

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

Réunion 15 octobre 2009

Gonfreville l'Orcher

Un problème technique a empêché l'enregistrement la réunion depuis son début et nous prive du mot d'accueil de Monsieur LECOQ, Député-maire de Gonfreville l'Orcher. Avec son accord nous avons retracé, ci-dessous, les lignes directrices de son allocution :

- Il faut intégrer dans la politique du Port la mutation de l'économie et de la logistique, ce qui impose d'anticiper la mutation des infrastructures.
- Les infrastructures ferroviaires sont très insuffisantes : le Port n'est relié au réseau national qu'avec une seule ligne.
- Aucune évolution de ce système très fragile n'est prévue, hormis le projet de liaison avec Port Jérôme à travers la plaine alluviale dont le principe figure dans la DTA.
- La DTA devrait être réécrite pour être compatible avec le Grenelle de l'Environnement et le futur protocole de Copenhague.

Claude GUILLERME

Mesdames, messieurs, Bonsoir !

Merci à chacune, à chacun d'entre vous pour votre présence ce soir à Gonfreville-l'Orcher, pour cette réunion qui ouvre la série des réunions thématiques organisées à la faveur du débat public autour du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre.

Merci à Monsieur le Député-maire de Gonfreville-l'Orcher de nous accueillir dans sa ville et de mettre à la disposition gracieuse du débat public cette salle. Merci enfin à celles et ceux qui, au-delà des démarches plus ou moins conventionnelles, ont contribué à renforcer l'intérêt des uns comme des autres pour le débat qui nous réunit.

Comme vous le savez, la réunion d'ouverture au Havre, le 8 octobre dernier, a permis au maître d'ouvrage que je salue, Monsieur Castaing, Monsieur Guellec, de présenter dans ses grandes lignes le projet offert au débat. Par ailleurs, cela nous a permis à tous de recueillir, à la faveur d'une

vingtaine d'interventions, différentes remarques, des suggestions, des questions qui, les unes et les autres, vont contribuer à nourrir le débat.

S'agissant d'une réunion d'ouverture, il n'était pas envisageable d'approfondir toutes les réponses données. Par contre, comme convenu, en particulier les réunions thématiques qui s'ouvrent ce soir, mais aussi les réunions de proximité telles que nous les avons annoncées, doivent permettre d'approfondir des aspects qui ont déjà été évoqués la fois précédente. Soit en développant les informations que nous avons été invités à donner parce que l'un ou l'autre parmi vous ou l'un ou l'autre parmi les participants de la réunion du Havre a pu demander, sur tel et tel point, des éclaircissements complémentaires, soit en invitant à engager plus à fond la réflexion sur tel ou tel aspect du dossier soumis à débat.

C'est donc dans cet esprit que s'ouvre cette réunion consacrée à l'aménagement du territoire, terme générique à partir duquel nous vous proposons de débattre, grâce aux grands témoins présents. Je salue les trois premiers, il y en aura d'autres dans quelques instants. Ils vont successivement aborder les trois points suivants. D'abord, le port lui-même, dans son environnement territorial. Le port est en rapport avec l'estuaire, le port est en rapport avec d'autres ports, le port est en rapport avec des réseaux de transport. Ces trois points vont être successivement abordés, chaque séquence étant suivie d'un temps d'échange avec la salle d'une durée équivalente. Ces Messieurs Dames dont avoir droit, je crois, à 24 minutes en tout d'intervention. La salle pourra ensuite s'exprimer pendant 24 minutes, selon une règle du jeu convenue et bien acceptée au Havre ; j'espère qu'il en sera de même ici. Chaque intervenant dans la salle dispose de trois minutes, s'il veut permettre à d'autres intervenants de disposer à leur tour de trois minutes. Tout ceci vous sera rappelé dans quelques instants par le maître du temps, de la même façon que Sylvie reviendra sur la notion d'aménagement du territoire pour l'approfondir. Moi, je ne fais que vous livrer l'organisation de la réunion de ce soir.

Je remercie donc tout particulièrement chacune et chacun de nos intervenants. Je saluerai d'abord Madame Donnet, directrice de l'Agence d'urbanisme de la région du Havre. Je salue Monsieur Robert, qui est Secrétaire général de la MIIAT-BP. C'était tellement mystérieux que j'ai demandé que l'on me traduise ce sigle intraduisible ; il s'agit de la Mission Interministérielle Interrégionale d'Aménagement du Territoire du Bassin Parisien. Parlons de la Mission du bassin parisien en matière d'aménagement du territoire ; nous nous comprendrons mieux. Je remercie Monsieur Robert parce que nous l'avons invité un peu au pied levé à suppléer une personne de la DIACT, de la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité du Territoire, qui n'était plus disponible. Monsieur Robert a bien voulu prendre le relais, je l'en remercie. Je salue enfin Monsieur Gressier, qui est le président du Comité de coordination interportuaire de la Seine, qui est un jeune président, si l'on peut dire. Je le remercie également tout particulièrement parce qu'il n'a pas encore eu beaucoup d'occasions de parler de ce qu'était cette mission de coordination des trois grands ports sur la Seine. Merci à ces trois premiers intervenants.

Je voudrais aussi annoncer la deuxième partie. Pour varier la formule, après les interventions ponctuelles que vous allez entendre dans quelques instants, nous avons prévu une table-ronde. Formellement, cela ne change pas grand-chose. Ils seront quatre au lieu d'être trois, mais au lieu d'avoir un temps de parole plus ou moins imposé, chacun s'exprimera à sa convenance.

Nous entendrons d'abord Monsieur Le Yondre, président du Conseil de développement du Grand Port, puis Monsieur Lissot, président du Conseil économique et social régional, Monsieur Le Bas,

président de la Maison de l'estuaire, et enfin Monsieur Girod, qui est président du Conseil des rivages normands.

Nous avons pressenti Monsieur Ducrocq, directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, qui était d'accord pour être des nôtres ce soir. Malheureusement, il a été retenu au Ministère, mais je puis de sa part vous dire qu'il est très attentif et très à l'écoute de notre débat. J'en profite pour le remercier aussi.

L'introduction de cette table-ronde incombera au maître d'ouvrage. En l'occurrence, le choix s'est fait entre le Directeur général et le chef de projet et j'ai cru comprendre que ce sera Monsieur Guellec qui parlera des ambitions affichées par le Grand Port et qui donnera les arguments à l'appui de ces ambitions. C'est sa responsabilité.

Naturellement, la table-ronde sera suivie d'un échange avec la salle et à l'issue de cette table-ronde, la troisième partie abordera les perspectives relatives à l'organisation des réseaux de transport qui sont d'ores et déjà appelées à desservir le Grand Port, mais qui, je l'espère, continueront à le faire, avec un niveau de performance encore supérieur.

Merci à ces animateurs de tables-rondes et merci aux représentants de ces grands services ou de ces grandes institutions que sont notamment Réseau Ferré de France (RFF). Je salue Monsieur Jean-Pierre Cambillard, qui est directeur-adjoint chargé du développement routier national au Ministère. Je salue également Monsieur Jean-Pierre Orus, qui est chef du pôle commercial au sein de RFF. Enfin, je salue Monsieur Nicolas Bour, qui représente le Directeur général de Voies navigables de France (VNF). Chacun de ces responsables apportera l'état des réflexions et projets des organismes au sein desquels ils travaillent. Une troisième série d'échanges s'en suivra.

La réunion d'ouverture au Havre avait déjà permis à un certain nombre d'intervenants d'aborder les questions relatives aux ambitions du Grand Port ou à ses relations avec son environnement proche ou lointain. Autrement dit, nous avons déjà, il y a huit jours, abordé certains points qui vont peut-être revenir dans le débat ce soir. Je pense pour ma part que la présente réunion autorisera d'une part à revenir sur ces questions et permettra peut-être d'autre part de revenir sur les réponses données, de les approfondir ou de prendre rendez-vous pour préparer les réponses attendues, dans un délai bien sûr préalablement défini. Les interventions d'il y a huit jours et celles de ce soir seront autant d'éléments qui devront contribuer à enrichir ce débat.

J'ai envie de vous dire que le sérieux avec lequel la réunion d'ouverture s'est tenue me laisse espérer une même capacité d'écoute pour les uns et un même respect des modalités d'expression pour les autres. A nous, la Commission, d'être attentifs à tout ce qui se dit et à bien le capitaliser et le retenir pour, le moment venu, bien le faire savoir au maître d'ouvrage. Puis, comme je l'ai dit, que la salle elle-même soit respectueuse de son temps de parole. J'y ai déjà fait allusion.

Je voudrais en terminant vous donner une information à propos de la vie du débat parce qu'un débat n'a de sens que s'il est animé, que s'il est riche et que s'il vit. Ce débat me permet de dire que nous étions plus de 200 à la réunion du Havre. Les pessimistes diront que ce n'est pas beaucoup sur 200 000 habitants ; les optimistes diront que ce n'est déjà pas si mal et je suis de ce côté-là.

Je voudrais aussi vous dire que nous avons déjà reçu 70 questions écrites et trois propositions de cahiers d'acteurs dont un cahier d'acteur est déjà disponible. Nous le mettrons à disposition, avec d'autres je l'espère, à l'entrée des prochaines réunions.

Chiffre plus impressionnant, mais vous en mesurerez la valeur : 14 880 pages ont été lues sur le site internet. Il y a eu 3 108 connexions. C'est la preuve que le débat commence à intéresser un certain nombre de personnes. Je ne puis que m'en réjouir.

Avant de céder la parole à Sylvie Haudebourg, j'en termine en vous disant qu'ici, comme au Havre, j'espère que la sérénité de nos échanges sera le meilleur gage de la richesse du débat. Je vous souhaite une bonne soirée. Sylvie, c'est à vous.

Sylvie HAUDEBOURG

Je vais d'abord passer la parole à Michel Steiner, qui va vous rappeler les règles du débat. Je reviendrai ensuite sur la thématique.

Michel STEINER

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Notre Commission particulière – tel est son nom – 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 la salle.

Notre deuxième objectif est que ces échanges soient fructueux et respectent l'une des finalités essentielles du débat public, à savoir que chacun ait le droit à l'expression de façon équivalente, sans distinction de rôle ou de qualité. « Chacun » désigne le particulier ou le grand public à qui ce débat s'adresse, aux représentants d'associations, de syndicats, d'entreprises et aux élus au titre de leurs fonctions et rôles et enfin, au maître d'ouvrage puisque le débat public est organisé 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 peuvent apparaître scolaires, mais 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 le micro, se présenter (le nom, la commune et éventuellement la fonction), respecter un temps 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. Les bannières, les pancartes, les cornes de brume et autres objets festifs n'y sont pas admis. Le plan Vigipirate nous a conduits à procéder à un contrôle léger à l'entrée, mais comme vous l'avez vu, il n'est pas insupportable. 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 affichera 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 puisse 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 les chaises. Chaque question recevra une réponse, éventuellement durant la réunion et toujours par écrit, sous trois semaines, à condition de bien mentionner vos coordonnées. En fin de réunion, nous nous retrouverons autour d'un pot où nous pourrions poursuivre à bâtons rompus nos échanges.

Sylvie HAUDEBOURG

Quelques mots sur notre thématique, si vous le voulez bien. Je pense que vous le savez tous, les projets soumis à débat public sont très souvent des vecteurs d'aménagement du territoire. Le projet qui est aujourd'hui en débat n'échappe pas à cette règle. Cela nous est apparu très clairement, d'abord au travers des entretiens que nous avons eus tout au long de la préparation du débat public, avec plusieurs acteurs territoriaux, par exemple avec les opérateurs de transports ou d'infrastructures, les collectivités territoriales et les services de l'Etat. Pour beaucoup, le développement des activités portuaires et des transports massifiés en soutien de l'économie locale et régionale est un sujet central. La place du port du Havre dans la compétition internationale est une problématique partagée par beaucoup, ainsi que la façon dont le port s'interconnecte avec son *hinterland*, voire au-delà.

Ensuite, les citoyens que nous sommes tous voyons émerger, depuis un certain temps, diverses thématiques impulsées par le niveau national et qui risquent de s'avérer fort structurantes pour le développement du Havre et de son port. Vous connaissez tous le Grenelle de l'environnement et sa déclinaison sur les modes des transports et la gestion des énergies par exemple et plus récemment, la volonté politique de faire émerger un Grand Paris, structuré autour de la Seine, même s'il nous paraît difficile, à notre avis, de parler dès aujourd'hui des impacts précis de ce projet sur le Havre.

En même temps, nous avons bien vu au cours de nos différents entretiens que la recherche d'un équilibre entre le développement économique porté par le port, les économies locales et la gestion des espaces naturels et de la biodiversité qui est spécifique à la zone de l'estuaire est aussi une préoccupation forte et commune à la plupart des acteurs territoriaux.

Le port du Havre est donc bien un équipement important au plan local, régional et national. La question de son développement équilibré se pose donc bien quand on évoque ses ambitions et ses évolutions. J'ai parlé de développement équilibré. Comme vous le savez, l'aménagement du territoire vise à encadrer et à orienter la disposition spatiale des Hommes et des activités, en conjuguant développement économique, habitat, transport, communication, préservation et mise en valeur de l'environnement. C'est un processus dans lequel l'Etat joue un rôle moteur en France. Sa mise en œuvre met en jeu des dispositifs contractuels conclus avec les collectivités territoriales car l'aménagement du territoire fait partie des compétences sur lesquelles les Régions, en France, interviennent conjointement avec l'Etat. D'ailleurs, même l'Union Européenne peut intervenir par le biais de sa politique régionale.

Ainsi, comme vous le voyez, ce double mouvement de décentralisation propre à la France et de construction européenne conduit à concevoir l'aménagement du territoire sur plusieurs échelles. Cela en fait donc un objet qui me semble relativement complexe et que nous allons tenter d'éclairer aujourd'hui concrètement en abordant la place du port dans l'aménagement du territoire à différentes échelles et en tenant compte du rôle joué par le port, à la fois comme point de départ et d'arrivée des flux de marchandises et comme pôle d'activité.

Avec cette thématique, vous constatez donc que nous n'abordons pas l'objet technique porté par le port, mais plutôt une partie de son opportunité dont la mise en débat fait bien partie des objectifs du débat public et de notre commission particulière. Mesdames, Messieurs, je vous souhaite une bonne soirée et un bon débat avec nous.

Claude GUILLERME

Merci, Sylvie. Est-ce que nous pouvons passer, sans transition, à la première séquence ou est-ce qu'une personne veut intervenir sur un aspect d'organisation ? Madame Donnet, merci d'ouvrir, si j'ose dire, le feu, avec la première séquence, « Le port et son environnement territorial » et plus particulièrement avec votre exposé « L'estuaire et les territoires proches ».

I. 1^{ère} séquence : Le port et son environnement territorial

1. L'estuaire et les territoires proches

Anne-Michèle DONNET

Je parlerai plus exactement du territoire directement concerné, c'est-à-dire celui du Pays le Havre - Pointe de Caux - Estuaire, qui regroupe 33 communes et qui a élaboré son schéma de cohérence territoriale. Ce schéma de cohérence territoriale est un document de planification territoriale qui a été entamé quasiment il y a six ans et qui a été approuvé par le comité syndical, le 28 janvier 2008. Le schéma de cohérence territoriale est un document de planification qui fait suite à ce qui existait avant. Auparavant, l'Etat élaborait des SDAU, des Schémas d'aménagement et d'urbanisme, mais depuis la loi SRU, Solidarité et Renouvellement Urbain, cette compétence a été remise aux collectivités locales.

Ce projet a été élaboré et arrêté. Il a été mis ensuite en enquête publique. Cette enquête publique a vu adjoints aux documents présentés, tous les avis des personnes publiques associées. Après le rapport de l'enquête publique, le SCoT a été approuvé. Aujourd'hui, certains points sont complétés dans le cadre du SCoT et le SCoT a été mis en modification, c'est-à-dire qu'il va être complété soit dans le courant de cette année, soit dans le courant de l'année prochaine.

Un SCoT s'inscrit dans une suite de documents de planification, c'est-à-dire qu'il doit être cohérent avec des documents de planification de rang supérieur, notamment avec la directive territoriale d'aménagement dont vous avez déjà entendu parler. Il doit être cohérent avec les lois, notamment avec la loi littorale, ou avec des projets d'intérêt général. Ce SCoT définit en fait des orientations d'aménagement et il est le cadre dans lequel sont ensuite élaborés ou sont mis en cohérence les programmes locaux de l'habitat, les schémas de développement commercial, les opérations foncières quand il y en a et surtout les PLU, les plans locaux d'urbanisme. Le plan local d'urbanisme est quant à lui opposable aux tiers.

Vous avez ici la carte de la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine. Cette directive territoriale a mis à peu près dix ans pour être élaborée et elle a été arrêtée en 2006. Elle prévoit les affectations des territoires et sur le territoire qui nous concerne, elle a arrêté un certain nombre d'orientations très précises, délimitant, comme vous le voyez, des zones naturelles à

protéger, des zones destinées aux activités économiques, ainsi qu'un projet d'extension du grand canal.

Le projet de schéma de cohérence territoriale s'est déterminé sur plusieurs points. Il a une ambition forte qui est de faire de l'ensemble du territoire des 33 communes une métropole maritime internationale, d'en assurer le rayonnement et d'en développer la compétitivité, mais aussi d'en améliorer la qualité de vie pour tous. Pour ce faire, il a arrêté une organisation spatiale qui tient compte des singularités du territoire pour essayer de le structurer, mais aussi et surtout, compte tenu du territoire, pour améliorer les conditions de déplacement.

La première carte que vous voyez est celle des infrastructures. Sur cette carte des infrastructures que vous connaissez pratiquement toutes, vous voyez que sont reportés aussi bien les modes de déplacement pour les personnes que certains modes de déplacement pour le fret. Ce n'est pas très visible parce que ce sont des traits, mais vous retrouvez, en transport collectif, le schéma du tramway, la ligne de train du Havre à Paris et la ligne de train qu'on appelle ici le « lézard express ». Ces modes de transport en commun sont extrêmement importants puisque c'est autour du transport collectif que l'on propose de renforcer l'urbanisation, de façon à ne pas créer des déplacements non nécessaires.

Vous voyez également une proposition de deuxième ceinture, alors que ce n'est pas exactement cela. Vous avez entre Etainhus et la côte une voie routière qui est renforcée. En fait, ce n'est pas une rocade. Il s'agit simplement du recalibrage d'une route qui est très utilisée, de façon à avoir d'autres entrées au Havre. Comme le Havre est une pointe de soixante degrés, les modes de desserte, qu'ils soient en commun ou qu'ils soient en transports routiers, sont restreints. En effet, il n'est pas possible d'envisager un contournement complet. Aujourd'hui, on a un point noir pour l'accessibilité par lequel transitent la plupart des modes de déplacement et qui est La Brèque. Malgré les transformations continues, ce point continue à ne pas être extrêmement facile.

Il y a un autre problème d'accessibilité globale au territoire qui est dû à la voie de chemin de fer actuelle. Vous voyez sur ce plan qui concerne les infrastructures que sont indiquées des éventualités. On a l'éventualité d'une voie ferrée souterraine qui va traverser l'estuaire. Elle n'est pas localisée. Elle est dessinée comme un principe. La double flèche ne dit pas qu'il faut la faire à cet endroit ; elle dit qu'il faut y réfléchir et trouver l'endroit où la réaliser. Vous voyez également, toujours en pointillés noirs, la voie ferrée qui relie le territoire Le Havre-Pointe de Caux au territoire de Caux-Vallée de Seine. Ce ne serait pas une ligne de voyageurs, mais elle avait été réservée pour une ligne fret.

Le développement économique, tel que vous le voyez sur cette carte, tient compte des zones existantes que vous trouvez en violet et des possibilités d'extension qui sont en violet plus clair. Les zones existantes correspondent pour la plus grande partie aux zones qui sont sur la zone industrielle et portuaire et sur certaines zones qui existent, soit dans la vallée de la Lézarde, Montivilliers, soit à Gonfreville, soit sur d'autres zones qui sont un peu plus éloignées. Les extensions possibles sont en rose clair et doivent permettre à un territoire de se développer.

Vous avez également une autre carte sur le développement urbain parce que bien évidemment, un territoire doit pouvoir accueillir de nouveaux habitants. Il a été, comme vous le voyez, souhaité que des extensions des bourgs et des communes soient faites dans l'immédiate proximité et soient articulées avec les transports en commun.

Aujourd'hui, quand on fait la structuration à quinze ans, on arrive à cette carte où vous voyez reportées la zone naturelle de l'estuaire dans son entier, les zones des valliées et la zone littorale. Ces zones sont classées naturelles et n'ont pas vocation à changer. Vous avez, tel que je vous l'ai montré tout à l'heure, les zones de développement économique et les zones de développement de l'habitat. Cette carte est l'une des cartes qui sont en travail aujourd'hui pour arriver à mieux préciser la place accordée à l'agriculture. Dans notre territoire, l'agriculture dispose de sols extrêmement riches qu'il faut préserver. La carte telle qu'elle a été présentée ici semble être insuffisamment précise. Nous sommes donc en train de travailler pour essayer de définir quelques zones où les agriculteurs pourront se projeter à quinze ans, pour pouvoir avoir une activité équilibrée.

Claude GUILLERME

Merci, Madame Donnet. On allait vous dire que vous grignotiez un peu votre temps de parole, mais je vous remercie parce qu'il est très difficile de résumer en huit minutes un document aussi consistant que celui qui vient d'être évoqué. J'en retiendrai juste une suggestion. Par son propos, Madame Donnet rend compte d'un travail important qui a été fait et qui est certainement connu de beaucoup parmi vous. Pour celles et ceux qui voudraient le connaître mieux ou l'approfondir, je pense qu'il faut dire que c'est un document public. Il est donc à la disposition de tout à chacun pour l'approfondir. Sur les aspects qui sont en cours de réexamen, nous n'allons pas ouvrir un débat public sur le schéma de cohérence territoriale, mais Madame Donnet et un certain nombre d'autres personnes sont certainement disposées à entendre les avis et les suggestions des uns et des autres. Merci.

Sans transition, s'il le veut bien, je propose à Monsieur Robert de nous parler de la vallée de la Seine et des relations avec l'*hinterland*.

2. La vallée de la Seine et ses relations avec l'hinterland

Bernard ROBERT

Merci, Président. Merci d'être réunis pour essayer d'évoquer ce problème d'aménagement du port. Je n'ai pas de carte à vous projeter, ce qui va donc être un peu plus compliqué. Vous allez devoir imaginer les choses. Je vais essayer d'élargir un peu la focale, de voir ce qui se passe dans cette vallée et surtout d'appréhender le positionnement de la région capitale.

Il faut avoir en tête que les élus et les responsables socio-économiques de la région capitale ont découvert la Seine au moment où ils ont élaboré le schéma directeur de la région Ile-de-France. Dans les anciens plans, il y avait une sorte de masque sur ce projet de fleuve et rien n'était imaginé et pensé au niveau de cette organisation possible du fleuve. D'un seul coup, on s'aperçoit qu'un fleuve est à notre disposition et qu'il va falloir que l'on en fasse quelque chose, ce qui veut dire qu'il faut complètement ouvrir la réflexion puisque cela n'a d'intérêt que si l'on regarde le fleuve à l'aune de l'ensemble de la vallée et de l'ensemble des ports.

Ceci a été renforcé par le projet de Grand Paris dont vous pourrez voir un certain nombre d'extraits dans les journaux et pour lequel l'équipe de l'architecte Grumbach a par exemple essayé d'imaginer ce que pourrait être une région métropole entre Paris et le Havre. A nouveau est affirmé le fait que

la région capitale a besoin d'avoir une façade maritime et une fonction qui n'existe pas sur Paris. On va enfin redécouvrir le fleuve parce qu'avant d'arriver au Havre, il faut parcourir un certain nombre de kilomètres sur le fleuve.

Je dirais que c'est à la fois un bien et un piège. C'est une bonne chose d'ouvrir enfin la réflexion de l'aménagement de la région capitale à cette façade maritime, mais c'est aussi un piège parce que le Havre a certes un arrière-pays, mais pas seulement. Le danger est de se retrouver à nouveau enfermé dans un autre processus qui fera que le Havre ne sera que la fonction portuaire de la région du Grand Paris. Si l'ensemble du pays a financé Port 2000, ce n'est pas forcément pour les intérêts uniques de la région capitale, mais cela doit être aussi pour être capable de traiter le fret à destination de la péninsule ibérique, de rivaliser avec les ports du nord et de rêver capter un certain nombre de flux de l'Est. Il faut donc faire attention, il y a aussi danger. Tant mieux que cette ouverture ait lieu, mais il faudra faire très attention. Ceci est encore plus essentiel puisque nous aurons très certainement, dans quelques années, la réalisation du canal Seine-Nord Europe qui va aussi changer un peu la donne de tout cet ensemble de fleuves, canaux et ports.

J'ai ainsi essayé de vous donner quelques éléments de réflexion sur le fait de capter cet arrière-pays et d'ouvrir à d'autres champs que ce Grand Paris et je finirai par trois scénarios territoriaux de ce que peut être demain l'intérêt du Havre pour l'ensemble de la vallée et son arrière-pays.

Il faut d'abord considérer que dans le domaine du transport fluvial, nous souffrons encore d'une mauvaise image de marque selon laquelle nous ne sommes pas au rendement maximum que nous devrions avoir et qui devrait servir de lien entre le Havre et le Grand Paris. Deuxièmement, il faut absolument avoir une autre intervention, une autre réflexion sur les flux de retour. Si nous voulons densifier le fret sur le fleuve, il faut que nous ayons une idée de ce que sera vraiment la possibilité d'avoir du fret dans les deux sens. Troisièmement, il nous faut absolument obtenir un partenariat entre le fleuve et le fer. Nous avons encore beaucoup à faire puisqu'ils sont plutôt en concurrence qu'en complémentarité et en coopération.

S'agissant des différentes possibilités d'aménagement, j'en retiens trois. Nous pouvons rester dans la situation actuelle, c'est-à-dire une stagnation du fluvial. La route va être prépondérante et la voie d'eau ne servira que pour les pondéreux. C'est nier la chance qu'a l'arrière-pays, c'est nier le canal Seine-Nord Europe. La deuxième solution, plus probable, est d'essayer d'imaginer d'utiliser le V. Qu'est-ce que le V ? C'est la Seine, le canal Seine-Nord et un point à la tête de ce V, tel qu'Achères en région parisienne. Cela permet d'organiser les choses par un dispositif plus ou moins intégré qui se développe, mais qui assure à la fois du flux sur le port maritime du Havre et sur les ports du nord de l'Europe. La troisième solution est celle que j'ai appelée le scénario optimiste. Il s'agit enfin d'utiliser pleinement le fleuve et le canal Seine-Nord. Dans ce cas, on n'a plus un V, mais un Y. On pénètre complètement dans Paris, on dépasse le dispositif et on utilise le fleuve pour distribuer tout l'ensemble du fret dans la région capitale et pour utiliser à fond l'arrière-pays qui est disponible.

Pour la solution probable et la solution optimiste, il faut absolument obtenir une organisation tout à fait autre des points de logistique, des points de traitement du fret, ce qui est encore plus vrai pour le scénario optimiste qui essaie d'intégrer complètement cet arrière-pays. Il faudra aussi trouver une intégration au niveau des plateformes et des ports autonomes. Je laisserai Claude Gressier aborder ce sujet puisqu'il est maintenant le grand maître en la matière. Il y a un effort à faire. On ne peut pas avoir le Havre d'un côté, Rouen de l'autre et le port de Paris, déjà multi-sites. Plus qu'une coordination, il faut que ces ports aient une intégration pour arriver à ce type de scénario.

Enfin, pour conclure, je vous rappellerais simplement qu'au niveau du Bassin parisien, la voie d'eau prend en charge 6 % des marchandises qui intéressent l'ensemble de ce vaste territoire de 22 millions d'habitants. Peut mieux faire ! Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Robert, pour la qualité de l'exposé et le respect du temps. Nous passons, également sans transition, à Monsieur Gressier, s'il le veut bien. Monsieur Robert a presque introduit le propos de Monsieur Gressier.

3. Le développement interportuaire

Claude GRESSIER

Merci, Monsieur le Président. Vous êtes les premiers à avoir un compte-rendu de ce qui s'est dit aujourd'hui même dans le tour de table du Conseil de développement interportuaire que le Ministre a installé ce matin. Je commencerai par rappeler, d'après les textes, ce que doit faire ce Conseil. Je dirai ensuite comment il se compose, puis quelle est sa feuille route après le tour de table de ce matin.

Ce Conseil a pour vocation de s'assurer de la cohérence des actions des trois ports, de coordonner leurs grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement, de stratégies et de promotion, de définir des orientations stratégiques communes et de définir une politique de promotion commune. Trois grands ports unis, vus de Singapour ou de Hong-Kong, sont tout de même préférables à trois ports séparés et de taille plus réduite. Les trois ports ensemble représentent 127 millions de tonnes. La vocation du Conseil est également de mutualiser, autant que faire se peut, les missions et les moyens et enfin, de faire émerger des projets d'investissement d'intérêt commun aux trois ports.

Qui compose ce Conseil ? Le président de la Région d'Ile-de-France, le Président de la Région Haute-Normandie, les présidents des trois agglomérations concernées que sont l'agglomération du Havre, l'agglomération rouennaise et Paris, les deux préfets de Région, le président de Réseau Ferré de France, le Directeur général de Voies navigables de France, les présidents et les directeurs généraux des trois ports et moi-même.

Je dois ajouter que suite à une suggestion de ma part, le Ministre a déclaré ce matin qu'il était tout à fait favorable à ce que l'on modifie légèrement cette composition, pour intégrer à ce Conseil le président de la Région Basse-Normandie. Je crois que c'est tout à fait essentiel, notamment pour ce qui concerne les problèmes de logistique et de coordination interportuaire plus large avec Caen et Cherbourg.

Qu'est-ce qui a résulté du tour de table de ce matin ? Je crois que l'accent a été mis de façon unanime sur la nécessité de faire émerger des priorités dans le domaine des transports, du pré-acheminement et du post-acheminement portuaires, des plateformes multimodales, de la logistique et de définir aussi une politique de promotion commune.

Pourquoi les transports, les plateformes multimodales et la logistique ? Bien entendu, pour des raisons d'environnement. Aujourd'hui, environ 88 % des containers déchargés au Havre et qui vont

vers l'intérieur du pays, prennent la route. Ce n'est plus acceptable pour des raisons environnementales, mais c'est aussi péjorant pour le développement de l'*hinterland* du port du Havre. En effet, pour les moyennes distances, la voie d'eau est un vecteur beaucoup plus performant et pour les très longues distances, la voie ferrée devrait l'être également.

S'agissant de la logistique, aujourd'hui, 70 % des entrepôts logistiques des grandes entreprises asiatiques ou américaines sont situés au Benelux. Je pense que l'on doit pouvoir faire mieux et en attirer un certain nombre chez nous, notamment sur ce grand axe de la Seine, ce d'autant plus que la priorité d'aménagement a été maintenant mise dans le débat du Grand Paris, grâce notamment aux travaux d'Antoine Grumbach sur le développement coordonné de la vallée de la Seine. Antoine Grumbach était d'ailleurs ce matin à la réunion d'installation du Conseil.

Transports, plateformes multimodales, logistique. Il s'agit très rapidement et le plus rapidement possible de développer le mode ferroviaire et le mode fluvial. Je crois qu'unanimité a été faite ce matin pour dire que la priorité des priorités est le chantier multimodal du Havre dont le bouclage financier est en train de se terminer et qui devrait voir le jour prochainement. Ceci dit, ce n'est qu'un premier pas et il y aura beaucoup d'autres investissements à faire, au Havre – il y a la problématique de l'écluse fluviale – à Rouen et à Paris pour permettre, de façon efficace, le chargement et le déchargement de l'ensemble des marchandises arrivant au Havre.

Je vais donner un exemple concret. Le port de Rouen est très spécialisé dans le domaine de l'agroalimentaire, dans le domaine du bois et dans le domaine des pâtes à papier. Il reçoit un certain nombre de porte-containers et il va continuer à en recevoir, notamment ceux qui viennent d'Afrique, mais peu à peu, les marchandises vont être de plus en plus containerisées et le port de Rouen va avoir besoin qu'un certain nombre de containers déchargés au Havre puissent aller vers Rouen de façon extrêmement efficace, par la voie d'eau et des convois poussés. Je crois qu'il faut avoir bien en tête cette politique de la voie d'eau entre le Havre et Rouen et entre Rouen et le Havre. Cela peut être vraiment l'un des enjeux d'une politique commune entre les différents ports.

Par ailleurs, le canal Seine-Nord Europe va arriver prochainement. Il faut définir une politique commune des trois ports pour que Seine-Nord Europe ne soit pas un atout au service d'Anvers ou de Rotterdam, mais au service de ces trois ports. Par exemple, faut-il que les trois ports prennent pied dans telles ou telles plateformes multimodales prévues le long du canal Seine-Nord Europe ? C'est une réflexion qu'il convient d'avoir dans les prochains mois. Il faut évidemment objectiver les zones de concurrence entre Rouen et le Havre, mais elles ne sont pas très importantes. Il faut plutôt promouvoir le développement de projets communs. J'en terminerai là pour respecter mon temps de parole, mais je suis prêt à répondre à toutes les questions.

Claude GUILLERME

Monsieur Gressier, soyez également remercié à votre tour. On ne peut pas dire que vous n'êtes pas au cœur de l'actualité. Après ces trois exposés aussi passionnants les uns que les autres – je le dis à titre personnel – je pense que la salle aura à cœur de réagir. Des personnes qui savent des choses sont prêtes à vous répondre et sont à votre écoute. Nous le sommes.

4. Débat avec la salle

Bruno PETIT, Oxygène-Estuaire

Cette semaine, j'étais en congé, je me suis donc amusé à recueillir des informations. Monsieur Guillerme, j'aimerais que vous invitiez un jour ou l'autre, un marinier à venir parler de ses problèmes. J'ai appelé des transitaires et des mariniers et ils sont tous d'accord pour dire que le transport par péniche n'est pas l'avenir du non-transport des containers par camions. Ce n'est pas du tout la même chose. D'abord, la péniche ne fait pas de porte-à-porte. L'un d'eux m'a dit que si on développait des grandes péniches, il faudrait développer aussi la réception et le déchargement de ces péniches sur Gennevilliers. Il m'a dit qu'il perdrait cinq à six heures le temps que la péniche soit déchargée devant lui.

Quand j'ai appelé le transitaire, je lui ai demandé ce qu'il en pensait en lui disant que j'avais des amis qui étaient dans le transport. Il m'a dit que lorsqu'il disait à certains clients que leur container était déchargé au port du Havre le lendemain matin, ils le voulaient pour hier ! Ils ne laisseront pas le temps de recharger le container sur une barge, de l'emmener en région parisienne, de le décharger en région parisienne, de le reprendre avec un camion pour ensuite le livrer. Il m'a dit qu'avec le Grand Canal, tel qu'il était imaginé, il fallait compter 55 heures entre le temps de déchargement du bateau, le temps de chargement sur la barge et le temps de transport en péniche. Il m'a dit que les péniches attendaient parfois trois heures à l'écluse, au bout du canal de Tancarville. C'est important. Imaginez si le transfert se développe, le temps d'attente ne sera plus de trois heures, mais de dix heures. Il faudra attendre dix heures à l'écluse, dix heures au port de Gennevilliers et le client n'aura toujours pas son container. Il fera confiance une fois, mais pas deux.

Il faut tout développer. Ce n'est plus une question de Grand Canal, c'est une question d'organisation complète. Or cela ne se fera pas du jour au lendemain. Voilà ce que je voulais dire. Je réitère ma demande : invitons un marinier à participer aux débats. Il m'a dit que certains de ses amis avaient investi dans des barges neuves en Hollande et qu'ils pleuraient parce qu'il n'y a pas de fret. Ils se sont endettés sur des millions d'euros et il n'y a pas de fret.

Claude GUILLERME

Je vous remercie. C'est un témoignage tout à fait intéressant et rien n'interdit de penser qu'on invitera un ou deux mariniers. C'est prévu. Je pense que ce sera à l'une des réunions thématiques qu'animerait François Nau. Votre suggestion est déjà prise en compte. Les témoignages ne sont pas superflus. Pour le moment, lorsque nous aurons entendu les deux autres questions, je proposerai que Monsieur Gressier et peut-être les représentants du Grand Port interviennent, mais brièvement car on a bien compris qu'il fallait analyser de manière plus complète ce problème de fond que vous posez pour se former son jugement. Pour ma part, je n'ai pas compris qu'il fallait faire disparaître les transports par camion. J'ai simplement compris qu'il y avait une modification dans la répartition des choses à transporter, entre le bateau, le chemin de fer et la route. Nous en reparlerons de manière plus précise. Merci pour cette première question. Monsieur ?

Michel TOUZAN, habitant de Gonfreville-l'Orcher

Il y a quelques années, dans l'un des derniers conseils municipaux auquel je participais, la question avait été soulevée et proposée par notre actuel Député-maire, Jean-Paul Lecoq, du contournement du transport ferroviaire par le sud, c'est-à-dire près de l'estuaire, alors qu'il y a eu des travaux à La Brèque dont vous parliez tout à l'heure. Je voudrais savoir si cette proposition qui avait été faite à l'époque, dans les années 2000-2001, a été complètement abandonnée ou si un travail a continué au sujet de ce contournement par le sud, d'autant que des populations d'Harfleur, de Beaulieu, de Gournay, etc. ont manifesté et qu'il y a eu aussi des protestations en ce qui concerne les risques de bruit, etc. J'en profite pour vous remercier de la conférence de ce soir qui est intéressante.

Claude GUILLERME

Merci pour ce remerciement. Je crois que votre question est très claire. Je ne suis pas sûr que nous puissions y répondre ce soir, mais elle est enregistrée comme telle et vous aurez une réponse. Une troisième question ? Je vous en prie.

Patrick AUGER, Mouvement national de lutte pour l'environnement

Je voudrais rebondir sur la présentation qui a été faite par Monsieur Gressier et qui nous a fait part du fait qu'il n'était plus acceptable de transporter 88 % des containers par la route. Si je me reporte au texte qui nous a été proposé par le maître d'ouvrage, visant les intensions qui sont proposées pour l'avenir du Grand Port à l'horizon 2020, je m'aperçois qu'en fait, la modulation du transport sous les différentes formes, c'est-à-dire massifié ou par la route, ne va pas évoluer de façon considérable. En effet, en 2007, il y avait 86 % de transport routier et nous allons passer, si mes chiffres sont exacts, à un peu plus de 74 %. Compte tenu du fait qu'on escompte une augmentation importante du trafic de containers, le trafic routier sera en fait multiplié par deux et ne sera pas diminué, comme Monsieur Gressier avait l'air de le dire, vu les intentions qui sont faites pour les trois ports dont le Havre.

Je m'interroge bien sûr sur les déclarations qui indiquent que le projet qui nous est présenté se fait en concordance avec les engagements de la loi du Grenelle 1. Je pense qu'en réalité, il est à ce niveau, à côté de la plaque. En ne respectant pas la loi Grenelle 1 qui, je vous rappelle, s'engage à faire baisser de 3 % les émissions de gaz à effet de serre par an, avec une division par quatre des émissions des gaz à effet de serre à l'horizon 2050, ce projet ne répond pas à cet objectif et à mon avis, il n'est pas recevable dans l'état.

Alors, je pose la question. Le Grand Port Maritime havrais entend-il prendre l'engagement de préparer un nouveau projet d'extension des infrastructures portuaires du Havre, appliquant cette fois, entre autres mesures, l'abaissement des émissions de gaz à effet de serre de 3 % par an et leur division par 4 d'ici 2050 ? Je pense qu'un tel projet devrait être possible. Il ne s'agit évidemment pas pour moi d'en rester là, comme disait Monsieur Gressier. Il s'agit de réaliser un développement du port, mais un développement du port qui soit soucieux de l'environnement et en particulier d'un abaissement annuel du trafic routier et de la sauvegarde des espèces protégées dans le secteur de l'estuaire.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Auger. Je pense que nous avons bien pris note de votre intervention et que nous pourrions y répondre en partie. Vous reprenez un problème de fond et il n'est pas facile de répondre en quelques phrases. Je propose qu'il y ait déjà des réponses à ces trois interventions. Certaines prises de position dans la salle se répondront peut-être et compléteront ce qui vient d'être dit. Il me semble respecter les règles du jeu en invitant à répondre les personnes qui sont à la tribune, soit les intervenants de cette première tribune, soit le maître d'ouvrage. Est-ce que nous pouvons d'abord répondre tout ou partie à la question qui avait été posée par Monsieur Touzan, ancien conseiller municipal ? Monsieur Gressier, vous êtes disposé à répondre à cette première question, je vous en remercie.

Claude GRESSIER

Je peux dire plusieurs choses. D'abord, je suis extrêmement étonné de ce qui a été dit sur les marins néerlandais. Une partie très importante du trafic de Rotterdam est évacuée par le Rhin, notamment jusqu'en Allemagne et même au-delà. Je n'ai pas le pourcentage exact en tête, mais il doit être de l'ordre de 20 à 30 %, que ce soit dans le vrac ou dans les containers. Une autre partie importante également est transportée par le fer.

Pour revenir sur ce qui a été dit, l'intervenant a eu tout à fait raison de dire qu'il s'agissait d'un problème à prendre de bout en bout. S'il y a des encombrements à Gennevilliers, le port de Paris a des projets pour le développement de Gennevilliers. Je n'ai pas parlé de tous les projets de plateformes, mais j'ai dit que le Conseil de coordination devait dessiner des priorités en la matière, par exemple la plateforme d'Achères, mais aussi les plateformes qui sont de l'autre côté de Paris, Bonneuil notamment, et qui peuvent servir au déchargement des containers.

Nous pouvons aussi simplement regarder dans l'histoire. Le trafic fluvial de containers a démarré extrêmement bas il y a une dizaine d'années et il a été multiplié de l'ordre de dix. Certes, il faut regarder l'ensemble de la chaîne, mais nous voyons aujourd'hui, de manière extrêmement intéressante, un certain nombre de chargeurs comme Carrefour et Casino par exemple, qui préfèrent utiliser la Seine pour envoyer leurs containers de l'autre côté de Paris, notamment à Bonneuil pour ensuite acheminer les marchandises en région Ile-de-France. Je crois que nous avons devant nous des possibilités de développement tout à fait intéressantes.

Je n'ai pas dit pour autant que du jour au lendemain, le transport routier allait diminuer. Je ne le crois pas. Je pense en revanche qu'il est véritablement essentiel de développer, petit pas par petit pas, les modes alternatifs. Plus nous le ferons, moins le transport routier lui-même pourra augmenter.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Gressier. Il y a eu trois interventions et Monsieur Gressier a répondu en majeure partie à l'intervention de Monsieur Auger. Monsieur Touzan était intervenu sur les problèmes de projet ferroviaire. Monsieur Orus que nous écouterons dans un moment, pourrait peut-être, en tant que représentant de RFF, apporter un premier éclairage, à la suite de la question qu'avait posée Monsieur Touzan, ancien conseiller municipal de Gonfreville.

Jean-Pierre ORUS

Vous soulevez tout à l'heure la question de prolonger par voie ferrée et de sortir du port en rejoignant la ligne ferroviaire jusqu'à Gonfreville, avant de rejoindre le réseau principal de la ligne le Havre-Paris. Cette solution n'a pas été retenue et il a été préféré la solution dite du raccordement de La Brèque qui est une solution de sortie directe du port du Havre à partir du faisceau de la plaine alluviale. Cette solution avait été privilégiée au moment des réflexions sur Port 2000 et dans le cadre des réflexions du contrat de plan pour la période 1997-2006, c'est-à-dire au moment de la création de RFF. Je rappelle que RFF a été créé en 1997 et que les premiers dossiers qui sont arrivés sur la table de RFF concernaient les discussions et l'élaboration des contrats de plan. Cette question a donc été regardée dans ce cadre des contrats de plan et c'est la solution du raccordement de La Brèque qui avait été préférée à l'époque.

Claude GUILLERME

C'est une réponse que je vais qualifier de claire. Elle n'est peut-être pas définitive, mais en l'état actuel des choses, Monsieur Orus a fait le point.

Tout à l'heure, j'ai fait une confusion. Je m'en excuse auprès de Monsieur Petit. Comme il avait parlé de choses que Monsieur Auger a évoquées à son tour, je pensais que Monsieur Gressier avait répondu à Monsieur Auger, mais je crois qu'il a aussi répondu à Monsieur Petit.

Est-ce que le Grand Port aurait à ajouter un élément de réponse à l'un des trois intervenants ou à plusieurs des intervenants de ce premier jeu de questions ? Monsieur le Directeur général ?

Laurent CASTAING

Je voudrais apporter quelques éléments de réponse à la suite de l'intervention de Monsieur Petit et Jean-Pierre Guellec apportera aussi quelques précisions à la suite de l'intervention de Monsieur Auger.

Pour répondre à l'intervention de Monsieur Petit, je dirais que tous les modes de transport ne sont pas équivalents. C'est une banalité de le dire. Le fluvial a des avantages et des inconvénients. Je crois que vous avez souligné un certain nombre de ses inconvénients, mais il a aussi des avantages. S'il est effectivement plus lent, il a un coût qui est bien inférieur au transport routier. Il ne faut donc pas oublier que les acteurs économiques arbitrent entre les différents avantages et inconvénients des différents modes de transport.

Vous avez souligné l'un des inconvénients que peut avoir le mode fluvial, à savoir que les opérations de chargement et de déchargement peuvent être plus ou moins longues. D'où l'idée actuelle d'améliorer les chantiers de chargement et de déchargement, aussi bien au Havre que dans les différents terminaux parisiens. C'est un point qui n'est pas traité aujourd'hui de manière tout à fait satisfaisante.

Vous avez souligné également le fait que les barges attendaient aujourd'hui à Tancarville. D'abord, des travaux sont entrepris pour pouvoir faire fonctionner les deux écluses en même temps. Aussi et surtout, il faut savoir qu'aujourd'hui, le transport fluvial qui se veut un transport extrêmement économe, a bien repéré dans la Seine qu'il y avait des courants de marée. En règle générale, par

souci d'économies et donc pour économiser aussi des gaz à effet de serre, tous les gens de la profession fluviale essaient de remonter et de descendre la Seine avec le courant, ce qui crée effectivement un petit encombrement à Tancarville à certaines heures. Je crois qu'il faut travailler avec la nature. Plutôt que de se dire qu'il est idiot d'attendre le courant, aujourd'hui, au port, nous sommes en train de nous demander comment nous pouvons faire passer plus de barges dans les écluses au moment le plus favorable pour le transport. Voilà les deux points que je voulais préciser.

Concernant la situation des gens qui ont des barges vides, nous vivons actuellement une crise très forte, surtout dans le domaine du transport combiné, avec des pertes de trafic de moins 15 à moins 20 % à l'échelle européenne. Les modes massifiés de transport combiné souffrent beaucoup ; le train et la barge souffrent beaucoup. Pourquoi ? Parce que la compétition s'est accentuée. Le transport routier a réagi beaucoup plus vite et est beaucoup plus capable de baisser ses prix dans un tel contexte. Ainsi, dans le contexte de crise actuelle, dans de nombreux pays européens, le transport routier a encore gagné des parts, ce qui inquiète aujourd'hui les dirigeants des autres ports européens qui voient, à certains endroits, des barges vides qui attendent.

Je vais vous rassurer, au Havre, il n'y a pas eu de diminution du nombre de containers transportés par les barges depuis le début de l'année et ceci, malgré la crise. C'est le seul mode qui tient et qui résiste. Qu'est-ce que cela prouve ? Comme l'a souligné Claude Gressier, aujourd'hui, certaines entreprises font le choix du fluvial parce qu'elles y ont trouvé un certain nombre d'avantages et elles ont arbitré. Face à la crise, ces entreprises qui ont fait le choix du fluvial, en tout cas à Paris et dans la région parisienne, n'ont pas écouté les sirènes de transporteurs qui sont venus leur dire qu'ils pouvaient leur transporter telles ou telles marchandises pour moins cher. Elles ont choisi de continuer le transport fluvial. Preuve que pour elles, le fluvial a des avantages intrinsèques.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Directeur général. Très vite, Monsieur Guellec.

Jean-Pierre GUELLEC

Bonsoir. J'apporterai simplement un élément complémentaire concernant les émissions de gaz à effet de serre. Je pense qu'il est important d'avoir une approche des émissions de gaz à effet de serre non pas localisée et centrée sur le port du Havre, mais d'en avoir une approche globale, à l'échelle de l'ensemble de l'*hinterland*.

Que se passera-t-il si nous ne mettons pas en place des incitations pour les modes de transport vertueux que sont le ferroviaire et le fluvial ? Le bilan d'émissions de gaz à effet de serre risque d'être doublement pénalisé, non seulement parce que le maintien du pourcentage du transport routier sera plus néfaste qu'une augmentation à trafic constant des parts du ferroviaire et du fluvial, mais aussi parce que la réduction des performances qui résulterait du mauvais développement de ces modes alternatifs ferait que le trafic passerait davantage par les ports du nord. Or on sait que la distance depuis les ports du nord jusqu'au bassin parisien est le double de celle du Havre au bassin parisien. Nous aurions donc un doublement des émissions de gaz à effet de serre sur ces distances. Je crois qu'il faut vraiment appréhender de manière globale cette problématique des gaz à effet de serre.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Guellec. Tout ceci prouve le sérieux, à la fois des questions posées, des analyses et l'apport que constituent les réflexions des uns et des autres dans le dossier du débat. Je vous propose deux interventions rapides. Monsieur Lecoq avait souhaité intervenir et Monsieur qui est juste derrière lui. Nous aurons ainsi nos deux questions et nous passerons à la table-ronde. Monsieur le Député-maire ?

Jean-Paul LECOQ, Député-maire de Gonfreville-L'orcher

J'ai parlé un peu de Copenhague dans l'introduction, mais je voudrais savoir si le Port Maritime intègre la mutation écologique de la logistique, c'est-à-dire les conséquences de l'évolution des échanges mondiaux des marchandises. Je crois qu'il y aura une mutation de l'économie et je considère qu'elle doit avoir lieu. Quelle incidence aura-t-elle sur la logistique et sur le trafic portuaire ? Quelle incidence aura-t-elle sur l'évolution de l'*hinterland* ?

Pour compléter les interrogations, je dirais que nous sommes sur la question des infrastructures et que nous avons donc le devoir d'anticiper ces mutations. Les infrastructures ne se font pas du jour au lendemain. Elles nécessitent des finances à trouver et une réflexion approfondie à avoir pour laquelle nous sommes là. Aujourd'hui, on essaie de se mettre dans la future dynamique économique. Je continue de parler de dynamique économique, même si à un moment donné, cela peut muter. Qui dit que l'on ne restera pas dans une dynamique autre ? Je m'inscris dans cette réflexion pour dire qu'il faut qu'il y ait évidemment du fluvial et qu'il faut y mettre le plus possible de marchandises, celles qui supportent le voyage long. Je l'ai fait une fois avec une péniche ; je sais donc la beauté du parcours et le temps qu'il faut pour aller de Gonfreville-l'Orcher jusqu'à Gennevilliers.

Pour ce qui est du ferroviaire, RFF répond qu'ils ont choisi La Brègue ; ils ont choisi en fait le moins cher. Il n'en reste pas moins que pour l'instant, le port du Havre n'est raccordé au réseau ferroviaire que par un fil. La question est aujourd'hui – j'en ai déjà discuté avec le directeur du port – de pas mettre tous ses œufs dans le même panier, de ne pas mettre tous ses trains sur la même voie. Je m'étais un peu battu avec Madame Voynet pour lui expliquer qu'il fallait réserver dans la réserve naturelle des pointillés – j'en suis un peu l'auteur – de la voie ferrée qui passera du fret, mais sur laquelle on peut imaginer un jour des voyageurs pour aller jusqu'à Gravenchon, jusqu'à Port-Jérôme. Or j'ai vu que ces pointillés peuvent très vite disparaître d'une carte à l'autre.

J'interpellerai enfin Madame Donnet, même si c'est un peu gênant de le faire pour moi, sur la question de la DTA. La DTA a quasiment dix ans. Est-elle compatible aujourd'hui avec cet avis du Grenelle, de Copenhague, etc. ? A un moment donné, ne devrait-elle pas être relue pour vérifier si elle correspond au Grenelle ou s'il faut la réécrire ?

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Député-maire.

Michel COLETTA, conseiller régional de la Région Haute-Normandie

J'interviendrai un peu dans le même sens, en prolongeant peut-être le propos. Il est essentiel ce soir de parler d'aménagement et dans le premier volet, d'environnement territorial et nous sommes vite partis sur les différents modes de transport. Je voudrais quand même souligner un aspect du débat. Quand on parle d'aménagement, on a toujours une vision extrêmement linéaire et surtout, sous forme de fuite en avant et jamais un bilan n'est fait sur ce qui s'est passé précédemment. Ce discours est souvent enrobé de clichés. La mode est actuellement de toujours faire une petite référence au Grand Paris parce qu'un projet a évoqué, à travers une citation de Bonaparte, Paris jusqu'au Havre, mais ce n'était pas tout à fait le cas de tous les autres projets. L'avant-projet sur le Grand Paris qui est paru il y a quelques jours n'évoque absolument pas le port du Havre.

Par rapport aux mutations qui ont été évoquées à l'instant, il faut aussi, à mon avis, parler d'aménagement à la lumière des erreurs du passé. L'aménagement du port du Havre et de l'estuaire, ce sont aussi des erreurs qu'il faut réfléchir. On peut comprendre, avec un peu de recul, pourquoi tel ou tel type d'erreur a été commis, il n'empêche qu'il faut en tirer les conséquences pour l'avenir. Il faut bien connaître d'où l'on vient pour savoir où l'on veut aller.

On peut citer quelques-unes de ces erreurs. D'ailleurs, souvent, l'ancien directeur du port parlait d'erreurs stratégiques pour Antifer. J'ai tendance à croire que Port 2000 est une erreur au vu de certains documents du port lui-même et au regard du débat que nous avons à l'heure actuelle. J'ai sous les yeux un document de 2007 qui vante le port, en particulier le trafic de containers. Ce document montre qu'il y a tout ce qu'il faut et que la bonne idée de Port 2000 était de concentrer le trafic de containers dans une zone géographique bien ciblée. Maintenant, qu'est-ce qu'on apprend à travers ce projet ? Que les containers arrivent à Port 2000 et qu'il faut les emmener à douze kilomètres sur un chantier multimodal. Il y a désormais l'argument de la fameuse valeur ajoutée. On va ouvrir une porte du container, prendre ce qu'il y a à l'intérieur, le mettre dans le container qui est à côté, refermer les ports, etc. et cela fera de la valeur ajoutée. J'attends des arguments un peu plus poussés que ceux-là.

L'exposé de Madame Donnet me paraît assez important. On nous a fait défiler un certain nombre de documents et sur chaque document, on nous a bien dit que les pointillés représentent le prolongement du canal. La DTA serait effectivement peut-être à réfléchir à nouveau parce que nous savons très bien que ce schéma provient d'un certain rapport de force dans les années 90 entre ceux qui pensaient qu'il était bon de préserver l'estuaire naturel et ceux qui voulaient industrialiser à outrance. Ce document n'a jamais dit qu'il fallait construire à tout prix le prolongement du grand canal. Il dit que si l'on veut industrialiser un peu plus à l'est, cela se fera au nord du canal. Il ajoute que cela pose problème puisque c'est un espace de 500 hectares de zones ultra-sensibles qui vont disparaître et qu'il faudrait bien, si on prolonge le grand canal, que le solde soit positif. J'attends la démonstration de cela.

Pour conclure, je pense qu'un débat sur l'aménagement doit se faire par rapport aux grandes mutations qui ont été évoquées tout à l'heure. Est-ce que nous ne devons pas réfléchir à l'heure actuelle en termes de compacité et non pas en termes d'extension indéfinie ?

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Coletta. Il y a une interpellation claire de Madame Donnet, mais tout à l'heure, elle n'avait pas exclu que le SCoT ou la DTA soient mis en examen ou en révision. Elle va peut-être le confirmer et les apports de la réflexion de Monsieur Coletta vont peut-être nourrir le travail de l'Agence ou d'autres.

Anne-Michèle DONNET

La Directive territoriale d'Aménagement est un travail qui est fait par l'Etat. Aujourd'hui, il y a des groupes de suivi et d'évaluation de la Directive territoriale d'Aménagement. La question de Monsieur Lecoq est tout à fait pertinente. L'Etat n'a pas prévu, à l'heure actuelle, de procédure de modification des DTA. Il en existe environ une dizaine en France.

Laurent CASTAING

Nous avons produit le projet stratégique du port en décembre 2008. Vous pourrez voir dans ce document que ce n'est pas la fuite en avant. Page 7, il y a les prévisions de croissance et dans ces prévisions de croissance, on marque bien que la croissance en containers est actuellement de 6 %, avant la crise et qu'elle allait diminuer à 5 %, puis à 4 %. C'est écrit en toutes lettres. La vision stratégique du port n'est pas une vision de croissance infinie. Nous avons bien vu un certain nombre de facteurs limitant la croissance en Europe. Nous n'allons pas croître indéfiniment, tout comme en Chine. Il ne faut pas croire qu'ils vont exporter indéfiniment. Il y a aussi des limitations de l'autre côté. Ce sont des choses que nous avons prises en compte. Nous pouvons en discuter et les améliorer, mais nous avons bien pris en compte l'idée que la croissance n'est pas infinie.

La crise écologique aujourd'hui va-t-elle changer la donne ? Certainement, oui. Va-t-elle la changer profondément ? Il faut se rappeler, quoi qu'on en dise, que le transport maritime est un transport qui n'est pas cher. Il n'est pas cher parce qu'il n'est pas très consommateur d'énergie. Il peut finir par le devenir quand on fait naviguer les navires trop vite. Dans ce cas, c'est horrible, on déplace de l'eau au lieu de déplacer de la marchandise. Quand on ralentit la vitesse, ce transport finit par ne pas être très cher. D'ailleurs, la première mesure que prennent les armateurs quand le pétrole augmente, s'ils le peuvent, c'est de ralentir leurs navires.

Le transport maritime va donc continuer à être un transport assez écologique parce que produisant peu de gaz à effet de serre. Cette tendance qu'a notre monde à une certaine spécialisation et aux transports des marchandises ne va sans doute pas disparaître avec la crise écologique. Le monde va s'y adapter, mais on va continuer à transporter sur la mer. Un certain nombre de données existent et sont produites par des gens qui réfléchissent à ce que peut être l'avenir de notre monde. Personne ne dit que les flux d'échange vont diminuer dramatiquement dans l'avenir. C'est un premier point. En tout cas, nous en avons tenu compte. Nous pouvons en avoir bien ou mal tenu compte, mais nous avons eu cette réflexion au moment de la création de notre projet stratégique.

Je voudrais aussi revenir sur un autre point suite à l'intervention de Monsieur Coletta. Non, le port n'est pas en train de rêver d'une expansion indéfinie. Très clairement, le projet stratégique du port a dit que la croissance ne serait pas là indéfiniment. Je le répète, c'est un document que nous avons produit en décembre 2008. C'était l'époque où nous commençons juste à voir les dangers de la

crise actuelle. Nous avons écrit dans notre projet stratégique qu'un certain nombre de projets d'extension devaient être remis à plus tard, voire même à une date absolument non déterminée, dans la mesure où la croissance ne serait pas forcément au rendez-vous.

Le port a donc bien fait, croit-il, cette analyse et s'est posé les questions suivantes. Quelle est la croissance ? Sur quelle croissance pouvons-nous compter ? Devons-nous limiter nos ambitions ? La conclusion que nous avons portée ne sera peut-être pas partagée par tous les membres de cette salle, mais nous avons bien fait cet exercice de réflexion.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Castaing. Je remercie à nouveau les intervenants de la première tribune et je vais proposer à la table-ronde de s'installer, pendant que Monsieur Guellec se prépare à nous présenter les arguments à l'appui des ambitions du port. Monsieur Le Yondre, Monsieur le Bas, Monsieur Lissot et Monsieur Girod, soyez les bienvenus, prenez place. Pendant 25 minutes, vous allez entre vous débattre des ambitions du port. Nous sommes tout ouïe. Monsieur Guellec, vous avez la parole.

II. Les arguments à l'appui des ambitions du port

Jean-Pierre GUELLEC

Merci. Comment exprimer de manière synthétique les ambitions pour le port du Havre ? Pour ce faire, il faut avoir en tête quatre éléments clés. Le premier, c'est la croissance des trafics dans la durée. Laurent Castaing vient d'en dire quelques mots. Le trafic intercontinental de marchandises croît habituellement avec l'activité économique et la consommation des ménages. Les experts ne sont évidemment pas tous d'accord sur le rythme de cette croissance à venir, mais il est pour nous hautement probable qu'à terme, davantage de containers circuleront par la voie maritime.

Le second élément clé, c'est la nécessité de reporter les transports vers le ferroviaire et le fluvial. C'est l'un des principaux acquis du Grenelle de l'environnement dont la récente loi et en particulier son article 11 nous font obligation d'atteindre 25 % de transport fluvial et ferroviaire à l'horizon de 2022. Il se trouve que cet impératif environnemental qui est lié à la lutte contre le réchauffement climatique est aussi pour nous une opportunité économique car ces transports massifiés sont une source de compétitivité et la situation des ports du nord l'a bien démontré.

Le troisième élément clé, c'est la nécessité de développer l'emploi local et régional. Comme nous le savons tous, le bassin d'emploi du Havre et de la région n'échappe pas aux difficultés économiques, en particulier depuis un an. Il est donc impératif de développer l'emploi. Le port du Havre qui a montré ces dernières années, notamment par la création de Port 2000, qu'il pouvait en être l'un des principaux moteurs, souhaite continuer à créer et à développer de l'emploi dans les années à venir.

Le quatrième élément clé, c'est la nécessité de développer la biodiversité de la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine. La création de cette réserve, il y a une douzaine d'années, réserve qui – il faut le rappeler – est l'une des plus importantes en France en matière de superficie, a déjà été un premier pas dans la préservation de la biodiversité dans l'estuaire. De nombreux progrès ont été accomplis

depuis la création, mais il est aujourd'hui nécessaire de poursuivre cet effort pour faire de cette réserve naturelle une véritable réserve naturelle de zone humide estuarienne.

Pourquoi le Havre ? Tout simplement parce que le port du Havre dispose d'un certain nombre d'atouts, en premier lieu des capacités nautiques exceptionnelles qui lui permettent d'accueillir les plus grands navires qui circulent aujourd'hui sur les océans. En second lieu, parce qu'il est déjà relié à son *hinterland* qui est très vaste, par cinq modes de transport performants, que ce soit la route, le fer, le fleuve, sans oublier les *pipelines* et le transport maritime à courte distance qui permet de relier le port à d'autres ports de France et d'Europe. Enfin, parce que le port du Havre est le plus proche du bassin parisien qui est, dans notre *hinterland*, le principal pôle générateur de trafic.

De ce fait, notre ambition est tout simplement la suivante : c'est de réussir à conjuguer la croissance du trafic, le report modal, la création d'emplois et la valorisation de l'environnement.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Guellec. Les conditions sont réunies pour que la table-ronde se jette à l'eau. Qui va être le premier à plonger ? Monsieur le Président ?

Jean-Louis LE YONDRE

Il faut quand même faire un état des lieux. Le monde du transport maritime et le premier cercle des entreprises qui entourent le GPMH, ce sont à l'heure d'aujourd'hui 20 000 salariés. Que tous les élus de la région comprennent bien que nos cadres supérieurs, nos ouvriers font le bonheur de leurs communes. Il faut voir un peu cette vision. Il faut bien comprendre que 20 000 salariés, ajoutés aux 1 500 salariés du port et aux 2 000 dockers, nous emmènent à 23 500 salaires.

Qu'est-ce qu'on peut dire clairement ? Je vais le dire avec un peu d'humour. J'entends depuis 45 ans, depuis que j'ai fini mes études, que nous avons toujours une gare de retard. Actuellement, pour une fois, on s'aperçoit que nous pouvons avoir une gare d'avance. Je rejoins mon propos *ante*, il faut quand même considérer que le port et son environnement d'entreprises, ce sont près de 25 000 salariés. Incontestablement, c'est une source future d'emplois, pour une raison très simple. Je ne suis pas un devin, je ne sais pas quand la crise actuelle va s'arrêter, mais au demeurant, de toute manière, elle s'arrêtera. On aura alors besoin de véritables infrastructures qui correspondent aux modes du moment. Le mode du moment, c'est l'environnement, c'est l'écologie. Pourquoi pas ? Bravo.

Il ne faut donc pas hésiter à favoriser un mode de transport et des infrastructures d'accueil du type fluvial. Il faut être cohérent dans sa pensée. On sait, comment il vient d'être dit, que le fluvial est un mode qui convient à l'environnement et on sait qu'il peut augmenter. Actuellement, nous pouvons envisager que le pourcentage de containers chargés sur le fluvial pourrait aller jusqu'à 11 ou 12 %. C'est donc un accueil qu'il faut lui réserver et encourager. L'un de nos amis disait précédemment qu'entre le moment où on présente un projet et son accomplissement, en matière de génie civil, il se passe des années. Avec Paul qui est en face de moi et qui a été l'un des grands animateurs de Port 2000, nous avons eu l'exemple qu'un projet de cette ampleur ne se fait pas en claquant des doigts. Il faut donc bien comprendre qu'il faut mesurer l'encours.

J'entends des questions qui ne m'ont pas surpris, mais il faut bien savoir que ce n'est pas le GPMH qui décide de l'acheminement des marchandises. Il y a des explorateurs et des importateurs qui ont leurs commerciaux transports et leurs armateurs et qui décident du mode d'acheminement. Le GPMH ne décide pas du mode d'acheminement. Il met à disposition des infrastructures qui permettent aux clients de choisir leur mode de transport.

Faire le procès du routier, pourquoi pas ? Evoquer le ferroviaire, pourquoi pas ? Cela dit, ce soir, nous débattons de l'aménagement du port et des infrastructures permettant de faire du transport fluvial. Il faut donc avoir des connaissances précises sur qui décide du mode de transport. C'est ni l'Etat ni les hommes politiques ni les hauts fonctionnaires du port ; ce sont les utilisateurs, les clients, les exportateurs, les importateurs. Il y a eu tout à l'heure une réflexion qui était une vérité : un certain nombre d'importateurs décident que le bateau arrive le jour A et veulent être livrés le jour C au matin, documentations douanières faites. Il faut bien concevoir que ce monde du port que nous vivons tous les jours est un apport d'emplois énormes. En période de crise actuelle, dans l'ensemble, on licencie très peu. Autant vous dire que nous perdons tous de l'argent.

Il faut également bien comprendre que le port est un apport économique colossal pour le Havre et son environnement. En ce qui concerne les droits et taxes acquittés sur la marchandise, la recette régionale des douanes est de trois milliards d'euros. Incontestablement, un flux financier colossal se fait au travers des marchandises importées et pour le Havre et pour l'intérêt général.

Il faut mesurer tous ces effets dans cette enquête où on demande l'avis de tout le monde, avec beaucoup de bonheur et avec beaucoup de justesse. Il n'empêche qu'il faut que vous soyez informés de qui décide quoi. Je vais vous le dire très simplement. Les post et pré-acheminements des marchandises sont décidés à 70 % par ceux qu'on appelle vulgairement les transitaires, par les logisticiens et à 30 % par les armateurs. Voilà exactement comment se décident actuellement les transferts de marchandises sur la région parisienne.

Comme vous tous, je suis véritablement pour que tous les moyens alternatifs soient mis en adéquation avec les besoins de nos clients. Ce n'est personne d'autres qui décident que les exportateurs ou les importateurs. Ce sont ou les importateurs, les exportateurs ou les commissaires de transports transitaires qui décident. J'insiste un peu lourdement sur ce point parce qu'on avait l'impression, à l'écoute de certains intervenants, que c'était Monsieur Castaing, notre Directeur général, qui décidait du mode alternatif de transport. Ce n'est absolument pas le cas. Ce n'est pas lui qui décide. Je pense qu'il a suffisamment de travail en ce moment au niveau de son poste pour ne pas avoir en plus à gérer ce genre de difficulté.

Voilà ce que je peux dire. Les grands axes sont l'emploi, l'emploi, l'emploi. Le secteur du transport maritime que nous vivons au port du Havre, ce sont 20 000 salariés, plus 1 500 salariés du port, plus 2 000 dockers. C'est ce qu'il faut réaliser. Il y a des effets mécaniques. Plus on ramène de navires et de containers, plus il faut les manipuler et les transporter. Cela va dans nos entrepôts. Je vous rappelle qu'en matière de logistique, 2,5 millions de mètres carrés d'entrepôts sont gérés au port du Havre.

Claude GUILLERME

Nous vous remercions. C'est un témoignage. Nous sommes en table-ronde, donc chacun réagit et s'exprime. Monsieur Le Bas ?

Jacques LE BAS

La Maison de l'Estuaire est chargée de la gestion de la réserve naturelle. Cette association que j'ai voulu mettre en place en 1992, était aussi et est encore le lieu de débat et de concentration que nous devons avoir entre les aménagements et la protection de l'environnement et nous sommes arrivés ensuite à la gestion de la réserve naturelle. Vous imaginez que sur un débat comme celui-ci, la position n'est pas simple et celle de son président l'est peut-être encore moins que celle de certains de ses membres. En effet, dans cette association, sont regroupés aussi bien les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen que la Chambre de Commerce, l'université, le Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande, le Conservatoire du littoral, des représentants des chasseurs, des agriculteurs, des coupeurs de roseaux, du Comité local des pêches maritimes et un certain nombre d'indépendants. Nous avons donc des débats assez régulièrement sur le sujet.

Nous avons décidé, pour l'instant tout au moins, n'ayant pas encore tous les éléments liés à ce projet, de rester les plus neutres possibles sur ce sujet. Simplement, je veux rappeler que ce chantier va être à proximité ou dans certains cas traverser des zones riches sur le plan environnemental et qu'il va artificialiser encore un peu plus ce territoire. On parle de réserve naturelle, mais c'est un territoire qui est assez artificiel, déjà depuis un certain temps.

On a parlé tout à l'heure de révision de la DTA, etc. Moi, j'aurais simplement une question à poser. Ne devons-nous pas profiter de l'occasion pour réfléchir ensemble à des actions susceptibles de décloisonner ce secteur sur le plan naturel, que l'on fasse le projet ou qu'on ne le fasse pas ? Est-ce que ce n'est pas l'occasion de le faire, au moment où tous les avis peuvent s'exprimer ? On a parlé de voie ferrée. Ne faudrait-il pas envisager le déplacement de cette voie ferrée qui passe entre deux parties de la réserve ? Elle ne traverse pas la réserve puisque la réserve est simplement de chaque côté. De même, la route de l'estuaire ne sert plus, mais elle est tout de même un barrage interne d'écoulement et un vrai cloisonnement du secteur. Est-ce que ce n'est pas le moment de réfléchir un peu plus largement à cela, au-delà du projet ou de voir comment le projet peut répondre à un certain nombre de questions qui se posent en matière de cloisonnement du territoire ? Voilà la question que j'ai envie de poser dans le cadre des missions que nous avons de la gestion de la réserve naturelle.

Claude GUILLERME

C'est une question posée à la table-ronde, mais nous l'enregistrons également à notre niveau.

Gérard LISSOT

Je n'avais prévu l'intervention que je vais faire, mais je vais la faire en rebond sur les propos de Monsieur Le Bas. Effectivement, je pense que c'est une formidable opportunité, à condition de reprendre le dossier plus globalement sur l'ensemble du dispositif et sur l'intérêt de développer le fluvial et les aménagements qui sont nécessaires. Pourquoi ? Pour aller du très général au particulier.

Je préside également un groupe sur l'aménagement du territoire et les infrastructures de transport qui coordonnent les Conseils économiques et sociaux régionaux au plan national. J'ai donc eu l'occasion, il y a quelques mois, de rencontrer les conseillers de Monsieur Borloo sur des problèmes d'infrastructures de transport sur l'ensemble du territoire national. Lorsque je suis sorti de cet

entretien, il ressortait que très majoritairement, l'aménagement des infrastructures de transport avait une orientation nationale nord-sud et globalement, on voyait très clairement, en particulier au niveau du fret, que les grands ports qui importaient en France étaient les ports de la mer du Nord. Au passage, je fais une parenthèse très rapide. En matière de bilan carbone, mais surtout en matière de sécurité, il vaut mieux amener un certain nombre de grands bateaux au Havre plutôt que dans les ports de la mer du nord et il faut l'intégrer aussi dans le bilan global.

Le message a été clair, il était de dire qu'il était nécessaire de développer un axe ouest-est. C'est une formidable opportunité pour nous que de pouvoir montrer – et nous l'avons fait dans les travaux du CESR de Haute-Normandie – que dans les grandes priorités d'infrastructures, on retrouve bien sûr le ferroviaire, en particulier le ferroviaire voyageur avec Paris-Rouen-Le Havre et les aménagements de la Prémontois, le contournement Est de Rouen pour le routier, mais aussi l'extension des infrastructures portuaires et le prolongement du grand canal du Havre, sans nous être prononcé sur les modalités du tracé. C'est d'ailleurs la première grande critique que je ferais au maître d'ouvrage sur le dossier, à savoir qu'il n'a pas laissé une place belle aux alternatives. Il nous a proposé finalement des tracés.

Nous avons travaillé au sein de la deuxième commission du Conseil économique et social régional sur cet aspect des choses, en disant que nous pensions que le maître d'ouvrage devait donner des moyens d'étude nécessaires à ceux qui proposaient des alternatives, de telle sorte qu'elles puissent être suffisamment documentées pour que les choix qui soient proposés soient les bons. Nous avons la conviction qu'en tout état de cause, des aménagements pour grandir le recours au fluvial sont absolument indispensables. Pour rebondir sur l'intervention de Monsieur Le Bas, j'ajouterais qu'il faut le faire dans le cadre d'une révision de la DTA en intégrant le développement de l'axe Seine, en intégrant des réflexions comme le classement des boucles de Seine, de telle sorte que cette vision globale redistribue, en termes d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement, simplement, cette dimension indispensable d'un recours au fluvial beaucoup plus important pour le développement global du port du Havre.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président. C'est aussi très clair. Monsieur le Président Girod, à votre tour.

Jean-Pierre GIROD

Très rapidement, pour rebondir, je dirais qu'il faut remettre les choses à leur place. Tout le monde est d'accord pour qu'il y ait un développement du fluvial et qu'il y ait un report sur le mode fluvial. D'ailleurs, nous pourrions faire une critique sur les chiffres qui nous sont donnés. En effet, nous ne sommes pas à 30 % et l'ambition nous semble trop limitée, alors que les ports du nord de l'Europe sont à plus de 30 % de fluvial. Cet objectif devrait être atteint si nous voulons diminuer fortement le transport routier. A l'heure actuelle, l'augmentation du fluvial se fait plutôt en dépouillant le ferroviaire qu'en dépouillant le routier, ce qui pose véritablement un problème d'avenir.

Par rapport à ce qui nous est donné, lorsqu'on parle de fluvial, il faut bien que l'on intègre tous les modes fluviaux. Il y a le fluvial côtier qu'il ne faudrait pas négliger. Si on veut sortir de très grosses masses et un grand nombre de containers pour rejoindre Rouen, on n'est pas obligé de passer uniquement sur des canaux, on peut le faire en fluviomaritime.

Un autre élément me paraît important. Lors du débat sur Port 2000, personnellement, j'étais intervenu plusieurs fois pour rappeler qu'un port ne peut pas vivre sans son *hinterland*. A l'époque, les réflexions sur l'*hinterland* – Monsieur le Bas pourrait en être témoin – n'étaient pas au même niveau qu'aujourd'hui malheureusement. Par ailleurs, on ne réfléchissait pas au dépotage des containers. Quand on parle de dépotage, il faut bien raisonner en termes de coûts de brouettage, en coûts de chargement, en coûts de déchargement et sur le port lui-même, en temps de déplacement de ces containers.

En tant que représentant du Conservatoire du littoral et président du Conseil des rivages normands, par rapport à l'environnement, je dirai que nous avons une véritable problématique. Le Conservatoire du littoral a acheté un certain nombre de terrains et nous sommes sur une zone de préemption où il a le droit d'intervenir. L'estuaire de la Seine est un milieu naturel qui est particulièrement riche et exceptionnel. Il a en effet un rôle écologique fondamental puisqu'il participe à une zone de nurserie pour les poissons et les crustacés, qu'il est une halte migratoire pour les oiseaux et qu'il est une station d'épuration pour le fleuve. N'oubliez pas que la convention OSPAR nous oblige à réduire nos rejets. Nous avons signé par exemple 18 milligrammes pour les nitrates ; à l'heure actuelle, nous sommes à 22 et normalement, nous avons signé pour les réduire à 12. On voit donc bien qu'il y a un problème. C'est une station d'épuration pour le fleuve, mais aussi pour les nappes souterraines. C'est aussi un stockage de carbone. Il régule par ailleurs le cycle de l'eau. Il faut savoir qu'il y a eu un grand nombre d'inondations et qu'il faut prendre en compte l'ensemble de l'écosystème.

Je ne rappellerais pas toutes les fonctionnalités écologiques, mais je rappellerais simplement que lors du classement de la réserve, il y a eu un grand débat pour savoir si la mare plate devait être intégrée dans la réserve ou pas. J'ai lu attentivement le dossier que vous nous avez remis et je constate qu'à la page 64, il est remarqué qu'il y avait une richesse remarquable, ce qui pose un problème par rapport aux décisions de classement qui ont été prises à l'époque.

Au niveau du Conservatoire du littoral, à l'heure actuelle, on nous dit qu'il faut être très attentif à la biodiversité et que c'est une assurance-vie. Je constate que nous sommes propriétaires de 522 hectares dans l'estuaire, qu'il y a un statut de domanialité publique pour les terrains acquis par l'établissement qui leur confère un caractère d'inaliénabilité. Par rapport à cela, je suis quand même surpris que l'on nous propose des variantes qui ne peuvent pas se faire. Le tracé parallèle et le tracé direct du projet, du fait de l'irréversibilité de la propriété du Conservatoire, me paraissent non avenus. Un travail en amont aurait peut-être été nécessaire pour présenter des variantes qui soient recevables sur un plan juridique et sur un plan environnemental. Le Grenelle de l'environnement n'ait qu'accentué cet aspect puisque vous savez que nous avons l'obligation d'acheter 20 000 hectares de zones humides. Par rapport à cela, je ne vois pas comment on peut s'en sortir.

S'agissant de la mare plate, j'ai signalé aussi que cette zone a un impact essentiel et important sur le fonctionnement même de la réserve. Si on a par exemple le tracé longeant la réserve, il aura forcément des répercussions sur l'ensemble du site. Je vois mal, à l'heure actuelle, au vu du Grenelle de l'environnement, prendre une décision qui serait remise en cause.

On voit donc bien que sur ce projet d'extension des infrastructures portuaires, il faut raisonner globalement sur l'ensemble de cet estuaire. Il y a effectivement un travail à faire pour voir non seulement les scénarii, mais aussi les alternatives – vous avez raison de le souligner, Monsieur le Président Lissot – pour voir comment on peut dépoter plus facilement. J'en veux pour preuve que le

combat que nous avons mené pour que l'écluse fluviale soit intégrée à Port 2000 revient en débat aujourd'hui, alors qu'il aurait pu être intégré à ce moment-là.

Claude GUILLERME

Merci, Messieurs les Présidents.

Gérard LISSOT

Puis-je rebondir sur ce que vient de dire Monsieur Girod ?

Claude GUILLERME

C'est le jeu de la table-ronde.

Gérard LISSOT

Je pense que nous avons, dans nos différentes interventions, évoqué les problèmes de fond et les problèmes de conflit d'intérêt. En même temps, je pense qu'il faut, à un moment donné, pouvoir gérer un certain nombre d'ouvertures. Je crois que si nous voulons réellement avoir un très grand complexe portuaire adapté, il n'est pas illégitime non plus de considérer que le Grand Port Maritime du Havre a besoin de développer une réserve foncière qui lui donne les moyens de développer ses activités industrielles, portuaires et logistiques, avec les emplois qui y sont associés.

Je comprends bien les soucis qui existent, au-delà du juridique, sur la protection d'un certain nombre de zones naturelles. Je pense aussi que l'estuaire et un certain nombre de territoires ont été le fruit d'un certain nombre d'aménagements et qu'il faut pouvoir, à un moment donné, les reconsidérer, dès lors que sont mises en place des contreparties qui satisfont un certain ombre d'obligations.

Je voudrais simplement donner un exemple plus personnel qui fera sursauter certains de mes amis. Je me suis beaucoup battu, dans les années 70, contre le développement du port d'Antifer. A l'époque, nous n'avions pas ce type de débat organisé. J'avais à l'époque – j'étais bien jeune – raison sur les arguments développés quant aux marchés que cela représentait et je suis conscient des dégâts que cela a fait sur le milieu. J'ajoute quand même qu'à l'époque, je travaillais beaucoup en matière d'ornithologie et que nous avons l'arrivée des premiers couples de pétrels-fulmars. Je suis parti ensuite à l'étranger, je n'ai jamais voulu revenir dans cette zone pendant plusieurs années après l'aménagement du port. Un ami du lieu m'a prié de venir et j'ai pu découvrir, quelques années plus tard, que finalement, même si je ne peux pas dire objectivement et scientifiquement qu'il y avait un rapport de cause à effet tout à fait démontré, les pétrels-fulmars s'étaient non seulement installées, mais s'étaient considérablement développées. Pourquoi ? Parce qu'artificiellement, nous avons créé des zones qui en complément, d'une certaine façon, remettaient d'autres implantations.

Si je comprends bien la nécessité de préserver l'environnement et la biodiversité, je pense qu'à un moment, il faut peut-être accepter l'idée qu'il y a des modalités d'aménagement et des contreparties qui font que si les objectifs finaux sont respectés, on ne reste pas dans un modèle figé.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président. Il reste deux minutes à cette très riche table-ronde. Monsieur Girod ?

Jean-Pierre GIROD

Faisons attention, nous sommes là aussi sur des problèmes hydrauliques. Sur les oiseaux, nous pouvons avoir des comportements opportunistes, alors que l'eau ne suit que le cheminement et ne peut pas avoir un comportement opportuniste. En outre, une autre difficulté est de devoir gérer l'eau douce, l'eau saumâtre et l'eau salée. La richesse à long terme dépend de ces trois zones. J'ai bien signalé qu'il y a aussi des fonctions épuratoires dont on attend des bénéfices, y compris par rapport au Grenelle de l'environnement et à nos rejets en mer. Ce n'est donc pas simple non plus.

Concernant les contreparties, faisons attention aussi d'avoir l'expertise suffisante pour que les contreparties soient efficaces. On a vu pour les oiseaux que les couples arrivaient à nicher, mais on voit bien à l'heure actuelle une perte de vasières et une accélération des roselières, ce qui entraîne des dysfonctionnements. On voit bien que ce n'est pas simple et que c'est vraiment d'une complexité écologique d'un niveau supérieur et très difficile à aborder simplement.

Jean-Louis LE YONDRE

Nous avons quand même des ingénieurs de très haute qualité au port. On ne maîtrise pas le divin, pas plus qu'on ne maîtrise la nature, mais au demeurant, nous avons des experts. Monsieur Castaing est maintenant leur patron. On ne va pas dans le mur, ni dans le vague. Il y a quand même de l'expertise parmi les ingénieurs du port. Ce qui vous est présenté, ce ne sont pas des choses farfelues. Elles ont été faites par des Hommes qui ont des qualités d'ingénieur intrinsèques et reconnues.

Claude GUILLERME

Merci à vous quatre. Je crois que la richesse des exposés et la qualité des points de vue diversifiés permettent maintenant à la salle de réagir. Les intervenants de la table-ronde ou le Grand Port s'efforceront d'apporter des premiers éléments de réponse. Monsieur, vous avez la parole.

Alain CANTAIS, président d'Eco-choix, association environnementale

Vous avez raison, Monsieur Le Bas, d'affirmer que, quelle que soit l'issue de ce projet, qu'il se fasse ou qu'il ne se fasse pas, nous pourrions très bien envisager une amélioration de la situation dans l'estuaire. Je me pose la question suivante : pourquoi cela n'a-t-il pas été fait puisqu'actuellement, le port se vante de vouloir absolument protéger cet estuaire ?

Je voudrais aussi féliciter Monsieur Le Yondre. C'est vrai, ce n'est pas nous qui allons décider, ce sont les transitaires. Est-ce qu'ils sont là ce soir ? Je ne sais pas. En tout cas, j'aimerais bien qu'ils prennent la parole de temps en temps.

Toujours est-il que je suis allé me balader en car cet après-midi grâce d'ailleurs à l'organisation du port qui nous proposait la visite de ses installations. J'ai découvert les complexes. Quand la question a été posée de savoir ce qui était transporté dans toutes ces caisses, le guide a commencé par dire des soutiens-gorges, des nounours, toutes sortes de choses. Où va-t-on avec tout cela ? On transporte des objets qui viennent de très loin et qui sont souvent fabriqués par des gens exploités. On n'a aucune éthique dans ce port. J'aimerais bien élargir le problème. L'environnement, ce n'est pas seulement protéger la faune et la flore locale, c'est aussi protéger la faune et la flore de toute la terre et protéger les humains également. Je pense que nous sommes là dans un débat à une toute petite échelle et j'aimerais que l'on survole de temps en temps notre planète qui va vraiment dans le mur.

Enfin, je ne lis pas non plus dans le marc de café et je ne sais pas ce que deviendra cette crise, mais comme on l'a vu pour Antifer ou pour les algues vertes, nous allons faire des investissements qui risquent d'être une pure perte, dans la mesure où on ne sait absolument pas si l'économie va repartir ou si au contraire elle va se casser la figure.

Claude GUILLERME

Merci. C'est une première question, interpellation, prise de position. Nous y reviendrons dans un instant. Monsieur, je vous en prie.

Mickaël BARON, président de l'association Oxygène-Estuaire

De quoi parle-t-on ? On parle des limites du port. Faut-il réviser la DTA ? Certaines choses ne me paraissent pas forcément évidentes dans la DTA. Comme je l'ai dit, lors de l'ouverture du débat public, l'extension du port et le prolongement du grand canal sont liés dans ce dossier. En fait, on ne peut pas faire l'un sans l'autre, alors que visiblement, comme l'expliquait Monsieur Logiou la dernière fois, en remontant deux ponts, on arrive déjà à gagner sept mètres, ce qui permet de faire passer un certain nombre de trafics. Finalement, faut-il réviser ou pas la DTA, sachant que l'avantage de cette DTA, c'est qu'elle délimite l'extension du port à ce grand canal ?

Après, il y a bien sûr d'autres considérations. Monsieur Girod le rappelait tout à fait. Je ne comprends pas comment le port propose des projets qui passent par une réserve naturelle. Une réserve naturelle, c'est quand même un sanctuaire. Cela me rappelle un peu le Far-West avec les cow-boys qui arrivaient au milieu des sanctuaires indiens. J'exagère un peu le trait, mais c'est une réserve naturelle. Cela veut bien dire quelque chose. Mis à part d'essayer d'agiter un drapeau rouge pour exciter les opposants, je pense que ce n'est pas raisonnable.

Pour les limites du port, cette fusion entre le port de Rouen et le port du Havre et plus loin, un seul grand port sur toute la façade atlantique peuvent être une bonne idée. Cela permettra peut-être aux gens du port d'essayer de raisonner autrement que dans un espace étriqué et d'avoir un grand projet. Finalement, on se rend compte qu'ici, au port du Havre, nous sommes dans un espace étriqué qui est fini. L'intervention de tout à l'heure qui a consisté à dire que le port crée de l'emploi, qu'il fait travailler 20 000 personnes et que c'est extraordinaire, ne répond pas au fond de la problématique. C'est un espace naturel, ce sont des réserves humides qui sont notamment protégées par la convention de Ramsar. On sait ce qu'elles représentent pour la biodiversité. Ce sont des choses

importantes et on ne peut pas considérer que le développement économique est supérieur à ce patrimoine. A ce moment-là, on rase tout, on bétonne tout et on aura plein d'emplois. Et après ?

Je voudrais parler aussi des compensations. On parlait d'ingénieurs. On n'a pas mis de buse sous l'avancée du pont de Normandie, ce qui fait que toute une zone qui était en zone humide, s'envase. J'aimerais bien qu'on me dise l'efficacité réelle des reposoirs. On a creusé une sorte de chenal avant le pont de Normandie. Est-il vraiment efficace ? Si on a de si bons ingénieurs, j'aimerais bien qu'aujourd'hui, on me dise si ce qui était prévu au moment de Port 2000 a été efficace. J'ai d'ailleurs posé la question sur le site du débat public parce que j'aimerais bien que l'on fasse un bilan de tout cela. Ce n'est pas le tout de dire qu'il y aura des compensations et des dispositifs qui pourront permettre d'améliorer les choses. Il faudrait peut-être faire un bilan.

Après, qui décide ? Je suis désolé, il y avait deux projets de centrale à charbon, Monsieur Rufenacht a dit « stop » et ils ont été arrêtés. Si on n'élit pas des gens pour qu'ils décident, il y a peut-être un problème au niveau de la démocratie.

Claude GUILLERME

Merci. Tout cela est enregistré. Nous passons à la troisième intervention. Monsieur ?

Jacques DUBOIS

Je ne représente que moi-même. J'ai été directeur du port il y a un certain nombre d'années. Le nom d'Antifer a été cité trois fois. Permettez-moi, Monsieur le Président, je ne vais pas du tout polémiquer, mais simplement donner une précision. Je ne polémiquerai pas sur le fait qu'Antifer n'a pas répondu à ce que l'on attendait de lui car je suis d'accord avec les intervenants. C'est vrai, nous n'avions pas prévu le premier choc pétrolier, pas plus que les raffineurs l'ont fait, pas plus que les 200 armateurs qui avaient construit des navires. Si nous n'avions fait Antifer, à l'époque, nous aurions fait Port 2000, peut-être différemment de ce qui a été réalisé, mais nous l'aurions fait. Puis, je remercie Monsieur Lissot qui nous a dit qu'Antifer n'avait pas été un trop grand désastre pour les oiseaux. Je crois qu'il a permis aussi de développer le homard.

Ceci étant, Monsieur le Président, je reviens à la question qui nous préoccupe, à savoir le prolongement du grand canal. Je pense comme les intervenants, que la Directive territoriale d'Aménagement du territoire ou les documents d'urbanisme devront être revus en fonction du Grenelle de l'environnement, mais cela demande du temps. La DTA pour l'estuaire de la Seine a demandé cinq ou six ans de discussion. J'y avais participé avec le Préfet Fondenet et je peux dire que les arbitrages ont été assez difficiles à faire.

Cette DTA existe, elle prévoit un certain nombre de choses en ce qui concerne la réserve naturelle et en ce qui concerne le prolongement du grand canal. Il est indiqué que ce prolongement doit être effectué dans la mesure où il est nécessaire au Grand Port. Il appartient donc au Grand Port Maritime du Havre de démontrer que les 500 hectares qu'il requière, sont nécessaires dans un laps de temps correspondant à l'exécution des travaux, c'est-à-dire quatre ou cinq ans. Il faut du temps pour mettre au point un projet et pour l'exécuter. Je crois que cette DTA prévoit un certain nombre de choses précises en ce qui concerne les études hydrologiques, etc. Par conséquent, si les

conditions sont remplies, ce prolongement pourra être effectué dans les conditions qui avaient été prévues par cette DTA. Merci, Monsieur le Président.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le directeur. On s'arrête puisque nous avons notre quota de trois questions, mais vous prenez déjà rang pour la prochaine série. Nous avons eu trois questions, nous allons essayer d'y répondre, si vous le permettez. La table-ronde répond. Monsieur Le Bas ?

Jacques LE BAS

Pour revenir sur ce qui a été dit sur la réserve naturelle, pourquoi ce n'est pas plus performant aujourd'hui, alors que le Grand Port Maritime du Havre, dans son projet stratégique, dit qu'il veut une réserve naturelle et une zone humide estuarienne digne de ce nom ? Peut-être parce que ce projet stratégique n'est pas mis en œuvre depuis très longtemps et qu'il faut le temps de mettre les choses en place.

Je rappelle aussi que la gestion de la réserve naturelle dépend d'un plan de gestion qui est arrêté par le Ministre et qui est mis en œuvre par le Préfet. Ce plan de gestion prend aussi en compte toutes les activités humaines traditionnelles qui sont sur la réserve naturelle. Je parle entre autres des chasseurs, des agriculteurs et des coupeurs de roseaux. On est dans le développement durable, on tient compte aussi des humains et on ne fait pas toujours tout ce que l'on veut.

Pour ma part, j'ai été partisan dès le début – et je reste sur cette ligne – d'avoir un plan de gestion qui soit réaliste et applicable, plutôt qu'un plan de gestion de réserve naturelle qui soit complètement idéaliste, pour lequel nous nous ferions plaisir, mais que nous serions incapables de mettre en œuvre. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas évoluer. J'espère que nous allons évoluer sur le sujet, dans les années à venir, mais c'est aussi l'affaire de tous et non pas simplement d'un opérateur et d'un aménageur du territoire. Il n'y a pas que le port qui intervient sur la réserve naturelle. Il intervient autour, il peut intervenir dessus, mais il y a aussi tout un tas d'activités qui interviennent et qui ne permettent pas de faire nécessairement tout ce que l'on souhaiterait. Je voulais simplement faire cette précision.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Le Bas. Je pense que d'autres réponses peuvent être données à la table-ronde. Monsieur Girod, s'il le veut bien.

Jean-Pierre GIROD

Monsieur Dubois, l'ancien directeur du port autonome, souligne qu'il faut plus de surface. J'allais dire qu'il faut peut-être aussi faire des comparaisons avec d'autres ports qui essaient d'optimiser fortement l'espace utilisé pour les activités portuaires, afin d'éviter justement toute extension. Il peut y avoir un travail, y compris avec les transitaires. Plus un port est regroupé, moins il y a de déplacement et plus il est facile de massifier les départs. En la matière, nous devons aussi avoir un raisonnement global.

Jean-Louis Le YONDRE

Je ne l'ai pas évoqué tout à l'heure : quelle est notre position ? Dans les dix dernières années, Anvers faisait 3,5 millions de containers ; il en est aujourd'hui à 8 millions. Au Havre, nous aurions dû être à 3,1 millions, mais avec les incidents du printemps dernier, nous sommes à 2,6 millions. Nous avons perdu sans arrêt du terrain par rapport à nos ports concurrents. Je reviens à cette notion d'emploi. Il peut y avoir une concentration de moyens. La preuve en est à Hong-Kong, à Singapour et à différents endroits, mais avec une main-d'œuvre et des moyens à l'asiatique qui ne sont pas en conformité avec nos règles de vie sociale. Il faut bien comprendre que tout ne se passe pas de la même manière.

Entre ce qu'a dit Jacques, entre ce que vous dites et autres, je crois qu'un consensus général peut tout de même se dégager. Les grands travaux qui sont entrepris peuvent servir l'écologie et l'environnement. Des budgets sont dévolus et il peut y avoir un arbitrage de sommes à donner pour aider tel projet d'environnement et tel autre projet. C'est ce qu'il faut considérer.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le Président. Je pense que nous n'avons pas répondu à toutes les questions, mais il y a eu des réponses. Je voudrais dire ce que j'avais déjà dit à la réunion précédente : il est évident que ce qui est évoqué ce soir, comme certaines des questions qui ont été évoquées il y a huit jours, ouvrent la porte à d'autres informations et permettent également d'envisager de revenir sur des aspects qui ont pu être évoqués par les uns et par les autres ce soir. En écoutant ce qui vient d'être dit il y a quelques minutes, je pensais à une réunion prévue en décembre où nous allons parler des usages dans l'estuaire. Evidemment, ce soir-là, je pense que nous allons revenir sur des choses qui ont été dites ce soir, que ce soit par Monsieur Le Bas, Monsieur Girod ou par d'autres personnes dans la salle. Ne considérons pas ce soir que les réponses ont été données. Par contre, des perspectives ont été ouvertes, des interrogations ont été faites, des demandes d'informations complémentaires, voire d'expertise se sont plus ou moins révélées. Je propose trois questions rapides. Madame, je vous en prie.

Annie LEROY, présidente d'Ecologie pour le Havre

Je voudrais répondre à ce qui a été dit sur Antifer : si on n'avait pas fait Antifer, on aurait fait Port 2000 plus tôt. Il me semble qu'Antifer a été conçu pour importer du pétrole. Je voudrais dire que depuis juin 2008, pour des problèmes de *pipeline* qui sont en mauvais état en voisinage de l'écluse François I^{er}, le *pipe* de 42 pouces qui apporte le pétrole ne fonctionne plus et la quantité de pétrole importée par l'ensemble le Havre-Antifer passe entièrement par le Havre et non pas, à mon avis, par Port 2000. Les pétroliers ne vont pas sur la zone de Port 2000, ils vont sur la CIM.

Je voudrais aussi reparler un peu du problème de l'espace. Certes, Anvers est beaucoup plus grand que nous, mais si on considère la surface occupée par container dans les ports du nord, en particulier à Anvers, le port de Havre occupe beaucoup plus de place pour un container qui transite. Nous avons donc des progrès à faire.

Claude GUILLERME

Merci, Madame Leroy. Nous allons écouter les deux autres interventions. Monsieur, je vous en prie.

Brice VATINEL, transitaire et président de l'ADPH

Je voudrais intervenir à deux titres, d'une part en tant que transitaire – effectivement, il y a un deuxième transitaire dans la salle – et d'autre part en tant que président de l'ADPH. En tant que transitaire, je dirige une entreprise familiale installée depuis trois générations sur la place du Havre. Nous embauchons aujourd'hui quarante personnes sur l'activité de transit et vingt personnes sur la partie logistique. Heureusement que nous avons des soutiens-gorges et des peluches, cela fait le plaisir de quarante personnes que nous salarions.

Je reviendrai sur la première intervention qui a été faite sur l'utilisation de la barge et ce délai nécessaire pour acheminer des containers depuis le Havre. Nous avons pour notre part, sur Paris, des difficultés à gérer tout cela. Nous avons de plus en plus de clients qui nous sollicitent. Des noms ont été cités, comme Carrefour ou Auchan. Monoprix a décidé de faire du 100 % fluvial. Qu'est-ce qu'ils font ? Ils s'organisent puisqu'un container ne vient pas que du Havre pour aller à Gennevilliers. Il vient de Chine, comme on le disait tout à l'heure. C'est une question d'éducation. Certains clients s'éduquent à cela et intègrent, dans la *supply chain*, cette notion de délai pour la livraison sur Gennevilliers. Voilà pour la partie transitaire.

En ce qui concerne l'ADPH, c'est une association que je préside. C'est l'association de défense des intérêts du port du Havre, non pas seulement des intérêts du Grand Port Maritime, mais ceux du port du Havre, avec tous les intervenants économiques liés directement ou indirectement à l'activité portuaire. Il a été dit un certain nombre de choses sur le fluvial et sur le fait qu'il faille utiliser le fluvial. Je ne pense pas que nous allons revenir sur le sujet. Nous-mêmes, en tant que professionnels, nous sommes de plus en plus sollicités. Aujourd'hui, l'offre est beaucoup plus large. Nous sommes passés d'un à trois opérateurs pour pouvoir traiter ces opérations. Le monde économique nous le réclame. Je vous rappelle que les entreprises de plus de 500 salariés auront l'obligation de produire un bilan environnemental, ce qui va les pousser. On parle aussi de faire apparaître l'effet de serre sur les produits. Demain, ce sera un élément marketing pour nos clients. Je pense que tout le monde est d'accord sur la nécessité de faire un report du transport sur le fluvial.

L'ADPH que je préside prendra une position quant aux quatre tracés proposés une fois que nous aurons assisté à l'ensemble des débats et que nous aurons écouté toutes les parties. Ce choix se fera de toute façon dans un cadre bien défini.

Je vais commencer par le prolongement du grand canal. Il y a trois éléments principaux. En tant que professionnels, transitaires, logisticiens, agents, consignataires – je reprends les chiffres du président Le Yondre – nous avons besoin d'obtenir un tracé apportant des solutions d'exploitation pérennes, en prenant en compte l'évolution des trafics, tant en quantité qu'en nature. Ensuite, il faut assurer la fluidité, la souplesse – chacun de ces mots est important pour nous, professionnels – et la sécurité du transport par container.

Enfin, sur le projet d'extension des infrastructures portuaires, il faut rappeler la progression en termes de logistique. En l'an 2000, nous avions 700 000 m² d'entrepôts et 1 900 emplois ; en 2006, nous étions dotés d'1 million de m² d'entrepôts pour 2 400 emplois, ce qui fait quand même 26 %

d'augmentation. D'ici 2015, nous espérons en avoir plus, avec des créations d'emploi. Je vous rappelle, comme il a été indiqué tout à l'heure, que le taux de chômage du Havre a atteint 11,4 % au deuxième trimestre 2009, taux qu'il faut comparer au taux national qui est de 9,10 %.

Pour conclure, les éléments que nous allons retenir et qui seront déterminants pour le choix du tracé sur lequel nous nous positionnerons, vont se limiter à la capacité à offrir des surfaces importantes pour créer de nouvelles activités logistiques et donc des emplois pour les générations à venir.

Claude GUILLERME

Nous vous remercions. C'était un peu long, mais c'était un témoignage. Comme je l'ai dit précédemment, je pense que nous reviendrons sur ce sujet à la faveur d'une autre réunion thématique. Vous l'avez d'ailleurs sous-entendu puisque vous renvoyez à plus tard votre prise de position. Monsieur, je vous en prie.

François AUBER, Maire de Saint-Jouin-Bruneval

Je voudrais régir à plusieurs interventions que j'ai trouvées très intéressantes. Je voudrais d'abord revenir sur Antifer. C'est vrai que l'histoire peut permettre de prévoir l'avenir. En tout cas, la question de l'environnement est une question importante. Monsieur Le Yondre parlait de mode de l'environnement. Je ne crois pas que ce soit une mode, je crois que c'est une finalité. C'est en tout cas quelque chose de vital et le préserver est quelque chose d'important. Antifer a trente ans et les conséquences environnementales sont toujours présentes. Il y avait un site archéologique de premier ordre qui a été détruit. Il y avait une grande plage de galets avec un cordon de galets ; en quelques mois, lorsque cette digue a été faite, le cordon de galets a complètement disparu. Les attaques sur l'environnement continuent à la date d'aujourd'hui. L'environnement est une chose importante à Saint-Jean.

Concernant la question de l'aménagement du territoire, moi, je me pose la question de savoir comment nous sortirons de ce débat et qui décidera à terme de continuer ou non. On sait bien que le rôle et le but du port autonome est de générer du trafic et de louer des hangars, etc. La question de l'environnement n'appartient pas qu'au port autonome. Aujourd'hui, l'environnement est une chose importante. Le projet stratégique est repeint en vert pour un bon tiers. Je souhaite savoir qui décidera à la fin de ce débat. Est-ce que le port autonome décidera seul de la continuité de son projet ? Y aura-il un organisme autre, tel le Ministère de l'Environnement, qui devra donner son aval ? En toute sincérité, je voudrais savoir si ce projet est juste un besoin de zones industrielles ou une réalité. Ce canal est-il vraiment une réalité ou l'objectif est-il simplement de s'offrir 400 hectares de zones industrielles ? Est-ce juste cela qui vous intéresse ?

Claude GUILLERME

Merci. Une partie de la dernière question renvoie à ce que nous avons dit ensemble, le 8 octobre, à la réunion d'ouverture, à savoir qu'au terme du débat – cela m'amène à rappeler le rôle de la Commission particulière et de la Commission Nationale du Débat Public – l'ensemble des observations, pour peu qu'elles soient argumentées bien évidemment, sera consigné dans une synthèse dont nous avons la responsabilité. Cette synthèse sera remise au président de la Commission Nationale du Débat Public qui établira lui-même le bilan de cette concertation et de

ce débat. L'ensemble des informations ainsi recueillies sera transmis au maître d'ouvrage qui aura trois mois pour se déterminer et pour dire la suite qu'il entend donner. Il ne s'agit pas ce soir de préjuger de ce résultat final. Nous sommes actuellement dans l'incapacité de savoir ce qui se fera. Par contre – je crois que c'est un intérêt majeur de notre débat – tout ce qui est pris en compte comme observations, comme suggestions, comme informations complémentaires, va servir au maître d'ouvrage pour soit confirmer soit infirmer son projet, soit l'amender soit le modifier.

Vous avez reposé un problème auquel nous avons répondu au niveau théorique. Je crois qu'il faudra attendre quelques semaines pour avoir la réponse au niveau pratique. Je pense que Monsieur Castaing souhaite intervenir sur la question de Madame Leroy et peut-être sur d'autres aspects, ce que je comprends tout à fait. Je lui propose donc la parole, mais si des personnes de la table-ronde souhaitent également répondre, elles ont également la parole. Monsieur Castaing ?

Laurent CASTAING

Je vais revenir sur un certain nombre d'interventions. D'abord, personnellement, je ne veux pas me relancer dans le débat d'Antifer ancien et d'Antifer nouveau. Je ne répondrai donc pas à un certain nombre de questions qui ont été posées parce que mon temps de parole est compté.

Sur la question de la surface utilisée par container, il s'agit de savoir de quoi on parle. Si on parle de terminaux maritimes, le port du Havre fait ses projets et mesure ses mètres de quai et ses mètres carrés comme les autres ports en Europe. Les ratios qui ont été choisis pour réaliser Port 2000 sont des ratios normaux en Europe et ils sont bien inférieurs à ceux des ports chinois, mais les ports chinois ont quelques raisons pour lesquelles ils ont une meilleure productivité par mètre carré. Actuellement, le terminal TDF à Port 2000 est au-dessus des ratios d'utilisation des mètres carrés.

Si on parle, de manière beaucoup plus générale, de l'ensemble des surfaces du port et de l'ensemble des surfaces logistiques, je pense qu'il ne faut pas voir les choses en termes de ratios. Ce qui est intéressant pour nous et pour l'emploi, c'est qu'un maximum d'industries arrive à se développer sur les terrains que nous avons réservés pour cela. Malheureusement, à Anvers, ils ont développé plus que nous et ils nous ont pris beaucoup d'emplois. Aujourd'hui, au Havre, nous essayons d'avoir des surfaces. On ne s'en cache pas. Je réponds à Monsieur Auber. Cela fait partie du projet, mais ce n'est pas le seul élément du projet. Nous avons besoin de surfaces pour développer des emplois.

Concernant la question du choix, je tiens à rappeler que le port n'est pas dirigé par des technocrates et que la gouvernance du port est faite d'un Conseil de développement et d'un Conseil de surveillance. Le Conseil de développement qui représente assez largement les intérêts de la population qui environne le port, est consulté pour tout grand projet avant décision et ensuite, le Conseil de surveillance prend une décision.

Puisque le débat porte sur l'aménagement du territoire, je voudrais rappeler que la question que l'on se pose de savoir combien de mètres carrés nous avons besoin pour pouvoir développer des emplois est typiquement une question d'aménagement du territoire. Il y a une deuxième question qui a été évoquée ce soir et qui m'est chère, c'est la question de la réserve. La réserve est aussi une question d'aménagement du territoire. A un moment, on a décidé de réserver un certain nombre de terrains, les uns dans un statut de réserve, les autres dans un statut naturel, pas toujours bien déterminé. C'est un choix d'aménagement du territoire. Bien évidemment, avec certains tracés du grand canal, on repose la question de statut de zones naturelles, voire de statut de la réserve.

Je voudrais affirmer qu'un certain nombre de territoires ont été remis au port. Il a été décidé de créer une réserve naturelle et il est écrit dans les missions du port, qu'il doit gérer ces zones naturelles. Il est bien clair que le port va remplir ses missions et va respecter la partie de ces territoires dont il a été décidé, par une décision d'aménagement du territoire, de faire une réserve naturelle ou des zones naturelles. C'est très clair et ce n'est pas remis en cause.

Je suis en revanche beaucoup plus gêné quand, dans le débat, on associe au terme de réserve le terme de sanctuaire. Là, il y a un vrai problème et un vrai débat. Certes, nous venons chatouiller un peu cette notion de sanctuaire avec nos tracés proposés de grand canal, mais il y a un problème dans un estuaire. Personnellement, sur les zones naturelles, je combats contre les visions conservatrices et bloquantes, contre les visions fixistes. Les zones naturelles, dans un estuaire, ne sont pas fixes. Elles bougent. Dans un estuaire, le destin naturel d'une vasière est de s'exonder et une fois qu'elle est exondée, de se couvrir d'un taillis, de saules et de peupliers. Il ne faut pas croire qu'en traçant un grand carré dans un estuaire en disant que c'est une réserve et qu'on ne touche à rien, on se retrouvera cinquante ans après avec un terrain qui aura la même richesse naturelle. C'est un débat qui est posé. Si on va jusqu'à conduire ce projet de grand canal jusqu'à son terme, ne peut-on pas en profiter aussi pour faire ce qu'il faut pour pouvoir préserver notre réserve naturelle dans un état effectif de réserve naturelle, de zone humide estuarienne ? Ce statut ne perdurera pas si on ne fait pas quelque chose.

Claude GUILLERME

Merci. Je crois que c'est très clair. Une dernière question parce que nous allons prendre un peu de retard. Vous avez une minute.

Patrice BONAY, SOS Estuaire

Comment en une minute parler de l'état de l'estuaire ?

Claude GUILLERME

Ou alors on renvoie au débat suivant.

Patrice BONAY

Juste deux mots. Ce que j'entends est assez fallacieux. Le port dit que l'on peut concilier écologie et économie. Moi, j'aimerais bien. C'est un vaste débat. Cela dit, dans l'estuaire, on n'y est pas arrivé et on n'en prend pas le chemin. La balance a toujours malheureusement penché favorablement pour l'économie et défavorablement pour l'écologie et on va continuer à le faire parce qu'on applique exactement la même politique d'aménagement qui est totalement suicidaire pour l'estuaire. On compartimentalise l'estuaire. Monsieur Le Bas, je vous donne raison, le vrai débat est de décompartimentaliser l'estuaire. Or le projet du grand canal va compartimentaliser de nouveau l'estuaire et donc créer une perte sur la biodiversité absolument dramatique.

Il y a des fausses vérités qui sont dites. J'ai du mal à les entendre. Je crois qu'il faut faire absolument le contraire de ce que disent actuellement les représentants du port. Cela ne veut pas

dire qu'il ne faut pas toucher à l'estuaire, à la réserve naturelle. Nous n'avons jamais dit cela. Il faut faire des aménagements qui tiennent compte du fonctionnement hydraulique d'un estuaire qui est certes complexe, mais il n'y a pas d'autre solution pour améliorer la biodiversité. Tous les aménagements qui ont été conçus ont créé un état absolument dramatique de l'estuaire. 80 % des vasières ont disparu dans l'estuaire. Le pont de Normandie a détruit la principale vasière de l'estuaire. L'endiguement a détruit des centaines d'hectares de vasières. Port 2000 a détruit 1 000 hectares de terrains, de vasières, de zones humides extrêmement riches. Comment le port répond à cette problématique, les mesures compensatoires n'ont jamais véritablement compensé les destructions causées par le port maritime du Havre. Quand j'entends le port dire que l'on a réussi à concilier écologie et économie et que l'on va faire des aménagements dans la réserve naturelle pour sauver la biodiversité, j'ai beaucoup de mal à entendre ces propos et à les comprendre.

Claude GUILLERME

Je vous remercie. Je crois que vous aviez déjà exposé une partie de ces arguments à la précédente réunion. Nous les avons notés et je crois que nous y reviendrons à la faveur d'une prochaine réunion thématique, sur l'hydraulique en particulier, puisque vous avez reposé cette question. En tout cas, merci de confirmer des informations ou ces prises de position que vous aviez déjà eues.

Je vous propose maintenant d'aborder la troisième partie de notre débat. Nous revenons à la formule classique de la première partie. Je remercie les membres de la table-ronde qui ont été très clairs dans les interventions et j'invite, s'ils le veulent bien, les personnes appelées à siéger à cette dernière table-ronde qui nous amènera davantage à parler des réseaux de transport. Il s'agit de Monsieur Jean-Pierre Cambillard, directeur-adjoint chargé du développement du réseau routier national, de Monsieur Jean-Pierre Orus, chef du pôle commercial de RFF et de Monsieur Bour, responsable du projet au sein de Sein-Nord pour VNF. Merci. Il y a un ordre de présentation. Vous avez droit chacun à 8 minutes et ensuite, nous débattons pendant 25 minutes. Est-ce qu'il y a une priorité entre vous ? Est-ce que l'on joue l'ordre alphabétique ? Est-ce que l'on commence par la route ? Je vous en prie.

III. Les perspectives relatives à l'organisation des réseaux de transport

Jean-Pierre CAMBILLARD

On ne va pas commencer par la route, mais par la politique des transports et par le Grenelle de l'environnement. Je ne reviendrais pas sur l'événement important qu'a constitué le Grenelle de l'environnement. Sans faire d'emphase, je dirais qu'en termes de politique des transports, il y a eu un avant-Grenelle et un après-Grenelle. Pourquoi ? Parce que depuis le Grenelle, on affiche clair et net que la politique des transports doit certes répondre aux besoins de mobilité de la société, mais qu'elle doit contribuer aussi à la lutte contre le changement climatique, à la réduction de la dépendance aux hydrocarbures et à la préservation de la biodiversité.

Pour cela, quatre leviers d'action :

Le premier : optimiser l'utilisation et l'usage des infrastructures avant d'en envisager de nouvelles.

Le deuxième : limiter le développement des réseaux de transport. Cela veut dire en particulier qu'il faut organiser le rééquilibrage de la route et de l'aérien vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, c'est-à-dire développer le ferroviaire, le fluvial et les transports en commun en milieu urbain. Pour la route, il s'agit d'essayer de recentrer la route vers son domaine de pertinence, vers plus de qualité environnementale, optimiser le service rendu à l'utilisateur et renforcer l'accessibilité aux services publics.

Troisième levier : mieux intégrer les exigences environnementales et les exigences de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans tous les volets de nos politiques.

Quatrième levier : introduire des mesures destinées à améliorer la performance environnementale du trafic poids-lourd et encourager le renouvellement des matériels de transport au bénéfice de matériels moins polluants.

Pour ceci, deux outils. Tout d'abord, un outil général : le schéma national des infrastructures de transport. C'est l'engagement n°14 du Grenelle, décliné dans l'article 16 de la loi Grenelle 1. Ce schéma, surnommé SNIT, est un document de planification tous modes qui a la particularité, dans chaque mode, de vouloir balayer l'ensemble des thématiques – développement, modernisation, entretien et exploitation.

Dans le domaine de la route qui est mon domaine de compétence plus spécifique, les programmes de modernisation des itinéraires routiers, les PDMI, sont la suite du volet routier des contrats de plan Etat-Région. Dans le domaine de la route, le schéma national des infrastructures de transport va nous donner la cartographie des grandes infrastructures routières et autoroutières à l'horizon 2025-2030. Les PDMI vont nous donner les opérations que l'Etat, avec l'appui des collectivités territoriales, souhaite réaliser pendant la période 2009-2014, mais il s'agit d'opérations plus petites qui n'ont pas vocation à créer de grandes capacités nouvelles.

Concernant le SNIT, vous avez à l'écran derrière moi, en italique, un extrait de la loi Grenelle 1. Vous voyez que cet objectif de report modal est gravé au fronton du SNIT. Ce schéma est un document de planification et donc, comme tout document de planification, il est un document de portée à connaissance de tous des orientations de l'Etat. C'est également un document de mise en cohérence de l'action de tous les maîtres d'ouvrage qui interviennent dans le domaine des transports.

Pour essayer de mettre un peu de concret sur le domaine de la route et de la politique routière, je vais essayer d'aborder deux thèmes. Le premier thème est le suivant : préserver l'efficacité du réseau routier national sans dégrader son environnement. Comment y parvenir ? Il faut développer des politiques d'exploitation, de gestion et de régulation des trafics, développer des politiques volontaristes d'entretien et de réhabilitation. Il s'agit de réaliser des opérations ponctuelles d'investissement, lorsqu'il y a une dégradation des conditions de sécurité, lorsqu'il y a des points singuliers de congestion, lorsqu'il y a atteinte au milieu naturel, humain et naturel ou lorsqu'il faut protéger le réseau routier des risques naturels.

Le deuxième thème est le suivant : avoir une politique raisonnée de construction de nouvelles infrastructures dans la perspective de faire fonctionner un système de transport durable, ce qui veut dire améliorer les interfaces entre les différents modes de transport, participer aux politiques métropolitaines d'organisation de l'espace et favoriser la desserte efficace des grands pôles de compétitivité, mais toujours en restant dans le domaine de compétence de la route.

A l'écran, vous avez la liste des critères que nous avons pris pour sélectionner les opérations lorsque nous avons élaboré les PDMI 2009-2015. Dans le domaine routier, j'ai identifié trois grandes opérations qui sont aujourd'hui sur le devant de la scène. Il y a premièrement la réalisation du chaînon manquant Croix-Mare - Barentin de l'autoroute A 150. C'est une opération qui peut-être considérée comme un coup parti puisqu'aujourd'hui, nous sommes dans une procédure d'appel d'offres. Il y a le contournement de Rouen qui est une opération qui relève directement du schéma national des infrastructures de transport, de même que l'accélération de la mise en deux fois deux voies de la RN 154, opération qui fait l'objet d'un débat public qui vient de démarrer.

On m'a posé des questions sur l'adaptation des grands tuyaux routiers qui nervent l'*hinterland* du port du Havre. Il est clair que même si les modes alternatifs à la route conquièrent des parts de marché substantiellement plus importantes qu'aujourd'hui, un développement de l'activité du port du Havre risque d'entraîner une augmentation du trafic poids-lourd sur ces axes routiers. Comme il n'est pas question de développer de nouveaux tuyaux, il est clair qu'en cas d'augmentation du trafic poids-lourd, il sera absolument impératif de développer, sur les grands axes autoroutiers, des politiques volontaristes de régulation du trafic, comme celle que l'on met aujourd'hui en place dans la vallée du Rhône, c'est-à-dire des politiques qui conjuguent la régulation des vitesses et l'interdiction de doubler pour les poids-lourds.

Claude GUILLERME

Je vous remercie. C'était très instructif. Je vous remercie particulièrement d'avoir dit en introduction que nous n'étions pas dans des politiques sectorielles, mais qu'il y avait une transversalité entre vos travaux et vos réflexions. On passe au fer. Je vous en prie et je vous remercie, Monsieur Orus.

Jean-Pierre ORUS

Je vous remercie de me donner la parole, Monsieur le Président. Mon exposé va consister à donner un éclairage ferroviaire par rapport aux objectifs nationaux qui ont été définis suite au Grenelle de l'environnement et nous regarderons plus dans le détail quelles sont les actions prises au niveau ferroviaire par rapport aux débouchés du port du Havre.

Je rappelle tout d'abord les grands objectifs nationaux en matière de fret ferroviaire. La loi Grenelle de l'environnement se fixe pour objectif d'augmenter significativement la part de marché des modes non routiers et non aériens et vise à les faire passer de 14 % actuellement à 25 % en 2022. Le deuxième objectif est de doubler le transport combiné qui représente environ un quart de l'activité fret, soit neuf milliards de tonnes-kilomètres. L'objectif est donc de doubler ce volume d'ici à 2020. On voit donc très bien le rôle que peut jouer une plateforme comme le port du Havre pour participer à cet effort. La reconquête de ces parts de marché doit passer par des modes respectueux de l'environnement et doit largement s'appuyer sur la voie d'eau et sur le mode ferroviaire. Le mode ferroviaire devrait jouer un rôle déterminant pour contribuer à ce rééquilibrage modal.

Toujours en termes de perspectives, si on regarde plus localement, la plateforme du Havre a une incidence en termes de trafic au niveau national. Les perspectives d'évolution du port du Havre sont assez ambitieuses. Aujourd'hui, comme il a été dit tout à l'heure, le trafic en termes de containers était de l'ordre de 2,7 millions, avant la crise. Sur ces 2,7 millions, environ 30 % repartent en

feeder. Je parle sous le contrôle de mes collègues du port du Havre. Le reste se fait sur le mode terrestre. Parmi les modes terrestres, le mode routier se taille la part du marché. De l'ordre de 100 000 à 130 000 containers sont acheminés actuellement par le mode ferroviaire, ce qui est un volume extrêmement faible. L'objectif est de porter ce volume de containers transportés par le fer à 600 000 d'ici à 2020. Toute la question est de savoir comment cela peut être rendu possible. Parmi les acteurs ferroviaires, RFF a certes un rôle essentiel à jouer, mais il n'est pas le seul. Il y a aussi toutes les entreprises ferroviaires, tous les opérateurs ferroviaires et les opérateurs portuaires.

Quatre principaux devraient être activés pour atteindre ces objectifs au niveau ferroviaire. Le premier est d'agir sur l'ensemble des leviers qui permettent de concourir à court terme à des gains de productivité sur l'ensemble de la chaîne ferroviaire. Le problème du mode ferroviaire d'aujourd'hui, c'est qu'il a à faire face à une sous-productivité, à une sous-performance et à des prix relativement élevés, ce qui fait qu'il n'est absolument pas compétitif, notamment par rapport au mode routier. Or l'objectif est d'abord de modifier le partage modal et de rééquilibrer les différents modes de transport.

Le deuxième objectif et le suivant. Si nous voulons doubler les trafics au niveau du transport combiné, il faut mettre en place un plan de développement ambitieux pour le transport combiné. Nous verrons comment.

Sur le moyen et long terme, il s'agira de résorber un certain nombre de goulets d'étranglement qui peuvent constituer des limites de capacité et des limites au développement du transport ferroviaire. Ensuite, en termes de méthode de travail, il faut travailler en bonne intelligence avec les différents partenaires et notamment avec les ports.

Comment améliorer la performance, la productivité et l'efficacité du transport ferroviaire ? RFF qui n'est pas le seul acteur, dispose néanmoins d'un certain nombre de leviers. RFF est producteur et vendeur de sillons, le sillon étant le droit d'utiliser le réseau ferroviaire sur une période donnée et sur un espace donné. C'est ce que nous produisons et ce que nous vendons. L'objectif de RFF est d'offrir des sillons performants en termes de temps de parcours, des sillons fiables en termes de délais de transport et de son respect, sur un réseau disponible, c'est-à-dire sur un réseau sur lequel on minimiserait les périodes d'immobilisation, notamment pour des raisons de travaux ou de maintenance, le tout se faisant dans le cadre d'horaires cadencés. Des horaires cadencés permettent d'offrir en quelque sorte un catalogue de sillons entre différents points du réseau, ce qui permettrait notamment à l'activité du fret de pouvoir circuler dans les nœuds les plus importants du réseau, c'est-à-dire les centres urbains, de pouvoir traverser ces centres urbains, en particulier aux heures de pointe où il y a des difficultés.

Le deuxième axe est de mettre en place un régime de performances avec les entreprises ferroviaires. Il est envisagé une première expérimentation en 2010. Qu'est-ce que le régime de performances ? RFF s'engage sur une qualité de sillon et l'entreprise ferroviaire s'engage également à réaliser ce sillon et à acheminer le train dans le temps qui avait été défini au départ. Ensuite, si on constate un retard à l'arrivée, on examine quelles sont les causes du retard. Il peut s'agir soit d'une cause d'infrastructure, donc du gestionnaire d'infrastructures, ce qui arrive, soit d'une cause de l'entreprise ferroviaire, soit une cause autre. Nous ferons l'analyse des causes de retard et nous imputerons une pénalité au responsable de la cause du retard. Ce système de bonus/malus vise en quelque sorte à rendre le système beaucoup plus vertueux.

Le troisième axe est la modernisation du réseau au niveau de l'infrastructure. Comme vous le savez, il y a un gros programme de modernisation du réseau ferroviaire classique, au-delà de la réalisation de lignes nouvelles. Il y a également une modernisation de l'exploitation du réseau, c'est-à-dire du mode de gestion des sillons.

Enfin, il faut résorber les goulets d'étranglement en réaménageant ou en réalisant de nouvelles infrastructures. Je pense notamment à la réouverture et à la modernisation de l'axe Serqueux-Gisors dont nous allons reparler tout à l'heure, au contournement de Lyon, au contournement de Nîmes et de Montpellier, pour des trafics qui iraient dans le sud de la France.

Pour le transport combiné, un certain nombre d'actions ont été décidées. Tout d'abord, une augmentation de ce que l'on appelle l'aide au coup de pince qui est une subvention apportée par l'Etat aux opérateurs de transport combiné, subvention apportée lorsque la boîte est manutentionnée du train sur le camion ou inversement. L'idée est de majorer cette aide au coup de pince et il a été décidé de la majorer de 30 %.

Le deuxième axe, c'est la modernisation des terminaux de transport combiné. RFF est propriétaire d'un certain nombre de terminaux. Nous allons engager, sur un certain nombre d'entre eux, des actions de modernisation des infrastructures, ainsi que des actions de modernisation du mode de gestion, en mettant en place des gestionnaires de terminaux.

Un autre axe, pour favoriser le développement des trafics, c'est la mise en place de trains longs, en particulier sur l'axe Le Havre-Paris-Marseille.

Le dernier élément concerne la proximité du port du Havre. Un certain nombre d'aménagements vont permettre de sortir les trains dans de bonnes conditions :

- le raccordement de La Brèque dont nous avons parlé tout à l'heure, au cours du débat ;
- le renouvellement des voies du triage de Soquence. Ce n'est pas une grosse opération, mais elle va permettre des gains de productivité pour l'entreprise qui est dessus.
- la réouverture de la ligne Serqueux - Gisors pour laquelle les études sont en cours ;
- l'électrification des itinéraires Amiens-Chalons et Saint-Dizier-Culmont.
- la proposition d'inscrire les axes Le Havre - Ile-de-France et le Havre - Amiens en tant que corridors européens. Ils ne sont pas actuellement inscrits et cela permettrait de mettre en place une signalisation de type ERTMS qui est une signalisation européenne, interopérable entre les différents réseaux, ce qui permet de mieux assurer les circulations d'un pays à l'autre.

Le dernier axe est de travailler en bonne collaboration avec nos collègues du port du Havre. A cet égard, nous avons prévu de signer un protocole d'accord pour le développement des trafics ferroviaires du port du Havre et du port de Rouen. Ce protocole d'accord devrait être signé le 28 octobre prochain. Merci, Monsieur le Président.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Orus. On ne peut pas vous reprocher d'avoir un peu dépassé le temps imparti. Le dossier était difficile à résumer. J'ai noté pour ma part ce souci de nous faire partager des réflexions qui sont très avancées et qui montrent ce désir d'être plus performants, plus efficaces dans le domaine qui vous incombe. Nous terminons par l'eau. Nous vous écoutons, Monsieur Bour.

Nicolas BOUR

Merci, Monsieur le Président. Je voudrais d'abord vous présenter les ambitions du fluvial pour le port du Havre, quels sont ensuite les fondamentaux qui construisent ce dynamisme, les objectifs de VNF pour accompagner la compétitivité du mode fluvial au port du Havre, les actions que nous avons mises en place pour appuyer ce développement et les suggestions relatives à l'organisation des réseaux de transport, notamment dans le cadre du grand canal.

Vous voyez que le nombre d'EVP traités était environ de 160 000 en 2007 au port du Havre. L'année 2008 est un peu atypique. Cinq millions de tonnes ont été manutentionnées au total, tous produits confondus. Notre positionnement sur les containers est de 17 % sur les échanges avec l'Île-de-France et de 8,5 % sur le port du Havre.

La croissance des containers fluviaux est récente. Vous voyez qu'elle date d'une quinzaine d'années. Il n'y avait pas de containers fluviaux. Les opérateurs se sont mis en place, ainsi que la demande, comme il a été rappelé tout à l'heure. Cette croissance est donc forte et il faut que nous puissions l'accompagner. L'ensemble du mode fluvial croît. Les produits plus classiques tels que le charbon et le pétrole sont relativement stables, mais tous les autres produits, notamment les marchandises générales ou les colis lourds, sont en croissance.

Cette dynamique est confortée par l'avantage du mode qui permet une massification. On peut aller jusqu'à 350 EVP sur Paris. Les quantités sont plus importantes sur Rouen et je pense que l'importance des échanges entre Rouen et le Havre, dans les deux sens, est un point extrêmement fort pour développer cette massification et augmenter les parts modales de la voie d'eau et du rail, avec des reprises à Rouen par le rail, vers d'autres destinations qui ne sont pas couvertes par la voie d'eau. Le coût d'échelle de logistique fluviale est réduit et donc favorise la création de pôles logistiques et d'emplois portuaires. C'est un transport peu polluant ; je pense que tout le monde le sait.

Ce qui est important également dans le fluvial – cela a été rappelé tout à l'heure, notamment par Claude Gressier – c'est la compétitivité de ce mode de transport. Cette compétitivité de ce mode de transport, c'est la compétitivité des entreprises, c'est la compétitivité de la place portuaire du Havre. Vous avez un petit tableau qui porte sur les résultats de l'étude Seine-Europe. Il montre que le prix d'une tonne transportée sur 350 kilomètres, qui est la distance moyenne des origines destinations sur ce secteur, est de 12 euros pour les grands gabarits, de 17 euros pour les petits gabarits, de 21 euros pour le camion et de 22 euros par le rail. Pour la voie d'eau et pour le rail, certaines origines destinations ont des reprises et des acheminements routiers. A droite, vous avez le coût environnemental, basé sur les normes européennes dites Marco Polo, pour la voie d'eau, la route et le rail.

Quels sont les objectifs de VNF pour accompagner la compétitivité ? C'est bien sûr la mise en service de Seine-Europe à l'horizon de 2015 qui va permettre d'augmenter la zone de chalandise du Havre, d'augmenter la performance du mode fluvial sur ce bassin qui est un bassin fermé aujourd'hui, ce qui induira une augmentation du fret de retour, comme il a été indiqué tout à l'heure et donc une baisse sensible du coût du transport fluvial.

Ceci doit s'accompagner d'un projet de développement de plateformes logistiques et portuaires où cette massification et la valeur ajoutée peuvent être créées, certes sur la Seine, mais aussi en Ile-de-France. Je pense que le Conseil interportuaire de ce matin est extrêmement important de ce point de vue-là. Quatre plateformes spécifiques vont se développer avec les collectivités territoriales le long du canal Seine-Europe. J'ai entendu parler du V et du Y tout à l'heure. Je rappellerais qu'il faut bien sûr aller sur la Seine amont. Il a donc été décidé de lancer un débat public sur la section Bray-Nogent en 2011.

Voici le corridor logistique qui est concerné par le fluvial qui ne va pas partout. C'est ce que nous pouvons offrir aujourd'hui, à savoir massifier sur cette zone, sur l'ensemble du bassin de la Seine, de l'Oise et sur une petite partie de la Marne et se relier de façon plus générale à l'ensemble du réseau européen. Si on regarde ce réseau européen à une échelle un peu plus grande, Seine Nord-Europe permet de se relier à 20 000 kilomètres de voies européennes à grand gabarit. Chacun de ces points rouges que vous voyez est des ports intérieurs. En fait, la voie d'eau peut aller loin, elle peut prendre du temps, certains opérateurs l'acceptent, d'autres ne l'acceptent pas. Seine Nord va permettre de se relier à l'ensemble de ce réseau. Aujourd'hui, des opérateurs qui travaillent dans le Benelux iront jusqu'à Constantza sur la Mer Noire.

Quels sont les objectifs de développement ? Bien sûr, les 25 % de parts de marché qui ont été rappelés par les deux interlocuteurs précédents. Les ports maritimes sont les lieux naturels de cette massification, mais les plateformes intérieures que je mentionnais tout à l'heure, sont aussi les lieux de transfert vers l'*hinterland*. Le fer et le fluvial ne représentent aujourd'hui qu'environ 13 ou 14 %. Je pense que cet objectif de 25 % est atteignable à l'horizon 2020. Par contre, il faut que les équipements soient disponibles pour l'atteindre.

Je pense là à trois projets spécifiques. Le prolongement du grand canal qui est un élément structurant à court terme pour la fluidité du fluvial et qui évitera éventuellement la saturation ou l'interface avec les axes routiers et ferroviaires, le chantier multimodal qui est une amorce, en 2012, d'une massification importante de fiabilisation du fluvial, en liaison avec l'ensemble des terminaux du port du Havre et, à moyen terme, l'écluse fluviale de Port 2000 dont la rentabilité permet d'estimer une bonne complémentarité avec le chantier multimodal. Pour nous, ces trois projets sont très structurants et complémentaires pour assurer à l'ensemble des modes les moyens de sortie vers le réseau, que ce soit le réseau fluvial ou le réseau ferroviaire français.

Pour conclure, je voudrais montrer cette carte qui est l'un des éléments qui a suscité de nombreux échanges avec le port du Havre, avec le port de Rouen et avec le port de Dunkerque, lors des études de Seine Nord-Europe. Elle nous permet de voir les horizons et ce qui peut se projeter. Les chiffres que vous voyez là ne doivent pas être regardés en valeur absolue sur le port du Havre puisqu'ils ne concernent en fait que les régions concernées par l'étude de Seine Nord-Europe, c'est-à-dire la Haute-Normandie, l'Ile-de-France, la Picardie, le Nord-Pas-de-Calais et une partie du Benelux. Nous pouvons imaginer quand même multiplier par trois, voire plus, les trafics concernés à destination terrestre sur ces espaces, ce qui permettrait, sur la Seine, de passer de 60 000 EVP que l'on avait en 2000 et de 160 000 EVP que l'on a aujourd'hui, à 520 000 à l'horizon 2020. Cela me

semble tout à fait atteignable. Cela permettrait également de développer progressivement, sur Seine Nord-Europe, un trafic de 300 000 EVP. On pense que l'*hinterland* du port du Havre peut se développer largement jusqu'à la plateforme de Cambrai-Marquion qui va être une plateforme d'éclatement extrêmement importante, comme le sera celle d'Achères.

Voilà les éléments que je voulais vous porter, pour montrer l'enjeu et la confiance que nous avons dans ces objectifs atteignables à l'horizon 2020.

Claude GUILLERME

Je vous remercie. C'était encore très complet. Le *timing* est respecté parfaitement. On se donne encore ce temps d'échange et de respiration, en ayant bien conscience que la réunion est un peu longue. Je vous félicite pour l'attention soutenue que vous avez. Monsieur, je vous en prie, vous avez une deuxième fois la parole.

Mickaël BARON

Sur le développement fluvial et ferroviaire, je pense qu'il y a effectivement beaucoup de choses à faire et que cela va plutôt dans le bon sens. Ce sont effectivement des choses sur lesquelles il faut réfléchir et avancer, de même, pourquoi pas, sur des réaffectations de certaines zones pour le port. Pourquoi pas ? Il faut se poser la question. Après tout, nous sommes dans un débat ouvert.

Le développement économique se fait par le fret, mais aussi par la transformation des matières. Je voudrais savoir pourquoi il n'est pas envisagé, comme le rappelait Monsieur Lecoq tout à l'heure, cette ligne qui partirait le Havre, inonderait Gravenchon, pour remonter ensuite sur Yvetot. Elle pourrait peut-être permettre des échanges de matières et l'implantation de transformations des matières premières.

Par ailleurs, on parle beaucoup de concurrence entre les ports européens. Jusqu'où vont-ils se développer ? Quelle politique y a-t-il au niveau européen ? Nous avons eu les élections européennes il y a peu de temps. Finalement, nous sommes tous en concurrence les uns avec les autres. A un moment donné, il peut être intéressant que le port du Havre ait certaines parts de marché qui lui soient attribuées par son positionnement et qu'Anvers en ait d'autres. Je n'ai pas envie non plus qu'une personne des Pays-Bas soit au chômage.

Je voudrais également revenir sur la réserve. Monsieur Castaing disait tout à l'heure que c'est un lieu qui doit être entretenu. C'est vrai. Je pense qu'il y a beaucoup de sanctuaires qui sont entretenus et où on va régulièrement. Pour préserver la biodiversité, pour faire en sorte qu'elle se développe, il est nécessaire – d'ailleurs, c'est l'objet de la Maison de l'Estuaire – qu'elle soit entretenue.

Vous avez tout à l'heure employé des mots sur lesquels je voudrais revenir parce que vous me faites porter un jugement conservateur, ce qui ne me plaît pas du tout, parce que ce n'est absolument pas ce que je veux dire. Quand j'ai parlé de sanctuaire, vous avez dit conservatisme bloquant et fixisme.

Premièrement, je voudrais savoir déjà si le port considère qu'il peut aller jusqu'où il veut. Il me semble qu'il est intéressant de s'inscrire dans une limite, de dire qu'une réserve a été définie à cet endroit parce qu'il y avait un certain nombre d'espèces à protéger et que nous allons essayer de les

entretenir. Je pense qu'on parle de limites aussi dans ce débat ; quelle est la limite du port. Quelle limite doit-on respecter ? Il me semble que ce qui fait que nous sommes humains, c'est le fait que nous soyons capables de nous inscrire dans certaines limites et par notre intelligence, de faire en sorte de se sublimer, non pas de contourner ces limites, mais de s'inscrire dans ces limites. Or, je pense, Monsieur Castaing, que vous êtes quelqu'un d'intelligent.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Baron. Madame Barbier ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour le Havre

Je voudrais revenir sur les perspectives de développement. Monsieur Castaing nous a dit fort justement qu'on ne pouvait pas voir durer des pronostics d'expansion indéfinie et même peut-être d'expansion modérée, dans la mesure où il n'y a pas seulement une crise, mais que nous sommes en train d'observer un basculement du commerce mondial, avec une amorce de recentrage sur des marchés intérieurs et un début de protectionnisme à l'échelle de continents ou de l'Europe. Peu de gens savent que l'Europe est en train actuellement de distribuer toute une série de taxes anti-*dumping*, sur des marchandises chinoises ou autres et sans le dire de reconstituer des entraves à des arrivées de marchandises. Ce n'est qu'un tout début de mouvement. Je pense donc qu'il faut ne pas tabler sur des pentes de développement qui ont été à l'origine des projets.

Par ailleurs, c'est vrai qu'il y aurait une containerisation d'une partie de ce qui, pour le moment, est un trafic vrac. Il faut le prendre en compte, mais je suis quand même étonnée, après les discours que nous avons tendus en première partie, sur la coopération des ports du Havre, de Rouen et de Paris, de voir qu'à la table-ronde actuelle, il n'y ait pas d'acteur parlant du fluviomaritime. A ma connaissance, VNF n'a pas compétence sur la part qui pourrait être du cabotage entre le Port 2000 et la Seine. En effet, je pense savoir, mais je me trompe peut-être, que cela relève du port de Rouen. Or, là, il y aurait une massification encore plus importante que sur des barges. Il nous a été répondu très rapidement, le 8 octobre, que cela coûtait plus cher. Cela fait partie des questions que nous souhaitons voir creuser un peu.

Quels seraient les coûts, en tenant compte de tout, c'est-à-dire des manutentions, des délais, etc. ? Il y a énormément de choses à prendre en compte et il nous semble que si nous voulons aller vraiment vers plus que ces 11,7 % prévus pour le fluvial qui nous paraissent très peu ambitieux, il faut combiner le passage par la Seine et le passage par les canaux. Par ailleurs, à l'intérieur du port – il en a été question tout à l'heure – le fait de créer le grand canal ne résout pas le problème du passage de l'écluse de Tancarville. Faire deux voies d'eau est superfétatoire.

Par contre, une autre question se pose. Quelle raison réelle, autre celle que parfois avancée, a amené à déporter le chantier multimodal à l'endroit que l'on nous propose maintenant ? Initialement, il était prévu de regrouper toutes les plateformes containers proches de Port 2000 avec l'écluse fluviale, ce qui donnerait des flux beaucoup plus intéressants. Ce rapprochement permettrait également de réduire des temps, des émissions de gaz à effet de serre. Il y a sûrement des progrès à faire à l'intérieur des manutentions du port. Par exemple, les cavaliers sont des gros émetteurs de gaz à effet de serre. Cela n'apparaît pas dans le dossier. Cela fait aussi partie des questions que nous voudrions voir abordées.

Claude GUILLERME

Sur ce point, je vais peut-être vous faire une proposition, Madame Barbier. Effectivement, ce que vous venez de dire, au moins pour le fluviomaritime et le chantier multimodal, je crois que vous l'aviez déjà évoqué ou d'autres personnes l'avaient déjà évoqué il y a huit jours. Est-ce que vous acceptez de nous le formuler par écrit, de façon à ce que ce soit enregistré à la fois oralement, ce que l'on fait ce soir, et par écrit et que nous puissions vraiment bien passer la commande et qu'il y ait les réponses que vous attendez ? Ces réponses viennent du Grand Port ou d'autres formes d'expertises. Cette question est revenue à plusieurs reprises et je crois qu'il faut commander en quelque sorte des réponses. C'est le sens de votre préoccupation, si j'ai bien compris.

Il y avait une troisième intervention envisageable, quelle que soit l'heure. Nous sommes encore dans les délais.

Michel MAUBERT, acteur portuaire

Dans le débat sur Port 2000, il y a une quinzaine d'années, il avait été dit et redit et tout le monde le partage, que la bataille de Port 2000 se gagnerait à terre. Tout le monde en a bien conscience, comme l'ont montré les exposés de RFF et de VNF. Aujourd'hui, il nous manque un axe de liaison de Port 2000 par le pont de Normandie jusqu'à l'A 28 C'est récurrent dans les schémas. Actuellement, la seule programmation qu'il y ait est à l'échelle de 2030. Or il est handicapant pour un poids-lourd de passer la voie routière normale du pont de Normandie jusqu'à Bernay. Il n'y a que soixante kilomètres. Quand on prend l'autoroute, cela fait cent kilomètres, ce qui fait quarante kilomètres de plus. Dans le cadre de l'environnement et des émissions de gaz à effet de serre, c'est à prendre en considération.

Dans le cadre du PDMI, ne serait-il pas envisageable d'améliorer cet axe routier ? Ce ne sont que 32 ou 33 kilomètres, mais au vu de la carte, il y a cinq ou six ronds-points handicapants. Cela permet à un poids-lourd de circuler sur cet axe qu'à 40 kilomètres-heures en moyenne, ce qui est très handicapant pour un transport du Havre vers Tours par exemple. Cela fait une heure de délai supplémentaire dans un sens et dans un autre. On parlait de transport à double sens en début de conférence. C'est à prendre en considération. Un aménagement nous semblerait utile pour irradier le centre de la France, Orléans et Tours en particulier qui représentent des plateformes multimodales et d'échange de marchandises très importantes. Merci.

Claude GUILLERME

Merci. Ce sera une question qui appellera peut-être une réponse de Monsieur Cambillard dans un instant. Le temps s'avance. Y aura-t-il encore beaucoup de questions après cette dernière main qui se lève avec beaucoup d'énergie, celle du désespoir ? S'il n'y a plus de question, nous pourrions prendre la quatrième, nous aurions nos réponses et ensuite, nous aurions bien gagné le droit de nous détendre un peu en discutant de manière plus conviviale. Monsieur, vous êtes le quatrième, on fait une dérogation. Ce sera la dernière question pour ce soir.

Laurent SAUTEUR, Ecologie pour le Havre

C'est une toute petite question, mais c'est à vous que je m'adresse. Je suis celui qui avait posé la même question que Madame Barbier. Je suis aussi à Ecologie pour le Havre. J'ai du mal à comprendre pour quelles raisons vous demandez une question écrite. Nous ne pouvons pas mieux formuler la question que nous l'avons formulée oralement. Je suppose que vous allez les retrouver dans votre *verbatim*. C'est plutôt une question de forme. Je ne comprends pas quelle est la raison qui fait que vous demandiez que l'on pose cette question par écrit. Nous ne pouvons pas aller plus loin. La question me semble avoir été posée justement deux fois et je pense qu'elle est tout à fait incompréhensible.

Claude GUILLERME

Il n'y a aucune raison de vous contraindre à cette forme de formulation. Il y a simplement le souci d'être le plus fidèle à ce qui a été dit et à ce qui aura pu être compris. Pourquoi ? Parce que dans l'immédiat, c'est bien sûr la référence au *verbatim* qui peut-être faite, mais c'est aussi la transmission de la question à ceux qui doivent préparer la réponse. Si c'est une formulation écrite, nous pouvons penser que c'est exactement ce que les auteurs de la question voulaient exprimer et nous le transmettons dans la forme où cela a été exprimé. Nous n'avons pas à la limite le droit de réexprimer par écrit la question pour la transmettre à qui de droit pour qu'il prépare la réponse. Vous allez dire que nous sommes un peu paresseux et qu'il est plus confortable de prendre votre question et de la transmettre. Moi, je vous dis qu'il y a une garantie supplémentaire que nous ne trahirons pas ni de près ni de loin ce que vous vouliez nous dire. J'espère vous avoir rassuré. Il n'y a pas d'arrière-pensée malicieuse de ma part.

Nous avons dit quatre intervenants. Vous avez une minute. En plus, vous intervenez pour la deuxième fois, Monsieur Coletta et la première fois, vous aviez déjà abusé de votre temps de parole.

Michel COLETTA

Une question très précise. Quand des chiffres sont cités – je prends l'exemple de VNF – est-il possible de connaître les sources de ces chiffres ? Il y a en effet un véritable problème, à savoir que les chiffres sont assez différents selon les études. Par exemple, sur le trafic fluvial sur la Seine, selon que l'on prend des études liées à ce projet ou les études qui ont été faites dans le cadre de Nord Seine, on n'a pas du tout les mêmes flux. C'est vrai aussi pour d'autres aspects sur lesquels nous reviendrons. C'est d'ailleurs pour cela que le groupe des élus Verts a demandé une contre-expertise, compte tenu qu'il y a des études complètement contradictoires sur plusieurs points.

Claude GUILLERME

Vous avez certainement raison de faire cette suggestion. Je vais y répondre de la même façon que ce que je viens de dire. Je pense qu'il est beaucoup plus simple que vous nous donniez les chiffres sur lesquels vous estimez il peut y avoir matière à doutes, voire à contestations. Monsieur Logiou l'avait fait en disant que page 14 ou page 18, on avait chiffré à tant et il n'était pas tout à fait d'accord. Là, nous l'avions noté. Dans votre cas, vous avez des chiffres dont vous doutez. Vous nous écrivez en disant que vous n'êtes pas d'accord sur le nombre de containers, sur ceci ou cela. Si

vous avez la gentillesse de nous l'écrire, soit ce sont des chiffres VNF et VNF pourra alors les cautionner, soit ce sont des chiffres qui viennent du maître d'ouvrage et je pense que lui-même pourra les cautionner aussi, mais vous aurez vraiment la réponse à la question que vous posez. Si c'est tel ou tel chiffre, c'est beaucoup plus facile de répondre que si ce sont tous les chiffres, sans en préciser le nombre et la nature. Je pense que nous nous comprenons. Dites-nous quels chiffres paraissent sujets à caution.

Nous arrivons au terme, mais il faut quand même permettre à celles et ceux qui le veulent bien, de répondre. Je crois qu'il y avait une question qui interpellait Monsieur Cambillard. Je l'ai privé de la possibilité de répondre, alors qu'il était prêt à le faire. On l'écoute sur cette liaison entre l'autoroute A 28 et le pont de Normandie.

Jean-Pierre CAMBILLARD

A la question « y a-t-il des marges de manœuvre dans les PDMI normands pour financer cette route ? », la réponse est malheureusement « non ». Il est clair que lorsqu'on veut favoriser le report modal, on met moins d'argent sur la route. Sur les PDMI routiers, il y aura moins d'argent que dans le volet routier des contrats de plan. Les collectivités territoriales qui étaient nos partenaires dans le financement du volet routier du contrat de plan, qui sont nos partenaires dans le PDMI, font aujourd'hui des efforts importants sur le ferroviaire, sur le TER et vont mettre moins d'argent sur la route. Aujourd'hui, les PDMI ont une élaboration extrêmement contrainte sur le plan budgétaire et nous n'avons plus aucune marge de manœuvre. C'est la réponse générale.

Ensuite, je vous propose de nous retrouver devant une carte routière parce que je ne visualise pas très bien cette route et je pourrai vous donner une réponse un peu plus précise sur l'axe lui-même.

Claude GUILLERME

Merci. La question de Monsieur Baron peut peut-être amener le Grand Port à répondre. Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Quelques éléments rapides à propos de la question de la liaison ferroviaire vers Port-Jérôme. J'ai d'abord envie de faire une réponse globale sur le fluviomaritime et sur le chantier multimodal. Nous avons prévu d'examiner en détail ces trois sujets dans des réunions ultérieures. Je crois que l'ordre du jour, notamment sur les alternatives au projet ou même, dès la semaine prochaine, sur la question des transports dans la zone portuaire, nous reviendrons en détail sur la question du chantier multimodal.

Je dis juste quelques mots sur la question de la liaison ferroviaire entre la zone portuaire et Port-Jérôme puisque c'est un sujet qui a été abordé plusieurs fois ce soir. Ce principe de cette liaison a été inscrit dans la Directive territoriale d'Aménagement. Aujourd'hui, il faut savoir qu'envisager de faire partir des trains et de les faire rejoindre le réseau ferré national en direction d'Yvetot nécessiterait de faire remonter à ces trains la vallée du commerce qui est une voie unique, avec une pente relativement forte, ce qui pose également des problèmes de longueur de trains sur cet accès. Aujourd'hui, il me semble que c'est une solution dont la faisabilité est préservée pour le futur, mais

sur laquelle, à ma connaissance, il n'y a pas d'études précises quant à un tracé particulier. Je crois que nous y reviendrons dans l'une des réunions ultérieures.

Claude GUILLERME

Merci. Nous arrivons au terme de notre réunion. Je vais commencer à vous dire que je me reproche d'avoir prévu une réunion un peu trop lourde. On y a mis trop de contenu, elle a sans doute duré trop longtemps. Je voudrais faire amende honorable en reconnaissant cette erreur. Cela ne m'empêche pas de remercier à nouveau nos intervenants. Je crois qu'ils nous ont appris énormément de choses. Il y a eu un certain nombre de mises au point. Il y a peut-être des espoirs qui n'ont pas été confirmés.

Pour ma part, j'ai relavé – et je vous demande une minute pour faire cette petite synthèse rapide – d'abord une très bonne prise de conscience des enjeux en matière d'aménagement territorial. Elle était bien sûr de ce côté de la salle, mais elle était aussi dans la salle et je vous en remercie.

J'ai noté un certain nombre d'interpellations qui confirment celles de la première réunion ou qui créent de nouvelles perspectives pour des compléments. J'ai noté qu'on a demandé des mises à jour, qu'on a demandé une méthode globale d'approche, qu'on a demandé évidemment des informations complémentaires. J'ai aussi relevé qu'apparemment, il est souhaité que des documents de référence, que ce soit la DTA ou que ce soit le SCoT dont on a moins parlé, soient mis à jour. Nous avons entendu en tout cas le constat qu'ils appelaient des mises à jour par rapport au Grenelle ou par rapport éventuellement à d'autres considérations. A nous de le répercuter, même si cela ne concerne pas directement le maître d'ouvrage et son propre projet.

J'ai noté aussi qu'il y avait des propositions qui étaient faites, peut-être d'approcher encore mieux ce problème de décompartimentage – je l'ai noté parce que je n'étais pas familiarisé avec ce mot. C'est bien de cela dont il s'agit. Cela avait déjà été dit il y a huit jours. Nous y sommes revenus. Je pense qu'il n'y a pas de refus, au contraire, d'entrer dans cette réflexion qui peut être partagée ou qui peut rester unilatérale. Rechercher un équilibre entre réserve naturelle et zones d'activités me semble être la voie d'échanges qui peuvent être intéressants pour peut-être trouver un bon compromis ou pour aller vers des compromis.

Merci d'avoir aussi bien perçu et aussi bien admis – nos conférenciers l'ont dit très clairement – qu'il y a bien une sorte de mélange entre les intérêts proprement locaux et les intérêts nationaux, voire supranationaux. C'est très vrai. Ce débat est aussi exemplaire à cet égard.

Je vais m'arrêter parce que d'autres aspects ont été évoqués et je ne veux pas m'y appesantir. Je veux simplement redire – j'y ai fait allusion tout à l'heure – à ceux qui auraient l'impression que ce soir, nous n'avons pas tout écouté, tout entendu et surtout que nous n'avons pas répondu à tout, que nos réunions thématiques à venir permettront de rentrer à nouveau dans ces réflexions, dans ces interpellations que nous avons entendues.

J'en cite deux ou trois parce qu'elles correspondent bien aux interpellations de ce soir. La semaine prochaine, le 21 octobre, à Rogerville, la thématique sera « Transports et circulations dans la zone portuaire ». Je pense que nous reviendrons sur cette question de plateforme multimodale et sur d'autres aspects, telle l'efficacité ou l'efficacités des installations actuelles et ce qui est envisagé pour les améliorer encore.

Je voudrais aussi signaler la thématique du 27 octobre, « Le projet et ses alternatives », pour répondre à ce Monsieur qui parlait au nom des mandataires et qui attendait pour donner sa préférence entre une et l'autre alternative. Le 27 octobre, la soirée sera consacrée à évoquer cet aspect des choses. Puis, le 10 novembre, nous parlerons de la gestion de l'eau dans l'estuaire. Cela devrait favoriser la présence de ceux qui ont mis l'accent sur cet aspect de l'hydraulique. Enfin – et je m'arrêtai là – je voudrais aussi signaler que le 28 janvier, soit dans quelques semaines, la thématique sera « quels impacts pour chaque variante de tracé ? ». Cette réunion a elle aussi été un peu amorcée ce soir au travers d'interpellations et de questions qui ont été posées.

Merci infiniment pour votre patience et merci pour le sérieux avec lequel le débat a été abordé. On se donne quelques minutes de détente pour celles et ceux qui le souhaitent. Merci et à la semaine prochaine, si vous le voulez bien.