas encore prolongé et qui ne le sera peut-être jamais car ce prolongement est reporté après 2013. On ferait donc ce chantier multimodal en 2012. Pendant un an, il sera sur une impasse. Il serait plus judicieux de faire ce chantier multimodal, qui va être très coûteux, plus proche des terminaux, c'est-à-dire du côté de la Darse de l'Océan, et donc plus proche des débarquements de containers. Il répondrait ainsi peut-être mieux à son objectif.

Par ailleurs, j'ai entendu que l'on balayait assez facilement le transport fluvial par le canal de Tancarville en parlant toujours de ces fameux ponts qui sont un obstacle. Or l'étude du port lui-

même a révélé que remonter les ponts à 10,60 mètres les rendrait assez hauts pour faire passer des barges avec quatre containers superposés. J'ai bien entendu tout à l'heure le spécialiste du transport fluvial dire que c'était quelque chose qui était réclamé par les transporteurs fluviaux. J'ai bien entendu cela. Les barges avec quatre containers superposés pourraient passer sous les ponts, sans que ceux-ci soient obligatoirement levés. Par conséquent, un équipement du canal de Tancarville qui coûterait à peine 200 millions d'euros donnerait une voie fluviale intéressante et répondant au besoin. Cela conduirait à l'abandon du prolongement du grand canal. Par conséquent, le chantier multimodal ne devrait pas être sur le bord de celui-ci. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président Mercier. Monsieur ?

Bruno PETIT

On parle d'expansion économique, on parle de choses incontournables. J'espère que les spécialistes qui nous en parlent ne sont pas les mêmes que ceux qui avaient prévu que la grippe H1N1 allait tout détruire. On a vraiment une vue à dix centimètres, on n'a aucune projection. On parle de trucs... On va vraiment tout balayer, on va être les meilleurs du monde. Commençons par être le meilleur port du Havre possible et imaginable avant de vouloir battre tout le monde.

Claude GUILLERME

Merci. Monsieur ?

Marc MIGRAINE, adjoint au Maire du Havre

J'entends s'exprimer dans la salle des doutes sur l'emploi concernant le secteur portuaire. Je voudrais quand même rappeler que depuis dix ans, le taux de chômage a baissé de façon importante dans notre agglomération et que les deux tiers des créations d'emploi sont liées au secteur portuaire. C'est du concret. Voilà ce que je voulais vous dire.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Migraine. Monsieur, derrière la caméra, avec un magnifique pull-over vert ? Je dis cela pour l'identifier.

Monsieur SMADJA

Je m'occupe d'un comité de vigilance et accessoirement, je suis au chômage. Je peux en parler. Je regrette d'abord une chose, qu'il n'y ait pas eu beaucoup d'interventions, au niveau du débat public, des représentants de la zone industrielle et des milieux syndicaux. C'est un peu bête. Pour moi, l'intérêt du débat et de la soirée d'aujourd'hui, c'est essentiellement qu'il permet de se poser la question de la place du port dans l'activité économique de la ville. Quand Monsieur Leroux a parlé

tout à l'heure de 17 000 personnes qui travaillent dans le port, je veux bien, mais ce sont 17 000 emplois sur 150 000 habitants ou 100 000 emplois. Il n'y a quand même pas que cela. Je rappelle quand même que Le Havre a perdu un certain nombre d'habitants ces temps-ci. Si les gens sont partis, c'est en partie parce qu'ils ne trouvaient plus de boulot.

Je trouve qu'il serait très intéressant, au niveau d'une ville comme Le Havre, que l'ensemble des acteurs économiques et sociaux ne raisonnent plus en disant qu'il faut absolument que le port soit le seul acteur incontournable du développement de la ville. C'est ce que je voulais essentiellement dire. Franchement, dans une ville de 200 000 habitants, il y a quand même autre chose que développer le port. On oublie en particulier certaines choses très importantes qui handicapent largement la ville. La première, c'est que c'est une sous-préfecture. Cela veut dire que les décisions ne sont pas prises ici. C'est plutôt embêtant sur des tas de points.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Smadja. Nous enregistrons votre point de vue. Y a-t-il encore des points de vue qui veulent s'exprimer ? Vous triplez, Monsieur Petit, mais vous êtes très bref.

Bruno PETIT

On parle de 17 000 personnes qui travaillent sur le port du Havre, mais je pense que dans les 17 000 personnes, on parle aussi des routiers. Déjà, quand on va mettre les marchandises sur les bateaux, cela fera beaucoup moins de routiers. Il faudra aussi rattraper cette perte.

Claude GUILLERME

Autre point de vue ? On se donne encore cinq à dix minutes. Monsieur, je vous en prie.

Frédéric BRANSWYCK, Groupe ornithologique normand

Bonjour. Je voulais juste intervenir suite à l'intérêt du grand débat public qui a été cité, celui des études qui avaient été faites et des connaissances qui avaient pu être approfondies sur la biodiversité. Il faut bien voir que l'intérêt de ces études se situe dans le temps également. Lorsque les milieux sont modifiés très régulièrement, l'intérêt de ces études diminue grandement. On sait que l'on est dans un contexte d'évolution rapide des espèces et de leurs milieux, du fait des dérèglements climatiques et autres. Pour valider ces études, il est donc important que les milieux restent les plus intacts possibles dans le temps, les plus naturels possibles.

Par rapport à l'intervention du représentant des agriculteurs, le travail qui est entrepris avec les agriculteurs a permis de sauvegarder notamment le rôle des genêts dans l'estuaire. C'est ce travail de partenariat qui l'a permis et qui n'a pas été possible ailleurs en Normandie par une insuffisance de coopération. Ce type de coopération doit être développé, maintenu et enrichi. Il est regrettable que l'on ne puisse pas l'entreprendre dans le même état d'esprit avec les industriels.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Branswyck. Madame Barbier ? Trois minutes, Madame Barbier, je vous connais.

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Je voudrais ajouter un certain nombre de choses. J'ai été obligée de me concentrer sur certains thèmes en tenant compte d'autres intervenants tout à l'heure. Nous venons d'avoir une intervention du Havre Développement. Quand on lit leur cahier, il y a une partie sur laquelle nous nous rejoignons beaucoup : qu'on ne table pas le développement économique de la région sur des emplois portuaires. Ce sont essentiellement des emplois qu'ils disent créer avec les énergies renouvelables, avec les éco-matériaux, etc. C'est pratiquement notre discours. C'est également celui que nous avons essayé de porter lors du Grenelle de l'estuaire. Par contre, là où, je pense, les mauvaises habitudes qu'il faudrait vraiment revoir, resurgissent, c'est qu'il faudrait cinq à dix hectares par là, dix à quinze hectares par ci, etc. Où les prend-on ? Sur la zone naturelle. Ce n'est plus possible. Il faut absolument, comme il a été dit aussi lors du Grenelle de l'estuaire, passer d'une économie d'extension, du bétonnage, de l'hémorragie à une économie circulaire de réemploi, de valorisation et d'utilisation optimale de l'existant. C'est quelque chose de fort.

Par ailleurs, actuellement, on est dans une phase qui est en train de changer, où on continue à considérer que tout développement économique doit se faire avec du terrain, du terrain, du terrain. Or on prend ce terrain sur les espaces naturels et agricoles. Dans peu de temps, dans cent ans, dans une génération – c'est dans très peu de temps – nous allons en manquer. Il a été soulevé que c'était une question alimentaire. Les problèmes démographiques et alimentaires, au niveau mondial, sont de nouveau prégnants. Ce sont ceux-là qui vont être précieux, ce sont ceux-là qui vont être hors de prix et on ne pourra pas les reconstituer ou à très grand coût. Il faut donc dès maintenant – c'est l'avenir et d'ailleurs, d'autres ports s'orientent vers cela – aller vers une meilleure utilisation de l'existant et vers de nouvelles activités dont il a été question. On sait que trop que d'autres activités périclitent, diminuent, voire s'en vont. Il y a des friches industrielles. Toute activité doit être perçue et préparée dans l'optique de réaffecter les espaces et les outillages.

Si nous nous projetons dans un avenir suffisamment lointain, c'est seulement à partir de cette vision d'économie circulaire que nous pourrons faire du durable. Ce qui est proposé pour le moment est au contraire quelque chose qui va encore apparaître, comme malheureusement un certain nombre d'autres projets, comme un gaspillage d'argent public et qui risque de ne pas être adapté, d'autant que nous avons vu qu'il y avait nombre d'obstacles qui faisaient que ce prolongement du grand canal, non seulement n'était pas une condition, mais était même un obstacle d'une certaine façon, à une véritable massification du fluvial.

Claude GUILLERME

Merci, Madame la Présidente. On avait bien compris, mais vous avez bien fait de vérifier. Monsieur qui avait demandé la parole tout à l'heure ?

Alexis MAHEUT, président du Comité régional des pêches de Haute-Normandie

Bonsoir. Je vais parler un peu de la mer et de l'estuaire parce que je suis étonné, dans ce débat, que l'on ait peu parlé des vasières, du fleuve et de l'estuaire. On parle toujours d'environnement, certains pour l'écologie, certains pour l'aménagement, certains pour l'économie. J'insiste, l'environnement est partout. Moi, je vais parler de ce que l'on vit. On a subi une centaine d'années de pollution dans cet estuaire et depuis les années 1900, des aménagements importants du fleuve, des berges et ensuite de l'embouchure. Je vais rajouter le pont de Normandie qui nous a fait énormément de bien dans les vasières. On nous parle de nourrir la population, mais on est loin de s'occuper de ce qui se passe en mer. Pour avoir du poisson en pleine mer, il faut des vasières, il faut des fleuves en bonne santé et des fleuves qui ne soient pas des morceaux de compartiments. Pour alimenter ces vasières, il faut forcément de l'eau douce qui vient de la terre, qui passe dans les marais et qui alimente ces vasières. J'étais intervenu ici dans ce débat en disant qu'on avait essayé de sauver des vasières sous le pont de Normandie, dans Port 2000, avec des tractations très difficiles. On a fait des îles, etc. Moi, ce que je vois, c'est que depuis une centaine d'années, on est en train de détruire ce milieu et qu'on est loin de le reconstruire.

Je pense que ce grand canal va encore aggraver le transfert hydraulique de l'eau douce qui est nécessaire pour l'estuaire et pour la faune halieutique. Tout ce qui est pêché en mer vient des estuaires. On est en train de le détruire, une fois de plus. L'eau douce ne sera pas alimentée du nord au sud dans cet estuaire. Je vais encore accuser les deux grands ports, le port de Rouen et le port du Havre. Que vont-ils faire de ce délai ? On dit qu'on va faire le grand canal dans trois ans. Est-ce que l'on va améliorer l'hydraulique ? Est-ce que l'on va encore améliorer les vasières ? Est-ce qu'il va y avoir un vrai débat ?

Je suis marin pêcheur depuis 1971. Je n'entends parler que de pollution, de destruction de vasières, d'assèchement, etc. Une fois de plus, on va retirer le peu de fonctionnalités de l'estuaire. Je me pose une vraie question. Un jour, y aura-t-il encore des pêcheurs dans cette Manche ? La Tamise est saccagée par des extractions de granulats et des pollutions. On est en train de faire des extractions de granulats à grande échelle dans la Manche. On va rajouter des champs éoliens, soi-disant pour faire des économies et pour répondre à des pactes que l'on a signés avec la Commission européenne. Je ne sais pas quel échange on a fait. J'insiste donc lourdement. En plus, on favorise les importations de produits halieutiques de mauvaise qualité pour alimenter l'Europe du nord. Je me pose une question. On a une ressource, ici, dans la Manche. Est-ce qu'on est capable de réfléchir ici pour savoir si on va améliorer un peu l'halieutique et la faune aquatique ?

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Maheut. Peut-être encore une intervention ?

Brice VATINEL, président de l'Association de Défense des Intérêts Vitaux du port du Havre (ADPH)

Bonsoir. Nous avons déposé un cahier d'acteurs. J'ai assisté quasiment à toutes les réunions. J'ai été frappé par le grand respect des uns et des autres. C'est un peu comme deux lignes de chemin de fer qui se côtoyaient, mais j'ai rarement vu un pas vers l'une ou vers l'autre, quelle que soit la partie. Il va falloir que l'on trouve un terrain gagnant-gagnant et non pas perdant, ce qui n'est jamais

très bon et ce qui laisse toujours des rancœurs. Je pense qu'il serait bien que les unes et les autres des parties fassent chacune un pas.

Claude GUILLERME

Il n'était pas interdit d'avoir des souhaits. En voici un. On n'a plus d'interventions rentrées. Je crois que nous allons aborder maintenant la troisième phase de notre débat. Je ne sais pas si nos intervenants veulent rester à la tribune. Ils sont très bien là, mais ils préfèrent peut-être rejoindre la salle pour écouter les positions du Grand Port. Vous êtes libres. Monsieur le Directeur Général, Monsieur Guellec, à votre tour de répondre, de donner votre bilan, votre synthèse à l'instant T, c'est-à-dire au jour d'aujourd'hui.

III. Synthèse du maître d'ouvrage

Laurent CASTAING, Directeur Général du Grand Port Maritime du Havre

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je voudrais préciser juste une petite chose avant de conclure ce débat et non pas conclure sur le projet. D'abord, la procédure de débat public se finit dans quelques jours et nous y avons pris part. Je pense que nous y avons pris une part active et que nous en avons respecté, depuis le début, les règles déontologiques. Ces règles déontologiques imposent que ce qui se discute sur le projet se discute ici, dans les séances publiques, pendant toute la durée du débat, et non ailleurs.

La deuxième chose que je voudrais rappeler, ce sont les trois objectifs de notre projet, tels que nous les avons énoncés lors de la première réunion de ce débat public : améliorer la fluidité des circulations dans la zone portuaire ; disposer de réserves foncières pour de nouvelles activités industrialo-portuaires ; participer à la gestion et améliorer le fonctionnement environnemental de la réserve naturelle. Ces trois objectifs ont été exposés dès le début du débat.

Ensuite, Monsieur le Président m'a demandé de vous énoncer les apports du débat public à notre réflexion. Le premier point sur lequel je voudrais insister, c'est que nous avons commencé la concertation dès la fin de 2006, quand nous avons eu une première idée de ce débat, sans aucune obligation et avec l'aide de la Maison de l'Estuaire, pour nous aider à identifier les problématiques environnementales qui pourraient s'opposer à la réalisation de ce projet. Cette concertation informelle a elle-même donné lieu à une phase finale de formalisation en juin 2008 où nous avons rencontré les administrations, les élus, un certain nombre d'associations et d'acteurs portuaires, pour faire une première synthèse.

C'est pour cela que lorsqu'en octobre 2008, nous avons adressé un dossier de saisine à la Commission Nationale du débat Public qui a conclu qu'il fallait un débat public, nous étions plutôt volontaires pour ce débat public. Nous avons d'un côté vu qu'il y avait des enjeux importants pour la fluidité du transport terrestre, pour la pérennité de la capacité du port à accueillir de nouvelles industries, pour améliorer cette réserve dont le fonctionnement ne nous satisfait pas. Nous avions là, avec ce débat, une possibilité de nous exprimer sur l'ensemble de ces points. Nous savions aussi que nous mettions les pieds dans une zone complexe, avec des intérêts parfois antagonistes et que trouver la solution n'était pas facile. Aussi, le débat était pour nous important et utile pour vous

écouter. Ainsi, comme je l'ai dit, la décision d'avoir un débat public sur ce projet a été pour nous quelque chose que d'abord et *a priori*, nous avons vécu comme quelque chose de positif.

Ensuite, au cours du débat public, les échanges nous ont permis d'apprécier encore davantage la complexité et les enjeux du territoire et la complexité des processus de collaboration, de coopération et de décision qui animent ce territoire. Le débat nous a permis d'évoluer dans la qualification et la pondération des critères d'analyse des solutions proposées et de recueillir des idées utiles pour la suite des réflexions. Le débat nous a permis d'explicitier, de mieux mettre en perspective l'ensemble des projets visant à l'amélioration des performances du Grand Port Maritime en matière de transports. Le débat nous a bien permis d'avoir une vision plus précise des attentes des différents acteurs. Il en ressort très clairement pour nous ce soir, qu'au-delà du projet, nous avons besoin d'un véritable parti d'aménagement de cette zone de la plaine alluviale et qu'il va falloir collectivement le définir. Le débat public a donc bien constitué pour nous une richesse, un aiguillon qui nous incite à rechercher encore plus une solution dans notre intelligence collective. Puis, je vais le dire de manière anecdotique. Tout à fait sincèrement, le débat public nous a aidés à mieux connaître notre projet, son intérêt, mais aussi ses faiblesses.

Monsieur le Président, vous m'avez posé ensuite une deuxième question qui est de savoir les aspects qu'il faut encore approfondir. Je vais d'abord revenir sur deux points. Il n'y a pas d'opposition entre l'écluse fluviale et le prolongement du grand canal. L'écluse fluviale est un moyen de liaison avec Port 2000 ; le grand canal est un moyen d'évacuation des barges qui auront été chargées dans le port. Les deux projets ne sont pas antagonistes. Il ne faut pas les opposer.

Par ailleurs, je voudrais rappeler qu'il n'y a pas que Port 2000 au port du Havre. Il y a une zone industrielle et portuaire, il y a les terminaux historiques à containers du port du Havre. C'est l'ensemble de ces flux qu'il faut regarder. Dire que tout doit être et se passer à Port 2000, c'est se créer de nouvelles difficultés pour la suite.

Il nous apparaît clairement en revanche qu'il y a des points à approfondir. D'accord, il nous faut consolider l'analyse de l'alternative de dénivellation des ponts. Il faut préciser ce qu'il y a à préciser. Nous n'avons peut-être pas répondu à toutes les questions, à toutes les interrogations sur cette alternative, mais nous n'avons jamais rejeté cette alternative. Nous avons toujours dit qu'elle n'était pas la plus optimale.

Il nous faut également engager des réflexions ou des études complémentaires sur l'intérêt d'une décompartimentation de la réserve naturelle. Excusez ce terme que tout le monde peut-être ne partage pas, mais il y a eu grand débat sur compartimentation, décompartimentation, nouvelle compartimentation. Qu'est-ce que cela veut dire ? Quels sont les risques ? Qu'est-ce que l'on peut améliorer par rapport à la situation présente ?

Il nous faut aussi certainement, sans jeu de mots, creuser le sujet de l'intérêt du rétablissement des circulations hydrauliques, comme cela a été évoqué il y a très peu de temps, notamment la circulation hydraulique nord-sud. Il faut bien établir le lien qui existe entre biodiversité, hydraulique, qualité des eaux. Ce sont des choses dont nous avons discuté et qui ne sont pas encore totalement clarifiées.

Il nous semble aussi à l'instant T que nous devons prolonger l'analyse sur l'impact du projet pour la profession agricole, tant sur le plan économique que sur le plan des pratiques agricoles.

Enfin, nous pensons que l'idée de contre-canal n'est pas une mauvaise idée et qu'à ce titre, elle devrait être au moins expérimentée, ne serait-ce que pour nous mettre d'accord sur sa possible efficacité ou non.

Qu'allons-nous faire maintenant ? Je rappelle que nous devons attendre le compte rendu du débat public qui sera fait par la Commission, avant de commencer à songer à nous prononcer. Nous prendrons sans doute le délai maximum. Pour cela, nous présenterons notre décision fin juin à notre conseil de surveillance, pour qu'elle soit entérinée ou non, après quoi elle deviendra publique. Entre-temps, nous allons avoir encore davantage le souci de faire un bon projet. Faire un bon projet, ce n'est peut-être pas – c'est peut-être quelque chose qu'apporte le débat public – choisir strictement entre les tracés proposés parce que le débat nous a donné des idées et nous allons les exploiter pour fabriquer ou améliorer quelques-unes des options qui ont été proposées.

Nous ressortons aujourd'hui de ce débat persuadés qu'il est possible de satisfaire une grande part des attentes exprimées, y compris ce soir, par l'ensemble des acteurs que nous avons réécoutés ou écoutés dans leur synthèse ultime. Nous pensons que nous pouvons faire ce projet et stopper la perte de biodiversité, s'il y en a une – j'en suis à peu près convaincu – dans notre estuaire. Nous pensons que nous pouvons faire ce projet et restaurer une partie de cette biodiversité. Nous pensons que nous pouvons faire ce projet et maintenir au maximum les surfaces agricoles. Nous pensons aussi faire ce projet parce qu'il faut maintenir la capacité du port à créer des emplois pour nos enfants. Le développement durable, c'est aussi de pouvoir avoir durablement des emplois pour nos enfants. Nous pensons que ce compromis est possible. Pour ceux qui ont bien écouté ce soir, certains ont aussi dit que ce compromis était possible. Dans les cinq mois qui nous séparent du moment où nous devons exprimer notre décision, nous allons continuer la concertation avec le maximum d'acteurs, pour arriver à construire une bonne solution.

Je voudrais terminer mon propos en vous remerciant pour votre participation active à ce débat public, une participation qui a d'ailleurs été toujours très respectueuse de toutes les prises de parole, ce qui constitue, à mon avis, un bon signe pour la suite, mais en tout cas un signe tangible d'une intelligence collective. Merci de votre contribution à ceux qui se sont opposés à nous. Merci de votre contribution à ceux qui nous ont soutenus. Tout cela va nous permettre – je l'espère – de trouver la meilleure solution.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président. Je crois que nous venons d'entendre des propos parfaitement clairs. Je n'ai pas à juger de leur teneur. Vous m'accorderez la possibilité néanmoins de les apprécier en tant que position claire et en même temps en tant que position d'ouverture pour l'avenir. C'était sans doute ce que le débat pouvait permettre d'espérer.

Le temps est venu de conclure cette soirée, comme de confirmer le terme du débat public que nous avons ouvert le 8 octobre 2009 et qui sera clos le 7 février prochain. Après quatre mois de travail et de réflexion partagée dans le cadre de nos réunions publiques, comme des différents échanges et contributions reçues, il me paraît possible de vous faire part de quelques brèves remarques.

En premier lieu, j'ai envie de vous dire que les membres de la Commission ont beaucoup et bien travaillé. Certes, ils ne sont pas là pour entendre des compliments, mais je suis convaincu qu'ils apprécieront que leur tâche soit ainsi reconnue. En effet, nous sommes venus, mes collègues et moi,

d'horizons plus ou moins lointains et, semaine après semaine, nous avons assuré un suivi permanent de la démarche, tout en veillant au respect des principes du débat public.

En second lieu, je relève plusieurs points qui caractérisent la richesse de ce débat et qui confirment son opportunité. L'information a été abondante, largement mise à disposition, les interventions diversifiées. Nous en avons encore eu la preuve ce soir. Certaines ont dépassé le cadre imparti, mais toutes ont témoigné d'un intérêt réel au dossier soumis à l'analyse. Le débat est resté ouvert, il le sera jusqu'à son terme.

Aujourd'hui, le nombre des avis exprimés, la multiplicité des points de vue et des suggestions contribuent à donner au maître d'ouvrage le maximum d'indications lui permettant d'aborder en connaissance de cause la phase durant laquelle il aura à préparer les décisions qui lui incombent. Le Grand Port Maritime du Havre a pu recenser les attentes et les préoccupations des uns et des autres. Il a entendu et relevé différentes propositions et dans ce sens aussi, le débat a trouvé son utilité. En favorisant la rencontre et l'écoute, il ouvrira peut-être, sans doute – souhaitons-le – la porte à d'autres rencontres, à d'autres concertations, gages de la définition de choix mieux compris, donc mieux acceptés.

Le débat public est une institution récente, encore mal connue. Certains en réfutent l'opportunité car ils craignent la mise en cause des autorités responsables. D'autres s'étonnent de la place offerte à l'expression des opposants. La démarche est sans doute perfectible et elle appelle une large réflexion sur les moyens d'intéresser un public le plus diversifié possible. Aujourd'hui, on constate ici, comme dans d'autres débats, que le public est souvent constitué d'opposants au projet. Il y a sans doute encore du chemin à faire pour que le débat public prenne sa vraie dimension et qu'il trouve toute sa place dans notre société. Mes collègues et moi gardons espoir dans cette perspective, étant bien conscients que, dans l'immédiat, en qualité de représentants de la Commission Nationale du Débat Public, nous avons à veiller au recueil des arguments développés par les uns et par les autres et à leur prise en considération par le maître d'ouvrage.

Le débat public va prendre fin officiellement le 7 février à minuit. Nos bureaux seront donc fermés. La ligne téléphonique de la Commission Particulière sera suspendue et l'interactivité de notre site internet sera interrompue. Pour autant, le site de la CPDP restera consultable pendant un an. Je profite de cet instant pour saluer les nombreux internautes qui ont participé à la démarche, certes d'une manière moins spectaculaire, plus discrète, mais nous avons le droit de le signaler. Il y a eu 14 095 connexions, 83 160 pages lues et 290 130 dossiers consultés. Toute cette documentation constituera la mémoire vivace du débat.

Un autre bilan peut être tiré dès ce soir, celui des contributions reçues dont il a été fait allusion précédemment. 27 cahiers d'acteurs, 30 avis, 176 questions dont une seule reste en attente de réponse. Un tel bilan peut paraître faible à certains. Pour d'autres, nous le considérons comme riche, eu égard au caractère particulier de ce débat.

La Commission va maintenant se retirer, ce qui ne veut pas dire qu'elle va s'interrompre dans son travail. Elle va en effet travailler à l'élaboration de son compte rendu, qui complétera le bilan que dressera Philippe Deslandes, président de la Commission Nationale du Débat Public. Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, l'ensemble des documents sera rendu public fin mars, à la faveur d'une conférence de presse, normalement prévue le 1^{er} avril 2010 au Havre. Ce n'est pas une plaisanterie. C'est le président de la Commission Nationale qui a fixé cette date hier. Il n'y a pas de raison de ne pas y croire.

Avant de clore définitivement cette soirée, vous me permettrez de remercier toutes les personnes qui se sont intéressées au débat, vous bien sûr, les acteurs, les intervenants, les associations, le maître d'ouvrage bien évidemment et bon nombre de personnes à titre individuel. Je remercie également la presse écrite, télévisée, radiophonique qui par sa participation, a contribué à notre communication, ceci dans l'intérêt général. Je voudrais également remercier tous ceux qui nous ont aidés dans l'organisation et la bonne tenue de ces débats. Je pense au service chargé de la sécurité publique, aux maires des communes qui nous ont accueillis, à tous ceux qui ont réservé notamment des espaces d'exposition ou d'affichage dans leurs locaux. Je vais remercier aussi les prestataires qui nous ont accompagnés depuis l'été dernier : l'agence Vae Solis Corporate, qui nous a efficacement épaulés en matière de communication et de relations presse, la société Aleaur, qui avait la charge de notre site internet, la société Ubiquis, qui a assuré la transcription de tous les *verbatim*, la société Denis Power, pour la logistique, et la mise en sécurité de nos réunions, qui incombait à Mondiale Sécurité. Je ne saurais oublier nos charmantes hôtesse, qui ont mis un peu de charme dans nos réunions, quelquefois un peu austères.

Je conclus donc en vous saluant toutes et tous, en vous remerciant chaleureusement. Je le dis avec toute ma sincérité, toute ma loyauté. Je vous remercie parce que vous avez été, les uns et les autres, disponibles. Votre participation a été active et comme nous nous plaçons à le souligner – nous l'avons dit à plusieurs reprises – dans un respect de l'écoute de l'autre. C'est extrêmement important. Pour moi, c'est une clé essentielle du débat public. Je ne voudrais pas oublier de remercier à nouveau mes collègues : Sylvie Haudebourg, François Nau, Alain Radureau, Michel Steiner. Je n'oublierai pas notre Secrétaire général, Frédéric Aucher et son *staff*. Ils ont assuré un travail discret, mais remarquable. Séverine Ribal-Lesterlin et Jennifer Steban ont secondé efficacement notre Secrétaire général, Frédéric Aucher. Merci à vous toutes, merci à vous tous. Ce débat a été riche, ouvert, il ne sera pas vain.