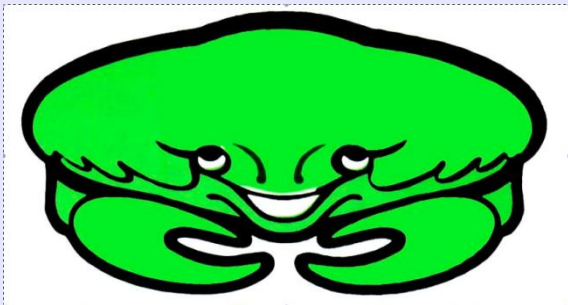


Débat public 21.10.2009 Rogerville

Transports et circulations dans la zone portuaire

Quelques interrogations sur les choix avancés par le port



Écologie Pour Le Havre

Comment penser les transports intérieurs isolément des autres aspects ?

(devenir du commerce mondial, liaisons avec l'hinterland...)

Va-t-on réitérer des comportements passés ?

***en se focalisant sur une partie des problèmes sans traiter
l'ensemble ?***

en n'exécutant qu'une partie de ce qui était programmé ?

en délaissant des aspects qui auraient dû être prioritaires ?

***en prolongeant des schémas qui ne sont plus adaptés aux
changements en cours ?***

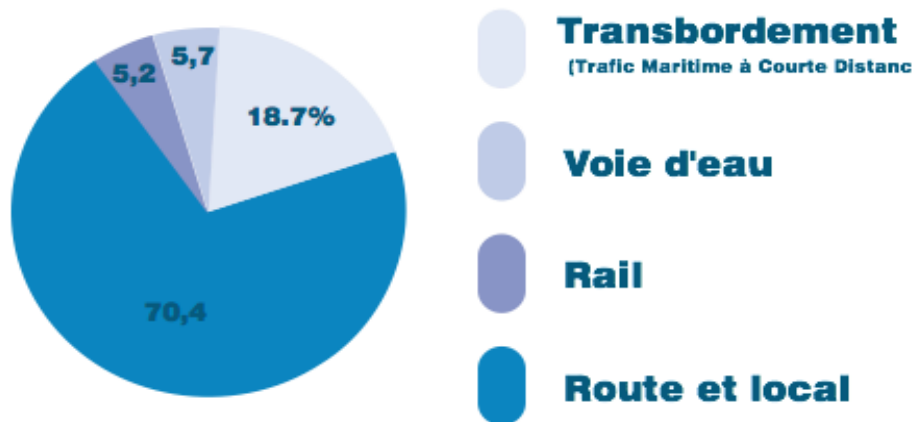
Parmi ce qui nous préoccupe :

un déficit d'information sur les « chaînes de transport »

*alors que c'est un facteur décisif sur le report modal,
et donc sur les flux dans la ZIP*

et il n'y a pas que les conteneurs

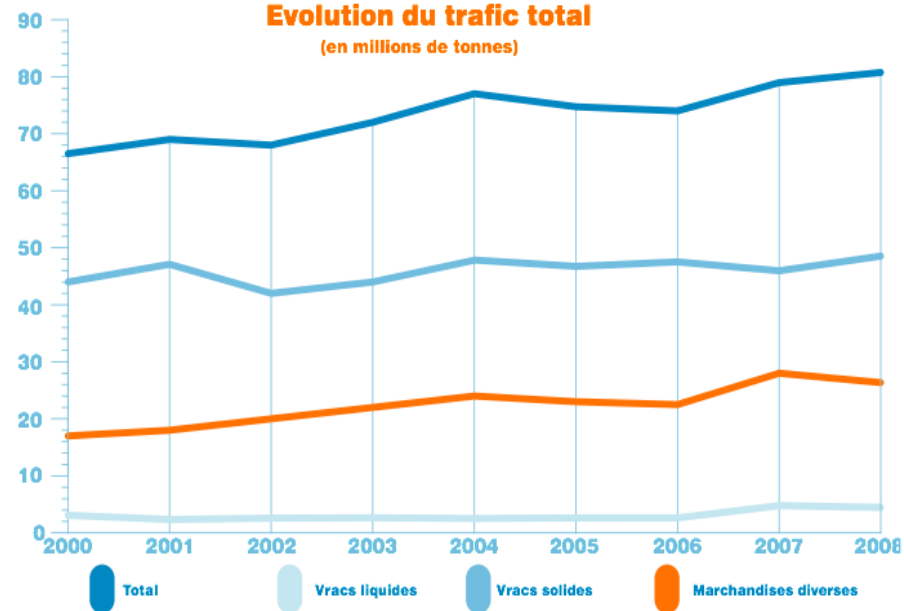
Parts modales sur le trafic de conteneurs



De nécessaires évolutions considérables

(Rapport d'activité 2008 du GPMH)

Evolution du trafic total (en millions de tonnes)



Des projections aventurées ; un exemple :

Document débat public (page 20) :

En milliers d'EVP*	2007	2010	2015	2020
Port du Havre	2638	2650	4630	6100

Source:GPMH

Projet stratégique (février 2009) : 2638 **3350** **4950** **6300**

Si les prévisions ont été revues pour 2010, elles sont encore amplifiées pour 2015 et 2020, alors que beaucoup d'indices amènent à douter d'un tel envol du trafic.

Quels scénarios pour envisager d'autres évolutions ?

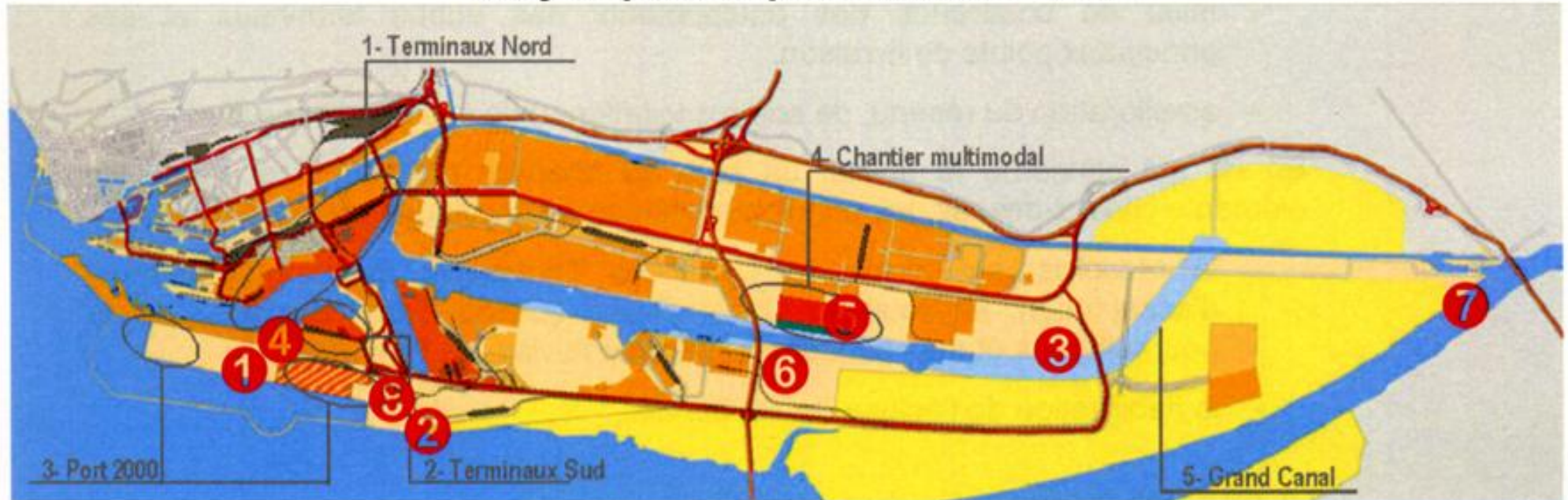
Des changements de choix peu compréhensibles :



*Chantier multi-modal déporté, écluse fluviale constamment repoussée...
Ne peut-on envisager des dispositions et emplacements plus adaptés ?*

Systeme industriel de massification

Projets pour la période 2008 - 2013



- | | | | |
|----------|---|----------|--|
| 1 | Port 2000 2 ^e phase | 5 | Chantier Multimodal |
| 2 | Doublement itinéraire faisceau de soutien Port 2000 | 6 | Raccourci ferroviaire |
| 3 | Prolongement du grand Canal | 7 | Modernisation des écluses de Tancarville |
| 4 | Déplacement Bac de la CIM | 8 | Poursuite des études Ecluse fluviale Port 2000 |

(Projet stratégique du GPMH février 2009)

Parmi les nombreuses questions face au projet du GPMH :

Pourquoi revoir ces dispositions de Port 2000 ?

***Le projet d'écluse est-il abandonné ?
Et dans l'affirmative, pourquoi ?***

Pourquoi présenter comme impératifs des tirants d'air que les convois ne retrouveront pas sur le reste de leur parcours (Seine-Nord : 7 mètres, et non 10,6 mètres) ?

Pourquoi faire l'impasse sur la navigation en Seine au lieu d'envisager ses possibilités (cabotage ou construction de bateaux adaptés capables d'une courte incursion en mer) ?

Pourquoi des estimations de coûts négligeant des dépenses incontournables du projet du GPMH et annonçant des coûts démesurés, sans commune mesure avec des interventions équivalentes, pour les alternatives (voir Seine-Nord) ?

Le prolongement du grand canal ne résoudra pas les problèmes :

Pensez vous qu'il suffise de prolonger le grand canal pour résoudre durablement l'engorgement de la circulation au niveau du Pont rouge aux heures de pointe ?

Ce pont devra de toute façon être rehaussé.

Pensez vous qu'il suffise de brancher le grand canal sur celui de Tancarville pour résoudre les problèmes qui se posent au niveau des écluses de Tancarville ?

Quels seraient les nouveaux problèmes de conflits d'usage avec les franchissements routiers et ferroviaires nécessaires en raison de la prolongation du grand canal ?

Nous attendons une tout autre manière d'aborder le problème : non plus pilotée avant tout par la volonté de s'étendre, mais guidée par une vraie recherche d'optimisation des espaces et des pratiques et un vrai souci de l'environnement.