

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

Réunion 9 décembre 2009
Centre Havrais de Commerce International

Claude GUILLERME

Mesdames, Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion publique qui nous ramène au Havre. Nous sommes allés faire un petit tour dans l'estuaire, dans différentes villes. Aujourd'hui, nous retrouvons Le Havre ; nous retrouvons cette salle mise à la disposition du débat public par la Chambre de Commerce et d'Industrie. Merci à vous toutes, merci à vous tous pour votre présence et – faut-il le dire à certains ? – pour leur assiduité.

Je me plais à signaler la présence de lycéens. En tout cas, vu leur attitude juvénile – ils ont bien de la chance – je pense qu'il s'agit de lycéens du lycée Claude Monet. Je suis très heureux que ce soir, ces jeunes gens s'intéressent au débat public. J'espère que nous aurons tous à cœur de leur montrer que c'est un moment de démocratie véritable, sérieux, avec des règles du jeu que chacun sait respecter.

Merci à vous, Monsieur de Chalus, président de la Chambre, pour votre présence ce soir et pour la part personnelle que vous prenez aux échanges que la Commission Particulière du Débat Public suscite autour du dossier déposé par le maître d'ouvrage, le Grand Port Maritime du Havre, dossier déposé devant la Commission Nationale du Débat Public.

Comme nous l'avons déjà rappelé à plusieurs reprises, cette Commission Nationale a décidé le présent débat sur la base des trois considérants suivants. Je crois de mon devoir de les rappeler une fois encore. Premier considérant : l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic de marchandises par voie fluviale relèvent de l'intérêt national. Deuxième considérant : les impacts du projet sur les milieux naturels seraient significatifs. Enfin, troisième considérant : les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement des activités portuaires et pour l'extension de la zone industrialo-portuaire.

Il est sans doute superflu de rappeler les règles du débat public. Le but premier est d'offrir une information complète et authentique, mais il est aussi de permettre à chacune et chacun de vérifier cette information, d'exprimer son point de vue, son avis, ses suggestions, ses propositions, l'essentiel étant pour la Commission Particulière, après les avoir recueillies et mises en forme, de présenter ces idées au maître d'ouvrage, afin de lui permettre, le cas échéant, de confirmer,

d'infirmier, voire de modifier son ou ses projets ou de valider telle hypothèse plutôt que telle autre. Outil d'aide à la décision, le débat public est ouvert, tout un chacun devant pouvoir accéder à l'information publique, dès lors que la Commission a reçu cette information et l'a enregistrée.

Le débat public, c'est aussi l'échange dans la salle, comme ce soir ou comme cela fut le cas à la faveur des sept réunions publiques précédentes. Ce sont également les courriers que nous recevons au siège ou dans le cadre de ces mêmes réunions. Vous avez des cartes qui vous permettent d'exprimer vos demandes et vos suggestions. C'est aussi internet, c'est aussi le journal du débat. C'est la collecte des informations. Ce sont les cahiers d'acteurs. Treize sont déposés à ce jour, onze sont disponibles, ce qui veut dire qu'ils sont imprimés et mis à disposition. C'est aussi la note technique complémentaire que le Grand Port a préparée à propos des tirants d'air. Je crois d'ailleurs que le Grand Port a, en préparation avancée, deux autres notes, l'une sur la dénivellation des ponts, l'autre sur les écluses de Tancarville. Il y a donc bien le souci d'apporter l'information sous des formes diversifiées.

Il est donc inutile de revenir sur ce que nous rappelons à chaque réunion, mes collègues et moi, si ce n'est – je vous le dis très sincèrement – pour me féliciter de la parfaite courtoisie qui préside à nos différents échanges : le respect de l'écoute, le respect du temps de parole. Je vais dire que c'est presque idéal.

Un bref rappel des réunions passées permet de se souvenir qu'outre la réunion d'ouverture, quatre réunions à thème – l'aménagement du territoire, l'organisation et les échanges et les circulations, l'eau dans l'estuaire, le projet et ses alternatives – ainsi que trois réunions dites de proximité ont déjà largement permis de découvrir et d'analyser les projets du Grand Port, l'extension de la zone industrialo-portuaire et le prolongement du grand canal.

Ce soir, donc, nous abordons de manière spécifique le thème du développement économique et la place du Grand Port dans cette perspective. Pour ce faire, le maître d'ouvrage va rappeler ses objectifs, les enjeux et sa stratégie. A leur tour, les différents intervenants apporteront leurs témoignages et leurs points de vue. Différents responsables de l'activité du développement économique sont là. Sont également présentes des personnes engagées dans la défense des milieux naturels ou considérés comme tels.

C'est ainsi que la première partie de la réunion doit permettre d'aborder les différents aspects de la stratégie d'un Grand Port Maritime, désireux de développer sa ou ses performances. A cette fin, le maître d'ouvrage disposera de vingt minutes pour assurer la présentation du dossier et la salle aura un temps équivalent pour interroger et intervenir. Ensuite, à raison de huit minutes chacun, ce qui est peu pour qui a beaucoup à dire, Monsieur Aubée, vice-président de l'UMEP, Monsieur Valenton, directeur de Novalog, Monsieur Deiss, Directeur général du Grand Port Maritime de Rouen et Madame Véronique Lépine, présidente du GHAAM aborderont les points suivants, en écho à la présentation du maître d'ouvrage :

- la croissance des activités portuaires en rapport avec les évolutions attendues des échanges commerciaux ;
- l'optimisation du fonctionnement pour mieux s'inscrire dans la concurrence entre les ports maritimes ;
- la coordination entre les ports de Paris, Rouen et Le Havre ;
- enfin les spécificités du Grand Port et le trafic des containers vus par les armateurs.

Je signale au passage que Monsieur Deiss sera peut-être désireux de respecter un emploi du temps un peu serré. S'il nous quitte un peu plus rapidement que prévu, nous ne lui en tiendrons pas grief. J'ai peut-être présenté les choses dans un ordre qui ne sera pas tout à fait respecté. S'il le veut bien et si ces homologues l'acceptent, il pourrait intervenir en second lieu.

Les interventions de ces intervenants que je viens de présenter seront suivies d'échanges avec la salle durant trente minutes et introduiront la seconde partie, avec une table-ronde. Non pas que les tables-rondes précédentes n'étaient pas de vraies tables-rondes, mais ce soir, je voudrais que ce soit encore plus une table-ronde où l'on s'interpelle, où l'on a des points qui ne sont pas forcément convergents et où l'on échange. Pour cela, j'inviterai les participants à cette table-ronde à réfléchir à cette question : quelle attente pour les entreprises et pour l'emploi de l'éventuelle réalisation du projet ?

Pour cela, Monsieur de Chalus, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, Monsieur Mercher, directeur de l'association Le Havre Développement, Monsieur Coletta, président de l'AREHN, Monsieur Malmartel, directeur régional de l'INSEE de Haute-Normandie, interviendront chacun à leur tour, avec un regret que j'exprime en votre nom à tous, celui de l'absence de Monsieur Folliot, directeur du Pôle Emploi du Havre, qui a été frappé par la maladie ce matin. C'est la grippe ou une autre raison, mais en tout cas, il est alité, il n'a pas pu nous rejoindre. Je le regrette, je ne sais pas si Monsieur Malmartel pourra suppléer l'absence de Monsieur Folliot, mais il sera l'intervenant qui parlera peut-être le plus et le mieux des problèmes de l'emploi.

Nos intervenants vont donc échanger sur différents sujets tels que les éventuelles conséquences du développement de l'activité portuaire sur le trafic maritime et sur le trafic fluvial, sur les créations d'entreprises et d'emplois, sur les besoins en foncier. Pourquoi n'évoquerait-on pas aussi la question des emplois de demain ?

Après les 40 ou 45 minutes que la table-ronde aura utilisées, la salle aura tout le loisir de réagir durant 50 minutes, le maître d'ouvrage ayant bien entendu la possibilité, à tout moment, d'intervenir soit pour exprimer son propre point de vue, soit pour apporter d'utiles informations complémentaires. Merci pour votre attention. Je vais céder immédiatement la parole à notre maître du temps, mon collègue Michel Steiner, qui va jouer les pères fouettards en rappelant les différentes règles. A toi, Michel.

Michel STEINER

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Notre Commission particulière a souhaité se doter de règles de tenue et de bonne tenue des réunions. Notre premier objectif est de respecter une règle importante du débat public : laisser du temps aux échanges. A cet effet, les réunions durent trois heures, ce qui nous a paru être un bon temps. Des plages régulières sont prévues tout au long des soirées pour le débat avec la salle, pour créer plusieurs moments où chacun peut poser ses questions. Avant la clôture de chaque réunion, nous avons prévu un temps d'échange significatif avec vous.

Notre deuxième objectif est que ces échanges soient fructueux et respectent l'une des finalités essentielles du débat public, à savoir que chacun, comme l'a déjà rappelé notre président, ait le droit à l'expression de façon équivalente, sans distinction de rôle ou de qualité. « Chacun » désigne le particulier, le grand public à qui ce débat s'adresse, les représentants d'associations, de syndicats,

d'entreprises et les élus au titre de leurs fonctions et rôles et enfin, le maître d'ouvrage puisque le débat public est organisé, je vous le rappelle, suite à la saisine qu'il a déposée à la Commission Nationale du Débat Public et qu'il s'agit du projet dont il est porteur au titre de ses missions.

A cet effet, nous demanderons aux participants de respecter les règles du savoir-être que nous partageons tous : la politesse, l'écoute des autres et le respect des autres. Nous demanderons également aux participants de respecter des règles qui sont indispensables pour organiser la prise de parole. Demander la parole en levant la main, ne pas prendre la parole tant que le président de séance ne l'a pas donnée, attendre pour la prendre qu'une hôtesse ait apporté un micro, se présenter (le nom, le prénom et éventuellement le titre ou la fonction) et surtout respecter un temps maximum de trois minutes environ pour donner son avis ou poser sa question, de façon à ne pas empiéter sur le temps des autres.

Cette enceinte doit être le lieu de confrontation des idées constructives. Toutes les réunions sont enregistrées pour la rédaction d'un *verbatim* mis en ligne sur le site internet de la Commission particulière, dans les six jours environ. Un chronomètre affiche sur l'écran le décompte de chaque prise de parole. C'est le meilleur moyen que nous ayons trouvé lors des précédents débats pour qu'un maximum de personnes puissent s'exprimer dans le temps d'une soirée. Enfin, les questions peuvent être posées par écrit durant la séance grâce aux cartes T que vous avez trouvées sur vos chaises. Chaque question recevra une réponse, éventuellement durant la réunion et toujours par écrit, sous trois semaines, à condition de bien mentionner vos coordonnées. Je vous remercie.

Claude GUILLERME

Merci, Michel. Je n'ose pas dire que le débat est lancé, mais je me tourne vers le maître d'ouvrage que nous allons écouter pendant vingt minutes. Monsieur Guellec, Monsieur Castaing, à vous la parole.

I. Le développement de la performance du Grand Port Maritime du Havre

1. Présentation du Grand Port Maritime du Havre

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

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais donc vous présenter, pendant ces vingt minutes, la stratégie de développement du port du Havre qui sous-tend le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre.

Je commencerai par un petit rappel sur les activités du port du Havre. Comme tous les ports modernes, le port du Havre fonctionne avec des terminaux spécialisés :

- des terminaux à vracs liquides, auxquels il faut rajouter le terminal d'Antifer, qui traite du pétrole brut, de la pétrochimie et d'autres vracs liquides, et qui ont traité 49,2 millions de tonnes en 2008 ;
- des terminaux à vracs solides, le charbon notamment, qui ont traité 4,7 millions de tonnes en 2008 ;

- des terminaux rouliers, soit le terminal ferries et le centre roulier, qui ont 1,8 million de tonnes en 2008 ;
- des terminaux à containers, à la fois à Port 2000, derrière l'écluse, le terminal de Bougainville ou le terminal de l'Europe et devant l'écluse les terminaux de l'Atlantique et de Normandie notamment, qui ont traité, en 2008, environ 2,5 millions d'EVP, de boîtes Equivalent vingt pieds, dont environ 20 % étaient constitués par du trafic de transbordement d'un navire vers un autre navire.

Avant d'évoquer en détail les perspectives de développement du port du Havre, il me paraît nécessaire de rappeler le nouveau cadre dans lequel s'inscrit le port du Havre depuis 2008. Tout d'abord, la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a apporté un nombre de changements important dans l'organisation des ports et a transformé les ports autonomes en grands ports maritimes. Les grands ports maritimes doivent élaborer un projet stratégique qui traite notamment de la politique de développement de l'établissement et ce, sur une durée de cinq ans. Ce projet stratégique doit ensuite être approuvé par le conseil de surveillance du grand port, après avis du Conseil de développement. Pour ce qui est du Grand Port Maritime du Havre, ce projet stratégique a été approuvé le 9 avril 2009.

Quelles sont les hypothèses de trafic qui ont été prises en compte dans ce projet stratégique ? Tout d'abord, une baisse tendancielle du pétrole brut, soit environ moins quatre millions de tonnes à l'horizon 2015-2020, avec une baisse simultanée des produits raffinés envisagée sur le port du Havre. Dans le même temps, l'émergence de nouveaux produits, notamment le gaz naturel liquéfié, à hauteur de sept millions de tonnes. Ils compenseraient la baisse des hydrocarbures traditionnels. Egalement, la stabilité des trafics de vracs et du trafic de roulier. Enfin, le projet stratégique a réaffirmé le container en tant qu'axe de développement principal du port du Havre. C'est cet axe que je vais maintenant détailler.

Revenons tout d'abord sur les prévisions qui étaient en vigueur avant l'élaboration de ce projet stratégique, élaboration qui a d'ailleurs correspondu avec le début de la crise dans le domaine portuaire. Vous avez ici en jaune le trafic total de containers en milliers de boîtes équivalents vingt pieds, en 2007. Le trafic total était de 2,638 EVP dont 1,888 million concernait du trafic vers l'*hinterland*, c'est-à-dire à destination de l'intérieur des terres, trafic qui utilise donc les modes de transport terrestres. Les prévisions, jusqu'en 2020, faisaient état d'un trafic total de 6,3 millions d'EVP dont deux tiers seulement, 4,2 millions, étaient à destination de l'intérieur des terres. Ces prévisions de trafics étaient établies sur la base de prévisions connues sur le marché, notamment le consultant Drewry qui prévoyait une augmentation du marché de 6,5 % par an jusqu'à l'horizon 2015. Les hypothèses, prises par le port avant le projet stratégique, étaient cependant un peu plus prudentes que ces 6,5 % annuels. Elles sont ici détaillées à l'image : 5,3 % sur la période 2010-2015, 4,4% par an sur la période 2015-2020. Elles tablaient également sur un accroissement de la part de marché, sur cette même période, de 7,9 % à 9,3 %, mais j'y reviendrai plus tard.

Dans le contexte de la préparation du projet stratégique, ces prévisions ont été recalées. Nous allons voir comment. A l'horizon 2015, elles affichent 4,630 millions d'EVP au total, à comparer aux 4,950 EVP dans les prévisions précédentes, soit 300 000 EVP de moins, avec, toujours à l'horizon 2015, 3,1 millions EVP à destination de l'intérieur des terres ou en provenance de l'intérieur des terres. Ces hypothèses recalées prenaient en compte trois facteurs.

Tout d'abord, la croissance des échanges par voie maritime dont Drewry avait fait l'analyse en 2008, avec une correction, considérant que l'effet de la crise, connu en 2008, allait se poursuivre sur 2009 et que ce ne serait seulement en 2010 que l'on retrouverait le trafic de 2007. Ensuite, la croissance du trafic retrouverait un taux de 5,3 % par an, sur la période 2011-2015. En complément de cette hypothèse de croissance des échanges, il faut noter une augmentation modérée du taux de containerisation des marchandises puisque ce taux de containerisation atteint déjà 80 %, voire plus sur le marché du trafic maritime, mais on observe encore une petite réserve d'augmentation de ce taux de containerisation, notamment avec un certain nombre de marchandises en vrac, du bois par exemple, dont on constate qu'elles sont de plus en plus containerisées. Enfin, les hypothèses prises en compte tablaient sur une reconquête de parts de marché par rapport aux ports du *Range* nord-ouest, situé au nord du Havre jusqu'à Hambourg.

Il faut noter aujourd'hui par rapport à ces prévisions, que le projet stratégique tablaient sur une stabilisation ou un recul pendant un à deux ans lié à la crise. Aujourd'hui, il va sans doute être nécessaire de revoir à nouveau ces prévisions. C'est un peu le lot normal des prévisions qui doivent être réexaminées à intervalles réguliers. On peut penser aujourd'hui que 2010 marquera un léger redémarrage de l'activité. 2011 n'apportera peut-être pas la croissance de 5,3 % attendue en termes d'échanges par voie maritime. Par prudence, il conviendrait peut-être de décaler les estimations de volume total que je viens de vous présenter.

Je vais m'attarder un peu maintenant sur la reconquête de parts de marché avec cette illustration. Vous avez ici la carte de France, avec par grande région, la part de marché détenue par le port du Havre sur le transport maritime de containers. Seulement 50 % des containers à destination ou en provenance de la région Ile-de-France transitent par le port du Havre, 20 % pour le Sud-est, 55 % pour le Grand Ouest. Etc. On observe que bien que relié par exemple à l'Ile-de-France par trois modes de transport performants – le fer, la voie d'eau et la route – la part de marché du port du Havre dépasse seulement 50 %, ce qui n'est donc pas au niveau de ce que l'on pourrait attendre étant donné la proximité du port du Havre vis-à-vis du bassin parisien. En comparaison avec Anvers par exemple, les distances à parcourir par voie terrestre sont deux fois plus faibles. On pourrait donc penser qu'avec un même mode de transport, le port du Havre serait beaucoup plus compétitif. Le même raisonnement pourrait d'ailleurs être tenu pour les autres régions. Finalement, que ce soit sur un plan économique, mais aussi sur un plan environnemental, il vaudrait mieux que l'ensemble des régions françaises soient desservies par un mode massifié ferroviaire ou fluviale plutôt que par un autre port, plus éloigné et qui plus est, utilisant davantage le poids lourd. Pour nous, la reconquête de parts de marché représente véritablement un gisement de croissance, même si le trafic total des échanges intercontinentaux n'évolue pas de manière significative. Nous n'aurons accès à ce gisement de croissance qu'à condition de nous en donner les moyens.

La multimodalité est également une condition nécessaire pour que les perspectives de croissance de trafics se concrétisent. Le port du Havre bénéficie de nombreux atouts. Il est relié à son *hinterland* par cinq modes de transports qui sont la route, le fer, le fleuve, les *pipelines* et le transport maritime à courte distance, sachant que les quatre derniers modes sont économiques parce qu'ils permettent de transporter des marchandises en masse et en grande quantité, mais également écologiques car ils émettent moins de CO₂ rapporté aux containers transportés.

Je voudrais maintenant, à ce stade, tordre le cou à une idée fausse qui voudrait que l'activité du port du Havre ne s'inscrive pas à l'avenir dans les orientations du Grenelle de l'environnement, notamment en ce qui concerne les modes massifiés. Si l'on considère le trafic total du port du Havre en 2008, voici la répartition entre modes transport. Vous observerez que la route ne représente que

26 % du transport des marchandises à destination du port. 74 % des marchandises sont aujourd'hui transportées par d'autres modes massifiés, notamment par les pipelines, mais également par le transbordement à destination du transport maritime, le rail et la voie d'eau. En cela, le port du Havre est déjà bien au-delà des objectifs fixés par la loi Grenelle I, dans son article 11 que je voudrais citer : « Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et du non-aérien de 14 à 25 % à l'horizon 2022 ». Nous sommes déjà à 74 %. L'objectif de 25 % est donc déjà atteint. Dans ce même article 11, l'objectif est de doubler la part de marché du fret non-routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici à 2015. Doubler cet acheminement non-routier nécessiterait de dépasser les 100 %, ce qui est impossible.

Si l'on considère maintenant le trafic 2008 en retirant le transbordement et les hydrocarbures, on s'aperçoit que l'objectif de 25 % est toujours attient puisque le transport routier représente encore 74 % de ce transport. C'est seulement si l'on considère le trafic des containers, le segment du trafic de containers à destination de l'intérieur des terres que le pourcentage du transport routier atteint 86,7 % en 2008 et donc, ne correspond pas aux objectifs du Grenelle. Ces objectifs du Grenelle s'appliquant à la totalité du trafic du port, le fait que le port du Havre souhaite s'appliquer également cet objectif sur ce segment traduit une volonté de massifier l'ensemble de ces transports.

Nous venons de voir la photographie de 2008. Maintenant, qu'en est-il en tendances ? Vous avez ici sur ce graphique l'évolution, en se limitant au segment des containers à destination ou en provenance de l'intérieur des terres, de 1996 jusqu'en 2008, avec même les statistiques provisoires au 31 octobre 2009. On peut constater que depuis une dizaine d'années, la part cumulée du rail et de la voie d'eau a stagné, pour ne pas dire légèrement décré, avec une évolution contrastée des deux modes. On s'aperçoit que le mode ferroviaire a fortement décré et rebondi depuis l'année 2006, alors que le mode fluvial est en croissance régulière depuis une dizaine d'années, avec seulement un accident en 2008. Par ailleurs, les chiffres de 2009 sont tout à fait encourageants à ce jour puisque le cumul des deux parts dépasse aujourd'hui les 16 %. Quel que soit le trafic total de containers, il va être de toute façon nécessaire de consolider l'avantage concurrentiel que représente pour le port du Havre la possibilité de développer du trafic ferroviaire et du trafic par la voie d'eau.

Désolé pour le caractère un peu aride de ce graphique. Il représente cette fois-ci en valeur absolue, depuis 1996 jusqu'en 2008, les trafics observés par route, voie d'eau et rail en nombre d'EVP transportés, sur la partie basse du graphique. Ensuite, au-delà de 2008, il présente les projections, prévisions jusqu'en 2020. Au-dessus, vous trouvez un graphique représentant les parts modales de la route en rose, du rail en jaune et de la voie d'eau en bleu. On observe que depuis 1996, s'est produite une contraction de la part de ces modes massifiés, notre objectif étant d'atteindre à nouveau en 2020, 25 % de part modale pour les deux modes de la voie d'eau et du ferroviaire. Ce graphique montre également au passage qu'une valeur absolue, le trafic routier lié au transport de containers augmentera, ce qui montre que la politique de report modal ne remet pas en cause l'équilibre financier des entreprises de transport routier.

Le troisième et dernier volet de développement qui accompagne le développement du trafic de containers, c'est la logistique. En 2000, les entrepôts logistiques représentaient au total 720 000 mètres carrés et 1 900 emplois. En 2006, ces entrepôts représentaient un million de mètres carrés et 2 400 emplois. En 2015, nous tablons sur une augmentation des superficies d'entrepôts à hauteur de 1,6 million de mètres carrés, ce qui devrait représenter, toute chose égale par ailleurs, en respectant les ratios constatés jusqu'à présent, 3 300 emplois au total à cet horizon.

Il faut savoir que 600 000 mètres carrés supplémentaires entre 2006 et 2015 nécessitent une surface de parcelles trois fois supérieure, pour tenir compte des espaces autour des bâtiments, ainsi que des voiries de desserte. Cela veut dire que pour créer 600 000 mètres carrés d'entrepôts supplémentaires, il est nécessaire de disposer environ de 200 hectares, ce qui représente *grosso modo* la moitié de la surface qui est en jeu dans le projet d'extension des infrastructures portuaires liées au prolongement du grand canal du Havre. Ceci ne tient pas compte bien sûr des besoins des autres activités ni des besoins au-delà de 2015.

Il faut savoir que la logistique est un élément important puisque durant ces dernières décennies, les ports ont évolué d'une logique de liaison de port à port, dans un premier temps dans une logique de porte à porte, de *door to door* en anglais, et qu'aujourd'hui, on s'inscrit davantage dans une logique de logistique intégrée, de *supply chain*. C'est aujourd'hui la logistique qui structure davantage le marché que l'offre maritime, ce qui explique son importance pour l'avenir du port du Havre.

En conclusion, je rappellerais que pour être performant, un port a besoin à la fois de capacités nautiques pour l'accueil de tous les types de navires, de capacités de transit de la marchandise qui soient fluides et efficaces. Un port a besoin également de fixer localement de la création de valeur ajoutée qui permet de créer de l'activité et de l'emploi localement. Un port a également besoin de trouver un équilibre avec son environnement. En bref, il doit avoir les trois éléments du développement durable : l'économique, le social et l'environnemental. Je rappellerais pour terminer l'ambition que nous avons affichée lors de la séance publique du 15 octobre pour le port du Havre : réussir à conjuguer la croissance du trafic, le report modal, la création d'emplois et la valorisation de l'environnement. Je vous remercie.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Guellec. Les lycéens nous pardonneront, comme l'a dit Monsieur Guellec, l'aridité d'un certain nombre de chiffres. Enfin, ils doivent quand même de temps en temps en géographie ou dans d'autres disciplines. Ceux-ci sont des chiffres qui montrent que la réflexion a été poussée, mais ils peuvent aussi susciter la réflexion de la salle. Vous avez donc vingt minutes pour réagir, soit pour demander une information complémentaire, soit pour faire une suggestion, soit pour exprimer vos états d'âme. Qui prend la parole en premier ? Madame Leroy ? Je crois comprendre que c'est pour une toute petite formalité. On vous la pardonne d'emblée. Je vous en prie.

2. Débat avec la salle

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre

A la précédente séance, j'ai fait une faute de calcul. J'ai essayé d'estimer la quantité de terre qui serait à réemployer éventuellement, alors que l'on nous disait, dans les dossiers de la Commission du Débat Public, que ce n'était pas réemployable. On décape une épaisseur de 0,50 mètre, multipliée par 120, la largeur prévue pour le grand canal, multipliée par la longueur éventuelle qui varie entre 6 000 ou 8 000 mètres. J'ai donc mis un zéro de trop. Ce ne sont pas des millions, mais des centaines de milliers de mètres cubes de terre qu'il faut donc réemployer ailleurs que sur le chantier. C'est de l'ordre de 300 000 à 400 000 mètres cubes de terre.

Puisque j'ai le micro, j'en profite pour continuer un tout petit peu. Vous savez qu'en ce moment, il y a une fuite de Brent dans le port du Havre. L'hypothèse d'un prolongement du grand canal suppose, comme vous nous l'avez déjà expliqué, de modifier le tracé de quelques *pipes* et tuyaux, soit 17 pipes et gazoducs, plus 5 tuyaux, plus peut-être d'autres choses. Certains de ces *pipes* sont très vieux, ils datent de 1930, 1933. Le plus grave, c'est que pour les *pipes* qui sont vieux, on n'a pas le plan. On sait qu'ils passent à peu près par là, sans plus. Déjà, dans le port, on a découvert par surprise qu'il y avait une quinzaine de tuyaux, plus une ligne à haute tension, plus ceci, plus cela. Voilà que dans les projets d'extension du Grand Port Maritime, il va falloir dévoyer des *pipes* dont on sait qu'ils sont très vieux. Certains qui ont cet âge ont d'ailleurs été mis hors d'usage ; on ne s'en sert plus. Cela coûtera très cher économiquement, écologiquement. Cet été, dans la Crau, un *pipe* a fui et a explosé, il y avait un *geyser*. Heureusement, on a découvert par hasard très vite où était la fuite, mais cela a été un désastre écologique.

Claude GUILLERME

Merci, Madame Leroy. Sur votre premier point, on va rendre hommage à votre souci de rigueur scientifique. Bien évidemment, on l'incorporera au *verbatim*. Soit on raccordera au précédent en faisant une mise au point *in fine*, soit on mettra cette mise au point dans le *verbatim* qui sera fait suite à cette soirée.

Quant à la question que vous posez, je pense que le Grand Port l'a enregistrée. On va lui laisser un petit temps de réflexion pour préparer sa réponse et pendant ce temps, je propose deux autres questions à qui est prêt à se jeter de l'eau. Excusez-moi de dire cela, alors que nous sommes dans un port. Non, personne ? C'est la timidité garantie ce soir. Même nos jeunes lycéens ? Monsieur, je vous en prie. Vous n'oubliez pas les recommandations de notre maître du temps.

Jean-Baptiste LASSALLE

Je ne fais pas partie d'une association. Pourquoi un report si timide vers des modes de transport alternatifs ? Vous avez cité une contrainte qui était simplement de ne pas détruire d'emplois sur le routier. Pourquoi ne pas faire plus sur les modes alternatifs ?

Claude GUILLERME

Voilà une deuxième question. On laisse mûrir la réponse. Madame, je vous en prie.

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Par rapport aux questions qui se posent sur les nécessités de foncier, est-ce que l'on exclut de disposer des surfaces qui avaient été retenues pour les ex-futures centrales à charbon et qui correspondent à des surfaces importantes, avec des accès à l'eau ?

Claude GUILLERME

Voilà trois questions très claires. Messieurs les maîtres d'ouvrage. Monsieur Castaing, je vous en prie.

Laurent CASTAING, Directeur général du Grand Port Maritime du Havre

Je vais essayer de répondre aux deux premières questions. La première intervention n'était d'ailleurs pas une question. Vous parliez des *pipes*, je vais donc parler des *pipes*. Il n'y a plus en ce moment une fuite à partir d'un *pipe* puisque dès que la fuite a été découverte, le *pipe* a été isolé, passé à l'eau et il n'y a donc plus eu de déversement à partir du *pipe*. Cela a été découvert ce week-end. L'aspect non désagréable de la chose, c'est que cette fuite a été repérée très vite puisqu'elle a été repérée à partir d'une irisation de l'eau, par des agents du port et immédiatement, il y a eu un barrage. En termes de pollution de l'eau, il y a eu vraiment très peu de produit déversé et tout a été récupéré autant que l'on puisse en récupérer derrière un barrage. Je ne partage pas votre propos quand vous dites que l'on a découvert les *pipes* par hasard. Les gens qui étaient sur le terrain n'avaient pas les plans entre les mains, mais dès qu'il a fallu aller rechercher les plans, nous les avons trouvés. On a un tracé assez précis et on a su assez rapidement ce que l'on avait sous les pieds, ce qui nous a plutôt rassurés. Il n'y a pas eu de mauvaise découverte, si ce n'est éventuellement, si ce n'est un peu de béton par-dessus qui n'était pas tout à fait prévu.

Au-delà de cet incident, je voudrais rappeler, malgré le malheureux incident de la Crau, que le *pipe* est quand même le mode de transport le plus sécuritaire, toutes catégories, pour les produits du pétrole raffiné. Certes, il y a des incidents, mais il n'y en a vraiment pas beaucoup au nombre de kilotonnes transportés. Voilà les deux commentaires que je voulais faire concernant cet incident sur les *pipes*. Jean-Pierre parlera peut-être des travaux s'il y a quelque chose à ajouter sur les travaux sur les *pipes*.

Pour répondre à Monsieur Lassalle, pourquoi un objectif de report si timide ? Parce que nous sommes réalistes. Passer du chiffre actuel de 15 à 16 % à 25 % en 2015 est déjà mieux que le Grenelle puisque le Grenelle fixe cet objectif pour 2020. On essaie donc d'aller plus loin. Il faut y mettre un certain nombre de moyens qui ne sont pas encore en place. Il faut donc le temps de développer ces moyens. Par ailleurs, dans d'autres séances du débat public, on a dit que l'on viserait le plus vite possible, au-delà de 2015, 30 %, même si aujourd'hui, dans nos objectifs, on a fixé 25 % en 2020. On essaie donc d'aller plus loin.

Pouvons-nous aller beaucoup plus loin ? Nos concurrents, les *best in class*, comme on dit en bon français, sont autour de 30 à 40 %. Ils veulent encore augmenter cette part, mais ils rencontrent des difficultés. Pour augmenter la part de transport massifié, un certain nombre de ports européens notamment ont été obligés de créer des lignes ferroviaires supplémentaires pour arriver à évacuer les marchandises. Dans l'état actuel, il semblerait qu'il y ait un *optimum* qui se trouve de 30 à 40 %. Aujourd'hui personne ne vise au-delà. Nous avons pris aujourd'hui un chiffre réaliste par rapport à ce que nous sommes, ce que nous pouvons atteindre en cinq ans. Evidemment, on regarde du côté de ceux qui font que mieux que nous, avec l'ambition de l'atteindre. Cela dit, nous sommes réalistes, nous ne parcourons pas le chemin qui n'a pas été parcouru en quelques années. Il nous faudra une dizaine d'années pour parcourir ce chemin.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Castaing. Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

La question de Madame Barbier concernait les besoins en foncier et le fait de savoir si l'abandon des projets de centrales à charbon allait libérer des terrains. Nous y reviendrons plus en détail la semaine prochaine, lors de la présentation détaillée sur les besoins en foncier. Lorsqu'on détermine, à une date donnée, les surfaces occupées, on considère que tous les espaces sur lesquels on a signé un protocole ou une autorisation d'occupation temporaire avec un occupant, sont occupés, même si physiquement, les travaux n'ont pas été réalisés. Par contre, si un projet est abandonné, dès lors que le contrat est rompu, le terrain redevient disponible. Nous pouvons avoir au gré du temps – ce n'est pas spécifique aux centrales à charbon – des terrains qui peuvent être occupés à un certain moment et qui, lorsque les projets sont abandonnés, redeviennent disponibles.

Claude GUILLERME

Merci. Voici trois questions, trois réponses. Nous reprenons trois autres questions, si vous le voulez bien. Si les réponses étaient incomplètes, vous avez la permission de demander une précision complémentaire. Monsieur, je vous en prie.

Alban FIRMIN, président de la Valleuse de Bruneval

Je voudrais m'adresser aux jeunes qui sont là, juste pour leur dire deux choses. D'abord, on a l'air d'opposer ceux qui veulent la nature à ceux qui veulent de l'industrie, ceux qui veulent faire du *business* et donc créer de l'emploi. On oppose donc de l'emploi à l'aménagement de notre territoire, mais un aménagement qui est réfléchi et durable. Je pense que c'est un faux débat. Aujourd'hui, le propos des associations est de dire qu'il faut préserver l'environnement, qu'il faut bien sûr créer de l'emploi et faire du *business*, mais non pas dans n'importe quelles conditions. Aujourd'hui, les projets du port, dans certains domaines, sont d'abord de construire du gaz à Antifer. Je ne sais pas si vous en avez entendu parler, mais le gaz à Antifer, ce sont trois tours plus hautes que l'Hôtel de Ville, avec des torchères et des usines. Nous, on vous dit que l'on peut créer de l'emploi et aménager le port d'Antifer, tout en faisant de l'écologie, de l'environnement durable et en vous proposant un autre projet.

Tout le monde oublie que c'est votre avenir que nous sommes en train d'engager. C'est l'avenir de votre génération qui est engagé. Quand vous entrez dans Le Havre, vous nous dites que c'est horrible et qu'il y a de l'industrie partout. Le grand canal nécessite de reprendre des terres qui sont aujourd'hui vertes et qui participent à l'environnement. Pour faire quoi ? Pour faire du container. Est-ce que Monsieur Castaing est capable de nous dire aujourd'hui, les yeux dans les yeux, qu'il ne mettra jamais d'industries polluantes sur les terres qui vont être reprises ? Je n'en suis pas certain.

Deuxièmement, je voulais vous expliquer ce qu'est un débat public. Un débat public, c'est un endroit où on dit aux gens qui ne sont pas d'accord avec le projet que l'on va faire mine de les écouter. De toute façon, les décisions sont déjà prises. Repensez à ce que je vais vous dire. On parle de débat comme si des choses pouvaient encore changer, comme si le grand canal ou Antifer ne

pouvait pas se faire, mais croyez-moi, toutes les décisions sont déjà prises. Dans le débat public, on vous écoute. Vous verrez, il y a encore pire, il y a l'enquête publique. 15 000 à 20 000 personnes viendront dire à Antifer qu'elles ne veulent pas de gaz à Antifer. C'est anti-environnement, c'est dangereux pour la santé, c'est dangereux pour les habitants. Qu'est-ce que vous croyez ? Ils n'en ont rien à faire. Ils veulent faire leurs usines, ils veulent faire leur gaz, alors que l'on propose des solutions alternatives et environnementales qui tiennent la route. Ils sont dans une logique et ils avancent. Vous verrez, débat public et enquête publique ou pas, de toute façon, ils n'écouteront personne. Regardez ce qui se passera dans deux ans.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. Les trois minutes sont passées. Question suivante, si vous le permettez ?

Alban FIRMIN

Monsieur le Président, laissez-moi une minute supplémentaire, s'il vous plaît.

Claude GUILLERME

Une demi-minute. Trente secondes.

Alban FIRMIN

Je ne voudrais pas que l'on se trompe de débat. Je voudrais le redire, les associations ne sont pas contre le développement du port. Elles sont contre le développement qui est incontrôlé ou qui est fait au fil de l'eau. Demandez un jour au port de vous transmettre les débats qui ont eu lieu sur Antifer au sein du conseil d'administration du port. Jamais il n'a été question de stratégie, jamais il n'a été question des dangers, jamais il n'a été question des citoyens, jamais il n'a été question des élus. Nous, on dit simplement au port qu'il faut bien sûr se développer, que vous êtes potentiellement des créateurs d'emplois et que vous travaillez peut-être pour le port, mais ne le faisons pas n'importe comment. Arrêtons de faire de l'industrie à tout va. Il y a du *business* vert à faire. Tout le monde s'accorde à dire que le tertiaire en termes environnemental apportera de l'emploi dans les prochaines années.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président. Je suis sûr que vous ne voulez pas montrer le mauvais exemple en dépassant le temps de parole. Question suivante, si quelqu'un souhaite intervenir ? Monsieur ? Nous allons prendre une deuxième question.

Arnaud LABAT

J'étais déjà intervenu la semaine dernière à Tancarville. En regardant les cahiers d'acteurs, je viens de m'apercevoir qu'ils sont édités entre 2 500 et 4 000 exemplaires. Est-ce que pouvez m'expliquer pourquoi il n'y en a pas plus ? Il y a quand même un peu plus d'habitants dans la région.

Claude GUILLERME

C'est très facile, je vais me permettre de vous répondre. Les 2 500 exemplaires sont mis à disposition. S'il y a un engouement de la part de celles et ceux qui souhaitent prendre connaissance de ces documents, ce n'est pas compliqué de faire des tirages supplémentaires. Je demande au Secrétaire général si je ne raconte pas d'histoire. Soyez tranquille, si vous arrivez à diffuser 135 000 exemplaires des cahiers d'acteurs, comme nous avons diffusé 135 000 invitations au débat dans les boîtes des ménages de toutes les villes et communes de l'estuaire, vous en avez parfaitement le loisir. Simplement, il faut nous prévenir suffisamment à l'avance parce que le débat se terminant le 7 février, il nous faut un délai d'impression. Si nous voulons offrir la diffusion en temps utile, il ne faudrait pas attendre le 3 février au soir pour nous dire que vous avez besoin de 10 000 cahiers d'acteurs parce que vous voulez les porter dans votre quartier ou dans votre ville. Vous voyez, ce n'est pas vraiment un problème insurmontable. Nous sommes à votre écoute pour voir s'il y a besoin de tirer davantage de cahiers d'acteurs. Une troisième question ? Madame Leroy ?

Annie LEROY

Dans le même ordre d'idée, on nous dit que lorsqu'on dépose une question, il faut environ trois semaines pour avoir la réponse. Quand on va sur le site, on voit que des questions ont été posées, mais qu'il n'y a pas encore la réponse. Moi, j'ai posé quinze questions le 16 novembre. Elles ne sont pas même pas écrites encore sur le site. Que l'on n'ait pas encore la réponse, certes, encore que cela m'étonne, mais je ne les vois pas sur le site. J'attends la réponse.

Claude GUILLERME

Il y a plusieurs réponses à votre question. D'abord, nous avons enregistré actuellement 164 questions et nous avons déjà 60 réponses. Vous allez me dire que ce n'est pas beaucoup. Je vais vous expliquer que ce n'est pas toujours facile d'obtenir les réponses. Lorsque l'on s'engage à vous fournir une réponse dans un délai de trois semaines, cela veut dire que nous sommes capables de demander à celui qui fait les réponses de faire l'effort de se mobiliser pour préparer sa réponse dans le délai de trois semaines et que nous, au sein de la Commission, nous soyons en mesure de la valider. Nous ne validons peut-être pas opportunément ou nous validons opportunément, mais en tout cas, nous nous assurons que la réponse correspond bien et le plus possible aux attentes de la personne qui a posé la question. Tout ceci entraîne un certain temps de latence. Je m'en suis préoccupé personnellement ce matin. Nous allons y travailler demain, pour essayer de rattraper le retard, si retard il y a, en tout cas pour essayer d'améliorer le score actuel de 60 sur 164. On a envie de dire : peut mieux faire ! On n'a pas tout à fait droit à la moyenne. Ce n'est pas toujours simple d'obtenir du maître d'ouvrage, si c'est lui qui est interpellé, ou d'autres personnes qui sont susceptibles de l'être, des réponses dans les délais attendus et ce n'est pas toujours facile de valider

d'emblée la réponse telle qu'elle est posée. Je ne vous donnerai pas plus de détails, mais je peux vous garantir que c'est une question à laquelle je suis très attentif. Demain matin, nous y passerons au moins deux heures, pour essayer de rattraper le retard, si retard il y a, ou d'insister auprès des auteurs des réponses pour que ce retard ne s'accroisse pas. Ceci dit – ce n'est pas du tout un reproche, je ne voudrais pas manquer à mon souci d'objectivité – il y a parfois des questions auxquelles il n'est pas facile de répondre. Je n'en donnerai aucun exemple.

Nous avons nos trois questions. Monsieur Castaing se proposait de tenter de répondre aux premières.

Laurent CASTAING

J'espère les avoir notées. C'est toujours un plaisir de débattre avec Monsieur Firmin.

Claude GUILLERME

Quel bonheur !

Laurent CASTAING

Très clairement, je répondrai à la fin sur Antifer, mais ce n'est pas le sujet du débat ce soir. Premièrement, vous nous accusez d'opposer nature et emploi. Nous ne l'avons jamais fait. Nous ne situons pas le développement du port contre la nature et nous ne situons pas les gens qui s'opposent à nos projets comme des gens qui s'opposent à l'emploi dans le port. Nous pensons que nous pouvons faire les deux, que nous pouvons faire efficacement les deux. A partir de là, nous pensons que le débat a un intérêt parce qu'il peut nous aider à trouver des meilleures solutions et pour développer et pour préserver la nature. En tout cas, nous ne jouons pas à ce jeu de l'opposition.

Sur les questions économiques qui sont celles qui nous occupent à propos de la question du développement, ce soir, dans le port, nous ne nous situons pas dans l'idée qu'une économie purement de loisir est suffisante pour tenir un pays. Il faut savoir – je caricature, je ne vais donc pas prolonger – que ne faire que du tertiaire et n'avoir qu'une économie de service, c'est un modèle qui est assez largement mis en doute aujourd'hui. Un certain nombre de pays se posent la question de savoir s'ils ne se sont pas trop désindustrialisés. C'est l'un des problèmes qui est posé. Nous pensons pour notre part qu'il faut avoir tous les types d'activités et la zone portuaire est là aussi pour avoir un certain nombre d'activités qui ne sont pas des activités tertiaires.

Nous sommes pris à parti en disant que l'on fait mine d'écouter. Non, on ne fait pas mine d'écouter. En plus, je pense qu'on parle aussi en dehors des séances, on s'écoute, on s'oppose des arguments. Je pense même que les positions évoluent des deux côtés. Je ne vais dire que nous sommes d'accord, mais on arrive à évoluer dans nos positions, dans de vrais arguments, des arguments solides, des arguments solides. Je peux vous dire que ce débat est utile et que nous, au port, il nous fait progresser. Personnellement, je ne le regrette pas.

Vous me demandez d'assurer que je ne mettrai jamais d'industries polluantes. Je vais vous répondre. Je ne mettrai que des industries polluantes. Je ne connais pas d'industrie qui ne soit pas polluante, qui n'ait pas un impact environnemental. C'est bien pour cela qu'il y a des enquêtes et

que lorsqu'on installe une industrie, on étudie son impact. Il n'y a pas d'industrie qui n'a pas d'impact. On dit en revanche que l'on peut arriver à limiter les impacts, à avoir un développement économique et à préserver les espaces naturels. Enfin, vous dites que toutes les décisions sont prises. Votre présence ici prouve le contraire. Si vous croyiez que les décisions étaient prises, vous ne seriez pas là.

Claude GUILLERME

Merci. Est-ce que nous avons répondu aux trois questions ? Je pense. Merci, Monsieur Firmin, au revoir et merci au Grand Port qui a répondu. Je vous en prie, Madame.

Stéphanie, collégienne

Ce n'est vraiment une question que j'ai à vous poser. Je suis très inquiète pour ma planète. Je suis en train de voir avec certains professeurs que si l'on continue avec de tels projets qui mettent en danger notre planète, dans cinquante ans, on ne sera plus là. Comme le disait Alban, c'est notre génération qui prendra cela en compte. J'aimerais bien que vous me rassuriez à propos de notre planète, sans nous parler d'industriel.

Claude GUILLERME

Je ne sais pas à qui vous poser la question, mais nous allons y réfléchir. Votre collègue qui est aussi lycéen, souhaite à son tour intervenir. C'est bien que les lycéens s'expriment, mais j'espère qu'il y aura aussi d'autres personnes qui auront des questions à poser. Je vous en prie.

Romain TILLY, lycée Claude Monet

Est-ce que le projet pourrait entraîner une augmentation de la fiscalité locale ? Comme vous le savez, dans les années à venir, la jeune génération va devoir payer beaucoup plus d'impôts, provoqués par des dettes et le déficit.

Claude GUILLERME

Merci. On ne s'attendait pas forcément à cette question, mais le débat est ouvert et toutes les questions peuvent être posées. Monsieur, je vous en prie. Ensuite, on essaiera de répondre.

Guy LE MIGNOT, président de l'association Saint-Jouin-Bruneval Développement durable

Je voudrais quand même rassurer Monsieur Castaing, on n'a pas envie de mettre la main, à Saint-Jouin-Bruneval, sur un débat très intéressant sur le projet de grand canal. Nous suivons ce débat public peut-être de loin, mais nous le suivons, même si nous ne sommes pas intervenus directement lors des séances précédentes. Nous avons des associations sœurs qui s'en chargent et qui s'en chargent très bien. Il nous apparaît tout de même aujourd'hui important, au regard du thème abordé, d'apporter notre contribution de riverains du port du Havre, mais également en tant que citoyens vu

la manière dont se déroulent le processus que l'on appelle concertation et la Commission Particulière du Débat Public. J'ai bien noté, Monsieur Castaing, encore une fois, que ce n'était pas le débat ce soir et vous nous le rappelez suffisamment souvent. On a eu notre temps, on a eu notre débat. Je rappelle d'ailleurs que vous n'étiez pas là à ce moment-là et que cela ne vous empêche pas d'en parler. C'est également le cas pour les représentants des pouvoirs publics qui ont pris un certain nombre de mesures en s'appuyant sur ce débat, sans pour autant y avoir participé. Je vais essayer d'aller vite parce que le temps tourne très vite.

S'agissant du thème de ce soir, il faut rappeler que le développement économique, contrairement à ce que vous avez dit, désigne une somme d'évolutions positives dans les changements structurels d'une zone géographique ou d'une population. Le développement économique n'est pas le développement industriel. Le développement économique produit ses effets sur la démographie, sur les techniques, sur l'industrie, sur les aspects sanitaires, culturels et sociaux. De tels changements engendrent l'enrichissement des populations et l'amélioration des conditions de vie. C'est la raison pour laquelle le développement économique est souvent associé au mot « progrès ». Depuis peu, dans notre pays, le développement économique se doit de respecter l'environnement. Le port, de part sa mission publique, se doit de respecter les engagements de l'Etat en la matière. Il doit faire en sorte de participer au développement des technologies d'avenir et d'être exemplaire en matière d'impacts sur l'environnement. Il conviendrait que le port du Havre fasse un bilan sur son développement et sur les conséquences qu'il induit.

Le port du Havre se comporte aujourd'hui comme s'il détenait seul une mission d'aménagement du territoire en implantant telle ou telle entreprise sur un espace que l'Etat lui a délégué, dans un unique souci de faire de la rentabilité immédiate, en oubliant, Monsieur Castaing, les missions fondamentales qui lui ont été confiées. Souvent, les aménagements sont calqués sur tel ou tel port, sous prétexte que ces projets ont réussi ailleurs, projets que l'on calque parfois dix ans après. Le port du Havre se conforte en fait à reproduire les recettes du passé sans perspective d'avenir.

En termes d'emploi, la politique du port du Havre s'est révélée catastrophique ces dix dernières années, tant sur les effectifs portuaires purs que sur les autres secteurs qui ont disparu faute d'accompagnement de la part du port. On peut citer par exemple le délaissement de la maintenance des infrastructures portuaires, la cession des outillages spécifiques et les effets sur la filière de réparation navale et la condamnation de projets ambitieux comme le retraitement des navires en fin de vie.

Claude GUILLERME

Je suis désolé, Monsieur, la règle est la même pour tout le monde.

Guy LE MIGNOT

Ecoutez, je vais partir aussi, si c'est comme ça.

Claude GUILLERME

On ne vous chasse pas, mais on vous a expliqué : la liberté des uns s'arrête où commence celle des autres. Trente secondes et vous arrêtez.

Guy LE MIGNOT

Comme je le disais tout à l'heure, le développement économique se réduit à un développement industriel dont les effets sur les populations sont des plus détestables. Bruit, odeurs, danger ou autres nuisances rythment la vie des riverains du port du Havre, mais aussi les pertes d'emploi et l'absence de vision d'avenir. Je rappelle qu'en termes de santé, la région du Havre a le taux de mortalité le plus élevé et que de nombreux professeurs en médecine, se penchant sur le problème, ont mis en évidence l'industrie polluante de la zone industrialo-portuaire. Saint-Jouin-Bruneval doit être au cœur du débat aujourd'hui, que vous le vouliez ou non. Cette région, qui fonde son développement économique sur le tourisme, risque d'être condamnée par un projet archaïque qui confisque toute autre forme de développement.

Je vais juste finir par une phrase. On a eu effectivement un débat public, on a eu un président de débat public et une partie de commission. Ils se sont comportés comme les porteurs du projet. Ils nous ont coupé sans arrêt la parole. Quelques anciens hauts-fonctionnaires se sont arrangés, Monsieur, pour faire que ce projet devienne un projet d'intérêt général. Sachez que nous n'allons pas en rester là.

Claude GUILLERME

Je vous respecte, essayez de nous respecter. Merci.

Guy LE MIGNOT

C'est de l'irrespect. Vous laissez parler les autres et nous, on n'a pas le droit à la parole. Au revoir.

Claude GUILLERME

On va essayer de répondre aux trois questions ou observations. Je vais prendre le risque de me tourner vers la demoiselle qui s'inquiétait de l'avenir. Elle a certainement raison de se poser les questions qu'elle se pose. Je crois que tout à chacun parmi nous se les pose. Le hasard fait bien les choses, en ce moment, un certain nombre de personnes sont réunies à Copenhague. Je pense que c'est aussi autour de ces interrogations. Moi, je n'ai pas la réponse. Je suis comme vous, sauf que pour moi, l'avenir n'est plus très grand, alors que pour vous, il est encore très long. Simplement, je crois que la prise de conscience que vous exprimez est en soi déjà extrêmement positive. Il n'y a pas encore si longtemps, on n'avait pas du tout conscience de ce que vous avez dit. En soi, c'est déjà un acquis d'avoir cette prise de conscience. Deuxièmement, je crois qu'elle est partagée. Troisièmement, il y a des réponses institutionnelles. Soit on augmentera les impôts, soit on ne les augmentera pas. Cela ne dépend pas tout à fait du débat public de ce soir ; vous êtes bien d'accord.

Je crois qu'il est important que vous ayez conscience de ces problèmes et qu'aux côtés d'un certain nombre de responsables, vous apportiez votre contribution, mais d'une manière positive, c'est-à-dire en essayant de trouver les moins mauvaises solutions. S'il n'y a pas de solution, c'est encore pire que si on recherche des solutions quelles qu'elles soient. Soyez quand même confiante, l'humanité a traversé des périodes difficiles et elle s'en est sortie. Je vous dis cela du fond de ma pensée parce qu'hier soir, j'ai regardé un film que vous avez peut-être vu sur les problèmes du développement et de la sécheresse. Il y avait des images bouleversantes sur ce qui se passe au Mali

par exemple, pour ne citer que cet exemple. J'y étais l'année dernière. Je crois que cela nous interpelle encore plus, mais je n'en dis pas plus. Nous allons donner la parole à qui veut répondre. Monsieur Castaing, si vous voulez répondre aux autres questions posées.

Laurent CASTAING

Je voudrais même répondre à la première question.

Claude GUILLERME

Je vous en prie.

Laurent CASTAING

Je pensais être censuré.

De la salle

On va se revoir, Monsieur Castaing, ne vous inquiétez pas.

Laurent CASTAING

Bien évidemment et toujours avec plaisir.

La question qui a été posée sur l'avenir de la planète est intéressante, au-delà des grands débats qui nous animent. Elle pose la question du rôle du port et de ce que doit faire un établissement public aménageur. Bien évidemment, tant que l'on reste dans ce modèle industriel de consommation, il faut produire ce que consomment les gens. On peut être d'accord ou ne pas être d'accord, mais il y a un endroit où se localisent ces productions. On peut faire le choix de laisser ces productions se faire à l'autre bout du monde, dans les conditions que l'on sait, c'est-à-dire souvent pas terrible pour l'environnement. Si l'on pose la question globale au niveau de la planète, on peut peut-être se dire que nous avons intérêt à remettre chez nous ces industries que malheureusement, nous rendons nécessaires par nos habitudes de consommation parce que chez nous, elles sont mieux contrôlées et certainement moins impactantes sur l'environnement. Il y a un vrai choix. Il y a le choix de quelle croissance, mais aussi de quelle croissance à quel endroit. Dans le choix de quelle croissance à quel endroit, nous, port, serviteur de la collectivité, nous constatons qu'il y a encore des gens qui veulent s'implanter au Havre et ailleurs en France. Notre mission, c'est de les implanter et pour cela de s'y préparer.

La deuxième question portait sur la fiscalité. Je n'ai pas la réponse précise, surtout en ce moment où les choses bougent beaucoup. La fiscalité est basée par l'Etat sur le prélèvement d'une partie d'une valeur ajoutée pour le redistribuer ensuite d'une manière que détermine la politique du gouvernement. Pour qu'il y ait fiscalité, il faut qu'il y ait création de valeur ajoutée. A partir du moment où on pense développement ici ou ailleurs, le point important est de créer, ici ou ailleurs, de la valeur ajoutée. A partir du moment où on va créer de la valeur ajoutée, il va pouvoir y avoir de

la fiscalité. Créer de la valeur ajoutée au Havre, c'est de toute façon se donner la possibilité qu'il y ait une fiscalité et donc la possibilité qu'il y ait une action d'Etat. Ne pas la créer au Havre, ce sera ne pas avoir cette possibilité. Je ne sais pas quelle sera la fiscalité et comment elle se redistribuera, amis de toute façon, en créant de la valeur au Havre, nous créons les conditions qui peuvent permettre l'action d'un Etat, d'une région, d'une ville ou autres.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Castaing. Je vais déroger au principe, nous avons dépassé un peu l'horaire, mais Madame voulait aussi exprimer. Madame a levé la main, je vous en prie.

Nicole LECOINTE, membre du bureau de l'association le Phare, Mieux vivre à la Poterie Cap d'Antifer

Bonsoir à tous. Trop de choses fausses sont dites ce soir. D'abord, je voudrais dire aux jeunes une chose parce qu'on leur affirme une chose monstrueuse. Nous nous battons jusqu'au bout. Il n'y a qu'une bataille que l'on ne gagnera jamais, c'est celle qu'on ne livre pas. A ce jour, je ne suis absolument pas convaincue qu'il y aura un terminal méthanier à Antifer. Deux raisons à cela, Monsieur Castaing ou son adjoint – excusez-moi, Monsieur, mes lunettes ne me permettent pas de voir votre nom, veuillez m'en excuser. Il y a une baisse tendancielle du trafic pétrolier, des énergies fossiles : en brut, moins quatre millions de tonnes et en raffiné, moins deux millions. On nous parle de l'émergence de nouveaux produits – je n'ai pas eu le temps de noter vos millions de tonnes, Monsieur – qui m'ont sidérée, de gaz naturel liquéfié. Cela passerait par Antifer, mais Antifer n'est pas fait. Il faut mettre une hypothèse très aléatoire car je ne suis pas convaincue que cela ait lieu parce qu'il faudra beaucoup d'argent. Or il ne semble pas disponible et ce n'est pas le port qui apportera l'argent.

J'ai un autre petit problème. Vous parlez des *pipelines*, Monsieur Castaing, mais à Antifer, il n'y a plus du tout de trafic de pétrole. La CIM a juste une cuve pleine à laquelle elle ne touche pas et elle a raison parce que faire baisser le niveau poserait des problèmes de sécurité. On le sait, nous. C'est tout simplement parce que les *pipes* sont pourris. Je ne sais pas si les jeunes savent partout où ils sont pourris. En tous les cas, il n'y a plus de trafic. On a donc beaucoup moins de COV qui sont des produits très polluants, mais non répertoriés suffisamment comme tels. Il y a un pétrolier qui a rempli une cuve depuis le début de l'année et elle est pleine, Monsieur Castaing. Ce serait bien de vous informer. Vous avez dit que vous discutiez avec les associations et que l'on parlait bien ensemble. Moi, je ne l'ai pas remarqué, on ne se connaît pas. Je ne suis que secrétaire de l'association, au bureau et chargé de toutes les relations publiques.

Je veux dire aussi aux jeunes que sur un trajet non professionnel, mais bénévole de retraité – il y a besoin d'aider beaucoup de monde – j'entendais dans ma voiture qu'une étude avait été faite récemment, en novembre 2009, sur l'état de santé des habitants des grandes villes. Savez-vous où la santé est la plus mauvaises en France ? Vous l'avez trouvé, c'est au Havre. Ce ne sont pas des on-dit locaux, c'est une enquête nationale. On parle d'industrialisation polluante. On a fait le top sur l'estuaire de la Seine ! Pourrait-on choisir des industries moins polluantes que les plus polluantes ? Ce serait une bonne idée, cela nous changerait. Nos jeunes pourraient peut-être ainsi avoir un avenir.

Quant aux habitudes de consommation, vous prenez les jeunes pour des imbéciles. Ils n'ont plus les moyens de consommer et ils ont compris qu'il fallait consommer différemment. Monsieur Castaing, pour leur faire consommer ce que je n'appellerais pas de la M E R D E car ce n'est pas dans ma bouche, je crois qu'ils ont définitivement envie de changer et que l'on n'aura pas besoin d'importer ce que j'ai épelé.

3 minutes 28, excusez-moi. Au revoir.

Claude GUILLERME

Nous allons nous arrêter là. Ce n'est pas vraiment une question. On prend du retard par rapport à la deuxième partie de nos interventions et je m'en excuse auprès de nos intervenants, surtout auprès de ceux qui ont un emploi du temps un peu serré.

Laurent CASTAING

Il n'y a plus de trafic à Antifer depuis plusieurs mois parce que le *pipe* est aujourd'hui en réparation. Il est en réparation parce qu'il était abîmé à un endroit très précis qui est au niveau du siphon de l'écluse François I^{er}. Il n'y a pas de quoi en faire un cas.

Claude GUILLERME

Je vais essayer de revenir à notre débat sur le grand canal et sur l'extension des infrastructures portuaires. Je vais vous demander la permission, Madame, Messieurs, d'inviter Monsieur Deiss qui a un emploi du temps très serré, de nous parler d'un thème qu'il connaît bien, à savoir la coordination entre les ports de Paris, Rouen et Le Havre, sachant que ceci s'inscrit dans la première partie du débat consacrée au développement de la performance. Monsieur Deiss, vous êtes orfèvre en la matière. On vous écoute nous parler de ce projet qui prend corps et qui va maintenant vers des réalisations concrètes de coordination entre les trois ports. On vous écoute.

3. La coordination entre les ports de Paris, Rouen et Le Havre

Philippe DEISS, Directeur général du Grand Port Maritime de Rouen

Merci. Je prie la salle de m'en excuser par avance, mais le titre de mon intervention vous prouvera que si je pars en avance, ce ne sera pas dans la même logique que Monsieur Firmin ou que les autres intervenants. Je n'estime pas que ce débat ne serve à rien ou que le port du Havre soit l'abominable homme de Normandie que l'on a pu décrire.

Cela étant, compte tenu des activités qui sont implantées sur l'ensemble de l'axe Seine, l'ensemble portuaire Rouen-Le Havre affiche un trafic de plus de cent millions de tonnes et à ce titre, représente le premier port de France. Le port de Rouen, au même titre qu'un grand nombre de ses grands voisins en Europe, est un port d'estuaire. La nature du port d'estuaire nous permet d'aller au plus près des populations et notamment, en ce qui nous concerne, au plus près de l'Ile-de-France. Nous verrons que cela génère un *hinterland* qui est très vaste et qui enfin, offre des potentiels de développement maritimes et fluviaux importants. Le Havre et Rouen se partagent l'estuaire. En

amont de Rouen, c'est le territoire de Voies navigables de France, puis du port autonome de Paris. A l'aval du port de Rouen, c'est à la fois le territoire géré par le Grand port Maritime de Rouen et celui du port du Havre. Le port de Rouen court ainsi de Rouen jusqu'à Honfleur, avec une logique physique. Pourquoi le port d'Honfleur n'est-il pas rattaché à celui du Havre ? Non, Messieurs, il ne le sera pas. Le chenal d'accès au port de Rouen est uniquement celui qui court le long de l'estuaire et qui dessert notamment le terminal d'Honfleur. L'accès au port du Havre est totalement distinct de l'accès à l'ensemble de ce complexe portuaire et industriel qui court de Rouen jusqu'à Honfleur.

Sur cet ensemble, le port de Rouen a développé un certain nombre de terminaux spécialisés, ainsi que l'indiquait Jean-Pierre Guellec. Il y a sur Honfleur des marchandises diverses, des engrais, des croisières. Demain, il y aura peut-être du container. Un peu plus en amont, sur Radicatel et Port-Jérôme, il y a la pétrochimie et les containers. Sur Saint-Wandrille et Le Trait, il y a quelques trafics résiduels qui ne sont plus très importants, à la fois des colis métalliques et de la tourbe. Enfin, sur toute l'agglomération de Rouen, il y a l'ensemble céréalier – le port de Rouen est le premier port européen exportateur de céréales – toute l'agro-industrie et le pôle containers et logistique sur lequel je reviendrai puisqu'enfin, nous allons pouvoir parler du grand canal. Ce sont 6 000 hectares, hors plan d'eau, dont la moitié en espace naturel, l'autre moitié affectée aux activités portuaires, industrielles et commerciales.

Le port de Rouen, à 200 kilomètres à la ronde, dessert 22 millions de consommateurs. C'est l'*hinterland* le plus peuplé de l'ensemble des ports français. Il vient avant Le Havre puisque l'ensemble est en lien avec la région Ile-de-France. C'est cet arrière-pays que nous avons à desservir et que nous avons notamment à desservir en lien avec le développement du Havre. Le port de Rouen – je le dis de façon très claire – ne se développera pas sans l'essor du port du Havre.

Quelles sont les retombées économiques du port de Rouen ? 30 000 emplois dont 20 000 emplois directs et indirects. 300 millions d'euros par an d'investissements privés. Une taxe professionnelle, jusqu'à présent, de 135 millions d'euros. Une valeur ajoutée portuaire d'1,660 milliard d'euros. Ce sont des chiffres qui sont issus soit d'études de la Banque de France, soit d'études qui ne sont pas elles-mêmes menées par le port de Rouen.

Je vais passer rapidement sur le trafic. Retenez que nous avons à la fois un trafic maritime pour 22 millions de tonnes, 23 cette année, un trafic fluvial de près de 5 millions de tonnes. Ce trafic fluvial est en essor constant, grèves mises à part, notamment sur les trafics de containers qui sont ceux qui vont nous intéresser le plus.

Monsieur le Président, vous parliez de coordination entre les ports. Les actions que nous mettons en œuvre sont des actions de coordination :

- la mutualisation des moyens en matière de dragage ;
- une politique environnementale commune qui a été déclinée dans nos deux projets stratégiques respectifs ;
- une politique de desserte ou de report modal qui est également commune ou coordonnée, notamment en matière ferroviaire et en matière fluviale, je vais y revenir ;

- enfin, une politique de promotion commune et de vente de la place portuaire non seulement de chacune de nos deux agglomérations mais globalement de ce complexe portuaire Paris, Rouen, Le Havre.

D'ores et déjà, des trafics sont opérés en commun entre les deux ports. Je ne suis pas remonté jusqu'à Paris ; je crois que nous n'aurons pas le temps. 470 000 tonnes sont opérées en vracs liquides sur le fluvial, 150 000 tonnes en vracs solides qui sont la plupart du temps des marchandises de type charbon, granulats et un peu de céréales et surtout – c'est le point important – en marchandises diverses, 620 000 tonnes qui représentent en fait près de 70 000 containers. La part du container fluvial est représentée en bleu marine, tout en bas. Elle est passée de 29 000 containers en 2004 à plus de 70 000 en 2007. Elle a connu une légère baisse en 2008 du fait des mouvements sociaux, mais retenez qu'en l'espace de deux à trois ans, nous avons multiplié par plus de deux le nombre de containers fluviaux opérés notamment entre Le Havre et Rouen. Sur la base des perspectives qui ont été données tout à l'heure par Jean-Pierre Guellec, nous avons l'ambition de passer de 66 000 containers fluviaux en 2008 à 520 000 en 2015 et 200 000 en 2020, en accompagnement des implantations logistiques sur le port qui sont en plein développement, avec plus de 70 000 mètres carrés en trois ans et un programme de 100 000 mètres carrés en cours.

Pour revenir sur le grand canal, aujourd'hui, la problématique du port de Rouen est de pouvoir desservir au mieux Port 2000, de le desservir au mieux en fluvial pour générer de l'activité sur le port. Il y a pour cela deux réponses, deux modes d'acheminement des trafics sur Port 2000 et sur les terminaux intérieurs du Havre. Il y a d'abord la logique du fluviomaritime que nous essayons de mettre en place et qui peut être immédiatement mise en œuvre, dans un délai relativement bref, voire même dans l'année qui vient, mais qui est une logique nécessairement limitée compte tenu de la capacité de Port 2000 de traiter des navires fluviaux. Je crois que nous pouvons considérer Port 2000 – en tout cas, c'est ma lecture – comme une machine de guerre pour décharger des porte-containers. Ce sont des navires transocéaniques qui ont une importance colossale, alors que la logistique fluviale est quant à elle beaucoup plus de l'épicerie. Nous avons ce potentiel de développement, mais nous avons surtout l'impérieux besoin d'avoir, à travers le canal de Tancarville, une liaison fiable, dimensionnée de façon moderne et qui s'affranchisse enfin des contraintes de marée, ce qui est le moins que l'on puisse attendre du trafic fluvial. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Deiss. Vous avez été parfait sur le respect des horaires, c'est remarquable.

Philippe DEISS

Je précise et je vous prie de m'en excuser que devant partir, je m'astreindrai de répondre à vos questions le plus rapidement possible *via* internet, dans les trois semaines, s'il y en avait.

Claude GUILLERME

Nous avons bien compris. L'exposé de Monsieur Deiss était très riche, très intéressant et il militait bien en faveur de cette coordination dont on a parlé. Si vous souhaitez en savoir plus, vous nous saisissez et Monsieur Deiss est prêt à apporter des compléments de réponse à ce qui aura pu être souhaité par écrit. Nous le remercions et nous lui souhaitons un bon retour sur Rouen. Monsieur

Aubée va maintenant nous parler de la croissance des activités portuaires liées aux évolutions attendues des échanges commerciaux. On redit toujours un peu les mêmes choses, mais je pense que vous allez les éclairer d'une manière très concrète. Monsieur Aubée, on vous écoute.

4. La croissance des activités portuaires liées aux évolutions attendues des échanges commerciaux.

André AUBÉE, Vice-président de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP)

Monsieur le Président, je vais essayer de le faire en étant le plus bref possible. Je représente ici l'UMEP, l'Union Maritime et Portuaire. Qu'est-ce que l'Union Maritime et Portuaire ? Ce sont trois familles qui sont le maritime, la marchandise et la manutention. Le maritime est représenté également par sa vice-présidente, Madame Lépine, qui est à ma gauche. La marchandise que nous représentons, c'est la marchandise diverse, containerisée dans la plupart des cas, c'est le fret roulier et c'est le vrac solide. L'Union Maritime et Portuaire représente 600 entreprises, 17 000 emplois directs et 14 000 emplois indirects. C'est donc une fédération qui regroupe beaucoup de personnels. Son rôle et sa devise, c'est de créer l'environnement propice à l'attraction et au passage optimisé de la marchandise au Havre. Son rôle est également de continuer à favoriser la création d'emplois bien sûr, sachant que la marge reste très importante.

En effet, Le Havre est le premier port français pour ce qui concerne le trafic des containers et l'on pourrait s'en féliciter, mais sa part de marché dans le *Range* européen reste très faible puisqu'elle se situe autour de 7 %, ainsi que celle concernant le fret maritime pénétrant ou sortant de France, comme l'a dit tout à l'heure Monsieur Guellec. Les raisons de ce déficit sont multiples, mais l'une des principales est sa faiblesse en matière de moyens multimodaux permettant d'accueillir et d'évacuer les containers puisque ce sont surtout des containers dont je vais vous parler ce soir. L'Union s'est intéressée au plus haut point à la mise en place de cette liaison que représente le prolongement du canal central maritime, tout en sachant que cette dernière intéresse bien sûr d'autres activités que le maritime et les containers.

Les raisons principales qui la motivent sont les suivantes. Pour qu'un port soit attractif, il lui faut disposer de plusieurs solides atouts. Le premier, ce sont ses qualités nautiques et sa situation. A ce niveau, le port du Havre possède les deux, étant ainsi capable de recevoir les navires les plus grands à tout moment de marée et en étant situé à l'entrée de la Manche, ce qui lui permet d'être à la fois le premier port import et le dernier port export du *Range* nord européen. C'est bien sûr très important.

La deuxième est sa capacité de recevoir et d'expédier les marchandises traitées dans les meilleures conditions de rapidité, de qualité et bien sûr, dans des conditions économiques acceptables. Sur ce point, notre port présente aujourd'hui un certain handicap. Il existe en effet trois modes principaux de transport. Le premier est le mode routier, il est également le plus important. Il est le principal actuellement puisqu'il contrôle 85 % des échanges – je parle toujours bien sûr des containers – alors que la moyenne du *Range* nord européen se situe autour de 65 %, avec un effort pour Rotterdam qui est à 55 %. Ses avantages sont la souplesse et la rapidité vers un *hinterland* limité. Ses inconvénients sont d'une part le coût au-delà d'une certaine distance et d'autre part son impact sur l'environnement par une émission importante de CO₂, contraire aux objectifs environnementaux européens.

Le mode ferroviaire, lui, représente 5 % du trafic, ce qui est largement inférieur à la moyenne européenne. Son avantage est de permettre un *hinterland* éloigné, à la fois en France, mais aussi dans d'autres pays européens, tel que le sud de l'Allemagne et la Suisse, à des coûts compétitifs pour des rames complètes, pour des transports massifiés. Son intérêt écologique est incontestable et justifie des efforts pour le développer.

Enfin, le mode fluvial représente 10 % du trafic. Cela représente un développement récent considérable, mais encore bien en-deçà des autres ports d'estuaire concurrents tels qu'Anvers et Rotterdam. Ses avantages sont de permettre des transports massifiés, notamment vers Rouen dont on parlait tout à l'heure – la capacité d'un convoi de 352 containers équivaut à la circulation de 176 camions – vers Gennevilliers également et vers la région en favorisant la desserte de la région parisienne et bien sûr, dans le futur la liaison Seine-Nord. Là encore, son atout écologique est avéré et justifie une progression significative.

Pour réaliser l'évolution de ces deux derniers modes, il est indispensable de régler les problèmes qui hypothèquent leur progression. Parmi ces derniers figurent des obstacles que constituent les ponts et écluses, mais aussi l'impossibilité de créer des convois massifiés. En effet, le port du Havre exploite cinq terminaux à containers de part et d'autre de l'écluse François I^{er} et sur l'estuaire avec Port 2000. Il est pratiquement impossible, sur ces cinq terminaux, de créer des rames complètes de wagon et les barges doivent se déplacer d'un site à l'autre, souvent pour des petites quantités de containers, ce qui occasionne des pertes de temps importantes et donc un service dégradé qui n'incite pas les donneurs d'ordres à favoriser ces deux modes de transport. Il faut savoir que les modes de transport sont dans les mains à la fois des réceptionnaires et des exportateurs de marchandises.

La mise en œuvre du prolongement du grand canal du Havre, liée à celle de la plateforme multimodale, implantée en bordure de ce dernier, est la vraie réponse à nos handicaps actuels. Elle permettra de constituer des rames de 1 000 mètres de longueur en ce qui concerne le ferroviaire et d'alimenter des convois de barges de 180 mètres sans les obliger à se déplacer pour constituer la collecte. Elle permettra également d'être prêt pour affronter le challenge du canal Seine-Nord en étant armé pour répondre à la concurrence anversoise.

Enfin, le troisième atout d'attractivité, c'est la capacité du port de créer un parc logistique à proximité des terminaux, ce qui permet de créer des plateformes de distribution. La surface actuellement exploitée est d'environ un million de mètres carrés, disséminés entre la ville et ses abords et la plaine alluviale. La demande est importante puisque 450 000 mètres carrés ont été nécessaires pour faire au doublement du trafic des dix dernières années. Il est passé de 1,3 million d'EVP, d'Equivalents vingt pieds, à 2,6 millions. La capacité du port va atteindre 6 millions d'EVP très rapidement et les besoins seront à la hauteur de cette évolution puisque la part actuelle de transformation des containers est d'environ 10 %. La réserve foncière est aujourd'hui pratiquement épuisée et les principaux grands groupes logistiques sont aujourd'hui absents du Havre. Là encore, les surfaces dégagées par ce prolongement, bien qu'étant insuffisantes pour absorber l'ensemble des futurs besoins d'ici 2020, sont indispensables au développement havrais.

Je vous ai parlé des enjeux économiques auxquels nous avons à faire face devant une concurrence redoutable de ports d'estuaire qui sont déjà bien équipés. L'enjeu social me paraît également très important car cet outil doit nous permettre de conserver notre potentiel actuel. Je me dois de le préciser car sa pérennisation n'est jamais acquise. Il peut nous permettre aussi de développer en faisant évoluer les modes de transport dans des proportions comparables aux normes européennes,

c'est-à-dire 30 % pour les modes ferroviaires et fluviaux, ce qui nous amènerait à satisfaire les enjeux environnementaux. Bien sûr, il ne nous appartient pas de désigner un tracé particulier, mais nous laissons ce choix aux spécialistes. Toutefois, nous espérons que le tracé retenu répondra à nos objectifs de massification de trafic et de création de nouvelles zones logistiques. Je vous remercie.

Claude GUILLERME

C'est nous qui vous remercions, Monsieur Aubée. C'était très clair. Si Monsieur Valenton, à son tour, veut bien intervenir. Il va redire un peu la même chose ou va dire des choses tout à fait différentes. Il va nous parler des spécificités du grand port et de l'optimisation de son fonctionnement, pour mieux inscrire le port dans la concurrence avec d'autres ports. Je vous en prie, Monsieur Valenton.

5. L'optimisation du fonctionnement du Grand Port Maritime du Havre

Hugues VALENTON, directeur de Novalog

Je représente un pôle de compétitivité logistique. Un pôle de compétitivité logistique, c'est un collectif d'entreprises qui investissent dans de la recherche et du développement. L'objectif d'un pôle de compétitivité est bien de favoriser la croissance et l'emploi sur un territoire donné par la connexion des entreprises vers le développement et la recherche. Aujourd'hui, ce pôle compte 120 membres qui sont certes des entreprises de la logistique, mais aussi des offreurs de solutions. Ce sont aussi des ports, des gestionnaires d'infrastructures. Ce collectif investit de la R&D. Il n'est pas illogique que l'on ait un pôle de compétitivité autour de l'aérospatiale à Toulouse. Il n'est donc pas illogique non plus que l'on ait un pôle de compétitivité sur la logistique au Havre et dans le territoire de la Seine. On parlait tout à l'heure d'enjeux nationaux, nous sommes bien dans cette logique.

Sur la filière logistique au niveau régional, il faut également avoir en tête qu'aujourd'hui, elle représente près de 75 000 emplois et qu'elle est la première filière en région, assez loin devant d'autres filières industrielles. C'est un emploi sur dix et dans certaines agglomérations, elle représente même trois emplois sur trois.

Si nous voulons appuyer le propos, ce sont premièrement des acteurs économiques qui investissent d'ores et déjà dans le développement durable, entre réduction des impacts environnementaux et croissance verte. Le deuxième point est la pleine croissance d'activité ; il a déjà été abordé, mais je reviendrai dessus. Le dernier point, c'est : quelles infrastructures et quelles capacités d'accueil logistique pour demain, dans cette logique ?

Ce collectif d'entreprises s'est défini une stratégie économique pour pouvoir dire à la recherche et à la création de valeur ajoutée au niveau de *start-up* ou de PME, quels sont les sujets sur lesquels nous voudrions des développements vers l'avenir. Si on fait le point par rapport à ce qui existe actuellement, aujourd'hui, on a des investissements sur la réduction des impacts environnementaux et sur l'équilibre des bilans carbone. Les logisticiens ne sont pas dans une logique d'affrontement. Au contraire, les consommateurs sont aussi leurs clients. Les distributeurs sont vigilants, ils exigent maintenant, réglementairement parlant, le bilan carbone sur les produits. Il y a déjà des investissements qui sont réalisés et qui sont dans le mouvement. C'est une dynamique.

Il y a aussi le défi permanent de la réduction d'émissions de CO₂. Aujourd'hui, il y a des camions qui polluent beaucoup moins qu'il y a dix ans, voire même qui polluent autant qu'une voiture particulière. Des investissements sont réalisés par les constructeurs automobiles. On en est à la norme Euro 5 pour les carburants de camions. On est bien aussi dans ce mouvement du défi permanent de réduire les impacts sur l'environnement.

Il y a la question de la croissance verte. Je lisais récemment dans une étude du ministère de l'Équipement qui définissait ce qu'était la croissance verte que la logistique était peut-être l'un des secteurs d'activités les plus matures vis-à-vis de la croissance verte. Pourquoi ? Parce qu'il y a des sujets d'inter-modalité. Il s'agit certes de réduire un impact environnemental, mais aussi de massifier des frets. Par rapport aux objectifs qui ont été cités tout à l'heure, on est dans une dynamique d'augmentation des trafics et il faut bien, à un moment donné, avec des solutions viables économiquement parlant pour les opérateurs, pouvoir acheminer ces frets jusqu'à leur destination.

Dans cette optique, vous voyez sur mon PowerPoint, un petit graphique où il y a trois mouvements. Le premier, en rouge, représente les transports qui de toute façon, auront toujours un coût environnemental important. C'est le transport aérien par exemple. Le seul effet de levier que nous pourrions avoir sur l'impact environnemental concerne les modes de consommation. Est-ce que nous allons encore consommer longtemps des fleurs qui viennent du Kenya par exemple ? La deuxième courbe, en vert, est celle des modes de transport. On voit bien aujourd'hui que certains modes de transport font des efforts considérables. Dans les projets de R&D, il y a des projets de barges innovantes en termes de motorisation, mais aussi en termes d'organisation logistique. Il y a donc un fort potentiel de réduction des nuisances sur tout ce qui est motorisation. Enfin, il y a un dernier point qui est celui de l'organisation des transports. Par exemple, sur le fluvial, on a un mode de transport qui est dit doux, mais qui, à la tonne transportée, reste un mode de transport qui doit faire des efforts. Des marges de progrès sont possibles à partir du moment où on a une organisation logistique et donc une organisation des plateformes qui y contribue.

La stratégie économique de ces acteurs est triple, elle est autour de trois sujets. On parlait tout à l'heure d'industries. Il y a d'abord l'organisation industrielle. On est aussi derrière un bassin industriel très important, avec des industries fortes pour la France. Il y a donc une organisation logistique à prévoir derrière ces industries. Deuxièmement, il y a les flux et les échanges internationaux. Troisièmement, il y a les services qui nous concernent peut-être un peu moins, mais qui sont à l'autre bout de la chaîne. C'est la livraison du dernier kilomètre en ville.

Il y a trois domaines d'action, c'est-à-dire trois domaines dans lesquels la recherche est invitée à avoir une programmation. C'est la sûreté-sécurité, c'est la traçabilité et c'est le développement durable. C'est donc vraiment un investissement économique de la part de ces acteurs que de dire que l'on veut investir pour avoir des solutions qui soient innovantes en termes de développement durable pour ces marchés.

Qu'est-ce qui fait la compétitivité d'un corridor logistique ? Ce sont des délais, des coûts, c'est de la fiabilité et c'est de la géolocalisation, c'est-à-dire une organisation des flux. Cela se traduit sur des process, des services et donc sur l'organisation des flux. Je passe assez rapidement.

Je reviens très vite sur le poids de la logistique. Elle représente 8 % du PIB européen aujourd'hui, 75 000 emplois en Normandie, 1,5 million d'emplois en France. C'est un secteur d'activité qui est en pleine croissance, avec une augmentation de trafic entre 2000 et 2007 de l'ordre de 15 à 20 % par an, surtout sur le trafic des containers avec une augmentation de 65 %. C'est donc un secteur

d'activité en pleine croissance. D'autres pays européens ont adopté des grands plans logistiques. Je pense notamment à l'Allemagne, à la Belgique ou à la Hollande. Ce sont des pays qui face à l'industrialisation ou au retournement de l'économie, ont adopté des grands plans logistiques. Ce sont nos concurrents.

Comment pouvons-nous, avec des infrastructures, accompagner la montée en puissance de ce trafic ? Une augmentation de trafic même de 15 % par an se traduit aussi sur les infrastructures qui se trouvent derrière les ports. C'est déjà en optimisant l'utilisation des infrastructures existantes. A ma connaissance, la Seine est une infrastructure où il n'y a pas encore trop de bouchons, comparativement à la route ou comparativement à une infrastructure qui est plus contraignante et qui est le ferroviaire. Deuxièmement, il faut optimiser également leur interconnexion. Si nous voulons pouvoir transférer du mode maritime vers le mode fluvial ou vers le mode ferroviaire, ce sont bien les ports et leurs infrastructures qui doivent jouer ce rôle de connexion et d'organisation géographique en termes d'aménagement du territoire. C'est aussi une question de gestion de trafic et de flux parce qu'une augmentation des trafics ne se fait pas sans avoir des optimisations des gestions de trafics. C'est pourquoi les entreprises du pôle de compétitivité investissent en termes de systèmes d'information ou de simulations ou de gestion de trafics organisés numériquement. Par ailleurs, aujourd'hui, on coordonne les flux fret et passagers sur l'axe seine. On a un renforcement des flux de passagers, mais on préserve aussi le passage de fret. On fait des investissements. Il y a notamment des investissements qui sont projetés sur la ligne Serqueux-Paris. On fait des investissements pour permettre au fret de mieux passer. Ces investissements se font sur ces lignes. Enfin, il faut optimiser l'utilisation de l'espace. En effet, on a tendance à consommer beaucoup d'espace en matière de logistique et de miter l'espace, comme le disent les aménageurs du territoire. Il y a donc bien une question d'optimisation de l'espace et donc de concentration d'une offre logistique à un endroit où il y a une infrastructure et une multimodalité, plutôt que d'avoir des zones logistiques qui sont « éparpillées » à chaque croisement d'autoroutes par exemple.

Si on raisonne en termes de capacités d'accueil, quand on regarde les objectifs, la croissance et les parts de marché à capter, il y a une problématique qui est celle des disponibilités foncières à trouver pour pouvoir capter la valeur ajoutée. Quand je parle de capter la valeur ajoutée, je parle aussi de valeur ajoutée logistique. Il ne s'agit pas seulement de passages de containers ; il s'agit d'avoir des containers qui soient traités, qui soient dépotés ou rempotés, organisés, pour avoir une plus-value sur nos territoires. Les ports sont bien souvent les mieux placés. En effet, on parlait tout à l'heure de *supply chain*. Quand un logisticien raisonne par exemple entre la Chine et Paris, il y a bien un endroit où ses containers s'arrêtent, à savoir au niveau d'un port. C'est à cet endroit que l'on peut avoir une plus-value sur le traitement. Il y a donc bien une question d'offres foncières et d'offres d'accueil qui est à organiser pour massifier les flux et optimiser aussi les consommations d'espaces. Je vous remercie.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Valenton. C'était riche et un tout petit peu long. On ne va pas vous en tenir rigueur. Sans transition, je propose que Madame Lépine nous parle du point de vue des armateurs, complémentaire, je suppose, à ce qui vient d'être exprimé.

6. Les spécificités du Grand Port maritime du Havre et le trafic de containers vus par les armateurs

Véronique LEPINE, présidente du GHAAM

Absolument complémentaire. Qui sommes-nous au GHAAM ? Vous avez devant vous tous les adhérents du GHAAM. Cela vous montre les sigles de nombreux clients du port, tout cela pour vous dire que ce que je vais vous présenter n'est pas ce que vous a dit Monsieur Castaing, mais ce que pensent vraiment des agents d'une quarantaine armateurs du monde parce qu'un port est une plateforme, créatrice d'emplois. Je trouve dommage que les jeunes soient partis parce que la santé, c'est important, mais je pense que leur emploi aussi. J'aurais bien aimé leur dire des petites choses, mais ils sont partis. Tant pis !

Le GHAAM représente les personnels des armateurs et agents maritimes du Havre, c'est-à-dire des travailleurs portuaires, non pas des gens du port, mais des travailleurs du port, qui ne s'expriment pas souvent. J'étais très contente de pouvoir participer à ce débat, non pas pour aller contre des gens, mais pour essayer d'apporter un petit éclairage vu de points de vue de travailleurs portuaires et pour vous donner une mise en perspective. Je veux vous dire aussi qu'il y a des gens sur ce port qui voient la santé, etc. mais qui sont également très inquiets de leur emploi. Il paraît que l'emploi, l'activité participe aussi à la santé. C'est ce que l'on a la faiblesse de penser.

On voulait vous présenter un peu l'histoire du Havre des dix dernières années. Il y a un Monsieur qui a dit tout à l'heure que le port avait fait des erreurs. Oui, le port autonome du Havre, mais maintenant, on a un Grand Port Maritime du Havre, avec un directeur qui écoute un peu ses clients. Je ne voudrais pas qu'il lui soit fait un procès qui concerne une ancienne gouvernance. J'aurais souhaité le dire aussi à ceux qui sont partis.

Petit retour en arrière. Je voudrais vous expliquer rapidement ce qui s'est passé entre 2000 et 2009. Je vais le faire rapidement, je ne vais pas vous assommer de chiffres. Je ne suis pas technocrate du tout, je suis basique. Si vous regardez le petit graphique qui est devant vous, vous verrez qu'entre 2000 et 2003, il y a eu une croissance au Havre. A ce moment-là, on a dit à l'ancien port : il y a plein de containers qui arrivent au Havre, il nous faut de l'équipement. Les autres ports ont entendu, ils ont fait plein d'équipements. Nous, malheureusement, on n'en a pas fait beaucoup. Cela a donné l'équilibre qui suit. En bas, vous avez Le Havre en bleu et vous avez ensuite les autres ports. Vous voyez que nous sommes bien plus petits que les autres, mais nous sommes aussi bien moins évolutifs que les autres. Le port du Havre a souffert de son climat social, il a souffert d'un manque de volonté politique – la France avait oublié ses ports, à l'inverse des autres pays – et d'un manque d'équipements. Nous n'avons pas su nous adapter, nous n'avons pas su créer les outils pour répondre à la croissance, contrairement aux ports du nord qui ont su le faire. Il faut que vous sachiez que Le Havre a survécu pendant des années par un phénomène de reliquat de congestion. Il y avait plein de containers partout et nous, nous travaillions quand les autres ne pouvaient pas accepter les containers. Les armateurs amenaient au Havre des bateaux, quand ils ne pouvaient pas les amener ailleurs. C'est fini. Il ne faut plus compter là-dessus pour l'instant. Quand on parle de baisse de trafic, c'est cela qu'il faut comprendre.

Ensuite, en 2006, Port 2000 s'est ouvert. On a ouvert les premiers quais de Port 2000, malheureusement pas tout. Qu'est-ce qu'indique le graphique ? 23,86 % de croissance. C'est le seul chiffre que je vous donnerai. Quand on a de l'équipement, les armateurs le comprennent, ils savent l'exploiter et ils amènent des containers. Ils créent donc de l'emploi. Par contre, l'ouverture de Port

2000 a provoqué un abandon du port intérieur parce que sur le port intérieur, on manquait de quais, on n'avait pas assez de portiques, on n'avait pas assez de réseaux ferroviaires, on n'avait pas de connexion avec les barges. On n'avait pas tout ce que l'on n'a toujours pas sur Le Havre. La gestion de masse ne date pas d'aujourd'hui, elle dure depuis un certain nombre d'années. Il est temps de s'en occuper et de régler ce problème. Cela a donné ce graphique. Port 2000, représenté en rose en bas, a monté. Sur le port intérieur, les armateurs n'avaient pas l'équipement, ils ne sont donc pas venus. Globalement, le port du Havre a mal vécu.

En 2008, la crise est apparue en fin d'année. Le Havre a fait en plus six mois de grève. C'est vrai qu'il n'avait pas de retard à rattraper ! Les six mois de grève sont représentés par le creux que vous voyez en bas. Ils signifient 500 000 EVP perdus au profit d'Anvers et de Rotterdam, ce qui fait que l'on a encore accentué notre retard.

Tout cela était pour mettre en perspective le fait que le manque d'équipements est grave pour un port. J'ai entendu plein de choses sur les politiques générales. Moi, je voudrais parler du sujet qui nous importe, qui est le prolongement du grand canal. Clairement, un port moderne doit répondre aux attentes des armateurs. Un port doit être fiable. Quand ils amènent un bateau, ils doivent être sûrs qu'il va être chargé et déchargé. Un port doit être sûr en termes de délais. Ils doivent pouvoir évacuer rapidement les containers, c'est la gestion de masse. Il doit être également compétitif en termes de productivité et de coûts. Croyez-moi, on mène la vie dure à Monsieur Castaing, il n'a pas l'air de nous aimer, il ne nous aime pas.

Le projet du grand canal, couplé au chantier multimodal, répond tout à fait à la demande des armateurs. C'est la réponse logique. Si les armateurs n'ont pas ce grand canal, ils ne viendront pas au Havre et il n'y aura pas d'emploi au Havre. Il y a aura peut-être beaucoup de petits oiseaux – je comprends bien – il y aura peut-être beaucoup de gens en bonne santé – j'en suis ravie et je serai la première ravie – mais il n'y aura pas de boulot. Ça, il faut le savoir.

Ecologiquement, le projet a l'avantage de répondre aux vertus du développement durable. Il permettra de donner une capacité pour les pré et post-acheminements. On fera moins de route, on fera plus de fluvial et plus de ferroviaire. On répondra à la notion de report modal écologique. Je pense aussi, dans tout ce que j'ai entendu, qu'il faut un état d'esprit. On a dit qu'il ne faut pas choisir entre la santé et l'emploi. On n'est pas en train de faire un chantage à l'emploi. Ce n'est pas un choix entre écologie et économie. Il nous faut les deux. C'est clair. Les armateurs contribuent déjà à réduire les gaz à effet de serre. Ils nous parlent beaucoup d'écologie, de tous ces sujets. Il ne faut pas dire qu'ils ne sont pas non plus dans une logique écologique.

La crise aura une fin. J'espère que ce sera bientôt. On ne sait pas quand. Elle aura une fin. On sent déjà qu'en Asie, les choses commencent à bouger. Il est certain que la façon dont les ports se seront préparés à la sortie de crise sera capitale. Pour Le Havre, cela veut dire se doter d'équipements et le plus vite possible parce que tout va très vite. Les trafics sont déjà déviés sur le nord, on perd déjà des trafics. Ils sont déjà en train d'attaquer nos principaux trafics et de récupérer des containers. Il y a donc urgence et je n'ai pas beaucoup entendu parler d'urgence. Je pense qu'ici, tout le monde pense qu'on a le temps. Or on ne l'a pas. Il y a urgence. C'est une occasion historique de combler notre retard, surtout dans le contexte du projet du Grand Paris. Le projet du Grand Paris est une chance. Ne pas soutenir le projet du grand canal actuellement, ce serait rééditer les erreurs du passé. J'espère vous avoir prouvé par les quelques courbes que je vous ai montrées que manquer d'équipements au Havre serait vraiment rééditer les erreurs et aurait des conséquences très graves pour nous. C'est la dernière chance pour Le Havre d'être un grand port.

Claude GUILLERME

Merci, Madame la Présidente. Je crois que les exposés que nous venons d'entendre ont exprimé, sous des formes différentes, la réalité du problème. J'espère qu'il y a des approches qui vous ont éclairés et sur lesquelles vous entendez réagir. La parole est à la salle. Peut-être Monsieur qui n'avait pas pu s'exprimer tout à l'heure ? Je m'en excuse encore, mais on vous écoute, vous faites la transition.

7. Débat avec la salle**Monsieur CARTIGNY, Rouelles**

Bonsoir. Ma question est toujours la même. Ma question est la suivante : comment pouvez-vous prouver que le fluvial va monter en puissance, alors que le trafic ferroviaire a baissé ? Je prends en référence les éléments que vous nous avez montrés tout à l'heure. Je me pose la question suivante : est-ce que le transport lié au ferroviaire est lié à l'utilisation maximum du réseau, en fonction de l'évolution du trafic des containers, puisque vous avez montré une augmentation du trafic des containers et une baisse du trafic du rail, ou au désintéressement lié à ce mode de transport ?

Claude GUILLERME

Merci. C'est une première question. On ne va pas s'arrêter là. Pas d'autres questions ? Félicitations, vos exposés étaient très clairs et très convaincants. Monsieur, je vous en prie.

Patrice BONAY, SOS Estuaire

Je n'ai véritablement de question, j'ai plutôt une réflexion. Je suis quand même assez consterné par ce que j'ai entendu. Je pense que tous les exposés qui ont été faits sont des schémas qui résultent de cette planification que l'on fait depuis vingt ans. On est toujours sur les mêmes schémas de développement économique. Certes, on ajoute une petite pincée de développement durable. Cela fait très tendance, on en parle, il commence à y avoir des lois, on ne peut pas faire autrement. Pour ma part, je n'ai été absolument pas convaincu par cette petite pincée de développement durable que vous mettez dans vos exposés.

Madame, quand vous résumez la question de l'environnement aux petits oiseaux, c'est symptomatique de la façon dont vous considérez les problèmes graves, planétaires de la planète. C'est vraiment consternant. On entend cela depuis vingt à trente ans et on se dit qu'avec l'actualité, cela change. Il y a une pédagogie, les scientifiques parlent et disent que l'effondrement de la biodiversité, des petits oiseaux comme vous dites, est quelque chose qui est grave parce qu'il aura une répercussion terrible sur l'humanité, sur la survie de la planète. Le mode de développement que vous avez tous préconisé, avec une petite pincée de développement durable, n'est pas viable. J'entends les chiffres tels que 30 000 emplois, etc. Ajoutez-y quand même la notion d'emploi durable. Ce ne sont pas des emplois durables. L'année prochaine, avec la crise qui va s'accroître, tout peut s'écrouler. On aura dépensé beaucoup d'argent pour peu de choses. Surtout, on aura détruit encore un peu plus l'environnement, la planète et la biodiversité, la santé des hommes, des femmes et des enfants. C'est ça l'enjeu. Quand j'entends ce que vous dites, je suis vraiment révolté. Je suis consterné de voir que votre exposé atteint un tel niveau de bêtise.

Claude GUILLERME

Merci. Voilà qui élève le débat. Merci. Y a-t-il encore une question ? Monsieur Labat, je vous en prie.

Arnaud LABAT

Encore une question, peut-être un peu impertinente. J'ai sous les yeux un rapport d'information de l'Assemblée nationale en date du 16 novembre 2009. On y montre une carte dont la source est le Grand port maritime du Havre, avec un tracé du grand canal que je n'ai pas réussi à retrouver dans la synthèse que vous nous avez donnée. Ce tracé montre que le canal passe très loin de la réserve naturelle. Ce rapport est quand même disponible pour n'importe quel citoyen ici en France. Moi, je l'ai pris sur internet. Est-ce que vous avez une explication à donner à cela ?

Claude GUILLERME

Merci. Voilà trois questions intéressantes. Qui se jette à l'eau ?

Véronique LEPINE

Je pense effectivement que nous qui travaillons dans le maritime, nous sommes bêtes ! J'en suis absolument convaincue. Je me dis que l'on doit raisonner sur des bases que l'on peut changer. Le problème, c'est que nous ne pouvons pas changer les bases en un éclair. On peut, sur une certaine durée, faire évoluer les choses dans le sens que vous dites. Moi, je suis absolument convaincue de ce que vous dites. Le monde, actuellement, n'est pas parfait. Par contre, je ne suis pas d'accord avec vous quand vous parlez de saupoudrage. Je me suis peut-être mal exprimée, mais ce n'est pas du saupoudrage. Il y a un réel changement dans l'attitude des gens qui nous dirigent. Les gens qui travaillent avec nous pensent comme vous. Ils aiment bien les petits oiseaux, je le répète. Moi, j'aime bien les petits oiseaux, j'aime bien les gens. Je ne permettrai pas de quitter une salle par respect des gens qui sont en face parce que j'estime que vous avez des choses à dire, que nous avons des choses à dire et que nous avons des projets à construire ensemble. Je pense que les oiseaux ont le droit de survivre, les gens aussi et je ne vois pas pourquoi il faudrait traiter les gens de bêtes parce qu'ils ne pensent pas comme vous. C'est la première chose.

Je travaille depuis longtemps sur le port et j'ai vu évoluer ce que nous demandaient les armateurs depuis des années. Clairement, on nous demande de considérer de plus en plus l'aspect du développement durable. Ce n'est pas comme cela un beau matin que l'on met un gramme de développement durable dans un projet. Cela devient une dominante. Ne dites pas qu'il n'y a pas une dominante. C'est énorme par rapport à ce que nous avons connu. Si on prend le même projet il y a cinq ans, trois ans et un an, je peux vous dire qu'il y a de plus en plus de demandes dans le sens du développement durable. Dire que nous sommes bêtes, certainement. Dire que les armateurs ne font que saupoudrer du développement durable, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, mais on n'interdit à personne sa liberté de penser. Moi, je pense que les choses sont en train d'évoluer. Je préfère le penser parce que je ne voudrais pas que les jeunes n'aient pas d'emploi et qu'ils aient des cancers. On a des familles, on est comme vous. Je ne pense pas d'office que les gens qui me dirigent veulent me tuer. Je ne suis pas parano. Je pense qu'il faudrait un peu raison garder et essayer de construire les projets ensemble, qu'ils soient créateurs d'emplois et préservent aussi la

nature. Moi aussi, j'aime bien me promener et regarder les petits oiseaux. Ce n'était pas du tout péjoratif dans ma bouche parce que je ne me le serai pas permis. Merci.

Claude GUILLERME

Merci. Monsieur Valenton, vous souhaitez répondre.

Hugues VALENTON

Je voudrais apporter mon point de vue par rapport à la pincée de développement durable. Je pense qu'aujourd'hui, nous sommes dans un monde où il y a une montée en puissance du développement durable qui se traduit dans les habitudes des consommateurs. Le développement durable ou la protection de l'environnement sont de plus en plus pris en compte par tous, notamment par les acteurs économiques, c'est-à-dire ceux qui vont faire des choix d'investissement à un moment donné. Je vais vous citer un exemple. Monoprix décide de passer par le fluvial et accepte d'avoir un coût supérieur de 10 %, mais il veut par là avoir une démarche d'entreprise citoyenne et séduire ses clients.

Mon propos était de dire aussi que les entreprises investissent depuis longtemps dans l'environnement et le développement durable. Il y a toujours un effet de société et le législateur, ce qui est logique, pose ensuite des règles de bilan carbone par exemple ou d'autres. Qui *in fine* fait l'investissement financier ? Ce sont les entreprises, ce sont ceux qui aménagent, qui financent le développement durable.

On parle de croissance verte. Aujourd'hui, nous sommes aussi dans une logique où il y a des marchés verts. Renault investit dans le véhicule électrique. Il y a des logisticiens qui s'invertissent dans la distribution en ville à partir de gens qui pédalent. C'est de la réalité économique. Ce n'est pas simplement une pincée de développement durable parce que l'on fait un PowerPoint avec des feuilles et de la nature. C'est un vrai sujet.

Sur la question concernant les échanges mondiaux, vous prenez une croissance zéro. C'est aussi une réalité. On en parlait tout à l'heure, il y a un pays en Extrême-Orient qui produit énormément et que certains considèrent comme étant l'usine du monde. Il a encore aujourd'hui une croissance à deux chiffres. La croissance zéro que vous souhaitez et dont vous parlez n'est, à mon avis, pas pour demain.

Pour revenir à la question de Monsieur, c'est peut-être au port de répondre. Pourquoi n'y a-t-il pas plus de fluvial aujourd'hui ? La croissance du fluvial est assez extraordinaire depuis cinq à six ans. C'est vrai que l'on part de pas grand-chose. Il y a cinq ou six ans, il y avait peu de trafic, il y avait peu de lignes et peu d'offres qui étaient proposées. Aujourd'hui, on a une croissance constante sur le fluvial. A ma connaissance, le coût reste un peu plus élevé que pour le routier qui reste malgré tout très flexible. De toute façon, il n'y a pas des canaux dans toutes les rues pour pouvoir apporter la marchandise. Il faudra donc toujours qu'un chauffeur-routier la ramène sur le dernier kilomètre. C'est une question d'équilibre et de vase communicant. Le fluvial est en pleine progression. Il reste encore un peu cher. Peut-être qu'à un moment, le prix du pétrole et les embouteillages seront tels que l'on ira plus vers la solution fluviale.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Valenton. Nous allons peut-être répondre aux autres questions à celle de Monsieur Cartigny par exemple. Si Monsieur Castaing veut répondre.

Laurent CASTAING

Je voudrais juste ajouter une petite chose par rapport à cette prise de conscience du développement durable chez les armateurs. Très récemment, nous venons de faire une tournée des grands armateurs asiatiques. Nous avons vu huit armements, nous avons les personnes numéro 1, 2 ou 3 dans les entreprises, donc vraiment le top niveau. Comme vous le savez, aujourd'hui, face à la crise, pour économiser, les armateurs ont réduit la vitesse des bateaux. A tous, nous leur avons demandé s'ils allaient augmenter la vitesse des bateaux quand la crise sera finie. Il y a en un qui a répondu qu'ils repartiraient *full speed*. Il y a en un qui a répondu qu'il ne savait pas. Les six autres ont répondu qu'ils ne remonteront pas la vitesse des bateaux à cause de l'impact environnemental. Ce sont les numéros 1, 2 et 3 des huit armements qui sont dans les quinze premiers.

Claude GUILLERME

Nous allons peut-être répondre à Monsieur Cartigny qui avait aussi posé une question tout à l'heure sur le fluvial et le fer.

Laurent CASTAING

Oui, je vais donner la parole à Jean-Pierre.

Claude GUILLERME

Sur le document, juste un mot parce que Monsieur Labat a eu la gentillesse de nous le donner quelques instants. On l'en remercie. On lui a demandé la permission de reprendre les coordonnées et peut-être de verser, dans la documentation du débat public, ce document qui comporte quand même quelques petites erreurs, ne serait-ce que sur le plan graphique puisqu'on parle du GPPM. Je ne sais pas ce que c'est puisque nous sommes là au Grand Port Maritime du Havre. Vous allez peut-être nous livrer la clé de cette petite erreur. Peut-être y en a-t-il d'autres. Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Je vais commencer par répondre à cette question. Je découvre la carte en question. Personnellement, je ne l'ai jamais vue, avec un tracé qui me paraît assez surprenant. Il va falloir que l'on fasse une enquête pour savoir d'où elle est sortie. Il est indiqué en-dessous : « source : projet stratégique du GPPM », c'est-à-dire Grand Port Maritime de Marseille. Je ne pense pas que cela vienne de Marseille. En tout cas, ce document est une surprise totale.

Claude GUILLERME

On ne met pas en doute votre parole.

Jean-Pierre GUELLEC

C'est un rapport parlementaire de toute façon.

Claude GUILLERME

Monsieur Labat veut peut-être dire un mot.

Arnaud LABAT

Cette coquille est anecdotique. Les autres cartes qui sont montrées portent bien la mention Grand Port Maritime du Havre.

Claude GUILLERME

C'est simplement pour dire qu'il y a peut-être, dans cette seule partie du rapport parlementaire, quelques petites exactitudes, les unes sur la carte, les autres sur le libellé de certains titres. Pour autant, il ne faut pas en conclure que les rapports qui sont remis aux parlementaires sont toujours entachés d'erreurs.

Arnaud LABAT

Je suis quand même assez surpris qu'aucun membre de la Commission, ni Monsieur Castaing ni Monsieur Guellec ne soit au courant de ce rapport.

Claude GUILLERME

Nous ne sommes pas députés.

Arnaud LABAT

Moi, je suis citoyen.

Claude GUILLERME

Vous vous l'êtes procuré par vos propres moyens et vous avez eu raison, d'autant plus raison que vous l'apportez au débat. Vous enrichissez notre connaissance du dossier. Monsieur Castaing ou Monsieur Guellec ?

Laurent CASTAING

Je viens de vérifier dans le projet stratégique, la carte n'y est pas. Je ne sais pas où ils ont trouvé cette carte. Quel est le problème ? Dans les documents que nous avons mis dans le projet stratégique pour présenter le canal, il y a des trajets de canal qui sont encore plus éloignés de la réserve naturelle, il y en a qui passent dans la réserve naturelle. Il y a de tout. Je ne comprends pas non plus où est l'enjeu autour de ce dessin.

Claude GUILLERME

C'est une information parlementaire, mais elle est en partie entachée d'erreurs. C'est pour cela que nous pouvons partager. Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Je voulais répondre à la question de Monsieur Cartigny. Il y avait en fait deux questions : une sur la baisse du trafic ferroviaire ces dernières années. Sans m'attarder sur les causes, je pense que l'on peut simplement examiner les effets. Si le trafic ferroviaire a baissé ces dernières années, c'est qu'il ne correspondait pas aux besoins des clients, certainement en termes de délais, de fiabilité, de coûts, comme il a été évoqué tout à l'heure. S'il remonte depuis ces trois dernières années, c'est probablement parce que des changements ont été opérés et que ses coûts, ses organisations et ses fiabilités sont peut-être davantage au rendez-vous.

Vous demandiez si nous pouvions prouver si le fluvial allait monter dans les années à venir. La réponse est clairement non. Malheureusement, nous n'avons pas de certitudes sur le sujet. Sinon, nous ne serions peut-être pas aussi motivés sur le report modal. Notre objectif est vraiment de faire en sorte que le transport fluvial et le transport ferroviaire puissent se développer dans la durée. Il serait plutôt dramatique que l'on n'y arrive pas. Notre objectif est vraiment d'y arriver. Le prouver est le même exercice que sur les prévisions de trafics à dix ou quinze ans. C'est un exercice extrêmement difficile.

Claude GUILLERME

Merci. Madame Barbier ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Plusieurs observations et quelques questions. Je reviens d'abord sur quelque chose qui me paraît crucial, c'est l'affirmation de Monsieur Castaing sur le fait qu'il fallait en quelque sorte relocaliser l'économie. Nous ne pouvons qu'y souscrire, mais à ce moment-là, il faut dérouler le fil. Si nous allons vers une relocalisation, c'est-à-dire une industrialisation plus près des consommateurs, et non pas la Chine comme « grenier industriel » du monde développé, cela veut dire des circuits et des volumes tout autres. L'évolution a déjà commencé. On sait que dans les pays émergents, une grande partie des flux commence à se diriger vers un marché intérieur qui certes, a beaucoup de besoins de se développer, mais qui émerge et se dirige moins vers un monde dit développé qui est en difficulté pour continuer à absorber tout cela. Je crains que cela ne s'accroisse. Si on a moins de volumes et en

particulier moins de volumes d'objets fabriqués, puisque les containers sont essentiellement dévolus à ce transport, on n'aura probablement pas les évolutions de trafic qui nous ont été présentées au départ. Il y en a une partie quand même puisqu'une partie du vrac serait containérisée, mais cela ne fait qu'une faible partie.

Parmi ce qui a été dit, je relève également que Monsieur Valenton a utilisé à plusieurs reprises le mot « optimisation » et là aussi, nous souscrivons. On a quand même un certain nombre de disponibilités foncières, d'équipements, etc. à utiliser le mieux possible avant de dépenser des fonds publics ou privés de façon importante pour des objectifs qui ne sont pas toujours bien justifiés. Il a également parlé de corridor. Comme nous l'avons déjà exprimé plusieurs fois, le projet ne peut pas être pensé uniquement à partir de la place du Havre, en particulier vers l'*hinterland*. Toute la partie logistique doit être abordée en étudiant tout ce qui peut se faire le long de l'axe Seine et non pas uniquement dans l'estuaire, surtout quand on a rappelé que notre industrialisation est lourde et a beaucoup de conséquences, entre autres sur la santé de la population. Si on pouvait mieux répartir les activités économiques un peu moins dans l'estuaire, un peu plus dans le reste du pays, y compris autour du Havre, mais pas forcément dans l'estuaire, il y aurait peut-être quelque chose d'intéressant à creuser.

Enfin, je souhaitais dire un mot sur l'échange concernant les petits oiseaux. Autant que je m'en souviens, le livre baptisé *Un printemps silencieux* date des années 60 et on en est encore à considérer que les préoccupations environnementales, spécialement le vivant et non pas seulement les émanations de gaz plus ou moins délétères, c'est du supplément d'âme, c'est pour faire bien, c'est du luxe. Non. C'est l'essentiel de notre vie, cela retentit sur tout. Vous avez tous entendu parler des alarmes concernant les abeilles dont on craint qu'elles ne puissent assurer la pollinisation si les effectifs baissent de façon trop importante. Je pense que vous savez que malgré tous les intrants que l'on met dans l'agriculture, les rendements baissent parce qu'on est en train de tuer la terre. C'est directement notre vie qui est en jeu à travers la biodiversité. Or qu'est-ce qu'on apprend ? Qu'il faudrait absolument aller bétonner une zone dont la biodiversité et le rôle hydrologique sont essentiels. Or rien ne prouve que l'on ait besoin de cet équipement pour assurer ce qui est nécessaire. Dans l'exposé de Madame Lépine qui était très intéressant, il y a une chose à laquelle je ne souscris pas. Je ne vois pas en quoi le prolongement du grand canal serait l'équipement clé qui manque. Il y a beaucoup d'autres choses à faire, en particulier déplacer le chantier multimodal. J'aimerais bien que l'on arrive à en parler.

Claude GUILLERME

Merci. Une autre question ? Monsieur souhaitait intervenir depuis un moment. Je vous en prie.

Brice VATINEL, président de l'ADPH, association pour la défense des intérêts vitaux du port du Havre et de l'ensemble des activités liées directement au maritime

Je rebondis sur ce qu'a dit Monsieur Valenton sur Monoprix. Je pense qu'il faut quand même resituer au cœur du débat qui va décider de tout cela. En dernier lieu, c'est le marché. Ce n'est pas le port autonome, ce n'est pas Novalog, etc. C'est le marché. Le marché, ce sont nos clients et nos clients sont ceux qui nous payent. On a parlé de Monoprix. Je ne donnerai pas son nom parce que je n'ai peut-être pas le droit de le donner, mais j'ai vu la semaine dernière l'un de nos clients qui est notre client depuis plus de trente ans, qui produit du matériel brun, c'est-à-dire de la hi-fi, et qui est

installé au Japon – vous comprendrez de qui il s'agit – et il m'a dit qu'il faisait plus de 70 % des volumes par barges. Ce sont des faits, c'est la demande du marché. Ce sont nos clients qui nous le demandent. Il faut donc adapter nos outils à la demande de nos clients, sachant que cela va bien sûr dans le sens souhaité.

Il y a eu plusieurs interventions d'associations écologistes ce soir. Je voudrais aussi un peu recentrer le débat sur la nécessité ou non d'avoir le prolongement du grand canal. On ne va pas revenir sur les chiffres de massification, sur le nombre de containers prévus, etc. En espérant que cette crise se termine rapidement, j'espère que nous sommes tous d'accord sur le fait que les flux vont revenir. On investit sur du moyen et du long terme et à terme, on va revenir sur une activité correcte qu'il va falloir évacuer. La massification est donc nécessaire. Pour cela, la massification *via* la barge est une bonne solution. Je pense que nous ne pouvons pas revenir là-dessus, quelles que soient les idées des uns et des autres. Ce sont des chiffres que l'on peut toujours récupérer dans un sens ou dans un autre, mais on va quand même y arriver. J'ose espérer que l'ensemble des associations écologistes sont au moins d'accord sur la nécessité d'effectuer, dans de bonnes conditions de fluidité et de sécurité, le prolongement du grand canal. Ensuite, on pourra toujours parler du tracé.

Claude GUILLERME

Merci. Il y a deux questions, deux interpellations.

Laurent CASTAING

La relocalisation des industries se fera ou ne se fera pas, en fonction d'un certain nombre de critères. Il ne faut pas oublier qu'en général, une industrie n'est qu'une étape de transformation. Toute industrie aura donc besoin de matières premières ; il faudra donc les rentrer. Ces matières premières ne sont pas forcément en vrac. On a un bon exemple en ce moment en France avec toute l'industrie du meuble qui a du mal à vivre. Il y a quinze ans, elle importait son bois en grumes et elle le sciait. Maintenant, de plus en plus de gens scient dans les pays producteurs de bois et le bois rentre en France en containers. Aujourd'hui, en France, l'industrie du meuble vit à partir de matières premières importées en containers. C'est notre consommation qui crée les flux de marchandises. Les flux de marchandises prennent ensuite différentes formes en fonction de l'étape de transformation qui est localisée dans nos pays.

Par ailleurs, il y a une croissance latente dans les pays développés. Elle est due pratiquement au minimum à l'accroissement de la population. Tant que nous ne changerons pas nos habitudes de consommation, il y aura de toute façon croissance du trafic. On n'y échappe pas. Il est aussi de la responsabilité du port de se préparer à ces augmentations de trafic.

Sur les questions d'optimisation, Madame Lépine a présenté un graphique tout à fait intéressant où on voit que dans les trois années qui ont précédé l'ouverture de Port 2000, le trafic a stagné. A partir du moment où Port 2000 a été ouvert, le trafic a augmenté de 23,6 %. Je n'étais pas au débat, mais j'ai lu, dans le débat sur Port 2000, que des gens contestaient l'utilité même de Port 2000 en parlant d'un projet mégalomane, etc. Pendant trois ans, on l'a attendu et dès que Port 2000 a été construit, il a commencé à se remplir et il continue à se remplir. Je peux vous le dire.

Enfin, il y a un point sur lequel on n'arrive pas à se comprendre, qui est le chantier multimodal. A partir du moment où les containers sortent des terminaux et qu'on les met sur des barges, ils doivent partir vers les écluses de Tancarville, quel que soit l'endroit où on fait cette transformation et ce chargement. La question est de savoir comment on fait pour aller entre les terminaux océaniques et les écluses de Tancarville. On dit tout simplement que si l'on met de plus en plus de choses sur des barges, cela ne va pas passer sur le canal de Tancarville. On ne reprend pas le débat. La question de l'endroit où on met le chantier multimodal n'influe pas sur cette question.

Claude GUILLERME

Merci. Peut-être juste un mot sur le propos de Monsieur Vatinel, Monsieur Valenton. Nous passerons ensuite rapidement à la table-ronde parce que nous sommes en train de prendre un peu de retard et vous pourriez nous le reprocher.

Hugues VALENTON

Très rapidement, je voulais être sûr que mon propos ne soit pas déformé. Quand je parle de l'optimisation d'infrastructures existantes, c'est bien des grandes infrastructures. La Seine, pour moi, est une grande infrastructure, l'autoroute A13 en est une autre, la ligne vers Rouen pour les containers en est une troisième. Je parle des grandes infrastructures et tout ce qui va pouvoir faire en sorte d'optimiser ces infrastructures sera le bienvenu. Des perspectives d'augmentation de trafic de 15 % par an n'engagent pas pour autant la construction de 15 % d'infrastructures supplémentaires par an. Il faudra que grâce à des opérations comme celle-ci, l'on soit plus performant pour optimiser les grandes infrastructures.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Valenton. Nous allons arrêter, mais vous aurez encore cinquante minutes après la table-ronde. Je n'oublierai pas. La preuve, je vous ai déjà montré que je n'avais pas oublié tout à l'heure. Sur le propos de Monsieur Vatinel, un mot.

Hugues VALENTON

Je n'ai pas de commentaire à faire.

Claude GUILLERME

Nous arrivons maintenant à la phase 3 de notre débat de ce soir. C'est la table-ronde. Je vais remercier ces Messieurs-dame de leur grande patience et de la qualité de leurs exposés. Nous y avons été tous sensibles. J'inviterai à cette même table-ronde, qui n'a rien de rond, Monsieur le président De Chalus, s'il veut bien venir, Monsieur Mercher, directeur de Havre Développement, Monsieur Coletta, président de l'association AREHN et Monsieur Malmartel, directeur régional de l'INSEE à Rouen, en rappelant l'absence regrettée de Monsieur Folliot, directeur délégué du Pôle emploi du Havre que la maladie a retenu à son domicile.

La règle du jeu va être très simple. On va essayer de faire une vraie table-ronde, c'est-à-dire de demander aux intervenants de ne pas trop monopoliser le temps de parole initial pour que cela ne ressemble pas à ce qui vient de se faire précédemment. Si chacun parle déjà pendant huit minutes, il ne restera plus beaucoup de temps pour que les intervenants se parlent entre eux. S'ils se parlent entre eux, cela peut être pour se dire la même chose, en ayant une approche commune, ou pour se dire qu'ils ne sont pas tout à fait d'accord. C'est de cette façon qu'il y a aussi débat. En disant cela, je pense répondre au souhait exprimé entre autres par Monsieur Coletta et j'espère que les autres membres de la Commission partageront ce point de vue.

Nous allons caractériser cette table-ronde sous la forme d'une interrogation : quelles solutions pour la création d'entreprises et d'emplois pourrait-on attendre de l'amélioration des performances portuaires ? Dans un deuxième temps du débat, nous avons essayé de voir ce qui pouvait justifier l'amélioration des performances portuaires. Si cette amélioration est réelle, elle peut être génératrice de perspectives en matière d'emplois et d'entreprises. C'est de cela, Messieurs, dont je vous invite à parler, avec la double dimension emplois et entreprises. Est-ce que Monsieur Mercher veut ouvrir le feu ? Vous avez la parole. Essayons d'être brefs, pour laisser du temps à l'échange entre vous.

II. Table-ronde

Monsieur Gérard Mercher, directeur de Havre Développement

Monsieur Vianney de Chalus, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre

Monsieur Michel Coletta, président de l'Agence régionale de l'Environnement de Haute-Normandie (AREHN)

Monsieur Alain Malmartel, directeur régional de l'INSEE à Rouen

Gérard MERCHER

Le principal levier de développement économique consiste à rapprocher l'offre de la demande. Laurent Castaing l'a bien souligné à plusieurs reprises. Il s'agit donc de permettre à des flux de biens de se déplacer, après avoir été produits, vers les lieux de consommation. Dans cette logique, on parle d'optimisation. Bien évidemment, c'est le maître-mot. Optimisation de quoi ? Des délais, mais également des coûts. Dans cette perspective, il est évident que la multi-modalité permet d'avoir un choix modal, c'est-à-dire un choix entre plusieurs modes de transport qui permet de mieux coller au besoin de chacun des segments de production et de consommation, en fonction des attentes, notamment des consommateurs qui peuvent souhaiter des produits qui ont été transportés par des modes peu émetteurs de CO₂, ce qui est quand même plus le cas du fluvial que du routier. Tout cela plaide en faveur à minima d'un choix possible entre plusieurs modes de transport différents.

L'intérêt que nous avons – nous ne sommes pas ici pour faire du développement économique sans considération de l'environnement – c'est de favoriser les modes qui sont compatibles avec le Grenelle par exemple et donc d'arriver à réduire le coût du transport fluvial. Comme l'a souligné Hugues Valenton, le fluvial est aujourd'hui encore plus coûteux. Il faut arriver à mettre en place les équipements qui permettront de réduire le coût du transport fluvial, de manière à ce qu'il soit plus compétitif demain par rapport à la route qu'il ne l'est aujourd'hui et pour que le choix des opérateurs se porte de plus en plus vers ce mode. Voilà ce que j'ai à dire pour lancer le débat.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Mercher, doublement merci. J'ai oublié de le dire, mais ce soir, vous nous faites une grande faveur puisque vous êtes engagé dans une action de rencontre avec une délégation chinoise et européenne. Vous vous direz peut-être en un mot de quoi il s'agit parce que l'information doit être complètement partagée. En tout cas, merci parce que votre emploi du temps était compté à la minute et vous avez trouvé la possibilité d'être avec nous ce soir. On vous en remercie. Je vais proposer à Monsieur le Président de Chalus, s'il veut bien, à la suite de ces propos liminaires, de nous dire à son tour son sentiment sur ce dossier et sur ce projet.

Vianney de CHALUS

Comme vous l'avez déjà entendu, les acteurs économiques souhaitent pouvoir développer et diversifier les activités portuaires. C'est un enjeu industriel, c'est un enjeu essentiel. Il faut donc disposer d'infrastructures adaptées. Le prolongement du grand canal est, à notre sens, une infrastructure stratégique pour l'avenir de notre économie, pour conforter le port du Havre à l'échelle nationale et régionale, en améliorant les performances portuaires en complémentarité des ports de Paris et de Rouen. C'est stratégique aussi dans le cadre du Grand Paris qui est quand même le grand dossier futur sur lequel la Chambre et tout le monde havrais s'engagent très fortement. C'est aussi une valorisation du transport fluvial sur l'axe Seine. D'abord, il faut savoir qu'un convoi fluvial, ce sont 220 camions. Vu les chiffres de progression qui nous ont été présentés, on ne sait pas où l'on fera passer tous ces camions. On a donc très sérieusement intérêt à développer le fluvial et le rail.

Ce prolongement est une opportunité de diversification de l'économie. Il permettra de développer des activités logistiques et industrielles qui sont déjà présentes, mais qu'il faut développer encore plus. Il permettra également de générer de nouvelles activités de service et de sous-traitance, comme, pour en citer quelques-unes, des nouveaux trafics liés aux granulats marins, aux métaux et plastiques, au transport de vrac céréales du fait de la containérisation de ces céréales ou le marché des énergies alternatives. Pour les logisticiens et les industriels, c'est aussi l'occasion de pouvoir disposer sur la rive nord, dans un environnement portuaire, de surfaces foncières accessibles à tous modes de transport.

Je pourrais développer, mais je vais faire court. On peut signaler qu'il reste 10 à 15 % d'espaces inoccupés sur la ZIP, mais il faut aussi signaler que ces espaces sont soumis à des contraintes fortes (zones de danger, incompatibilité d'installations entre activités, taille inadéquate). Le prolongement du canal est donc aussi une opportunité foncière indéniable dont l'économie a besoin pour accompagner le développement de Port 2000. Tout ce développement économique à valeur ajoutée amènera une progression non négligeable de l'emploi. Dans le cadre de tout ce que l'on fait au Havre autour de la logistique, que ce soit Novalog, PST, l'université, les écoles de management, Sciences-Po ou les écoles de Marine marchande, est une autre source de développement qui est aussi liée au développement portuaire. En résumé, nous avons de nombreux atouts qu'il faut préserver et enrichir. Le projet du grand canal est un maillon nécessaire à la dynamique des milieux économiques.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président d'avoir affirmé votre conviction aussi clairement. Je ne sais pas qui souhaite à son tour intervenir pour lancer le débat. Est-ce que c'est Monsieur Coletta ?

Michel COLETTA

J'ai peut-être raté un épisode, mais je n'avais pas bien compris que la table-ronde se passait de cette manière. J'avais préparé un diaporama, d'autant que j'ai vraiment l'impression de servir d'alibi. Je tiens à faire une remarque initiale. Dans ce type de débat, je pense qu'un certain nombre d'acteurs auraient pu être présents. Je pense en particulier, mais ce ne sont pas les seuls, à ces collègues chercheurs du CNRS qui ont commis un cahier d'acteur assez intéressant puisque ce sont des observateurs très pointus de toutes les activités portuaires qui existent. Je pense que ce soir, ils avaient tout à fait leur place dans ce type de débat, Madame Collin et Monsieur Baudouin. Je trouve regrettable qu'ils n'aient pas été invités ce soir, malgré leur demande.

Je souhaitais aussi, puisque j'ai une approche qui ne peut pas être tout à fait la même que les autres personnes de cette table-ronde, présenter en deux mots l'AREHN puisque c'est au titre de l'AREHN que je suis présent ici et que j'ai été invité à cette table-ronde. Ensuite, j'évoquerai, puisque c'est le sujet du débat, le développement économique et la croissance, les enjeux sociétaux puisqu'il n'est pas pensable à l'heure actuelle d'avoir un débat sérieux sans le recadrer par rapport à ces enjeux sociétaux. Evidemment, on pourra l'illustrer au niveau de projets de territoire.

L'AREHN n'est pas une simple association de défense de l'environnement, comme je vous ai entendu le dire au téléphone l'autre jour. L'AREHN est une institution. C'est une agence régionale qui est cofinancée par la Région et les deux Départements, dans le cadre de contrats 276. Ses missions sont assez larges et assez importantes. Elle travaille entre autres avec le Rectorat vers les établissements scolaires, mais elle a aussi pour mission de donner toute une information sur l'environnement et sur les énergies. Le financement est fait par les collectivités que je viens d'évoquer et en termes d'adhérents, elle est très large. Nous avons d'ailleurs plusieurs collèges. La majorité des communes et des Communautés de communes de Seine-Maritime et de l'Eure sont adhérentes à l'AREHN. Bien sûr, les professionnels ont leur place puisqu'au sein du Bureau notamment, il y a des représentants de différents domaines professionnels.

Madame Lépine, je vais vous offrir cette brochure sur les oiseaux qui vient d'être éditée et qui a été cofinancée avec le port, puisque produire des brochures de grande qualité fait partie de nos capacités. C'est vrai qu'il y en a beaucoup dans le domaine de l'environnement. Réalisée à la demande de la Maison de l'Estuaire et cofinancée par le port, cette brochure vient juste de sortir et est disponible, je crois, à la Maison de l'Estuaire. J'en ai ici quelques exemplaires pour ceux qui veulent.

A mon avis, il y a souvent une confusion entre développement et croissance. Quand on parle de développement économique, très vite, cela s'emballé et finalement, pour certains, il se réduit simplement à la question de la croissance. On en est même, comme je l'ai entendu, à faire des incantations vis-à-vis du marché qui est le grand régulateur de tout cela. Bien sûr, l'ultralibéralisme a toujours existé et il existera encore longtemps. J'ai entendu aussi, comme dans certaines séances précédentes, une opposition un peu brutale entre écologie et économie. Cela commence à bien faire.

On a entendu parler de croissance verte. Là, le débat peut peut-être être un peu plus intéressant et on pourra essayer de voir, à la lumière de cette croissance verte, quels sont les atouts de notre territoire.

Je reprends l'exemple des camions dont on a parlé tout à l'heure puisque ce débat avait eu lieu également dans le cadre du Grenelle de l'estuaire, sur le transport des marchandises. Oui, il y a des progrès, tout le monde sait bien qu'il y a des progrès au niveau des voitures et des camions, à l'unité. Cela dit, comme le volume global augmente, cet effet à l'unité se dissout.

Je vais reprendre un exemple et je vais d'ailleurs en profiter pour reprendre quelques chiffres qui sont énoncés sur les parts modales. Ce document nous avait été montré par le port autonome à l'époque, en juin 2008. C'était la première fois qu'il y avait un exposé public sur le projet de grand canal. Il montre bien l'évolution des parts modales entre le camion, le fluvial et le ferré. Il est vrai qu'en pourcentage, il y a une augmentation et heureusement. Il a fallu quand même un rapport de la Cour des Comptes – avant 2006, je me rappelle qu'on n'en parlait pas – et dans la foulée, le Grenelle de l'environnement pour qu'enfin, le port commence à avoir des engagements à l'horizon 2020. Au moment du Grenelle de l'environnement qui avait eu lieu au Havre, j'avais d'ailleurs félicité les représentants du port de faire cette annonce.

Ceci étant, il faut regarder de plus près parce que ces pourcentages sont liés à une augmentation de volume globale. Je vais être très concret. Entre 2010 et 2020, on va avoir une augmentation de plus d'un million de camions. J'ai fait le calcul, par jour, on va avoir 2 500 camions supplémentaires dans le territoire havrais. A l'opposé, malgré une grande progression du fluvial, on reste entre 10 et 20 convois par jour. D'après les tableaux que vous avez présentés dans le projet stratégique, si on regarde le chantier multimodal, on arrive à 2,6 convois par jour. Il faut relativiser de ce point de vue-là. Vous avez fait allusion au Grenelle. Le Grenelle est à prendre dans son entier. On ne peut pas prendre dans un coin quelque chose qui arrange. Vous avez dit que vous répondiez aux objectifs du Grenelle parce que vous faisiez 20 ou 25 %. Non, vous n'êtes pas dans le Grenelle puisque tout cela va participer à une augmentation très forte des rejets de gaz à effet de serre entre autres.

Je reprends le fil. Comme je l'ai dit dans l'introduction, il ne peut pas y avoir de débat sérieux à l'heure actuelle. On ne peut pas dire aux citoyens qu'il faut changer de comportement et d'éteindre la lumière quand ils sortent d'une pièce et ne pas voir des projets de territoire à la lumière de ces enjeux. On connaît les enjeux, mais j'y reviens parce que cela me paraît important. Dérèglement climatique d'une part, raréfaction des ressources d'autre part, biodiversité. On a changé d'ère. On vient de rentrer dans l'anthropocène qui est l'ère d'une action humaine qui est capable d'agir sur l'ensemble de la planète. Ça, dans l'histoire de la planète, on ne l'a jamais vu.

Au niveau du climat, il y a urgence. J'ai entendu parler d'urgence tout à l'heure. L'urgence, elle est là. Vous savez que depuis quelques jours, viennent de commencer des négociations à Copenhague. C'est le fameux seuil des deux degrés. Si l'action humaine, à l'heure actuelle, fait que l'on continue comme cela, on risque de dépasser un seuil des deux degrés en termes de réchauffement global de la planète. On ne sait pas ce qui va se passer ensuite, mais cela risque d'être relativement sérieux. En termes d'urgence, les scientifiques nous disent que nous sommes confrontés au fameux pic de 2015. Il faut que le renversement de la courbe se fasse en 2015. Il faut absolument qu'à partir de 2015, les rejets de gaz à effet de serre diminuent. Nous n'en sommes pas encore là, mais c'est demain. Au niveau international, il y a eu Rio où a été acté par les politiques le fait que quelque chose n'allait pas bien au niveau climatique, mais il n'y a pas eu d'engagements. Les engagements sont arrivés à Kyoto. Les engagements de Kyoto vont se terminer en 2012. A Copenhague, il s'agit de voir un peu plus loin et d'aller peut-être un peu plus vite et un peu plus loin.

Tout projet doit se réfléchir par rapport à des contraintes. Au niveau international, d'ici 2050, on a le facteur 4, ce qui veut dire qu'un pays comme le nôtre va devoir diviser par quatre les rejets de gaz à effet de serre. Il y a le paquet Climat qui a été décliné dans le Grenelle. Il n'est pas ambitieux que cela, mais encore faudrait-il réfléchir à ses objectifs. C'est le fameux trois fois 20 % d'ici 2020. Cela veut dire diminuer de 20 % les rejets de gaz à effet de serre. C'est 20 % d'énergies renouvelables. En France, il y a du boulot, en particulier dans la région et en particulier au Havre. Ce ne sont pas quelques capteurs mis dans un coin qui vont changer les choses. Surtout, ce sont 20 % de consommation d'énergie en moins, c'est-à-dire une amélioration importante de l'efficacité énergétique. Je ne la vois pas du tout à l'horizon. Cela a été repris dans la loi Grenelle. Ce n'est pas à l'Élysée, d'autant que c'est mal parti, que tout cela va se passer. C'est l'ensemble du territoire qui va être concerné, y compris le territoire havrais, y compris tous les acteurs de ce territoire qui devront participer à ces enjeux. Je ne les vois pas bien, compte tenu de ce que j'ai dit tout à l'heure, notamment sur les camions.

Quant au coût économique Stern, on en a déjà parlé, je n'insiste pas. On sait maintenant que si on ne fait rien ou si on ne fait pas grand-chose, cela risque de coûter très cher, soit un prix équivalent des deux guerres mondiales du XX^{ème} siècle, plus la crise économique de 29. Cela fait un peu beaucoup.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Coletta.

Michel COLETTA

Il faut un peu d'équilibre, je pense. Il y a beaucoup de choses à dire. Les propos ont été beaucoup dans un sens. Je termine donc cette partie et je reviendrai sur d'autres points plus spécifiques au projet.

Claude GUILLERME

Pourriez-vous être charitable avec les autres personnes de la table-ronde s'il vous plaît ?

Michel COLETTA

Je voudrais terminer sur les enjeux. Je comprends bien, les enjeux, vous n'en avez rien à faire, mais je pense que ce n'est pas le cas de tout le monde.

Concernant la raréfaction des ressources, sur les ressources fossiles, il est évident qu'il y a des progrès à faire. Notre facture énergétique vient de battre des records en 2008 puisque nous sommes à près de 60 milliards d'euros. Je ne parlerai pas de l'eau ni de l'alimentation.

Concernant la biodiversité, on a en a déjà débattu ici. Je ne vais pas revenir sur ce chapitre, mais on sait qu'au niveau du projet, il y a de quoi discuter. Le Grenelle parle en particulier des trames vertes et bleues sur lesquelles il faudrait avoir une amélioration certaine, ce que l'on ne voit pas dans les projets actuels.

Je dis un mot sur les scénarios puisqu'on parle beaucoup ici de scénarios qui reflètent un état futur plausible. On travaille souvent en termes de scénarios tendanciels et de scénarios contraints. Je vais donner un exemple. A l'université, je fais un cours sur les plans climat territoriaux. Vous voyez ici l'exemple de Midi-Pyrénées. Dans certaines régions, il y a un observatoire de l'énergie qui permet de faire un peu de prospective. A gauche, vous avez un scénario tendanciel. Quelles sont les consommations par secteur de l'énergie à l'horizon 2030 ? A droite, vous avez ce qu'on appelle un scénario Grenelle ou post-Grenelle. On voit la nécessité de réfléchir maintenant sur l'injection dans les scénarios, de nouvelles contraintes auxquelles on ne faisait pas tellement attention jusqu'ici. Cela me fait penser à une certaine présentation du Havre Développement, au Grenelle de l'estuaire, qui nous expliquait les enjeux en termes de production d'énergie à 2020, en partant de chiffres de 2004 et en ignorant totalement le Grenelle de l'environnement et les nouveaux objectifs qu'il a fixés. C'est un bon exemple où l'on reste accroché au scénario tendanciel, alors qu'il est nécessaire de travailler sur des scénarios de rupture, y compris en termes juridiques.

Claude GUILLERME

Merci. Tout le monde ne respecte pas les règles du jeu de la même façon.

Alain MALMARTEL

Je suis statisticien à l'INSEE de Haute-Normandie. J'avais préparé un diaporama. Je vous propose de le verser aux actes du débat public, sans le dérouler entièrement. Je ne vais pas le projeter *in extenso*. J'insisterai sur trois points. Le premier, c'est une petite approche un peu statistique démographique et sociale de la zone d'emploi du Havre. Il me semble que l'on ne peut pas dissocier les activités maritimes et portuaires de l'environnement dans lequel elles officient. Le deuxième point concerne l'emploi et les métiers de ces activités maritimes et portuaires. Je terminerai par un troisième temps consacré à nos outils de mesure statistique, pour à la fois prendre en compte ce développement économique, la préservation des espèces et le développement écologique.

Une zone d'emploi est l'espace au sein duquel on travaille et on vit. La zone d'emploi du Havre, ce sont 355 000 habitants. Au-delà de ce chiffre, il me semble qu'il faut avoir en tête le fait que cette population diminue petit à petit et qu'elle diminue principalement sous l'effet d'un excédent des départs sur les arrivées. Les gens sont plus nombreux à quitter la zone d'emploi du Havre qu'à y venir. Ce déficit migratoire n'est pas compensé par un excédent naturel puisqu'excédent naturel il y a. On a davantage de naissances que de décès, ce qui est le résultat d'une population, d'une structure par âge, somme toute assez jeune. Cette zone d'emploi du Havre est la deuxième zone d'emploi de la Haute-Normandie après celle de Rouen. Elle concentre 20 % de la population et environ 20 % des emplois. L'emploi a progressé au cours de la dernière décennie, depuis les années 2000, le chômage également. La zone d'emploi du Havre présente un taux de chômage supérieur d'un point à la moyenne nationale. La situation est donc beaucoup plus tendue en matière d'emploi que dans le reste de l'hexagone. Ceci étant, dans les années 95, au milieu de la décennie 90, le différentiel était de quatre points. Le taux de chômage, certes, augmente, mais le différentiel avec la moyenne nationale se réduit. Voilà quelques éléments de cadrage sur la zone d'emploi du Havre.

Sur les emplois maritimes et portuaires proprement dits, l'INSEE a eu l'occasion de les étudier avec l'AURH et le port du Havre. On estime à environ 16 000 le nombre d'emplois salariés directs générés par l'activité maritime et portuaire. Il s'agit principalement d'emplois dans les secteurs de

l'entreposage, du transport routier, de la manutention, de l'armement, du transit et du négoce, pour les plus importants. 16 000 emplois salariés représentent environ 12 à 13 %, soit le huitième, de l'emploi salarié de la zone d'emploi du Havre. Ce volume d'emplois a augmenté de 2000 à 2006 et depuis, il stagne. Il s'agit principalement d'ouvriers qualifiés de sexe masculin, avec la particularité d'une main-d'œuvre jeune puisque la moitié d'entre elle n'a pas 45 ans.

J'en arrive maintenant au dernier point, pour faire assez court, sur nos indicateurs. Comme on l'a bien compris dans les débats qui ont eu lieu jusqu'à présent, au-delà de l'impact économique, il faut se préoccuper de l'impact environnemental, c'est-à-dire que l'appareil statistique soit à même de sélectionner des indicateurs pour suivre la performance environnementale du débat local. Il y a déjà des systèmes de suivi qui existent. On peut donc se rapprocher des ports de Long Beach, d'Oakland, de Valence, de Nantes-Saint-Nazaire qui ont déjà, sous l'égide d'Ecoports ou AFCE Environnement, développé un certain nombre d'indicateurs sur la qualité de l'eau, de l'air, les sédiments, les dragages, les sols, les sous-sols, la biodiversité, le bruit, les déchets, etc. Certains indicateurs mesurent des caractéristiques chimiques, d'autres évaluent la gestion de l'environnement à proprement parler. Il me semble qu'il y a un appareil de mesure à mettre en place pour suivre le développement économique du port.

Concernant ces instruments de mesure, je terminerai par l'évocation d'un dernier point. Monsieur, vous a évoqué tout à l'heure, en réponse à la question d'un lycéen, la valeur ajoutée, en expliquant que plus on crée de valeur ajoutée, plus on crée de richesses et plus le produit intérieur brut augmente. Pendant longtemps et encore aujourd'hui, on mesure la croissance à travers la hausse du produit intérieur brut. Ceci étant, comme certains d'entre vous le savent peut-être, une commission, baptisée commission Stiglitz, du nom du prix Nobel de l'économie, a été mise en place à l'initiative du Président de la République, en 2007 et a rendu son rapport en octobre 2009. C'est donc tout récent. Cela s'appelle la commission de mesure du progrès social et de la performance économique. Stiglitz.

Pour reprendre ce cas de valeur ajoutée, Stiglitz prend l'exemple de quelqu'un qui est coincé dans un embouteillage. Si vous êtes coincé dans un embouteillage au sortir du Havre – j'imagine que cela arrive à tout le monde – vous allez consommer de l'essence. En consommant de l'essence, vous allez produire de la valeur ajoutée puisqu'il faudra en acheter. Le produit intérieur brut augmente puisque le produit intérieur brut est la somme des valeurs ajoutées. Pour autant, avez-vous été plus heureux en étant coincé dans l'embouteillage ? Vous y penserez peut-être dans la semaine. J'imagine qu'à ce moment-là, vous auriez volontiers échangé quelques petits millièmes de produit intérieur brut pour quelques dizaines de minutes de rapidité. La commission Stiglitz montre d'une part la nécessité de passer d'indicateurs de production à des indicateurs de bien-être. C'est le premier point. D'autre part, la commission Stiglitz insiste non pas sur la durabilité, mais sur la soutenabilité de cette évolution. Autrement dit, il faut être à même de mesurer le bien-être, certes, de passer de la production économique au bien-être, mais il faut aussi être à même de mesurer la soutenabilité de ce bien-être, c'est-à-dire la capacité que l'on a de restituer ce bien-être aux générations futures. C'est vraiment une nouvelle approche de la statistique économique.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Malmartel. Je crois que vous avez bien permis de rentrer à nouveau dans le dossier et vous avez donné en même temps une photographie de la situation de l'emploi dans cette zone. Je crois que nous sommes bien dans le cœur du problème. Puisque nous sommes en table-ronde et

qu'il y a eu des interventions diverses, avec des perspectives variées, je pense qu'il y a de quoi réagir. On pourrait réagir sur ce que vient de dire Monsieur le directeur de l'INSEE de Haute-Normandie. Moi, j'avais envie de dire que j'aimais beaucoup lorsqu'on parle de la quantification du bonheur ou du bien-être. C'est effectivement une invitation à raisonner peut-être autrement. J'avais aussi envie de dire que si les emplois diminuent, si le chômage croît, la valeur ajoutée ne va peut-être pas augmenter et comme le disait un étudiant tout à l'heure, va se poser le problème des impôts. Si on n'est de moins en moins nombreux à payer les impôts, on court des risques. J'ai senti que Monsieur Mercher était prêt à régir à vos propos ou à d'autres.

Gérard MERCHER

Je remercie beaucoup Monsieur Coletta parce qu'il a apporté une démonstration de la raison pour laquelle il faut effectuer le prolongement du grand canal, pour limiter les flux de camions, pour qu'ils n'augmentent pas ou qu'ils augmentent moins. Il est bien évident que le mode modal permet de les limiter. En plus, il permet, par containers, d'émettre moins de gaz à effet de serre. Ce sont donc deux bonnes raisons qu'il a reprises pour que le prolongement du grand canal se fasse.

Par ailleurs, je voudrais juste rappeler que les nouveaux enjeux du Grenelle, à 2020, ne sont plus 20 % d'énergies renouvelables, mais 23 %. On a des éléments très précis, dans nos dossiers, au Havre Développement, dans ce domaine. Je voudrais citer un exemple des raisons pour lesquelles le territoire du Havre peut se positionner sur des métiers nouveaux. Je vais parler de l'éolien et en particulier de l'éolien en mer. Il y a eu un grand débat, pendant les rencontres internationales, sur la question de savoir si la France avait raté le train de l'éolien *on-shore*, à terre. Peu importe, pour ma part, je n'en suis pas convaincu. En tout cas, il est sûr que nous n'avons pas encore raté celui de l'éolien en mer. Il y a des positions à prendre sur le plan industriel en production d'éoliennes. Je ne parle pas uniquement d'aménagement de sites en mer.

Je verserai le diaporama que j'avais prévu au dossier. Il y a, dans l'environnement direct du Havre, neufs projets de parcs entre Cherbourg et Dieppe. Sur ces neufs projets de parcs qui représentent quatre millions de mégawatts, c'est-à-dire l'équivalent de deux centrales nucléaires, il y en a au moins quatre ou cinq qui se feront. Pour ces parcs, il faudra produire les éoliennes, il faudra les assembler. Ce sont des objets de très grande dimension. On parle de mâts de 120 mètres de haut, on parle de pales de 60 mètres d'envergure. Il s'agit donc d'objets que l'on ne peut assembler qu'à proximité d'un port et idéalement, dans un rayon de 150 à 200 kilomètres des sites sur lesquels on va les implanter, de manière à ce que les moyens de transports maritimes puissent les enlever du port où ils ont été assemblés et les positionner sur le site. Il y a donc là un enjeu tout à fait réel, à quatre ou cinq ans pour Le Havre, que de créer une plateforme industrielle dans ce domaine, qui aujourd'hui, n'existe pas et qui permettra de répondre aux enjeux du Grenelle. Si on ne développe pas l'éolien à terre et surtout en mer, on n'est sûr de ne pas atteindre les enjeux du Grenelle.

Une équipe du Havre Développement et du port est allée, ce lundi, à Bremerhaven qui a pris une certaine longueur d'avance sur nous. Il y a trois plateformes de ce type à Bremerhaven qui emploient 3 000 personnes et qui, pour chacune d'entre elles, occupent 30 hectares, à proximité d'un lieu où on peut charger des navires. Je suis tout à fait d'accord avec la personne qui a dit que l'on n'était pas obligé de faire des zones d'activités uniquement sur la zone industrielle et portuaire. C'est vrai, mais pour le coup, là, il faut que ce soit dans la zone industrielle portuaire. Pourquoi pas à proximité d'un moyen de transport fluvial ? Si on fait des éoliennes en mer, on peut aussi en fabriquer pour des installations à terre et elles pourraient être transportées par des barges. C'est un

exemple de dossier sur lequel nous travaillons de manière très active, de façon à répondre à la fois aux enjeux du Grenelle et aux enjeux d'emploi qui sont réels. On sait aujourd'hui que l'industrie évolue et que les industries d'aujourd'hui ne seront pas forcément les industries de demain.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Mercher. Vous ouvrez la perspective sur les nouveaux emplois. C'est un exemple. Monsieur Coletta souhaite réagir, on lui donne volontiers la possibilité de le faire, sans parler quatorze minutes, si possible.

Michel COLETTA

Monsieur Mercher, c'est bien, je préfère vous entendre parler comme cela que comme vous l'avez fait précédemment. Vous faites bien de parler des éoliennes. Un point d'histoire sur les éoliennes. Le 24 juillet 2001, le Préfet de Seine-Maritime accorde un permis de construire pour un parc éolien de cinq éoliennes de 2,5 mégawatts, implantées à Antifer, équivalant la consommation électrique de 37 000 foyers. Que s'est-il passé ensuite ? L'héritage est lourd, Monsieur Castaing ; je suis désolé de citer cela, ce n'est pas vous qui êtes visé. Le conseil d'administration du port autonome, sous l'influence de la CIM – on le sait bien – s'est totalement opposé à ce projet.

En termes d'emplois, parlons-en. Un rapport de l'ADEME est paru il y a quelques jours, il est très intéressant, il donne le nombre d'emplois qui ont été créés dans le domaine de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables. 90 000 emplois ont été créés en trois ans. L'étude confirme les études précédentes, c'est-à-dire que 200 000 emplois peuvent être créés d'ici 2012. Il y a un gisement d'emplois absolument extraordinaire et nous sommes dans un territoire où jusqu'ici, nous sommes passés à côté. Bien sûr, il y a des projets d'éoliennes, mais que de difficultés ! Nous sommes la principale région en France en termes de vent, avec la région Languedoc-Roussillon et la Bretagne. Nous n'en sommes pas à la même hauteur et je ne parle même pas d'autres pays comme le Danemark, etc. Il y a un gisement et nous avons du retard. Nous avons raté cette étape il y a quelques années. Le Havre développement n'a pas fait beaucoup d'efforts à ce moment-là.

Vous avez fait des efforts en 2006, au moment de la centrale à charbon. Vous avez été contactés par une société américaine, GreenFuel. Qu'est-ce que cela a donné ? C'est dommage, on ne peut pas voir, mais j'aurais bien aimé que l'on puisse voir l'implantation qui était proposée en 2006 pour les deux centrales à charbon. Le directeur du port de l'époque a voulu nous les présenter comme à charbon propre. Nous avons vu ce qu'il en est advenu. C'était complètement faux. On nous a fait croire que le CO₂ serait capté et serait mangé par des algues, grâce au marketing de cette société GreenFuel.

Claude GUILLERME

Voulez-vous revenir au débat s'il vous plaît ?

Michel COLETTA

Nous sommes en plein dedans. Quel débat pour demain pour chaque territoire, en particulier un territoire dont on dit qu'il a beaucoup atouts ? Je pensais que mon voisin l'aurait montré, j'aimerais bien que l'on puisse voir la courbe des emplois de la zone du Havre. Ce sont les courbes données par le Pôle Emploi. Est-il possible de les montrer ? On va parler d'emploi et de chômage dans notre zone.

Claude GUILLERME

Je crois que nous allons essayer d'aller vite. Ayez la tolérance de permettre aux autres personnes de la table-ronde de s'exprimer aussi.

Michel COLETTA

On peut quand même afficher cette courbe. Je crois qu'elle est assez importante pour le débat sur l'emploi et le chômage dans notre zone. Vous voyez les projets de centrales à charbon.

Gérard MERCHER

Vous pouvez peut-être nous dire si vous conseillez au Havre Développement de cesser de travailler sur des projets nouveaux.

Michel COLETTA

Vous ne m'avez pas bien entendu.

Gérard MERCHER

Si, je vous ai très bien entendu. Je vous demande une réponse.

Michel COLETTA

Vous ne m'avez pas bien entendu quand j'ai parlé du Grenelle puisque vous avez mal compris mes propos. Comme je vous l'ai dit, je préfère vous entendre parler comme vous avez parlé aujourd'hui que comme vous l'avez fait jusqu'ici. Il faut toujours travailler sur les erreurs du passé. Ces courbes sont assez intéressantes parce qu'elles montrent que nous étions encore à deux points par rapport à la moyenne nationale, en 2008, et non pas à un point, comme vous l'avez dit. Il y a certes quelques progrès par rapport à la décennie 80 et encore un peu par rapport à la décennie 90, mais on voit, de manière quasi mécanique que l'on ait légèrement au-dessus de la moyenne régionale et bien au-dessus de la moyenne nationale. C'est dire qu'il y a un véritable problème. Armand Frémont disait : « Je ne comprends pas cette ville du Havre qui a de merveilleux atouts, y compris portuaires, et qui est toujours largement au-dessus de la moyenne en termes de chômage ». On peut prendre d'autres exemples en France de villes sans atout particulier qui sont en-dessous de la moyenne nationale du chômage.

Claude GUILLERME

Monsieur de Chalus souhaite vous répondre.

Vianney de CHALUS

Je crois que c'est un vrai sujet. Effectivement, nous avons un héritage lourd, nous avons été à + 4 par rapport à la moyenne nationale et nous sommes maintenant à + 1 ou + 2. Nous avons toujours un problème d'emploi. Par contre, dès qu'il s'agit de créer des emplois, nous avons des tas de problèmes et des tas de gens qui sont contre. Si on n'a pas conscience que dans le cadre du Grand Paris, Port 2000 est la grande chance du Havre, est la grande chance pour les futures générations de trouver des emplois, je crois que nous n'avons conscience de rien. J'ai entendu des choses sur la santé. Depuis deux ans, nous sommes en train de missionner des missions indépendantes sur les problèmes de la santé. Nous n'avons pas encore les résultats complets, mais nous avons commencé à voir des éléments. On voulait vérifier si les problèmes de santé au Havre étaient des inquiétudes, des rumeurs, etc. Le gros problème de santé au Havre est lié uniquement aux problèmes d'éducation et de paupérisation.

De la salle

N'importe quoi ! N'importe quoi !

Vianney de CHALUS

Ce sont des études indépendantes que l'on a faites. Ne faites pas du café du commerce quand vous ne connaissez pas. Bien sûr que l'on a un problème ! On a un problème de paupérisation et on a un problème d'éducation au Havre. Ce n'est pas provocateur. On n'est pas sur du café du commerce, on a des choses réelles, on a des éléments.

Claude GUILLERME

S'il vous plaît, laissez Monsieur de Chalus terminer. Nous sommes encore dans la table-ronde et ensuite, la salle s'exprimera.

Vianney de CHALUS

Lorsqu'on essaie de se battre pour créer des emplois, pour créer de la richesse et de la valeur ajoutée, il ne faudrait pas que l'on soit en permanence critiqué. Nous sommes bien sûr conscients qu'il faut faire un développement durable. Dans le terme de développement durable, il y a « développement » et « durable ». Nous sommes tous conscients qu'il faut faire un développement durable. Je ne sais pas si vous avez vu, sur la zone industrielle, les efforts qu'ont faits les industriels. Depuis dix ans et surtout depuis cinq ans, de l'argent a été mis pour diminuer la pollution. C'est la seule zone en Europe qui a tant diminué sa pollution. Ce sont des chiffres. Si, une somme d'argent énorme a été dépensée par la zoner industrielle pour à la fois diminuer les zones de risques (les PPRT et les cercles de sécurité) et diminuer la pollution. On critique nos

industriels, on tape dessus comme d'habitude. Ce n'est pas sérieux. Soyons un peu raisonnables dans tous ces débats. Les entreprises sont bien sûr sur le développement durable parce qu'il est source de croissance en plus. La croissance est une opportunité économique importante. Le port fait partie du développement durable. On parle du grand canal. Il permet le développement du fluvial, ce qui est du développement durable par rapport à envoyer des camions sur les routes. Ce n'est pas sérieux de ne pas intégrer tout cela.

On s'écarte quand même un peu du débat sur le grand canal. Je viens de lire à l'instant la contribution du groupe des élus régionaux Vert. Vous vous interrogez sur les tracés et vous dites qu'il y a des zones humides remarquables sensibles. C'est la mare plate, n'est-ce pas ?

Michel COLETTA

Vous êtes témoins, c'est incroyable.

Claude GUILLERME

On laisse terminer Monsieur de Chalus, puis j'aimerais bien que Monsieur Malmartel donne aussi un peu son sentiment.

Vianney de CHALUS

Vous dites qu'il y a des zones sensibles. Nous, on dit simplement que pour le développement de la logistique, pour le développement des nouvelles industries liées à l'éolien, etc. on a besoin d'espaces fonciers. On a besoin environ de 600 hectares qui vont être dégagés par ce grand canal. Ça, c'est le développement futur du Havre. Par contre, il faut que ces 600 hectares soient en zone portuaire. Qu'ils soient à droite ou qu'ils soient à gauche, ce n'est pas le problème. Il faut qu'ils soient en zone portuaire. Je ne suis pas un spécialiste des zones humides remarquables, mais s'il y a des zones à protéger plutôt que d'autres, il y a peut-être d'autres zones qui sont beaucoup moins sensibles, comme la Demi-lune, et qui pourraient être utilisées.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président. Monsieur Malmartel nous a dit des choses très intéressantes et il n'a plus le droit à la parole. Il reste trois minutes pour la table-ronde, je les lui accorde par souci d'équité.

Alain MALMARTEL

Je tiens le thermomètre en quelque sorte. Je voudrais dire qu'il faut prendre un peu de recul vis-à-vis des chiffres et des données. Le taux de chômage est-il à un point ou deux points de la moyenne nationale ? Il évolue. Il devait être à 1,5 point et il est effectivement à 2 points aujourd'hui. Je rectifie. Cela dépend si on arrondit. Disons qu'il est entre 1 et 2 points supérieurs. Ceci étant, le taux de chômage est un indicateur parmi d'autres de la santé économique d'une zone. J'ai été longtemps limousin, le taux de chômage du département de la Creuse figurait parmi les plus bas de

France, simplement parce qu'il y avait un effet d'âge. Il faut se méfier un peu de telles comparaisons. Il ne faut pas publier que la zone d'emploi du Havre est une structure d'emploi jeune. Il faudrait également regarder la proportion d'emplois intérimaires, le taux de certain d'entreprises qui est supérieur à la moyenne régionale, ainsi que la fluidité du marché du travail, autant d'éléments qui sont plutôt à mettre à l'actif de la zone d'emploi du Havre.

Je réagis aussi sur le débat relatif à la santé. Certes, on ne peut pas mesurer de façon tout à fait scientifique l'espérance de vie à la naissance, sur une zone limitée telle que la zone d'emploi du Havre puisqu'il faudrait pouvoir suivre un échantillon d'individus. On ne décède pas nécessairement là où on est né et on ne décède pas nécessairement là où on a travaillé, là où on a vécu. Ceci étant, l'INSEE calcule des espérances de vie par département. Force est de constater que le département de la Seine-Maritime affiche un décalage d'un an d'espérance de vie en sa défaveur par rapport à la moyenne nationale.

Claude GUILLERME

Merci. Ce sera le mot de la fin de la table-ronde, mais non pas le mot de la fin du débat de ce soir. Nous avons pris du retard et j'en suis le premier désolé. Je ne vais pas chercher les explications, vous les avez comprises. Nous allons maintenant nous donner une demi-heure de débat avec la salle. Monsieur au fond me semble avoir été l'un des premiers à lever la main. On va partir du haut avec lui. Il n'a pas encore parlé. Ensuite, Monsieur qui lève la main, puis Monsieur, derrière. Nous avons nos trois premières interpellations. Après, Monsieur Bonay, si vous le voulez bien. Ceux qui n'ont pas parlé peuvent avoir le droit de le faire un peu. Monsieur, je vous en prie.

III. Débat avec la salle

François AUBER, Maire de Saint-Jouin-Bruneval

Deux choses sur la table-ronde. Je voulais réagir aux propos de Monsieur Mercher. Trois parcs éoliens *off-shore* suffiraient à alimenter en électricité l'ensemble des foyers de Seine-Maritime. En termes de réduction des gaz des gaz à effet de serre et de production d'énergies renouvelables, ce serait tout à fait intéressant. J'ai donc une proposition à vous faire. Je suis maire de Saint-Jouin, commune fortement impactée par un projet qui est un non-sens environnemental et un non-sens d'un point de vue économique, impactée par un projet de port méthanier. Je vous propose, dans cet endroit de la côte d'albâtre qui est très bien placé pour implanter des éoliennes *off-shore*, que le port d'Antifer devienne un lieu de recherche et de développement, un lieu tourné vers l'avenir, un lieu situé entre la recherche, la réflexion, le développement, l'expérimentation. Il y a aujourd'hui des sociétés d'éoliennes qui cherchent des lieux d'assemblage d'éoliennes, de pales, de mâts, etc. il me semble tout à fait pertinent de proposer à ce site de prendre cette place et prendre vraiment le virage. Nous sommes à la croisée des chemins, il va falloir faire des choix et ce choix-là me paraît tout à fait pertinent. En tout cas, sachez que les entreprises n'osent pas se positionner sur ce marché et sur cette question parce que le port autonome a positionné un projet archaïque.

Je suis donc tout à fait ouvert pour discuter et réfléchir sur ce que nous pouvons faire de ce lieu aujourd'hui, sur ce que nous pouvons faire en termes d'hydrolien. Vous savez que le Président de la République s'est positionné très clairement sur le développement de l'éolien en France. Nous avons

pris énormément de retard avec les éoliennes. Il ne faudrait pas qu'on le prenne avec l'hydrolien. Je pense que c'est aujourd'hui et maintenant qu'il faut se positionner.

Par ailleurs, j'ai lu le rapport Stiglitz. C'est une proposition qui a été faite par le Président de la République. Il comporte le coût de la biodiversité. Monsieur de Chalus, vous ne connaissez pas la mare plate. On est quand même sur ce dossier depuis le début. C'est assez étonnant. En tout cas, cette mare plate a une valeur. Dans le rapport Stiglitz, il est proposé de définir la valeur de la nature, de l'environnement. Je vous propose que l'on définisse une valeur à cette surface sur laquelle vous voulez mettre des entrepôts. Pour cette surface que vous allez détruire pour y faire des bâtiments, on bloque une somme qui serait versée à un fond sur l'environnement, sur le développement durable. Il faudrait y réfléchir. En tout cas, je pense qu'il faudrait que l'on évalue la valeur de cette mare plate. Je voudrais juste passer la parole à mon voisin qui voulait réagir.

Claude GUILLERME

Merci. On prend déjà acte de vos deux questions et de vos suggestions. Elles sont enregistrées. Monsieur ?

Vincent GALLO, médecin spécialiste au Havre

Je voulais réagir à l'intervention de Monsieur De Chalus. Il existe en fait une étude médicale qui a été faite il y a trois ou quatre ans et qui s'appelle l'étude P10. Je pourrai vous la procurer si vous ne la connaissez pas, ce qui vous évitera d'avoir à faire des missions qui ne sont peut-être pas utiles. Cette étude a été faite dans les dix plus grandes villes de France et elle montre que la ville du Havre est la plus impactée. C'est là où le taux de mortalité et de morbidité, c'est-à-dire de maladie, est le plus important, lié à la pollution. C'est écrit noir sur blanc. C'est une étude médicale. Je vous invite, Monsieur de Chalus, si vous n'êtes pas d'accord avec cette étude, à venir dans mon cabinet. Je soigne des dizaines d'enfants chaque jour. Je vous inviterai à leur dire que la maladie respiratoire dont ils souffrent, ne vient pas de l'air qu'ils respirent, mais plutôt de leur niveau social. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. Merci, docteur. Il y avait une troisième question. Monsieur ? On fera ensuite une petite pause pour répondre.

Mickaël BARON, président de l'association Oxygène Estuaire

Sur la santé, je pense que la vérité est certainement entre les deux. Je pense qu'il y a effectivement des problèmes liés à la pollution et des problèmes liés à la paupérisation. Nous sommes d'accord. Passons.

Sur la nécessité de massification, je crois que nous sommes d'accord. J'aimerais bien que Monsieur Coletta précise un peu ce qu'il nous a dit par rapport au grand canal, qu'il nous dise s'il est pour ou contre le grand canal. Comme le disait Monsieur Mercher, on ne savait pas quelle solution il préconisait. S'il pouvait juste apporter une précision.

Dans tous les discours qui ont été faits, le prolongement du grand canal est lié à la massification et au chantier multimodal. C'est ce que j'ai compris. J'aimerais bien avoir des précisions sur ce point. Quel est le lien qui existe entre le prolongement du grand canal et le chantier multimodal ? Je demanderais à la Commission Particulière de bien noter ces réponses.

Deux petites choses pour terminer. A deux reprises, lors des précédentes réunions du débat public, Monsieur Castaing s'est tourné vers la Commission Particulière en lui disant – 'on parlait notamment de la DTA et du lien qui existait entre le grand canal, les affectations des surfaces, etc. – que le port espérait que la Commission Particulière se prononce sur...

Claude GUILLERME

La Commission Particulière n'a pas à se prononcer.

Mickaël BARON

Apparemment, le port attendait beaucoup de la Commission Particulière par rapport à la possibilité de revoir la DTA.

Claude GUILLERME

Non. Je pense, Monsieur Baron, qu'il faut être clair.

Mickaël BARON

Je suis très clair.

Claude GUILLERME

Si vous me le permettez, je fais la mise au point. Il me semble que Monsieur Castaing a dit qu'il attendait du débat et non de la Commission Particulière.

Mickaël BARON

Je veux bien que l'on écoute ensemble les enregistrements, Monsieur Guillerme, il n'y a pas de problème.

Claude GUILLERME

Ce n'est pas à la Commission Particulière de décider.

Mickaël BARON

Peu importe. Moi, je voudrais savoir ce que le Grand Port Maritime du Havre entend par la révision de la DTA.

Claude GUILLERME

On a six questions. Je suis désolé pour les gens qui attendaient pour poser leurs questions à leur tour. Il y en a une de Monsieur le Maire de Saint-Jouin. Je propose que Monsieur Mercher y réponde puisque c'est une question d'éoliennes et de développement. Vous aviez introduit l'affaire.

Gérard MERCHER

Sur cette question, je suis tout à fait d'accord pour travailler sur des perspectives dans ce domaine puisque j'en ai moi-même parlé et que depuis plus d'un an, notre chargé de mission en charge de ce secteur rencontre des porteurs de projets. La localisation d'un site d'assemblage d'éoliennes en mer nécessite de grands espaces. Je ne sais pas si le site d'Antifer correspond aux besoins de cette activité. Très sincèrement, j'ai des doutes parce que cela nécessite de pouvoir amener éventuellement des convois exceptionnels qui auraient à descendre vers le site d'Antifer. Ce n'est pas là une réponse définitive. Je suis tout à fait prêt à prendre cela en considération. Nous sommes allés voir à Bremerhaven des sites industriels dans ce domaine. Il faut apparemment des sites plats. Nous avons maintenant tous les éléments et nous sommes prêts à les partager avec vous. C'est un secteur industriel mature sur lequel on peut créer des emplois dans les douze mois qui viennent. Les hydroliennes sont un secteur qui n'est pas mature pour le moment. On est dans un contexte de recherche et développement. Les sites de recherche et de développement se positionneront dans les endroits où il y a les données de courant et de houle les plus favorables. Si le site d'Antifer fait partie de ceux-là, pourquoi pas ? Je suis tout à fait prêt à vous rencontrer pour vous discuter.

Claude GUILLERME

Nous retenons cette réponse, cette idée. Sur l'estimation de la valeur du coût du bonheur, de la mare plate, etc. c'est un peu théorique, mais c'est bien que cela vienne dans le cadre du débat et que quelqu'un fasse cette suggestion. Je ne sais pas si les personnes de la table-ronde et le maître d'ouvrage ont une volonté de répondre là-dessus. Cela peut être fait de manière théorique. C'est encore très théorique, si je comprends bien. Monsieur Castaing veut se risquer à un mot.

Laurent CASTAING

Oui, parce que j'avais toujours évité jusqu'à présent dans ce débat, de répondre à ces questions.

Claude GUILLERME

C'est courageux.

Laurent CASTAING

Franchement, donner une valeur marchande à la nature me paraît être la plus mauvaise façon de la défendre. Si on défend la biodiversité pour ce qu'elle a, pour ce qu'elle apporte, on a toujours du mal à chiffrer. Ce n'est pas le bon moyen. Si on va sur l'économie, les ingénieurs et les économistes vont gagner. Ça, c'est sûr.

Claude GUILLERME

C'est une question qui méritait d'être posée. Je ne suis pas sûr que l'on ait d'emblée la réponse, mais la réflexion est ouverte. La question suivante portait sur l'aspect médical des choses. Monsieur de Chalus souhaite-t-il répondre ou pas ? Je crois que beaucoup de choses ont été dites. Non. On peut en rester à vos deux mises au point sur la relation entre paupérisation et problèmes respiratoires, etc. C'est enregistré comme tel.

Monsieur Baron avait interpellé Monsieur Coletta pour lui demander, si j'ai bien compris, s'il était pour ou contre l'allongement du grand canal. Je ne fais pas erreur. Monsieur Coletta, vous êtes interpellé par Monsieur Baron et vous essayez d'être concis, s'il vous plaît.

Michel COLETTA

Sur le prolongement du grand canal, il y a plusieurs choses à dire. Premièrement, quand on regarde une carte, cela frappe au regard : il y a un fleuve, la Seine, et il y a le canal de Tancarville. Le canal de Tancarville, ce n'est pas rien. Les canaux, en France, sont classés par catégorie et le canal de Tancarville, avec cent mètres de large, est un canal de très grand gabarit. Qu'est-ce que l'on constate ? Que ce canal est totalement sous-utilisé. On peut reprendre les chiffres que j'ai évoqués tout à l'heure. Bien sûr, il faut faire du report modal. Je disais même tout à l'heure que le report modal qui est prévu pour 2020 n'est pas assez ambitieux. Il faut aller bien au-delà parce qu'il y a trop de camions. J'ai bien expliqué tout à l'heure qu'on allait vers 2 500 camions de plus par jour d'ici 2020. C'est inacceptable. Si on travaille sur les prévisions du port en nombre d'EVP, elles varient de 3,6 à 4,2 d'une séance à l'autre en ce moment. Oui, il faut donc améliorer le report modal – c'est évident – en exploitant ce qui existe, c'est-à-dire le canal de Tancarville.

Deuxièmement, le prolongement du grand canal, comme vient de le découvrir mon voisin de droite, traverse une zone très sensible. Là, il y a un véritable problème. Toutes les mesures de compensation ne peuvent rien faire parce que ce projet aura un caractère irréversible. Ce projet est extrêmement grave de ce point de vue-là. Cela rejoint la question précédente sur le coût. Monsieur Castaing, je vous renvoie au rapport très officiel qui est paru en avril 2009, rapport que j'ai déjà cité dans une séance précédente, le rapport Chevassus-au-Louis. Au niveau international et national, la tentative actuelle est de dire combien cela coûte. Il ne faut pas voir cela en termes marchands au sens classique. J'entends des incantations au marché. Non. C'est pour mieux mesurer la valeur inestimable de ce que la nature nous apporte. C'est bien grâce à la biodiversité que nous pouvons continuer de vivre sur cette planète. Je dis bien haut et fort que la biodiversité se dégrade à une vitesse incroyable comme on n'a jamais vu dans l'histoire humaine ; on perd plusieurs milliers d'espèces par an. Il peut être intéressant de mesurer ce coût. Ce sera difficile, mais cela permet de regarder les cartes. On prolonge le grand canal, tranquillement. Pour quoi faire ? Je reviens sur

l'aspect précédent. Le canal de Tancarville est sous-utilisé. Avec vos chiffres, on aura deux canaux totalement sous-utilisés.

Claude GUILLERME

La réponse vous est donnée, Monsieur Baron. Merci. Nous abordons une série suivante de questions. Il y a une priorité à Monsieur parce qu'on ne lui laisse pas souvent la possibilité de s'exprimer. D'emblée, je propose que Monsieur prenne la parole.

Michel AUVRAY, association Estuaire Sud

Je reviens sur l'intervention de Monsieur. J'ai en fait deux interventions. Concernant la santé, le dernier rapport de l'Institut national de veille sanitaire, en date de juillet 2007, laisse apparaître que sur la zone du Havre, il y a densité de cancers des voies respiratoires dus à la pollution nettement supérieure à la moyenne nationale. C'est écrit dans ce rapport.

Par ailleurs, j'ai bien entendu tout ce qui vient de se dire. Naturellement, on a encore zappé le fluviomaritime. Dans les solutions alternatives, on nous a démontré que la mise aux normes des ponts du canal de Tancarville était très coûteuse et aléatoire. On a encore oublié le fluviomaritime. Il semblerait qu'un opérateur, qui a été un peu malheureux sur la Loire, a des projets sur le fluviomaritime du Havre, Honfleur et Hambourg et qu'il ne trouve pas, dans ces ports, les interlocuteurs qu'il aurait souhaités. Je pense à Marfret. Je suis allé sur leur site, ils proposent des transbordements de barges tout à fait intéressants et presque du brouettage de port à port et d'entrepôts à l'entrepôt.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. Cela avait déjà été un peu évoqué. On peut y revenir. Je demanderais à Monsieur Castaing de m'excuser. N'étant pas comme les oiseaux et n'ayant pas mes yeux sur le côté, je n'ai pas vu qu'il était prêt à intervenir sur une précédente intervention. Je lui donne la parole. En même temps, s'il le veut bien, il traitera, lui ou Monsieur Guellec, de la question posée par Monsieur Auvray.

Laurent CASTAING

Deux questions étaient posées par Monsieur Baron, d'abord sur le lien entre le prolongement et la position du chantier multimodal. On continue à ne pas se comprendre. C'est donc moi qui explique mal. Un certain nombre de containers arrivent ou partent des terminaux maritimes et à partir du moment où nous voulons les mettre sur du fluvial, ils doivent sortir par les écluses de Tancarville, sans retenir – j'y reviendrai – la question du fluviomaritime. Aujourd'hui, il faut arriver à faire ce trajet. Je ne reviens pas sur des débats que nous avons déjà eus. Sur ce trajet, il y a le canal de Tancarville. Nous, on dit que cela ne va pas passer ; d'autres disent que cela va passer. Ne revenons pas sur ce débat. C'est ce qui amène à dire qu'il faut faire le grand canal. Après, l'endroit où on positionne le chantier multimodal n'a pas d'importance. Le besoin sera le même. Voilà ce que je dis simplement. Je sais que nous sommes soupçonnés d'avoir positionné le chantier multimodal à un endroit en prévision du grand canal, mais de toute façon où que soit posé le chantier multimodal,

nous aurons le même besoin de prolongement du grand canal, pour autant que l'on admette que le trafic ne passe pas par le canal de Tancarville. Voilà ce que je voulais dire simplement.

Claude GUILLERME

Le *verbatim* fera foi, je vous rassure.

Laurent CASTAING

Je connais un contre-argument, mais personne ne me l'a posé publiquement depuis le début des débats. J'attends.

Si j'ai dit que le port attendait de la Commission Particulière quelque chose, il est clair que ma langue a fourché parce que je sais que la Commission particulière n'est là que pour organiser le débat. Elle n'a pas de décision à prendre. Je retire mon propos. En revanche, mon propos sur la DTA doit rester. Je pense que dans ce débat, nous sommes piégés par la DTA. Le port a besoin d'évacuer par le fleuve ses containers et le reste des marchandises. Le port a un besoin de surfaces. Ce sont deux besoins qu'affirme le port. La DTA a lié ces deux besoins. Nous le regrettons. Quelque part, le débat fait que ces deux besoins sont liés, alors que si deux besoins étaient déconnectés, le débat serait peut-être plus facile. C'est cela le sens de mes propos.

Troisièmement, toutes les propositions de canal ne traversent pas forcément des zones hyper sensibles. D'ailleurs, il faudrait exactement où se trouve la mare plate. Cela dit, toutes les propositions que nous avons faites ne traversent pas forcément la mare plate, pour autant que l'on sache où elle se trouve.

Concernant le fluvio-maritime, j'en avais déjà parlé à la réunion d'Honfleur et Philippe Deiss l'a confirmé à demi-mot. Il est exact qu'aujourd'hui, une société s'intéresse à monter du fluvio-maritime entre Le Havre et Rouen. Je ne sais pas d'où vous tirer le fait qu'elle est mal reçue. Elle est plutôt bien reçue, on la connaît. Par contre, elle se heurte à des difficultés non négligeables pour organiser son chargement sur Port 2000. On revient toujours à la même question : il n'est pas facile de charger des barges à Port 2000, techniquement, organisationnellement, etc. Avec la proposition et l'intérêt de Marfret, nous sommes au cœur du sujet. Ce qui a déjà été dit dans le débat par le port ou par d'autres trouve son illustration dans les difficultés qu'il a aujourd'hui à monter ce trafic fluvio-maritime.

Claude GUILLERME

Merci. Est-ce que vous intervenez en tant que complément du Grand Port ?

Paul SCHERRER, directeur technique du Grand Port Maritime du Havre

Je n'aurais pas le culot de dire que j'interviens en tant que citoyen. Non. Je suis directeur technique des projets du Grand Port Maritime du Havre. Simplement, une réflexion qui résulte d'un certain nombre de points que l'on a entendus aujourd'hui. Valorisation des zones très sensibles, déconnexion de création de zones industrielles et d'allongement du grand canal. Comme l'a

proposé le Président de Chalus, n'y a-t-il pas des zones où la zone industrielle pourrait se faire sans toucher à des zones très sensibles qui ne sont pas actuellement en réserve naturelle ? J'ai entendu un mot, je ne suis pas sûr que tout le monde l'ait bien entendu, donc je préfère le répéter : la Demi-lune qui est désormais le marais de Cressenval, qui est désormais en réserve naturelle. Est-ce qu'il n'y a pas quelque chose qui permettrait d'avoir un accord gagnant-gagnant et dont nous pourrions débattre ? Il s'agirait de dire qu'il y a des zones qui, dans la DTA, sont promises à devenir de l'industrie et qu'il y a des zones qui sont actuellement classées en réserve naturelle. N'y a-t-il pas un accord intelligent à avoir dans cette partie Est de la plaine alluviale ou dans des parties qui sont certes en réserve naturelle, mais qui n'ont pas un très grand intérêt écologique ? Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que des zones entières de la Demi-lune n'ont pas de très grands intérêts écologiques. Est-ce que nous ne pourrions pas envisager un échange ou un déclassement ? Je ne sais pas s'il faut parler d'échange ou de déclassement. Osons employer des gros mots : déclassement de la réserve naturelle d'une partie de la Demi-lune, mais en revanche, classement en réserve naturelle d'une autre zone. Voilà ce que je souhaitais porter au débat, compte tenu de tout ce qui s'est dit aujourd'hui.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Scherrer. Vous l'avez porté au débat, cela figurera dans le *verbatim* et nous l'analyserons. On prend une dernière série de questions. Pas d'autres demandes ? Monsieur Bonay ?

Patrice BONAY, SOS Estuaire

Je voudrais réagir sur tout ce que j'ai entendu. D'abord, je trouve un peu normal que Monsieur Coletta ait dépassé un peu son temps parce qu'il est quand même en position minoritaire sur l'estrade. Il est donc tout à fait juste...

Claude GUILLERME

Ne comptez pas comme ça, sinon, vous allez avoir des surprises.

Patrice BONAY

Je m'arrête là. Par rapport à ce que disait Monsieur Mercher qui a parlé du Grenelle de l'environnement, vous pourrez dire, Monsieur Guillaume, que je répète toujours les mêmes choses, mais quand la partie adverse répète toujours les mêmes choses, je m'attends un peu à ce que vous lui fassiez les mêmes remarques.

Claude GUILLERME

Monsieur Bonay, je vous arrête. Ce n'est pas la partie adverse. Monsieur Mercher vient pour la première fois parmi nous. Alors, ne dites pas qu'il répète.

Patrice BONAY

C'est une remarque que je voulais faire et vous ne m'empêcherez pas de la faire.

Claude GUILLERME

Soyez objectif.

Patrice BONAY

Monsieur Mercher, vous parlez du Grenelle de l'environnement. J'ai entendu un certain nombre d'acteurs parler du Grenelle de l'environnement. Est-ce que vous savez vraiment ce qu'est le Grenelle de l'environnement ? Moi, je n'ai pas l'impression. Vous avez tiré une mesure du chapeau du Grenelle de l'environnement, mais il y a d'autres mesures du Grenelle de l'environnement qui sont totalement en contradiction avec le projet de prolongement du grand canal. Est-ce que vous le savez ? Je n'ai pas l'impression. Je pense que vous prenez seulement, dans le Grenelle de l'environnement, ce qui vous intéresse et ce qui vous sert. Je vais vous dire, le Grenelle de l'environnement, ce sont les projets de trame verte et trame bleue, le projet de corridor biologique. Ce projet du prolongement du grand canal va à l'encontre du Grenelle de l'environnement. Le Grenelle de l'environnement, c'est aussi sauvegarder la biodiversité. Ce projet, qui détruira près de 500 hectares de zones humides, va détruire une biodiversité absolument exceptionnelle de l'estuaire. C'est juste pour vous dire que ce projet ne va pas du tout dans le sens du Grenelle de l'environnement, comme vous l'avez dit.

Monsieur de l'INSEE a soulevé un point que j'estime très important et qui n'a pas été vraiment relevé dans la salle. C'est la question de la population qui diminue. Je me demande si on peut faire un développement économique avec une population qui diminue d'années en années. Est-ce que l'on s'est vraiment expliqué les causes de cette diminution de la population ? Je pense qu'on les connaît. Je pense que dans la salle, plusieurs personnes en ont parlé. Moi, je suis havrais depuis sept ou huit ans, j'écoute, je regarde. Je travaille dans une grande administration, j'ai perdu les trois quarts de mes collègues qui sont partis du Havre et qui font partie de cette population qui diminue. Pourquoi sont-ils partis ? La pollution, la santé publique, la dégradation de l'environnement : tous ces facteurs font que la population du Havre diminue. Je crois qu'il ne faut pas se le cacher.

On parle de création d'emplois au Havre et au port. Je voudrais quand même dire ici que lorsque de grandes sociétés, de sociétés nationales et multinationales s'implantent dans une région, il y a un paramètre qui est très important, c'est le cadre de vie, la qualité de la vie. Quand vous venez au Havre, que vous sentez toutes ces odeurs, que vous voyez toutes ces usines, c'est visuel, c'est olfactif, c'est un problème de santé publique. On n'incite pas vraiment à des créations d'emplois parce qu'on n'incite pas ces entreprises à venir installer leur siège. Certaines y ont installé leur siège, mais par rapport à d'autres régions et vu la place importante géographiquement du Havre, il y en a finalement très peu. C'est pour vous dire simplement que c'est un critère. Quand on parle de l'estuaire, j'aimerais bien que l'on parle aussi de l'estuaire dans le terme de création d'emplois, que l'on parle de l'estuaire dans sa valorisation. Je pense qu'un estuaire qui serait valorisé, mis en valeur, protégé, restauré et qui fonctionnerait mieux qu'il ne fonctionne actuellement, serait à même de faire installer des sièges d'entreprise et des entreprises. Un certain nombre de dirigeants – ils

sont de plus en plus nombreux – veulent aussi assurer le bien-être de leurs ouvriers, dans un cadre de vie qui soit sain et qui soit préservé.

Claude GUILLERME

Nous vous remercions, Monsieur Bonay. Je ne sais pas si Monsieur Mercher veut répondre.

Gérard MERCHER

Monsieur Bonay parle comme un livre. Nous sommes tout d'accord pour attirer des sièges sociaux d'entreprises. Est-ce qu'il faut raser la raffinerie de Normandie et l'ensemble des sites pétrochimiques ? C'est un détail ! Que vous pensiez que je ne connais pas le Grenelle de l'estuaire m'importe peu. Moi, dans une réunion, je m'efforce de coller au sujet qui est proposé et aujourd'hui, si je ne m'abuse, le sujet est le développement économique et non pas celui de la biodiversité. Par conséquent, je parle de développement économique et je me suis borné à faire une remarque à Monsieur Coletta en disant que l'objectif du Grenelle n'est plus 20 %, mais 23 % d'énergies renouvelables à 2020. C'est tout. Je ne vais pas passer la nuit à parler de biodiversité. Je suis picard, originaire de Baie de Somme, j'ai participé, quand j'étais jeune, à la création du parc du Marquenterre. Je n'ai pas mes preuves à faire dans ce domaine.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Mercher. Monsieur le directeur de l'INSEE ? Non. Monsieur Colleta ? Une seconde parce que je commence à vous connaître. Monsieur Coletta ?

Michel COLETTA

Ça fait plaisir, mais je pense que ça part d'un bon sentiment.

Sur le type de débat – j'en parlais avec mon voisin – il y a un vrai problème sur le débat public en France. J'en ai d'ailleurs parlé avec vous, Monsieur Guillerme. Jusqu'ici, les projets étaient des projets d'Etat. Ces projets sont discutés dans le cadre d'un débat public. C'est une avancée, mais nous sommes encore loin de processus, comme il en existe dans des pays nordiques, où pour les projets de territoire, tous les acteurs du territoire se réunissent ensemble pour construire un projet. Le port a fait une proposition ce soir et elle mérite réflexion, mais il faut quand même se dire que la procédure du débat public n'est pas si démocratique que cela, même si c'est une avancée.

Claude GUILLERME

Nous vous remercions. Je suis très sensible à ce que vous venez de dire. C'est une toute petite avancée. Les petits pas peuvent faire une grande distance. Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Je voulais revenir sur un élément qui a été dit tout à l'heure par Monsieur Coletta et qui concernait la sous-utilisation du canal de Tancarville. Il me paraît important de revenir sur ce sujet parce qu'il ne faut pas se tromper d'objectif. Le canal de Tancarville, aujourd'hui, est-il sous-utilisé par rapport à ses caractéristiques techniques de plan d'eau ? La réponse est oui. On peut faire passer plus de bateaux sur ce canal de Tancarville. Le problème, c'est que si le trafic croît, on fera passer plus de bateaux sur le canal de Tancarville et il sera mieux utilisé et que si le trafic baisse, on en fera passer moins et il sera moins bien utilisé. L'objectif de ce projet de prolongement du grand canal ne répond pas aujourd'hui à un problème de capacité. vous ne trouverez nulle part dans le dossier écrit le fait que le canal de Tancarville a un problème de capacité pour faire face à l'augmentation du nombre de bateaux que nous attendons dans les années à venir. L'objectif du projet est de lutter contre les effets secondaires de l'accroissement du trafic. Ces effets secondaires se manifestent par les manœuvres de ponts et par les encombrements qui sont liés à ces manœuvres de ponts. Il ne faut pas se tromper d'objectif. Notre objectif n'est pas d'avoir deux canaux sous-utilisés, après réalisation du projet. Il est d'avoir un nouveau canal qui permet de faire passer tout le trafic en provenance des terminaux, notamment des terminaux massifiés, sans générer de perturbations sur le fonctionnement de la zone industrialo-portuaire.

Claude GUILLERME

Merci. Une toute dernière question, s'il y a vraiment une intention de la poser. Madame Leroy ?

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre

Je me réjouis que Monsieur Vianney de Chalus soit à côté de Michel Coletta. Michel, tu vas pouvoir lui donner toutes les brochures de l'AREHN qu'il va pouvoir étudier, du moins celles qui concernent... Non, ça, c'est un cahier d'acteurs, Monsieur de Chalus, ce n'est pas la même chose que les brochures de l'AREHN. Il faudrait que Monsieur de Chalus se rapproche d'Air Normand. Notre association est administrateur d'Air Normand, agence régionale de la qualité de l'air, qui vous donnera beaucoup de renseignements sur la pollution. Il n'y a pas que la paupérisation qui est responsable de la mauvaise santé des Havrais.

Vianney de CHALUS

Je cautionne fortement Air Normand.

Annie LEROY

Oui, on sait que vous cautionnez et on s'en réjouit.

Claude GUILLERME

Un privilège pour Monsieur Baron, mais une minute et je vous arrête aussitôt.

Mickaël BARON

J'avais demandé à plusieurs reprises d'avoir les capacités d'évacuation des containers sur la Seine, jusqu'à Gennevilliers et au-delà, selon la hauteur des containers. Il me semble que c'est assez intéressant puisque les hypothèses d'augmentation ou de hauteur de containers ne répondent que par rapport aux capacités d'évacuation. Si on ne peut pas évacuer plus...

Claude GUILLERME

Je crois que c'est déjà une question qui a été posée.

Mickaël BARON

Oui, mais je n'ai pas eu de réponse. Combien peut-on en évacuer à Gennevilliers, au port de Rouen en 2020 ? Etc.

Claude GUILLERME

Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Je crois que pour préciser votre question – vous m'arrêtez si je dis une bêtise – vous souhaitez connaître la capacité des plateformes situées le long de la Seine et non pas la capacité de la Seine et des hauteurs de pont correspondantes. Effectivement, nous n'avons pas encore apporté de réponse à cette question qui a été posée par écrit également, si ma mémoire est bonne. Nous sommes en train de l'examiner et de recueillir les renseignements puisque nous ne disposons pas des renseignements de manière complète au port.

Claude GUILLERME

Vous avez posé votre question et rappelé qu'elle était en souffrance. Monsieur Guellec vous rassure. Nous vérifierons demain qu'il a bien fait ce qu'il est en train de nous dire.

Le temps s'avance et j'ai envie de dire que ce débat a été un peu plus difficile que d'autres, pour des raisons que je n'évoquerai pas ; vous les connaissez et vous les avez constatées. Pour autant, il me paraît avoir été très positif, même si les échanges ont été parfois un peu difficiles, un peu *hard* comme diraient certains. Cela dit, j'ai entrevu – je me trompe peut-être – des possibilités d'échanges qui pourraient être un peu moins durs, un peu moins fermés. On a admis des points de vue de l'autre que l'on n'admettait pas forcément il y a quelques semaines. Je n'en suis pas à conclure que tout le monde est d'accord, que l'on a réglé le problème, que l'on va pouvoir remettre les conclusions au maître d'ouvrage et lui dire que les choses vont se passer comme il le voulait, mais il y a, me semble-t-il – j'en suis reconnaissant à celles et ceux qui m'ont donné cette impression – un petit pas qui est franchi pour que l'on échange peut-être un peu plus. Monsieur

Castaing a fait une proposition, il y a eu des réponses, avec telles conditions. Il y a, me semble-t-il, un petit pas intéressant.

Puis, on a quand même pu poser des problèmes, même si on n'a pas trouvé réponse à tout. Il y a ceux que l'on connaissait déjà. On en a reparlé. Il y a eu l'émergence d'autres idées. Je vous dis franchement, même si je n'ai pas à en juger, que l'idée des éoliennes, de leur construction me paraissait intéressante parce qu'elle était une ouverture sur les emplois de demain. Je ne sais pas si monter les éoliennes, c'est mauvais pour la respiration ou pas, mais ce serait *a priori* moins polluant que d'autres activités qui ont l'inconvénient d'exister et qui peut-être, un jour, n'existeront plus dans la forme actuelle, même si pour le moment, on a encore besoin d'elles.

Merci de cette richesse de ce soir que j'ai sentie dans les échanges, même si le débat était parfois un peu tendu, un peu difficile. On ne va pas en vouloir à Monsieur Coletta d'avoir oublié qu'en tant qu'enseignant, il ne sait pas respecter les horaires, mais peut-être qu'il les respecte dans son enseignement et il fait trois heures de cours quand on ne lui en paye qu'une. C'est un autre aspect des choses.

Pour terminer, avant que tout le monde ne s'évade, je vous rappelle que notre prochaine réunion de débat public est prévue le 16 décembre, au Docks Océane au Havre. Elle portera sur le thème de la cohabitation des hommes et des activités dans l'estuaire. On se redira peut-être des choses que l'on a entendues ce soir. Puis, ce sera la trêve des confiseurs. Le débat public va aussi prendre un peu de recul. On vous laissera souffler, on vous laissera renouveler votre réflexion pendant des fêtes que je vous souhaite agréables.

Nous nous retrouverons le 14 janvier pour une nouvelle réunion thématique, avec le titre : « Quels aménagements pour quelle nature dans l'estuaire ? ». Vous voyez très bien, nous allons encore redire un certain nombre de choses ce soir-là. Cela fait partie de la règle du jeu. Cette réunion était programmée à la salle municipale Franklin au Havre. Or cette salle a été réquisitionnée par les services de l'Etat pour en faire un centre de vaccination contre la grippe A. De ce fait, cette réunion du 14 janvier ne pourra pas avoir lieu dans cette salle municipale, elle se tiendra salle municipale François I^{er}, 175 boulevard François I^{er} au Havre. Maintenant que vous le savez, dites-le à d'autres, s'ils ont envie de venir. Vous trouverez cette information et bien d'autres dans le journal du débat numéro 2 qui est à votre disposition dans cette salle. Le prochain numéro, le troisième, est prévu pour la mi-janvier.

Je dis un mot parce que je suis sûr que cela vous passionne, sur l'activité propre de notre site, celui de la Commission Particulière Nous avons reçu, pour le moment, 13 cahiers d'acteurs dont 11 sont opérationnels, au sens où ils ont été édités. Ils sont là. Les deux autres ne vont pas tarder et il y en aura peut-être encore. Considérez qu'après le 15 janvier, nous ne pourrons plus accepter de cahiers d'acteurs. En effet, nous n'aurons plus le temps de les faire imprimer puisque le débat s'arrête le 7 février. Tenez-le pour dit et gâchez vos vacances de Noël en faisant des cahiers d'acteurs. Cela prouvera que vous vous intéressez au débat. Dix avis ont été également versés au débat. Nous avons reçu 164 questions écrites. Je ne veux pas remettre à nouveau des cendres sur ma tête, mais il n'y a qu'une soixantaine de réponses. Il faut que nous fassions mieux pour éviter des critiques justifiées qui pourraient nous être faites. Les réponses sont à disposition sur le site du débat public. 7 710 connexions ont été effectuées sur le site pour 45 118 pages lues depuis le lancement du débat. Vous interprétez ces chiffres comme vous voudrez, ils prouvent quand même qu'il y a un minimum intérêt pour ce qui nous a réunis ce soir, ainsi que les fois précédentes.

J'en termine et je remercie mes collègues François Nau et Michel Steiner, d'avoir été présents, mais surtout parce qu'ils travaillent beaucoup, même si cela ne se voit pas. J'en profite pour les remercier, comme je remercie également les autres collègues de la Commission. On n'a pas toujours l'intention de dire que l'on travaille, mais on n'est quand même pas indifférent à la chose et on y passe quelques heures, en espérant que ce que l'on fait est utile au débat et que le débat sera utile au projet. C'est là où je m'arrête en vous souhaitant une bonne soirée. Nous pouvons faire une transition avec un petit pot que certains appelle le pot de l'amitié et d'autres un petit moment où nous pouvons discuter de manière plus détendue.

Bonne fin de soirée et merci pour cette participation. Le débat continue. Nous ne sommes pas encore tout à fait au bout de nos échanges.