

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

Réunion d'ouverture le 08 octobre 2009

Mr Claude GUILLERME, Président de la Commission, animateur des débats

Je remercie Monsieur Antoine Rufenacht, le maire du Havre, de sa présence et de l'accueil qu'il réserve au débat public dans sa ville. C'est la preuve de l'intérêt qu'il porte au débat public. Je remercie également les personnalités qui vont intervenir dans quelques instants : Monsieur Le Vern, qui est excusé, sera remplacé par Monsieur Logiou – l'un des vice-présidents du Conseil Régional – Monsieur Haas, vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie – qui en représente le président, Monsieur De Chalus, empêché – et enfin, Monsieur Malvaud, qui préside Haute-Normandie Nature Environnement.

Quel est l'enjeu du débat qui nous réunit ? Vous le savez tous, ce débat public s'ouvre sur le projet que le Grand Port Maritime du Havre a déposé auprès de la Commission Nationale du Débat Public, projet qui vise à l'extension des infrastructures portuaires et au prolongement du grand canal du Havre. Aucune décision n'est arrêtée sur le projet soumis à débat, les avis recueillis par la commission particulière devant éclairer le maître d'ouvrage, au moment où il aura à se déterminer sur l'opportunité des opérations projetées et sur les modalités de leur éventuelle réalisation. En effet, un débat public n'est pas une enquête publique, une procédure n'étant mise en œuvre, le cas échéant, qu'en fonction des décisions finales du maître d'ouvrage.

On se souviendra de deux débats publics qui ont précédemment été ouverts au Havre et dans sa proche région, autour de projets d'aménagement liés à l'opération Port 2000 et au terminal méthanier d'Antifer. Le présent débat concerne spécifiquement l'extension des infrastructures portuaires et le prolongement du grand canal. Ces deux volets, étroitement liés, visent – selon le Grand Port Maritime – à améliorer les modalités de circulation dans les emprises portuaires actuelles et à aménager la possibilité d'accueillir de nouvelles activités.

Un tel projet ne peut faire oublier que son éventuelle mise en œuvre affecterait des espaces naturels et appellerait différentes mesures destinées à garantir certains équilibres, ce qu'avait retenu la Commission Nationale du Débat Public pour motiver la décision qu'elle a prise, le 3 décembre 2008, sur la base des considérants suivants :

- L'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic par voie fluviale, qui constitue un intérêt national, au sens de la loi ;
- Les impacts du projet sur les milieux naturels qui sont significatifs ;

- Les enjeux socio-économiques qui sont importants, par le développement des activités portuaires et l'extension de la zone d'activité industrielle.

Dans quelques instants, les responsables du Grand Port Maritime du Havre vont présenter leur projet. La réflexion qui s'amorce ce soir doit permettre d'aborder le projet dans son opportunité et dans les modalités de son éventuelle réalisation. Différentes questions seront abordées au cours du débat. Elles le seront notamment lors des huit réunions thématiques, dont les calendriers et thèmes sont présentés sur écran. Ces thèmes ainsi proposés ont été retenus à la suite des nombreuses rencontres – une centaine – que nous avons eues pendant la phase de préparation du débat et par la prise en considération des premières contributions reçues. Merci, donc, à celles et ceux d'entre vous qui nous ont accueillis et qui ont, ainsi, favorisé l'organisation du débat.

Cette réunion d'ouverture permettra – à n'en pas douter – de préciser plus encore l'opportunité des choix d'organisation retenus. Ce débat public, nous avons l'intime conviction de sa nécessité, c'est pour vous, ici présents – les associations, les acteurs économiques, les élus, le grand public – le moment de s'informer, de s'exprimer et de faire part de diverses observations avant que toute décision définitive soit prise. Ce débat est un moment de démocratie participative, voire – comme certains l'affirment – un exercice d'intelligence collective.

Depuis 1996, plusieurs débats publics ont eu lieu. Ils ont conduit certains maîtres d'ouvrage à réexaminer leurs projets, voire à les modifier, dans certains cas à les annuler. Des projets comme ceux de lignes à haute tension Lyon-Chambéry, France-Espagne, Boutre-Carros, ou relatifs à la ligne ferroviaire Charles-de-Gaulle Express ont été amendés considérablement à la suite des débats qui se sont tenus.

Je voudrais, en un mot – si vous m'y autorisez – rappeler le rôle de la commission particulière dans le cadre du débat public. Vous découvrirez sur l'écran comment le débat est organisé et qui sont les membres de la commission particulière, désignés par la commission nationale. Ces informations sont reprises sur les documents écrits mis à votre disposition à l'entrée et que vous avez certainement reçus dans vos boîtes à lettres. Je ne m'appesantirai donc pas sur ces informations.

La Commission Nationale du Débat Public a mis en place notre commission pour animer le débat local. Nous avons une obligation de neutralité et d'indépendance, et nous la respectons pour garantir la qualité du débat. Nous avons d'ailleurs tous signé une charte déontologique, que nous tenons à votre disposition. Nous n'avons pas à juger de la valeur des interventions, ni des arguments. Nous sommes là pour organiser le débat et rapporter, dans un compte-rendu final, ce qui a été exprimé et argumenté, nous assurant, en quelque sorte, la mémoire du débat, comme nous devons garantir la qualité de l'information. Chaque question reçue et la réponse correspondante seront donc systématiquement versées aux archives du présent débat public. Après la publication, début avril 2010, du compte-rendu que la commission particulière doit élaborer et du bilan, assuré par Philippe Deslandes, président de la commission nationale, le maître d'ouvrage aura – selon les termes de la loi – un délai maximal de trois mois – c'est-à-dire jusqu'au début juillet 2010 – pour rendre public sa décision : poursuite, modification, remise à l'étude, voire abandon du projet initial.

Qu'il me soit permis de souhaiter, au nom de la commission particulière et de ses membres, un débat de qualité. L'ouverture, l'écoute, le respect des points de vue ont à s'imposer. Nous aurons à veiller à la sérénité des échanges pour que le débat soit riche et fructueux. D'ores et déjà, je peux vous indiquer que nous avons reçu 40 questions, auxquelles sera donnée une réponse sous trois semaines. Nous nous engageons, en effet, à ce que chaque question reçoive une réponse. Par

ailleurs, un cahier d'acteur a été remis. Il est déjà à votre disposition. Merci à ses auteurs. Notre site a reçu 2 989 visites à ce jour ; 11 867 pages d'information de ce site ont été lues.

Voilà, j'espère avoir résumé aussi clairement et loyalement possible les objectifs du débat, comme le rôle de la commission, les missions qui lui sont assignées et la manière de les assurer. Ma collègue, Sylvie Haudebourg, va vous présenter le déroulement de cette soirée, en rappelant les règles relatives à l'organisation du débat. Elle et moi sommes disposés à répondre à vos questions sur tel ou tel point de l'organisation qui vient de vous être décrite. Bon et fructueux débat !

Applaudissements.

Sylvie HAUDEBOURG

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Notre commission particulière a souhaité se doter de règles de conduite et de bonne conduite du débat public. Notre premier objectif, c'est de respecter une règle importante du débat public qui est de laisser du temps aux échanges. A cet effet, les réunions dureront trois heures environ, pendant lesquelles vous disposerez de plages régulières où vous pourrez réagir aux différentes interventions. Avant la clôture de chaque réunion, nous avons prévu des temps d'échange significatifs avec la salle, de façon à ce que le débat puisse continuer à se développer.

Notre deuxième objectif est que ces échanges soient fructueux, tout en respectant une des finalités essentielles du débat public que je vous rappelle : chacun a le droit à l'expression de façon équivalente, sans distinction de rôle ou de qualité, « chacun » désignant les particuliers et le grand public en général, les représentants d'associations, de syndicats, d'entreprises, les élus, et, bien sûr, le maître d'ouvrage.

Alors, à cet effet, nous demanderons aux différents participants de respecter les règles de savoir être que nous partageons tous – j'en suis sûre : la politesse, l'écoute des autres. Nous vous demanderons aussi de respecter quelques règles, qui peuvent paraître assez scolaires – nous en sommes conscients – mais qui nous paraissent indispensables pour organiser et gérer 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 prendre la parole qu'une hôtesse ait amené le micro ; se présenter – votre nom, votre commune – et respecter un temps de trois minutes environ pour donner votre avis ou poser votre question, de façon à ce qu'un maximum de personnes puissent intervenir. Enfin, je vous rappelle que cette enceinte se veut le lieu de confrontation d'idées constructives et que les bannières, les pancartes, les cornes de brume et autres dispositifs un peu festifs ne sont pas admis.

Quelques détails pratiques dont vous ne devez pas vous étonner. Le plan Vigipirate nous conduit à procéder à quelques contrôles légers à l'entrée – vous l'avez vu. Ensuite, toutes les réunions seront enregistrées pour la rédaction du *verbatim* que vous trouverez sur notre site, sous six jours. Enfin, vous verrez qu'un chronomètre affiche sur l'écran le temps des prises de parole. C'est un des moyens que les différentes commissions particulières avant nous ont trouvé pour, justement, que la parole puisse être partagée équitablement par tous.

Enfin, je vous rappelle que vous pouvez aussi poser des questions par écrit grâce aux cartes T que vous avez trouvées sur les chaises. Nous ne pouvons pas nous engager à ce que vous ayez une

réponse pendant les réunions. Par contre, nous nous engageons à ce que chaque question ait une réponse, par écrit, sous trois semaines.

Alors, aujourd'hui, nous assistons à la réunion d'ouverture, qui sera organisée en deux parties. La première partie est consacrée à la présentation du projet par le Grand Port Maritime du Havre. Nous aurons l'intervention de Monsieur Laurent Castaing, directeur général du Grand Port, et de Monsieur Jean-Pierre Guellec, chef du projet. A l'issue de ces présentations, vous aurez la parole et le débat pourra commencer. Ensuite, pour la deuxième partie de la soirée, nous avons convié quatre personnalités, de convictions différentes, à venir s'exprimer et à exprimer leur point de vue général. Dans un premier temps, Monsieur Rufenacht, maire du Havre et président de la CODAH, et Monsieur Logiou, représentant Monsieur Le Vern, président du Conseil Régional Haute-Normandie, interviendront. Et là, nous aurons, encore une fois, une plage d'échanges où vous pourrez réagir. Ensuite, ce sera le tour de Monsieur Haas, vice-président de la CCI et représentant Monsieur De Chalus, ainsi que Monsieur Malvaud, président de Haute-Normandie Nature Environnement, de porter leurs prises de position. A partir de cet instant, nous ouvrirons une plage d'environ une heure de débat, où nous espérons que des échanges fructueux pourront se produire. En fin de réunion, nous vous convions tous à un pot, au fond de la salle, où nous pourrons – autant que vous le souhaitez – poursuivre nos échanges à bâtons rompus. Merci, et bonne soirée.

Applaudissements.

Claude GUILLERME

Merci Sylvie. Monsieur le directeur général ?

I. Présentation du projet

Laurent CASTAING

Monsieur le président, bonsoir. Mesdames et Messieurs les membres de la commission particulière, merci de nous accueillir. Mesdames, Messieurs, en tant que maître d'ouvrage, je vous remercie de votre présence pour ce dialogue puisque, indirectement, c'est le Port du Havre, par son projet, qui a suscité ce débat.

Nous souhaitons donc prolonger le grand canal du Havre, pour trois raisons que je vais tenter de vous expliquer brièvement. Ensuite, Jean-Pierre Guellec, notre chef de projet, vous les développera et vous expliquera un peu plus le projet tel que nous le concevons actuellement.

Il nous faut maintenant développer le transfert modal, c'est-à-dire mettre plus de containers sur des trains et sur des barges, et non sur des camions comme nous le faisons actuellement, et cela pour deux raisons. Premièrement, la dynamique créée par le Grenelle de l'Environnement, dont le but principal pour ce qui est de cette question est de diminuer les émissions de gaz à effets de serre. Deuxièmement, l'examen de nos ports concurrents qui, eux, pratiquent beaucoup plus ce transfert modal aujourd'hui. Nous sommes convaincus qu'ils y ont trouvé une source importante de compétitivité. Ce besoin d'augmenter le transfert multimodal, aujourd'hui, voit se rejoindre l'économie et l'écologie de manière indéniable.

Notre objectif est donc très clair : il est de tripler le volume transporté par barge de 150 000 EVP – pour ceux qui ne sont pas spécialistes, quand on parle de containers, on parle en « EVP », en « équivalents vingt pieds », c'est le petit container que vous voyez sur les camions ; sur un camion, on voit deux EVP – à 500 000 EVP. La même chose pour les trains : nous sommes à 150 000 EVP, nous voulons passer à 500 000 EVP. Pour cela, il faut faciliter l'accès fluvial au port du Havre.

La deuxième raison pour laquelle nous voulons prolonger le canal vient de la première. Si nous développons ce trafic par le canal de Tancarville, nous allons rapidement avoir des ennuis. Les barges pour passer – je sais qu'il y a débat sur ce sujet – nécessitent l'ouverture des ponts. A chaque fois que nous ouvrons les ponts, les voitures ne passent plus et les trains ne passent plus. Cela veut dire, d'ailleurs, que l'objectif sur le fluvial peut être gêné ou peut contredire l'objectif sur le ferroviaire, si l'on n'y prend pas garde. Surtout, le vrai problème, ce sont les voitures, qui sont arrêtées à chaque fois que l'on ouvre les ponts. Pour simplifier, je vous dirai tout simplement que nous avons une route – le canal de Tancarville – qui traverse un village – la zone industrielle et portuaire. Nous savons – et nous faisons tout pour cela – que la circulation sur la route qui traverse ce village va augmenter de manière considérable. La seule chose que nous proposons, c'est de faire une déviation. Nous savons – mais ce sera sans doute un objet de débat – que la situation va rapidement devenir invivable dans ce village qu'est la zone industrielle et portuaire.

Après en avoir débattu, j'espère que nous y verrons plus clair. En tout cas, notre premier examen, au sein du Grand Port Maritime, nous a amenés à conclure que le passage par le canal de Tancarville n'était pas la bonne solution. A partir de là, nous avons conçu ce projet de prolongement du grand canal du Havre.

Par ailleurs, dans le même temps, nous constatons une très forte indécision, pour différentes raisons, sur l'avenir de la partie est de la zone industrielle et portuaire. Tout s'est figé, mais rien ne se fait. Tout s'est figé, mais pas forcément au mieux. Aujourd'hui, dans la Directive Territoriale d'Aménagement, le grand canal est vu comme une limite. Faut-il qu'il en soit ainsi ? Ne peut-on faire mieux ? Nous y avons beaucoup réfléchi et nous n'avons pas, aujourd'hui, trouvé LA solution. C'est pourquoi nous vous proposons quatre tracés. On aurait pu, et on en a inventé une multitude d'autres, mais nous avons fait une présentation avec les quatre tracés qui nous paraissent les plus représentatifs des grandes options. Pour chacun de ces quatre tracés, nous voyons des avantages et des inconvénients.

Je peux vous l'affirmer : le débat sur le tracé est crucial, dans la mesure où il peut aussi faire progresser la préservation d'une grande zone humide estuarienne, que nous désirons avoir au Grand Port Maritime et que la plupart des gens dans cette salle désirent avoir. Maintenant, la question qu'il faut aussi se poser, c'est : avons-nous, à l'est de la zone industrielle et portuaire, aujourd'hui, une grande zone humide estuarienne naturelle ? Je souhaite que le débat, aussi, nous éclaire sur ce sujet. Je le répète : quatre solutions, aucune n'est choisie et le débat va nous aider à choisir parmi ces quatre solutions.

Pour conclure, il y a déjà eu concertation au niveau de l'avant-projet, avec un certain nombre d'associations ici présentes. Nous avons déjà évolué sur ce dossier et ce que nous présentons est déjà le fruit d'une première concertation informelle. Mais il y a, aujourd'hui, réellement un débat et rien n'est décidé, rien n'est fixé. Ce débat doit nous permettre de répondre à trois besoins :

- aider à la croissance des transports fluviaux pour diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises ;

- dans le même temps, ne pas congestionner la zone industrielle et portuaire ;
- enfin, tracer l'avenir de la zone naturelle et de la zone industrielle et portuaire dans l'Est de la circonscription du port.

Nous recherchons, avec ce débat, une meilleure compréhension mutuelle des enjeux, ce qui veut dire que nous sommes aussi ici pour mieux comprendre les enjeux de ceux qui s'exprimeront. Je tiens, enfin, pour terminer, à vous remercier de votre présence, aujourd'hui et dans les prochaines séances. Je veux vous remercier de vos interventions futures. Vous serez écoutés et nous saurons tenir compte de vos avis.

Voilà. Après cette introduction, je laisse la parole à Jean-Pierre Guellec, qui va vous présenter d'une manière un peu plus détaillée ce projet.

Applaudissements.

Jean-Pierre GUELLEC

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Il me revient maintenant, en tant que chef de projet, de vous présenter de manière détaillée le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre. Cette présentation comprendra deux parties : tout d'abord, la projection d'un film de 4 minutes trente, qui présente les enjeux du port du Havre, et ensuite, une présentation du projet lui-même, à l'aide d'un diaporama.

Si l'on peut lancer le film ? Merci.

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

Port généraliste, Le Havre traite une grande diversité de trafics : containers, rouliers, produits énergétiques. Depuis les années 1960, le port s'adapte à l'évolution des trafics énergétiques. Aujourd'hui, Le Havre réceptionne 40 % des importations françaises de pétrole brut, approvisionnant les industries pétrochimiques de la Basse-Seine.

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

Pour rester compétitifs, les ports doivent se doter d'infrastructures de plus en plus performantes, en particulier pour traiter des trafics containerisés, dans des conditions optimales de fiabilité et de coût. Ils doivent également disposer d'espaces, pour permettre le développement d'activités liées au trafic portuaire.

Les ports sont, très généralement, localisés dans des estuaires, qui sont des milieux environnementaux complexes. Dans ce contexte, le Grand Port Maritime du Havre doit répondre à

des enjeux cruciaux pour favoriser la compétitivité du port et le développement de l'activité économique, tout en valorisant le cadre environnemental.

Comment faire du développement portuaire un vecteur du développement durable ? La circonscription portuaire du Havre comprend des espaces naturels d'un grand intérêt environnemental... »

La projection du film est interrompue par un incident technique.

Jean-Pierre GUELLEC

Trahi par la technique.

Claude GUILLERME

Je crois que l'incident technique...

Jean-Pierre GUELLEC

...va me contraindre à reprendre sans le film.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Oui ?

Sylvie HAUDEBOURG

Nous vous remercions d'être le premier à respecter les règles de bonne conduite du débat, en respectant votre temps de parole. Merci beaucoup.

Jean-Pierre GUELLEC

Merci. Si l'on peut enchaîner avec le diaporama, s'il vous plaît ? Merci.

1. Les objectifs du Grand Port Maritime

Nous devons le voir, le port du Havre doit donc relever deux défis pour rester un port performant et compétitif. Le premier défi est constitué par le risque de saturation des circulations sur la zone portuaire. Sur cette carte de la partie de la circonscription située dans l'estuaire, vous allez voir apparaître le parcours qu'effectuent les barges entre les terminaux maritimes, à l'Ouest, et les

écluses de Tancarville, à l'Est, qui permettent d'accéder à la Seine. Sur leur parcours, ces bateaux rencontrent des ponts mobiles, dont certains doivent être manœuvrés systématiquement pour laisser passer les barges. Ces manœuvres de pont génèrent des encombrements sur les routes, ainsi que sur les voies ferrées, qui empruntent également ces ponts mobiles. Les pertes de temps des usagers suite à ces manœuvres ont été évaluées à près d'un million d'heures, à l'aide d'une modélisation réalisée sur l'ensemble de la zone – un million d'heures par année. A l'horizon 2020-2025, si rien n'est fait, la croissance des trafics et l'augmentation du nombre de manœuvres devraient générer environ 2,4 millions d'heures perdues par an par les usagers dans les attentes devant les ponts ouverts. Le prolongement du grand canal du Havre permettrait de répondre à cette problématique en constituant, à l'est de la zone portuaire, une déviation fluviale permettant de relier les terminaux maritimes aux écluses de Tancarville, sans nécessiter la manœuvre de ces ponts mobiles.

Le second enjeu est constitué par la réduction des surfaces disponibles pour l'accueil d'activités industrialo-portuaires. Vous allez voir sur cette animation les extensions successives de la zone portuaire depuis 1950 et la progression – en couleur marron – de son occupation jusqu'à nos jours. La circonscription portuaire est aujourd'hui occupée à près de 85 %. Sur les 15 % restants, la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine ne permet de disposer des 600 hectares – ici représentés en blanc – qu'à condition de réaliser le prolongement du grand canal du Havre. On le sait, le trafic portuaire n'est pleinement générateur de développement et d'emploi au plan local que lorsqu'il permet de transformer la marchandise, ce qui implique l'installation d'activités, et donc disposer d'espaces pour accueillir ces activités. C'est pourquoi, dans l'esprit de la Directive Territoriale d'Aménagement, le projet de prolongement du grand canal du Havre permettrait de disposer de nouvelles capacités d'accueil.

Depuis la réforme portuaire, et au-delà du développement du trafic portuaire, l'une des missions du Grand Port Maritime du Havre est de gérer et de préserver les espaces naturels qui lui sont confiés. La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine – qui apparaît sur cette photo aérienne – s'étend sur près de 8 000 hectares, sur les deux ports du Havre et de Rouen. Le Grand Port Maritime du Havre a pour ambition de contribuer à son bon fonctionnement. Dès lors qu'un projet comme celui du prolongement du grand canal du Havre en est voisin, cela devient un objectif pour le projet. Nous avons mis en place, pour la conception de ce projet, une méthode originale, baptisée « Œuvrer avec la nature », qui consiste, dès l'origine de la conception – en même temps que l'on définit les fonctionnalités du projet – à prendre en compte les données environnementales, au sens large du terme.

2. Pourquoi construire un canal

Les fonctionnalités du projet, sur le plan fluvial, c'est bien évidemment la construction d'un canal, d'environ 120 mètres de largeur par 5 mètres de profondeur, ce qui représente des dimensions légèrement supérieures à l'actuel canal de Tancarville, qui a été mis en service – il faut le rappeler – en 1887. Ces caractéristiques sont toutefois très nettement inférieures à celles de l'actuel grand canal du Havre, dont la profondeur, de près de 19 mètres, lui permet d'accueillir des navires de mer. Pour définir ces dimensions, nous avons retenu deux bateaux de références : le classique convoi poussé, de 180 mètres de longueur par 11,40 mètres de largeur, et un automoteur de 155 mètres de longueur par 15,50 mètres de largeur, qui est la future génération de ce type de bateaux. Ces bateaux peuvent remonter la Seine à partir de Paris et pourront, à terme, emprunter le futur canal Seine-Nord Europe.

Une fois déterminées les fonctionnalités du projet, venons-en aux données environnementales, au sens large du site, qui se classent en trois composantes. La première composante est la valeur écologique de l'aire du projet, qui est – on l'a déjà dit – voisine de la réserve naturelle, mais fait également l'objet de recensements, comme les Zones d'Intérêt pour la Conservation des Oiseaux – les ZICO – ou encore les Zone Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, qui constituent des signaux d'alerte de la présence de la richesse écologique. Les études que nous avons menées, en concertation, au plan local, ont montré qu'effectivement, la zone était riche et contenait de nombreuses espèces patrimoniales et protégées – dont vous avez quelques illustrations à l'écran. Ces études ont également montré que ces espèces étaient localisées indifféremment à l'intérieur et à l'extérieur de la réserve naturelle.

La seconde composante des données environnementales est constituée par les usages du site. Le site est aujourd'hui principalement utilisé par l'agriculture. Pas moins d'une centaine de parcelles agricoles sont aujourd'hui localisées dans cet espace qui est, en totalité, propriété du Grand Port Maritime du Havre. La chasse est également présente, avec un nombre de gabions de chasse important et variable selon le nombre de tracés. Enfin, la présence de pipelines qui relie la zone industrielle du Havre à l'ensemble de la vallée de Seine. Par exemple, les trois raffineries de Gravenchon, Grand-Couronne et Grandpuits, en Seine-et-Marne, sont alimentées en pétrole brut directement depuis Le Havre par pipelines ; ou encore, Aéroports de Paris est alimenté directement en carburant par ces mêmes canalisations. A noter qu'en rive sud du canal de Tancarville existe une nappe de 17 canalisations regroupées, qui présentent une difficulté technique majeure au stade du détournement de ces canalisations sous le futur canal.

La troisième composante des données environnementale est constituée par la spécificité hydraulique de l'aire du projet. Il s'agit d'une zone humide – vous en avez une bonne illustration à l'écran. Lorsqu'on creuse un canal dans une telle zone humide, il peut se passer deux phénomènes. Soit le niveau du canal est plus bas que celui de l'eau dans les terrains, et on a alors un effet de drainage, qui a pour conséquence d'assécher la surface des terrains avoisinant le canal ou le fossé – lorsqu'il s'agit d'un fossé. Soit, au contraire, le niveau du canal est supérieur à celui de l'eau dans les terrains, et nous avons l'effet contraire de réalimentation et d'augmentation du caractère humide de la zone. Le prolongement du grand canal du Havre se situerait à un niveau inférieur à celui de l'eau dans les terrains, et nous aurions donc un effet de drainage. Cela dit, les études que nous avons menées ont permis de montrer qu'en combinant les deux effets du creusement du canal avec la réalisation de ce qu'on appelle un contre-canal à un niveau surélevé, ce contre-canal serait non seulement capable d'annuler l'effet de drainage du creusement du canal, mais également, en réalimentant les espaces voisins, de constituer un outil de gestion du niveau d'humidité dans les espaces avoisinants. Ce dispositif pourrait donc contribuer au bon fonctionnement de la réserve naturelle sur le plan hydraulique.

Durant la phase d'étude préliminaire, nous avons également examiné plusieurs alternatives au projet de prolongement du grand canal du Havre. La première est constituée par la dénivellation des ponts existants. Elle consisterait à augmenter le tirant d'air des ponts sur le canal de Tancarville pour limiter le nombre de manœuvres au passage des barges. Il serait pour cela nécessaire de construire de nouveaux ouvrages mobiles surélevés. En effet, il n'est pas envisageable de surélever les voies ferrées, qui n'admettent que de faibles pentes et nécessiteraient des rampes de grande longueur, qui seraient difficiles à inscrire dans un site urbanisé comme celui-ci. Le Pont Rouge et le Pont 7 bis devraient donc être maintenus en place parallèlement à de nouveaux ouvrages surélevés. En définitive, cette solution ne changerait rien, ni pour le trafic fluvial ni pour le trafic ferroviaire, et profiterait presque exclusivement au trafic routier.

La deuxième alternative consisterait, symétriquement à la précédente, à abaisser le niveau des canaux, de manière, là aussi, à dégager, sous les ponts existants, une hauteur suffisante. Seule la zone des ponts mobiles pourrait, pour des raisons évidentes de complexité du chantier, être approfondie. Cette solution nécessiterait des travaux pharaoniques, avec la création d'au moins trois écluses. En définitive, le trafic fluvial rencontrerait deux écluses supplémentaires sur son parcours pour rejoindre les écluses de Tancarville.

La troisième solution consisterait à relier l'extrémité du grand canal actuel à la Seine via un nouveau canal et une écluse. Cette solution empiéterait non seulement sur les roselières et les vasières – qui sont les milieux les plus rares et les plus riches de l'estuaire – alors qu'une écluse à cet endroit poserait d'importants problèmes d'envasement et de navigation – des problèmes plus importants que ceux rencontrés aujourd'hui à l'écluse de Tancarville.

Enfin, la quatrième alternative imaginée consisterait à relier les deux canaux à travers la zone industrialo-portuaire. Le seul tracé possible serait localisé à l'est immédiat de l'autoroute A29. Ce tracé serait tout à fait malaisé pour la navigation, qui devrait effectuer deux épingles à cheveux. Surtout, ce tracé devrait croiser à nouveau la route industrielle et les voies ferrées, ce qui reproduirait, quelques kilomètres plus loin, les problèmes que nous connaissons aujourd'hui au Pont Rouge.

Aucune de ces alternatives n'apporte, par ailleurs, de réponse à la problématique des espaces disponibles pour accueillir de nouvelles activités.

3. Quatre tracés éventuels

Venons-en, enfin, aux différentes variantes de tracés possibles. Il existe une infinité de possibilités de relier l'extrémité du grand canal du Havre au canal de Tancarville. Nous avons choisi de vous présenter quatre familles de tracé, qui sont les plus représentatives et les plus contrastées :

- Le tracé longeant la réserve naturelle, tout d'abord, est, en quelque sorte, l'hypothèse de base de la Directive Territoriale d'Aménagement. Ce tracé permettrait de disposer de 580 hectares de zone d'activité, dont 231 hectares – la partie ici en violet – seraient remblayés avec les produits issus du creusement du canal.
- Le tracé court est, bien sûr, le moins cher. Il affecte le moins les espaces naturels, mais c'est aussi celui qui libère le moins de zone d'activité, avec seulement 166 hectares.
- Le tracé parallèle a, lui, le mérite de ne pas croiser la nappe des 17 canalisations située en rive sud du canal de Tancarville. Il permettrait de disposer de 290 hectares de zone d'activité, qui seraient remblayés en totalité dès le creusement du canal. C'est cependant le tracé le plus onéreux.
- Enfin, le tracé direct, qui traverse la réserve, n'a été pris en compte qu'au vu des résultats des études préliminaires, qui ont montré que les espèces protégées étaient situées indifféremment à l'intérieur et à l'extérieur de la réserve naturelle, et après que les études hydrauliques ont montré que le contre-canal serait capable d'annuler l'effet de drainage, quelle que soit la localisation du tracé. Ce tracé ne croise pas non plus la nappe de canalisations en rive sud du canal de Tancarville et permettrait de disposer d'environ 450 hectares de zone d'activité.

Voici donc représentés ces quatre tracés sur la même carte. A ce stade du débat public, le Grand Port Maritime du Havre n'émet pas de préférence pour un tracé en particulier. En effet, nous considérons que le débat doit permettre de faire émerger les enjeux à leur juste valeur pour qu'un équilibre entre ces enjeux puisse ensuite être identifié et réponde aux besoins, tout en tenant compte des enjeux.

Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Guellec, et presque bravo. Vous avez quasiment relevé le défi de Sylvie Haudebourg en ce qui concerne le temps.

4. Débat avec la salle

Nous arrivons donc au terme de cette présentation. On sait tout sur le dossier, ou presque. Nous nous sommes donné comme possibilité, comme objectif, d'avoir un premier échange avec la salle. Qui lève la main le premier, ou la première ? Je vois une main qui est levée. Voilà, l'hôtesse se dirige vers vous. Vous vous présentez et nous vous écoutons.

Michel COLETTA

Bonsoir, Michel Coletta. J'interviens ici au nom d'associations de défense de l'environnement. Je ne vais pas intervenir sur le projet lui-même, qui vient de nous être présenté. Je voudrais revenir sur le rôle de la commission particulière. Sur le projet, il a 14 séances de prévu. Nous aurons l'occasion de discuter de tout ce qui a été dit dans cette présentation et on pourra, effectivement, confronter les idées.

Ces jours-ci, nous avons été interpellés – suite à la lecture de la presse – par une publicité qui a été faite par la commission particulière et qui nous pose problème. Jusqu'ici, dans les rencontres qu'on avait eues avant ce débat public, il nous semblait que les membres de la commission avaient une certaine impartialité – enfin, on l'espérait. La publicité qui est parue lundi dernier, dans la presse, ne nous paraît pas aller dans ce sens. Quand on lit cette publicité, qui est un appel à participer au débat public, d'entrée de jeu, plutôt que d'expliquer les choses – qui ont été bien dites et rappelées par le président de la commission tout à l'heure – on nous parle – et je pense que même le maître d'ouvrage n'en demandait pas tant – de la « désaturation des circulations », « d'amélioration des circulations », du « développement du port », de son « rayonnement ». C'est vrai que c'est un terme que j'ai déjà entendu dans des rencontres qu'on avait eues, mais là, mettre ça en avant – je ne l'ai pas vu dans le document du maître d'ouvrage... Ensuite, la possibilité de « réaffecter » – nous avons beaucoup aimé ce terme-là – 160 hectares à 180 hectares, lorsqu'on sait qu'il s'agit simplement de supprimer, de rayer de la carte toute une zone naturelle – appelée Mare Plate et tout ce qu'il y a autour – une zone extrêmement riche dans sa biodiversité ; appeler ça une « réaffectation » par la commission elle-même, là encore, nous le déplorons. Nous sommes échaudés parce que, effectivement, il y a eu d'autres débats publics dans la région. On a déjà vu des

membres de commissions particulières prendre clairement position par rapport à des projets. C'est pour ça que nous sommes un peu prudents sur cette question-là. Voilà ce que je voulais dire.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Coletta.

Je vous propose de recueillir encore deux questions, et puis ensuite, nous verrons sous quelle forme nous pourrions tenter d'y répondre, les uns ou les autres.

Qui souhaite intervenir à son tour ? Oui, Monsieur ? On est parti un coup à gauche ; là, on en a deux à droite. Alors, Monsieur au premier rang, et ensuite, son successeur derrière. Monsieur, s'il vous plaît ? Et puis Monsieur, ensuite. Merci.

Patrick AUGER

Oui, Patrick Auger, membre du Mouvement National pour l'Environnement. Je voudrais, à la suite de la déclaration de Monsieur Castaing et aussi au vu du fragment de film que nous avons vu, poser la question suivante : comment le Grand Port Maritime du Havre, avec les projets qui nous sont présentés dans le cadre de l'augmentation prévisible du trafic containers – puisqu'on nous a dit que l'objectif était le triplement, sans d'ailleurs nous fixer d'horizon – entend-il mettre en œuvre, dans l'espace portuaire et dans l'estuaire, les engagements nationaux du Grenelle de l'Environnement d'un abaissement de 3 % par an et d'une division par quatre des rejets de gaz à effet de serre d'ici 2050 ? Ceci me rappelle le texte qui nous est présenté dans les documents, d'un respect de l'utilisation des transports ferroviaires et fluviaux à 25 %, mais le pourcentage ne tient pas compte de l'augmentation importante – prévisible – du trafic, ce qui va notablement augmenter – par la force des choses – les autres modes de transport, et, en particulier, le routier.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur, la question est claire.

Nous passons au troisième intervenant, s'il le veut bien.

René MARTIN

Oui, Messieurs dames bonjour. Je suis René Martin, individuel. Je vais poser une question sur les tracés qui sont mis en cause. Vous avez un tracé de 6 200 mètres, qui permet d'avoir une zone de 578 hectares de disponibilité – nous sommes bien d'accord – tandis que le tracé de 5 200 mètres permet d'avoir une zone de 166 hectares aménageables. C'est que derrière cette deuxième zone-là, vous avez une vaste étendue de terrain, au sud du tracé. Vous l'avez. Cette zone-là elle est – pour moi – disponible pour l'aménagement futur. Je pense aussi au futur. Il faut penser à ça. Qu'est-ce qu'il en est ? On ne veut pas changer. Tout en respectant les idées écologistes, il faut y aller. Pourquoi on ne prévoit pas aussi des chargements en plus ? Au sud du canal, on peut le faire.

Claude GUILLERME

Monsieur, mettez bien le micro devant votre bouche, s'il vous plaît.

René MARTIN

Oui. De ce fait, il me semble que le tracé court, de 4 200 mètres – cette question, vous l'avez, je l'ai envoyée – est le moins onéreux. C'est une bonne chose.

Par contre, il y a un petit truc – je ne vais pas répondre, je ne sais pas : les histoires de profondeur de 5 mètres, par rapport au canal qui est à 12 mètres. Pourquoi on ne fait pas tout de suite dans les travaux, la profondeur ? Si on le fait, on le fait à 10 mètres. Je précise bien le truc : on met à 10-12 mètres, ce qui va permettre, dans 15 ans, 20 ans – il faut prévoir l'avenir du Havre... Monsieur Rufenacht, il a travaillé là-dessus. Monsieur Bessait, il a travaillé là-dessus. On ne va pas s'arrêter là. Autant faire tout de suite une profondeur de 10 mètres à 12 mètres, qui permettra aux caboteurs de prendre le sud du canal.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Martin. Je crois que tout le monde a bien compris le sens de votre proposition. Nous faisons trente secondes ou une minute de tentative de réponse.

Pour ma part, je vais essayer de répondre à Monsieur Coletta, puisqu'il met en cause l'organisation du débat. Moi, je le remercie d'avoir bien voulu souligner que notre occupation première était d'appeler le plus grand nombre possible de personnes à participer au débat. Il fait grief d'expressions. Je lui laisse, bien sûr, l'entière responsabilité de son jugement. Je ne suis pas sûr qu'il y avait une volonté de choquer ou une volonté d'aller à tout prix au-delà de l'intention, qui était de présenter le projet. Cela dit, le mieux est de prendre en note votre observation. Nous l'enregistrons comme tel et j'invite les membres de la commission à être vigilants pour que, dans l'avenir, nous n'ayons ces débordements dans notre trop grand désir de bien faire et, surtout, de convaincre beaucoup de gens de venir assister à notre débat. Je ne pense pas pouvoir en dire beaucoup plus, mais votre observation sera prise en mémoire. Nous nous souviendrons.

Quant à Monsieur Auger et Monsieur Martin, je crois que leurs propos intéressaient principalement le maître d'ouvrage. Si Monsieur Castaing ou Monsieur Guellec le veulent bien, je les invite à apporter les premiers éléments de réponse, sachant que nous ne nous interdisons pas – les uns et les autres – d'apporter des éléments de réponses aux intervenants, soit par écrit, soit à la faveur d'une prochaine réunion. Certains l'ont noté : le fait de travailler par réunion thématique nous permettra, le moment venu, d'approfondir tel ou tel aspect de tel ou tel dossier.

Monsieur le directeur général ?

Laurent CASTAING

Je vais essayer de répondre relativement rapidement à la question de Monsieur Auger. Pour ce qui est des chiffres, l'ambition du Port du Havre est de doubler son trafic containers d'ici 2020. Le chiffre qui a été indiqué est que l'on veut tripler les modes ferroviaires et fluviaux dans la même

durée. Tout calcul fait, ça amène à 30 % des containers qui arrivent ou qui partent du Havre par les modes massifiés. Ça permet d'arriver dans les objectifs qui sont fixés dans la loi Grenelle.

Ces objectifs – je comprends les critiques que vous pouvez faire – ont quand même été fixés après un large dialogue qui fait montre d'un certain réalisme par rapport à la situation actuelle des transports terrestres et qui dit que si, en dix ans, on arrive à 30 %, on aura déjà fait une bonne partie du chemin. On n'aura certainement pas résolu tout le problème.

Enfin – dernier point – moi, je voudrais signaler, en termes de gaz à effet de serre, que tant qu'on n'aura pas amélioré – là, on rentre dans un débat un petit peu plus vaste que sur le port du Havre – un certain nombre de conditions de compétitivité du port du Havre, dont la question des modes ferroviaires et fluviaux, qui participent à la compétitivité, les containers passeront par le port d'Anvers. Quand ils passent par le port d'Anvers, ils reviennent principalement en France par le camion, et ils augmentent l'émission de gaz à effet de serre en France. Notamment pour la région parisienne, faire passer les containers par Le Havre et les mettre sur les trains et les barges, c'est aussi lutter contre l'émission de gaz à effet de serre.

Claude GUILLERME

Merci pour cette deuxième réponse. Quant à la troisième, Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Je voudrais répondre aux différents sujets abordés par Monsieur Martin. Tout d'abord, pourquoi ne pas approfondir directement à 10 mètres un tel canal ? Je vous dirai qu'aujourd'hui, ce n'est pas un besoin puisque les caboteurs qui circulent et qui souhaitent remonter la Seine préfèrent emprunter directement la Seine, en passant par les écluses et par l'extérieur. Ce n'est pas un objectif pour le Grand Port Maritime du Havre que d'avoir un canal aux caractéristiques maritimes jusqu'aux écluses de Tancarville. Si le besoin se fait sentir dans dix ou vingt ans, il faudra réexaminer la question, mais aujourd'hui, ce n'est pas un objectif.

Pour ce qui est, par contre, des tracés qui dégagent, pour certains, au Sud, des espaces qui pourraient être affectés à de la zone d'activité, aujourd'hui, lorsque l'on prend en compte les termes de la Directive Territoriale d'Aménagement, celle-ci prévoit que la zone d'activité puisse être aménagée au nord et à l'ouest du futur canal, et pas au sud et à l'est. Ces terrains restent en affectation non déterminée. C'est l'un des objectifs du débat que d'en examiner l'affectation.

Claude GUILLERME

Merci. Je le répète : on pourra revenir sur ces réponses, sur ces questions posées dans le cadre des réunions thématiques. Je voudrais au passage remercier le secrétaire général adjoint du SGAR, qui nous a rejoints en cours de route. Je le remercie, comme je remercie le préfet de région, d'avoir témoigné ainsi de l'intérêt qui est porté à ce niveau à notre débat. Soyez le bienvenu parmi nous.

On reprend un jeu de questions. Alors, on est parti deux fois à droite, une fois à gauche. Peut-être que le milieu se sentira tenté par des questions. Je vois peu de mains se lever, alors on repart dans le même secteur. Je vous en prie.

François AUBER

Bonjour, François Auber, maire de Saint-Jouin-Bruneval. J'ai participé activement et avec beaucoup d'attention au projet de port méthanier. On est train de parler des règles de fonctionnement du débat : là où on arrivera à la fin de ce débat, dans les solutions qui seront défendues, portées, etc., si certaines options sont fortement rejetées, comme c'est le maître d'ouvrage pétitionnaire qui décidera de continuer ou pas, je voudrais savoir si vous tiendrez compte de ce qui aura été dit dans le débat public ? En tant qu'aménageur du territoire – on voit comment vous vous êtes comporté sur d'autres dossiers – je voudrais savoir si vous respecterez le débat public et ce qui se sera dit dans ce débat public ?

Enfin – ça, c'est une question directement pour le GPMH – je trouve que ce serait intéressant que les membres de la commission puissent se présenter, pour savoir d'où ils viennent et quel regard ils auront, en fonction de leur activité professionnelle, de leur parcours, et voir comment ils se comporteront tout au long de ce débat.

Claude GUILLERME

Merci. C'est une première double question, alors elle compte pour deux. Est-ce qu'il y a une troisième question ? En bas, pardon, Monsieur. Je vous en prie. Est-ce qu'on vous a donné un micro ?

Gilbert LEMAITRE

Oui, bonjour. Monsieur Le Maître, maire de Saint-Vigor-d'Ymonville. Une question et une remarque. Ma question porte sur vous, Monsieur le président. Vous aviez dit que vous aviez contacté une centaine de personnes en pré-projet. Est-ce que ces contacts ou les réponses que vous avez eues sont portés sur le cahier des remarques ?

Deuxièmement, pour éclaircir le débat pour certaines personnes, sur tous les plans, je n'ai pas vu les limites de communes, ni ce qui correspond en PLU ou en POS. Peut-être que ça pourra éclaircir et améliorer le débat. Merci.

Claude GUILLERME

Merci. J'enregistre votre question, qui s'adresse plutôt à moi. Nous y reviendrons. Une troisième question, si quelqu'un se sent prêt à le faire. Monsieur, je vous en prie. Le centre n'a pas encore voulu intervenir.

Mickaël BARON

Bonjour, Mickaël Baron, je m'exprime au nom de l'association Oxygène Estuaire. Nous avons aussi eu quelques différends avec le port autonome, indirectement, mais bon, passons. Sur la question du grand canal, les choses ont été habilement liées dans le document de Directive Territoriale d'Aménagement, notamment en disant que, clairement, ce qui était situé à l'est de la voie ferrée et au nord du grand canal reviendrait en gestion de l'activité portuaire. Moi, je pourrais

poser la question en ce sens, c'est de dire qu'en liant les deux questions, on arrive à une problématique qui se renvoie un peu la balle : soit on fait le grand canal et on prolonge les infrastructures portuaires ; soit on ne fait pas le grand canal, et on ne le fait pas. Moi, je ne comprends pas pourquoi il ne serait pas possible, par exemple, d'étendre les activités portuaires ou industrielles, sans faire de grand canal. Le problème, c'est que, comme c'est lié dans la DTA, on ne peut pas se défaire de ce lien, et on est un peu prisonnier de cette question et de cette formulation.

Enfin, le débat, est-ce que ce n'est pas de dire : est-ce qu'il faut faire, ou pas, le grand canal ? Les questions des alternatives ont été un peu rapidement balayées d'un revers de main dans la présentation du maître d'ouvrage – la surélévation des ponts, etc. – alors que, peut-être, l'enjeu de ce débat aurait dû être non pas « Comment faut-il faire le grand canal ? », mais « Faut-il, oui ou non, faire le grand canal et quelles sont les alternatives ? » Je pense que dans cette présentation, il y a déjà un vice quelque part qui nous induit à penser que, de toute façon, il faut faire le grand canal. J'aimerais bien que déjà, à l'ouverture de ce débat, on puisse avoir tous les éléments en main. Dans le dossier du maître d'ouvrage, les alternatives reposent sur une page et sans rentrer dans les détails, alors que c'est là où le bas blesse, c'est là où la Commission peut avoir un avis objectif sur les enjeux qu'il y a derrière. Merci.

Claude GUILLERME

Je vous remercie. Je vais essayer de répondre rapidement à la fois à Monsieur Auber et à Monsieur le maire de Saint-Vigor. Pour la première réponse, je demanderai peut-être que le Grand Port réponde lui aussi, puisqu'il y a eu, non pas des mises en cause, mais des interpellations qui concernaient le Grand Port.

Sur les règles de fonctionnement du débat – et là, je voudrais être très clair : nous sommes là – je le répète, je l'ai dit en introduction – pour garantir la qualité de l'information. Nous sommes là pour garantir que les observations, les suggestions qui sont faites – surtout si elles sont argumentées – doivent être mises en mémoire et doivent être reprises pour que le président de la Commission Nationale du Débat Public, sur la base du compte-rendu que nous lui soumettrons, puisse transmettre tout cela au directeur général, au responsable du Grand Port, au maître d'ouvrage. A partir de là, ce qui s'est passé dans d'autres débats, je ne dis pas que je ne veux pas le connaître – c'est très intéressant – mais c'est le débat d'aujourd'hui qui nous réunit. C'est sur ce débat-là que nous avons à travailler et c'est là-dessus que nous autres, commission particulière, devons être tout à fait attentifs à ce que vous allez dire, Mesdames, Messieurs, sur le dossier. Ça n'interdit pas d'avoir des considérations plus générales puisque, par définition, le débat est ouvert. Mais je voudrais qu'on garde à l'esprit que c'est d'abord sur le projet lui-même que le débat a lieu. C'est une remarque un peu générale.

Je vais aussi essayer de répondre à Monsieur le maire de Saint-Vigor pour ne pas intervenir une deuxième fois sur ces trois questions. Je peux vous dire, Monsieur le maire, que nous n'avons pas repris sous la forme de document de référence ce qui nous a été dit par les uns ou par les autres, ceci pour deux raisons. La première, c'est que le débat n'étant pas ouvert au moment où nous avons eu le privilège de ces rencontres, nous n'avons pas à retenir la règle d'or, que j'ai rappelée tout à l'heure, qui est que tout ce qui se dit sera transcrit d'abord dans le *verbatim* – c'est-à-dire la référence de tout ce qui s'est dit ce soir, comme tout ce qui se dira dans les 13 réunions qui vont suivre – dans les six jours qui viennent. Qui d'entre vous le voudra pourra se référer à ce *verbatim* et contrôler si ce qu'il a dit est bien reproduit. Deuxièmement, tous les documents qui sont

maintenant produits dans le cadre du débat public – puisqu’il est ouvert – sont des documents qui deviennent publics. Mais là, le débat n’était pas encore ouvert, c’est donc la première raison, de caractère un peu formel.

La deuxième raison, c’est que quand nous sommes allés voir les uns et les autres, c’était d’abord pour être éclairés. On avait, entre autres, à répondre à une question difficile, qui était de savoir dans quel périmètre nous organisons le débat. Est-ce que l’on va à 25 kilomètres de l’estuaire ? Est-ce qu’on s’arrête à 10 kilomètres ou 5 kilomètres ? Il fallait qu’on voie les uns et les autres. Moi, j’avoue que la rencontre avec les maires que j’ai pu visiter m’a beaucoup éclairé. Vous avez évoqué les POS comme les PLU comme étant des références. Je comprends très bien que dans le débat, dans les réunions thématiques que nous aurons, à un moment ou à un autre, les maires – comme vous, sans doute – qui ont un territoire partagé – l’un sur le plateau et l’autre dans la vallée – auront le souci de regarder ce qui se passe dans la vallée et, peut-être, de signaler qu’on a oublié tel ou tel aspect du POS ou du PLU. Ceci fait partie du débat lui-même et nous aurons à y revenir. Je vous donne rendez-vous, Monsieur le maire, lorsque nous irons chez vous ou près de chez vous puisque notre souci, c’est d’aller au plus près des uns et des autres et d’être à l’écoute de ce qui se dit dans les communes un peu périphériques par rapport à la grande agglomération.

Monsieur le directeur général ou Monsieur Guellec, vous essayez d’aborder les aspects qui vous concernent plus directement sur les questions de Monsieur Auber et de Monsieur Baron.

Laurent CASTAING

Monsieur Auber, on va essayer de ne pas refaire le débat du terminal méthanier. Pour vous répondre, sur un plan un petit peu formel, je rappelle que le projet du terminal méthanier a quand même évolué à l’issue du débat public, certes, pas à votre satisfaction – et c’est un sujet qui est encore ouvert – mais il y a bien eu une évolution. Cela veut dire que le débat public a, sans doute, aussi servi à quelque chose dans ce cas-là.

La grande question que vous posez, c’est : est-ce que le débat qui nous occupe ce soir est ouvert ? Ma réponse – et j’espère l’avoir dit lors de mon introduction – est clairement oui. Il y a bien un débat. Il y a débat sur « Doit-on prolonger le grand canal, ou pas ? » Deuxième question : si on le prolonge, selon quel tracé ? Nous ne souhaitons pas éviter les deux questions. Nous souhaitons en débattre. C’est tout à fait clair.

Pour venir à la question de Monsieur Baron – après, je passerai plus en détail la parole à Jean-Pierre Guellec – je partage un peu votre opinion que la DTA est un texte qui nous contraints...

Fin du CDI.

Claude GUILLERME

...En ce qui concerne les alternatives, je crois que ce qui a été dit nous renvoie effectivement aux réunions thématiques qui viendront. Là, je pense qu’on aura à cœur, les uns et les autres, d’approfondir cet aspect des choses.

Sur l’autre point, je suis passé un peu vite sur la présentation de la commission. Je dois redire que, à l’entrée, nous sommes en photo, avec nos qualités ou nos défauts – les défauts, on les a un peu

masqués. Je vais quand même vous dire qui nous sommes. Le plus jeune, ou presque, c'est Jean-Michel Bouillot, spécialiste de débats publics, de la vie administrative, dans diverses fonctions. Le second, François Nau, est ingénieur général des ponts, expert – si on peut dire – en voies navigables. Le troisième est Alain Radureau, scientifique, qui est un expert dans le domaine des rivages, des fronts marins, de l'écologie. C'est donc un peu notre écologiste. Sylvie Haudebourg, qui est une spécialiste de la communication, passionnée par le débat public, qui a déjà contribué à élaborer des débats et qui a elle-même participé à des débats, et qui est ingénieur de formation – ingénieur en télécommunications, je peux le dire – qui connaît très bien les problèmes d'EDF en particulier...

Coupure du son de 1'22" à 1'53"

... inspecteur général de l'administration de l'Education Nationale. Par ailleurs, j'ai un petit passé d'élu. J'ai été maire, j'ai été conseiller général. On n'en dira pas plus. Si vous voulez en savoir plus, comme on va trinquer tout à l'heure, on se fera des interviews en particulier. Et vous avez nos images à l'entrée.

Pour terminer cette première partie, je remercie les uns et les autres d'avoir veillé au respect des règles que Sylvie Haudebourg nous avait rappelées.

II. Point de vue des personnalités invitées

On va donc maintenant passer au deuxième temps. Pour cela, je vais inviter nos personnalités. Faut-il les appeler des experts ? Faut-il les appeler des grands témoins ? Faut-il les appeler des spécialistes ? Monsieur Rufenacht, Monsieur Haas, Monsieur Logiou et Monsieur Malvaud vont – s'ils le veulent bien – rejoindre la table. La règle du jeu – elle a déjà été définie, je la rappelle en quelques secondes : ils ont, en principe, chacun six minutes pour donner leur point de vue, le plus librement possible ; après que chaque binôme est intervenu – on aura bien compris qu'il y a deux politiques et deux représentants du monde associatif ou du monde économique – la salle réagira, ou le maître d'ouvrage réagira. Merci. Monsieur le ministre, vous ouvrez le feu.

1. Interventions de Monsieur Rufenacht et de Monsieur Logiou

Antoine RUFENACHT

Merci, Monsieur le président. Je vous ai accueilli tout à l'heure comme maire du Havre. Je m'exprime maintenant comme président de la communauté d'agglomération.

Mesdames et Messieurs, le 29 avril, le président de la République a affirmé la stratégie de développement de la région capitale jusqu'à la place portuaire du Havre, avec un aménagement de l'ensemble de la vallée de la Seine, incluant des dessertes fret – dédiées rail et fleuve – et des dessertes voyageurs par une ligne à grande vitesse entre Paris et Le Havre. Le 16 juillet, au Havre, dans une déclaration portant sur la politique maritime de la France, le chef de l'Etat a confirmé cette stratégie de développement de la métropole parisienne en la couplant avec un rattrapage du retard de la France dans les domaines portuaires, en précisant que le port du Havre, port naturel du Grand Paris, doit faire l'objet d'équipements importants, dans une perspective de forte compétitivité. Notre port bénéficie d'une situation géographique de qualité nautique qui permet de

renforcer sa position parmi les principaux ports du rang – premier port touché, dernier port laissé, eaux profondes, accessible aux navires les plus grands. Ses qualités de sécurité le mettent à l'écart du rail du Pas-de-Calais et ses qualités doivent naturellement être valorisées comme il se doit.

Nous savons que le handicap de notre port tient à une desserte d'Hinterland ferroviaire et fluviale de mauvaise qualité, au regard de nos puissants voisins étrangers. Nous savons aussi que l'Etat a signé le protocole de Kyoto, qu'il s'est doté d'une politique nouvelle – le Grenelle de l'Environnement – pour aborder le 21^{ème} siècle. Nous savons enfin que le ferroviaire et le fluvial n'ont pas, aujourd'hui, les parts qui leur reviennent.

L'avenir du port passe par le succès de Port 2000 – déjà acquis ; la construction, fortement engagée d'une plate-forme multimodale fer/fleuve, au sein du port, en bordure du grand canal ; la réalisation en cours du raccordement ferroviaire de Port 2000 ; l'aménagement – à l'ordre du jour – de la ligne dédiée fret ferroviaire Monterolier-Buchy-Gisors-Serqueux, pour rejoindre la grande ceinture, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ; enfin, la réalisation urgente, aux confluent de l'Oise et de la Seine, d'un port fluvial AHR pour assurer au port du Havre les moyens de résister à la concurrence de Seine Nord pour la desserte de l'agglomération parisienne – projet porté par les élus du secteur. Il s'agit – vous le comprenez – d'un vaste mécano, utilisant les infrastructures existantes et les complétant pour s'inscrire dans la compétitivité portuaire.

Mais revenons un instant sur la question du prolongement du grand canal. La Directive Territoriale d'Aménagement a prévu le prolongement du grand canal jusqu'au canal de Tancarville, anticipant ainsi la croissance impérieuse du trafic fluvial. S'il peut être dit que le passage fluvial est possible avec les installations dont dispose le port, la croissance des flux de barges, celle des accès routiers et ferroviaires pose de façon évidente la question des manœuvres de ponts, de l'engorgement des circulations routières et des accès ferroviaires, avec des temps d'attente pour les barges, pour les trains et pour les camions, pris dans un système de cinq ponts mobiles. Organiser un flux tendu fluvial et ferroviaire ne doit pas être exposé aux risques de pannes de ponts ou d'ouvrages fluviaux – rappelons que la route est un réel concurrent au fret et au fleuve. Prioriser ces vecteurs doit s'accompagner de garanties sérieuses d'exploitation. C'est tout le sens du prolongement du canal et de la plateforme multimodale fret/fleuve.

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

Au-delà de son insertion dans le grand réseau d'infrastructures, ce projet est, enfin, une source pérenne de développement local. Le port est l'un des principaux moteurs économiques, au-delà de la région tout entière. Pour qu'il puisse continuer à jouer ce rôle avec efficacité, il convient donc qu'il dispose, dans la durée, de réserves de capacités, notamment foncières, pour l'accueil d'entreprises. Un débat public sur un tel sujet a donc tout son sens. C'est l'occasion de mettre en pratique les principes mis en avant dans le Grenelle de l'Environnement. Excusez-moi de citer une réalisation locale dans le Grenelle de l'estuaire. Je vous remercie.

Applaudissements.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le ministre. Monsieur le vice-président, nous vous écoutons à votre tour.

Laurent LOGIOU

Merci, Monsieur le président.

Mesdames et Messieurs, il est nécessaire, dans le cadre de ce débat public, de faire deux rappels. Le premier : la Région est favorable au développement du fluvial et du ferroviaire. Elle l'a prouvé à travers de nombreux financements et elle l'a indiqué, dans le cadre des financements, au contrat de plan 2007-2013, notamment en apportant un financement à 100 % sur les écluses de Tancarville – pour qu'il puisse y avoir développement, il faut que ces écluses fonctionnent – et en inscrivant aujourd'hui une somme de 20 millions d'euros – je le précise parce que ça a son importance – pour un projet qui vise à prolonger le grand canal, qui maintienne la fonctionnalité hydraulique de la réserve naturelle et qui veille, à travers des études, à définir des mesures compensatoires, des mesures d'accompagnement pour tendre vers un solde neutre, voire positif, en termes d'impact sur les milieux naturels. Ce sont les conditions qui font que la Région a fléchi ces financements.

Deuxième rappel : au moment du débat sur le grand projet du port du Havre, la Région, par mon intermédiaire, avait posé deux questions. La première, d'avoir une étude sérieuse sur l'éventualité de l'utilisation de l'actuel canal ; la deuxième, d'avoir une définition des priorités du port. Sur cette première demande, le document qui nous est soumis ne répond pas – loin de là – à nos interrogations sur une étude sérieuse sur l'utilisation du canal actuel. Je pourrais même dire que si on lit les pages 34 et 35 du document, nous avons plutôt une étude à charge sur l'utilisation du canal actuel.

En effet, il serait nécessaire de surélever quatre ponts, pour un total compris entre 220 millions d'euros et 320 millions d'euros si on prenait une solution de tunnel, pour permettre un aménagement acceptable. Il est écrit dans le document qu'il faut un surélévement jusqu'à 10,60 mètres, qui est la hauteur du pont de l'A29. Je me suis procuré – et je les tiens à votre disposition – les hauteurs de ponts après, c'est-à-dire entre Le Havre et Paris. A priori, si on fait des ponts à 10,60 mètres pour faire passer des barges à trois étages, ce serait bien qu'ils passent aussi la Seine, à la hauteur de Rouen, sauf à ce qu'il y ait un nouveau débat ou une nouvelle priorité qui fasse que les deux ports aient fusionné et que le multimodal soit installé à Rouen. Aujourd'hui, les études qui ont été faites le sont sur une base de 10,60 mètres, alors que, *a priori*, les ponts à Rouen et un, plus loin, sur Oissel, sont à 7,15 mètres voire 8 mètres de moyenne. Ça veut donc dire qu'il y a quand même un défaut dans l'étude parce que le surélévement aurait dû être sur cette base.

D'ailleurs, je vous conseille – et je vous remercie – Messieurs les dirigeants du port, d'aller regarder la page 17 ensemble. On voit le nombre d'ouvertures des ponts et on se rend compte que sur les quatre ponts, en réalité, deux sont en effet utilisés et ouverts souvent – 13 à 14 fois avec, éventuellement, des augmentations de ces ouvertures dès qu'il y aura une augmentation de trafic – et les deux autres ne le sont que très rarement. J'ai pris mon après-midi, avant-hier, et je suis allé voir les gens qui travaillent sur ce secteur. Les deux ou trois ouvertures le sont aujourd'hui non pas pour des barges, mais probablement et très souvent pour des bateaux. En fin de compte, sur cette étude, ce n'est pas quatre ponts qu'il faudrait surélever, mais deux, et pas à la hauteur que vous avez prévue.

A ce moment-là, on émet de sérieux doutes sur la façon dont la présentation a été faite. Aujourd'hui, la demande qui avait été faite à l'époque d'avoir une étude sérieuse sur l'utilisation du canal de Tancarville est toujours d'actualité. J'espère que le débat public pourra répondre à ces questions. Honnêtement, je ne suis pas sûr que, en l'état de cette étude, les chiffres affichés reflètent vraiment la réalité des besoins pour permettre l'aménagement susceptible – comme vous l'écrivez – d'une augmentation de trafic du fluvial de 3 % en dix ans.

Du coup, c'est vrai que le manque d'arguments de cette partie aurait tendance – et je pense que ça a souvent été le cas – à décrédibiliser un peu la suite du document. Cependant, sur la deuxième interrogation, sur les priorités, les réponses ne sont pas plus évidentes. Il n'y a pas plus de réponses qu'il y a un an. Faut-il, oui ou non, une écluse fluviale ? Si je lis la page 27, sur l'accès direct de Port 2000 et le projet multimodal, tout laisse à penser que l'écluse fluviale de Port 2000 n'est pas nécessaire. Alors, oui ou non ? A un moment ou à un autre, il faudrait savoir si elle est nécessaire ou pas et, peut-être, si vous estimez qu'elle n'est pas nécessaire, utiliser l'argent des études à autre chose. Sur l'écluse de Tancarville, je vais rapidement page 26. Quand je lis les propos qui sont écrits dans le document, on a la sensation, tout de même, que s'il y avait un doublement des équipes, il n'y aurait pas besoin d'automatiser pour qu'elles fonctionnent, et s'il y avait un rallongement du nombre d'heures. Donc peut-être que là, on pourrait économiser les 4 millions d'euros. Il n'y a pas de réponse là-dessus. Et puis, enfin, sur le chantier multimodal, qui nous paraît quelque chose d'essentiel pour réussir, justement, à permettre l'augmentation du ferroviaire et du fluvial, on ne sait pas quelle est la priorité et si la priorité est celle du grand canal d'abord, ou du Tancarville, ou de ce projet multimodal.

Je ne vais pas débattre sur les autres propositions alternatives, même si vous avez bien senti qu'on a l'impression que la solution du canal de Tancarville n'a pas été étudiée à fond. Sur les quatre alternatives, je vais vous poser des questions :

- Premièrement, quels sont les dangers inhérents au déplacement des pipelines et les surcoûts qui sont prévus, à la page 61 ?
- Deuxièmement, quelles sont les garanties que les mesures de compensation que vous citez, notamment la réalisation d'un contre-canal – qui est un peu quelque chose de nouveau pour nous – permettraient de répondre à la question qu'on a posée tout à l'heure et qui était dans le contrat de plan, c'est-à-dire qu'il y ait un solde positif pour les milieux naturels ?
- Enfin – et je terminerai là-dessus – les coûts affichés page 61 sont de 250 millions d'euros pour le tracé 1, 210 millions d'euros pour le tracé 2, 255 millions d'euros pour le tracé 3, 245 millions d'euros pour le tracé 4, visiblement sans intégrer le coût du contre-canal – peut-être que vous me contredirez – et sans voir les coûts annexes pour les entreprises et les dangers du pipeline.

En conclusion, pour le moment – c'est certainement une réponse de Normand – la Région est, bien sûr, prête à s'associer au projet de développement fluvial. Elle l'a toujours été, elle l'est encore. En l'état actuel du dossier, au vu des questions qui sont posées, notre position est réservée. C'est au vu des réponses apportées au débat que nous pourrons, à un moment ou à un autre, nous positionner. Merci.

Applaudissements.

Claude GUILLERME

Je vous remercie. Voilà deux premières interventions à la suite desquelles, peut-être que le maître d'ouvrage souhaite apporter un début de réponse. Je donne volontiers la parole à son directeur général ou au chef de projet.

Laurent CASTAING

Oui, on va répondre en deux parties. Je vais répondre sur la question des priorités et je vais laisser Jean-Pierre Guellec répondre sur les autres questions, qui sont un peu plus techniques.

Oui, il y a aussi un débat sur « Faut-il une écluse fluviale ou pas ? » Je pense que c'est un débat qui est annexe au débat qui nous occupe. Le but, c'est bien de faire passer plus de barges par le port du Havre. La question, ensuite, de savoir où doit-on charger et décharger ces barges est posée : chantier multimodal ou écluse fluviale ? Très clairement, le choix est aujourd'hui fait pour le chantier multimodal. Nous souhaitons démarrer au plus vite ce chantier multimodal. C'est une priorité affichée. C'est une priorité qui peut se justifier et qui, de toute façon, n'influe pas sur la question du prolongement ou non du grand canal et par quel tracé.

Pour ce qui est de l'écluse de Tancarville, c'est un dossier qui est à l'étude. Il faut les moderniser, ou en moderniser le fonctionnement – je pense que nous sommes d'accord. La question : « Le fait-on par des moyens technologiques ou des moyens humains ? » fait, là aussi, l'objet d'études et de débats, mais qui n'influencent pas la question du tracé du grand canal, voire même de la nécessité ou non du grand canal.

Monsieur Logiou, le Grand Port Maritime tentera de vous apporter, le plus rapidement possible, des réponses sur ses priorités, mais nous ne voyons aujourd'hui de connexion entre ces trois questions et la question du prolongement ou non du grand canal.

Je passe maintenant la parole à Jean-Pierre Guellec pour les autres aspects de votre intervention.

Jean-Pierre GUELLEC

Tout d'abord, un premier élément de réponse sur le choix de la hauteur à 10,60 mètres, sur le rehaussement des ponts sur le canal de Tancarville. Cette hauteur a été choisie pour comparer ce qui est comparable, c'est-à-dire le même niveau de service offert par des ponts surélevés que le prolongement du grand canal, c'est-à-dire un nombre de manœuvres à peu près comparable. On peut toujours faire un rehaussement moins important que les 10,60 mètres pris en compte dans ce dossier. L'expérience et les études complémentaires que nous avons réalisées – dont une dernière a été mise en ligne sur le site du Débat Public il y a seulement trois semaines – montrent que la variation de coût pour construire un nouveau pont de 7 mètres ou 9 mètres de hauteur, par rapport à un pont à 10,60 mètres, était inférieure à 10 %. Ce qui veut dire que des ponts à 7 mètres, non seulement seraient d'un coût à peine inférieur que celui d'un pont à 10,60 mètres, mais ils généreraient des manœuvres supplémentaires par rapport à la solution du prolongement du grand canal. Cela ferait que les deux solutions ne seraient pas comparables.

Concernant la hauteur des ponts sur la Seine, bien évidemment, à partir de Rouen et du pont Guillaume-le-Conquérant, nous avons une hauteur limitée. Mais jusqu'à Rouen, nous avons la

chance de disposer de près de 120 kilomètres de Seine – si je ne me trompe pas – presque sans limitation de hauteur, puisque les ponts ont tous un tirant d'air de 50 mètres. Donc il est important – et je pense que les professionnels de la voie d'eau y songent – d'envisager la massification du transport fluvial avec des capacités d'emport bien supérieures à celles que l'on connaît aujourd'hui sur ce segment entre Le Havre et Rouen en matière de transport fluvial. C'est pour cela qu'il est prudent de prévoir l'avenir et de réserver des hauteurs importantes au niveau des futurs ponts.

Ensuite, concernant quelques questions plus précises sur la prise en compte du contre-canal, il est effectivement incorporé dans les chiffrages qui sont communiqués dans le dossier. Les détails n'ont pas été fournis dans le dossier du maître d'ouvrage, qui est un dossier synthétique – c'est difficile de résumer la totalité des études en 70 pages. Je vous rassure, le coût du contre-canal est bien pris en considération dans ces chiffres.

Concernant la dangerosité du détournement des canalisations, je ne suis sans doute pas le plus qualifié pour répondre sur cette question. C'est un vrai sujet en matière de sécurité et de faisabilité technique, mais également de délais de réalisation pour ces canalisations. Nous n'avons pas pu obtenir – et quelque part, c'est compréhensible – de la part des exploitants des canalisations et des installations raccordées, un coût de l'arrêt de ces pipelines dans la mesure où, si ces arrêts de pipelines correspondaient à des arrêts techniques d'installation, les coûts seraient inférieurs. Aujourd'hui, il est impossible de prévoir la coexistence de ces deux types d'intervention.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Guellec, je vous invite à conclure rapidement pour que nous laissions la parole à la salle.

Jean-Pierre GUELLEC

J'en avais terminé.

Sylvie HAUDEBOURG

C'est parfait.

Claude GUILLERME

Merci. La salle a combien, Sylvie ?

Sylvie HAUDEBOURG

Quinze minutes, le temps de répondre à quatre ou cinq questions.

2. Débat avec la salle

Claude GUILLERME

Monsieur, au troisième rang. Qu'on vous apporte un micro. Et puis, Madame ensuite.

Hubert DEJEAN DE LA BATIE

Madame d'abord, peut-être, non ?

Claude GUILLERME

Non, non, je vous en prie.

Hubert DEJEAN DE LA BATIE

D'accord, on démarre par moi. Hubert Dejean de la Bâtie, maire adjoint à Sainte-Adresse. Je suis un petit peu stupéfait que le débat parte tout de suite sur les hauteurs de ponts. Ça, je dois dire qu'en ouverture, je ne pensais pas qu'on allait avoir ce débat-là. Il est important, mais pour moi, il relève des débats qui vont suivre.

Je voudrais également – et c'est une question sur le débat d'ouverture – apporter mon soutien à ce qu'a dit Monsieur le président de la communauté d'agglomération. Je représente Sainte-Adresse. Ce n'est pas sur les cartes. Vous ne viendrez pas nous voir pour ce projet-là, il n'y a aucune chance. Je voulais simplement dire qu'à Sainte-Adresse, on est très, très, très attachés à la qualité de vie et à la qualité d'environnement, mais surtout, n'oubliez pas l'avenir de nos enfants, et sauvegardez le dynamisme économique de notre région et l'avenir des emplois des enfants que nous formons – puisque je suis également enseignant. Merci.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le maire adjoint. Madame ?

Emilie MITTELSTAEDT

Bonsoir, Emilie Mittelstaedt, je suis étudiante en deuxième année à l'ISEL, l'Institut Supérieur d'Etudes Logistiques – donc l'école d'ingénieur du Havre. J'ai deux questions. D'une part, est-ce qu'il y a des mesures compensatoires et des mesures réparatrices qui ont été prévues en dehors du contre-canal ? La deuxième question concerne le trafic routier : dans quelles proportions le fait de construire ce grand canal va réduire le trafic routier ? Merci.

Claude GUILLERME

Merci, c'est très clair. Très lapidaire, mais très clair. Une troisième question ? J'avais vu une main se lever. Je vous en prie.

Pierre DIEULAFAIT

Oui, Pierre Delafaye, conseiller municipal des Verts. Je voudrais resituer un petit peu le problème dans la situation économique générale, qui est quand même caractérisée par une crise mondiale dont nul ne connaît l'issue, et par notamment, aussi, par un endettement de l'Etat qui est monstrueux. Cette situation ne doit-elle pas inciter à de la prudence dans les projets d'infrastructures ? Le Grand Port Maritime du Havre envisage, dans ces documents, de juguler la baisse du trafic après 2010. C'est, pour l'instant, pure hypothèse. Par contre, les difficultés de la CMA-CGM actuellement – dont nous avons vu une des plus grosses unités lors de l'inauguration de Port 2000 – sont bien réelles, déjà. Dans ces conditions, ne peut-on pas envisager de surseoir, carrément, à cet aménagement ?

Claude GUILLERME

Merci. La première, Monsieur le maire adjoint de Sainte-Adresse n'était pas une question, c'est plutôt un encouragement, donc je ne sais pas si Monsieur le maire du Havre ou Monsieur Logiou veulent répondre là-dessus, mais je crois que ce n'est pas, *stricto sensu*, une question. Par contre, la deuxième et la troisième sont des questions, des interpellations. Je pense qu'elles concernent le Grand Port, donc si son directeur général ou si son chef de projet veulent bien répondre à Madame Mittelstaedt, de l'ISEL, et à Monsieur Delafaye, je leur donne la parole.

Jean-Pierre GUELLEC

Par rapport aux deux questions formulées par Mademoiselle Mittelstaedt, « Y a-t-il des mesures compensatoires prévues en dehors du contre-canal ? », la réponse, aujourd'hui, c'est non, dans la mesure où le tracé n'est pas connu. Déjà, il n'a pas été statué sur l'opportunité du projet, mais, en plus, le tracé n'est pas connu. Donc le type de mesures compensatoires à mettre en œuvre ne pourra être défini que précisément au stade ultérieur des études, lorsque nous réaliserons une étude d'impact sur l'environnement, avec la solution retenue.

La seconde question portait sur la capacité du projet à réduire le trafic routier. Compte tenu du fait que nous espérons avoir un trafic en croissance importante dans les années à venir, et compte tenu de la part dominante du trafic routier sur l'ensemble des trafics, ce qu'on peut dire aujourd'hui, c'est que, en valeur absolue, le trafic routier devrait continuer à croître. L'objet du projet, c'est d'en abaisser la valeur relative, donc le pourcentage du trafic routier, et de développer, autant que faire se peut, les modes alternatifs que sont la voie d'eau et le ferroviaire.

Laurent CASTAING

Voilà. Alors, je voudrais répondre à la question de Monsieur Delafaye. C'est une question qui est beaucoup plus difficile, sur le contexte général. C'est vrai que nous vivons une crise. Fort

heureusement, pour le port du Havre, la perte de trafic est stabilisée maintenant depuis quelques mois, avec un léger signe de redressement. Je crois qu'il ne faut pas paniquer. Il y a bien crise, il y a bien une situation difficile pour un certain nombre d'entreprises sur le port. Maintenant, une grande partie du trafic est encore là. Si on regarde les chiffres dans l'autre sens, 85 % à 90 % du trafic sont toujours là. Il est certain que les choses vont s'améliorer. On ne sait pas quand, mais les choses se remettent toujours d'aplomb après les crises économiques.

Il y a bien de la croissance à venir derrière pour le port du Havre, pour deux raisons. D'abord, parce que la France aussi va connaître une croissance, et nous sommes là pour desservir la France. L'autre chose, c'est que le port du Havre a perdu des parts de marché, et le port du Havre va, très certainement, les reconquérir, du fait des efforts que nous faisons actuellement et du dynamisme que va retrouver notre place portuaire après la réforme que nous mettons en place.

Il y a un futur – c'est certain – il faut s'y préparer. C'est la responsabilité de la direction du port. Maintenant, il faut se poser la question : et ce grand canal ? Ce grand canal, de toute façon, il sert à un objectif auquel nous ne voulons pas nous soustraire, qui est d'améliorer la part des modes massifiés dans l'acheminement terrestre. Alors, qu'il y ait beaucoup de croissance, qu'il y en ait peu, je dirais presque peu importe. Notre problème, aujourd'hui, pour nous tous, c'est qu'il y a trop de camions sur les routes. Le risque, c'est qu'il y en ait encore plus demain. Crise ou pas, il faut se poser la question de ce grand canal. Il faut se poser la question : comment est-ce que l'on peut faire pour qu'il y ait plus de containers sur les barges et sur les trains ? C'est bien ça la question que nous posons. Les anticipations de trafic que nous faisons, elles viendront plus ou moins vite. Je ne suis pas devin, mais elles viendront. La vraie bataille, c'est la part du ferroviaire et du fluvial, bien plus que le nombre que l'on fera et à quelle date on fera ce nombre.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le directeur général. On prend encore une petite série, et puis après, on passe à nos deux intervenants suivants. Monsieur avait levé la main depuis un petit moment, alors je propose de lui donner la parole. Ensuite, j'ai vu deux mains sur ma droite, donc, dans l'ordre.

Denis MERVILLE

Denis Merville, conseiller général du canton de Saint-Romain. C'est, ce soir, une réunion de lancement. Monsieur le président, moi, j'ai constaté avec plaisir que vous aviez prévu au moins deux réunions à Saint-Romain. Cela n'a pas toujours été le cas dans les débats publics – je pense notamment à Port 2000, mais c'était le premier en France – et là, vous allez venir. Moi, je souhaite que l'on réponde à la question de l'opportunité du prolongement de ce grand canal. Si ça se fait : conséquences ? Si ça ne se fait pas : quelles en sont les conséquences en matière d'aménagement, de développement économique, d'emploi et, bien sûr, de transport ?

Troisième observation : tout à l'heure, on a évoqué l'appel au débat de la part des citoyens. Il y a un document qui a été distribué. Moi, je souhaite qu'il soit largement distribué, notamment sur Saint-Romain, de façon à inciter les gens à venir – bien évidemment – avec l'objectivité qui sera la vôtre. Il est important que non seulement les gens des communes de Saint-Vigor, mais également des autres communes, viennent à ce débat. Donc, je souhaite que vous les appeliez à participer aux prochaines réunions qui auront lieu, et notamment à celles qui auront lieu à Saint-Romain.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le maire. Monsieur ?

Bruno PETIT

Bonjour, je m'appelle Bruno Petit, je suis habitant de Saint-Vigor. Je regrette qu'il n'y ait aucune réunion d'organisée – j'en ai parlé avec Monsieur le maire il n'y a pas longtemps – sur Saint-Vigor. Ça nous aurait fait plaisir. Je voulais dire aussi au président de la CODAH – avec tout le respect que je lui dois – que les désirs et les envies du chef de l'Etat ne sont pas forcément les désirs et les envies des habitants des alentours. Ça, c'est une chose.

Il faudrait aussi se pencher sur une chose : est-ce qu'on est obligés de garder les deux canaux ? On pourrait désengorger la zone industrielle en rebouchant une partie du canal de Tancarville, parce que, si on fait un grand canal, qui sera beaucoup plus efficace – et je dis bien « si on fait » et si tout le monde est d'accord – on pourrait refermer une partie du canal de Tancarville, ce qui redonnerait à la route un désengorgement de la zone industrielle. Moi, je suis routier. Je peux vous dire que les camions sur la zone industrielle, ce n'est pas fini d'en voir le bout.

Claude GUILLERME

Merci, c'est très clair. Une troisième intervention et puis on redonnera la parole à nos deux intervenants, si vous le permettez. Monsieur ?

Jean-Pierre CLOSTERMANN

Bonsoir. Je m'appelle Jean-Pierre Clostermann, je suis professeur à l'Ecole Nationale de la Marine Marchande du Havre et ancien navigant. A ce titre, je m'exprime un petit peu ici comme professionnel du maritime. Je n'ai pas vu beaucoup d'allusions aux risques opérationnels dans les exposés des différents projets. Il me semble que prêter attention aux risques opérationnels liés aux différentes alternatives permettrait d'éclairer et de donner des orientations assez facilement. Pour un professionnel, il est évident que les différents projets ne se ressemblent pas en matière de risques opérationnels. Nous sommes prêts, éventuellement, à apporter notre contribution dans ce domaine précis. Je vous remercie.

Claude GUILLERME

Merci. Voilà, trois questions. Il y a trois réponses. La première, à Monsieur le conseiller général de Saint-Romain, je crois qu'il nous a incités à faire connaître, le plus largement possible, l'existence de ce débat. Moi, je crois qu'il est aussi invité lui-même à faire passer le message. Je l'en remercie et j'espère que les personnes seront nombreuses pour les réunions projetées dans cette partie de l'estuaire.

Pour Saint-Vigor, c'est vrai, on peut nous le reprocher. On a pris huit réunions thématiques, on a pris quatre réunions de proximité. On a une réunion d'ouverture, aujourd'hui, on aura une réunion de fermeture. On aurait pu faire une réunion thématique de moins, faire une réunion de proximité

de plus. Aujourd'hui, au point où on en est, on va vous demander de nous pardonner. On vous rassure : les gens de Saint-Vigor seront inondés de tracts pour être invités à la réunion prévue au chef-lieu. C'est bien comme ça qu'il faut dire les choses, Monsieur le secrétaire général de la commission particulière ?

Deux autres aspects qui sont tout à fait intéressants, mais pour lesquels j'aimerais que la réponse vienne – là encore – du maître d'ouvrage. La question de Monsieur Petit sur « Faut-il, ou non, garder les deux autres canaux ? » et puis les risques opérationnels, évoqués par Monsieur Clostermann. Je vous laisse le soin d'y répondre.

Laurent CASTAING

Oui, avant de passer la parole à Jean-Pierre Guellec, je voudrais revenir sur ce qu'a dit Monsieur Merville et la question de l'opportunité : que se passe-t-il si on ne le fait pas ? C'est certainement une question très intéressante. On revient au début du débat pour dire combien la question de la multimodalité n'est pas qu'une question pour répondre aux problèmes du Grenelle de l'Environnement, mais c'est aussi une question essentielle pour le développement du port du Havre. Il y a un débat qui est prévu sur l'économie générale. Je pense qu'on pourra y répondre de manière beaucoup plus détaillée. Retenez que l'augmentation de la part modale, des modes massifiés, est un élément essentiel du développement du port du Havre.

Pour les autres questions, je passe la parole à Jean-Pierre Guellec.

Jean-Pierre GUELLEC

Oui, concernant la question de Monsieur Petit – « Faut-il garder les deux canaux ? » – j'avoue que l'idée de remblayer le canal de Tancarville, après réalisation du prolongement, est une idée assez originale. Aujourd'hui, ce dont il faut se rendre compte, c'est que la totalité du trafic fluvial qui quitte les terminaux portuaires pour remonter la Seine emprunte le canal de Tancarville. Nous avons donc un seul itinéraire, qui peut être à la merci d'une obstruction, que ce soit – il faut toucher du bois – un pont qui a une avarie ou un bateau qui a une avarie dans le canal. Dans ce cas-là, on peut se retrouver avec un trafic complètement bloqué. L'intérêt de prolonger le grand canal est de constituer un deuxième itinéraire, sur lequel on pourrait, en cas d'obstruction, alternativement faire passer le trafic par l'un ou par l'autre. Cela répond aussi, un petit peu, à la question de Monsieur Clostermann, sur les risques opérationnels. Finalement, dans la gestion du système fluvial complet du port du Havre, disposer de deux itinéraires est, bien évidemment, une sécurité supplémentaire pour la navigation.

Pour ce qui est, par contre, des aspects opérationnels liés, cette fois-ci, à la navigation des barges, nous avons fait réaliser une première série d'études de trajectographie sur la navigation des barges sur le futur canal, en retenant le tracé présentant le plus de difficultés de navigation. C'est une première série d'études préliminaires. Il est bien entendu que, pour la suite des études, il faudra refaire des études plus détaillées. Ce sera avec plaisir que l'on examinera la coopération possible avec l'Ecole de la Marine Marchande.

3. Interventions de Monsieur Haas et de Monsieur Malvaud

Claude GUILLERME

Merci. Comme convenu, nous passons à l'étape suivante d'intervention de nos grands témoins. C'est Monsieur Haas, je crois, qui reprend le micro. Nous l'écoutons.

François HAAS

Ça fonctionne ? Oui. Merci, Monsieur le président. Je vous rappelle d'abord que je m'exprime au nom du président de la Chambre de Commerce, Monsieur De Chalus, qui m'a prié de bien vouloir l'excuser auprès de vous d'être empêché qu'il est ce soir.

S'agissant de ce projet, la Chambre de Commerce et d'Industrie, après avoir réuni les acteurs économiques dans des groupes de travail divers – et on a ratissé un peu large au niveau des acteurs économiques : des opérateurs, des logisticiens, des stockeurs, des transporteurs – qui nous ont confirmé cet intérêt. Nous voyons, en fait, dans ce projet, quatre avantages :

- Le premier, cela va permettre de fluidifier – on l'a dit et répété – les trafics terrestres, notamment la route, voie ferrée, voie fluviale, grâce au contournement du Pont Rouge pour ce qui concerne le fluvial. Je ne sais pas si beaucoup d'entre vous fréquentent le port, mais c'est vrai que c'est copieusement agaçant. Quand vous avez un rendez-vous de l'autre côté du Pont Rouge – quel que soit le côté où vous êtes – vous savez préciser l'heure de départ, mais vous ne pouvez pas préciser l'heure à laquelle vous allez arriver. C'est assez gênant, et c'est très pénalisant en termes de temps et de coût. Effectivement, il y a eu une question tout à l'heure sur le canal de Tancarville qu'on pourrait reboucher. Je dois préciser que j'appartiens également à un groupe qui est opérateur en transport fluvial. Pour nous, les acteurs de la voie d'eau, le grand canal, c'est avoir un normal secours, en quelque sorte, le « normal » devenant, à terme, le grand canal, et le « secours », Tancarville, qui continuera bien sûr d'irriguer les industries chimiques qui sont implantées tout le long. Ce secours est extrêmement important. Le contournement du Pont Rouge est essentiel car – et je crois que le directeur général du port ou Monsieur Guellec l'a dit tout à l'heure – l'augmentation du trafic va rendre insupportable le trafic ferré ou routier sur le Pont Rouge.
- Le deuxième avantage que nous y voyons, cela va être de favoriser la massification de transport de containers – là aussi, on a largement débattu du sujet – parce que la voie fluviale, aujourd'hui, a une capacité d'emport de quatre niveaux de containers empilés et nous visons, à terme, avec ce projet du grand canal, de pouvoir empiler jusqu'à six niveaux. Vous voyez, la massification que l'on va pouvoir obtenir grâce à ça, certes jusqu'à Rouen, mais il y aura peut-être, par la suite, un grand débat pour voir si, sur l'amont de Rouen, on peut améliorer les choses au niveau des hauteurs de pont. Pour ceux qui ne connaissent pas trop, un convoi poussé de 180 mètres, ça peut remonter l'équivalent de 220 camions. Sur six niveaux, ça ferait 320 camions, à peu près, 330 camions, donc c'est évidemment tout à fait intéressant. Lors des Grenelles de l'estuaire, on m'a dit récemment que les mots « développement durable » avaient été répétés 678 fois – évidemment, je n'ai pas vérifié, mais c'est certainement probable. C'est bien de l'entendre, mais c'est bien, aussi, de le faire. Ce projet du grand canal permet de mettre en adéquation ce que l'on pense bien de faire et le projet le confirme.

- Le troisième avantage qu'on y voit, c'est que ça va créer les conditions pour la construction d'une plate-forme multimodale, qui va constituer, en elle-même, un pôle de regroupement d'éclatement des containers pour les répartir en fer et fleuve. C'est un point fort de ce projet.
- Le quatrième point que nous y voyons, c'est que ça va permettre la diversification du tissu économique, grâce aux espaces fonciers libérés. Nous y voyons notamment l'opportunité de créer des activités nouvelles, nécessairement en lien avec la mer et/ou le fleuve. Par exemple, on peut penser à des activités logistiques, à valeur ajoutée. En d'autres termes, il faudrait ne pas se contenter que de regarder les containers passer mais trouver une valeur ajoutée sur cet espace ainsi libéré.

Le soutien de la Chambre – vous l'aurez compris – est donc entier pour ce projet structurant, qui est en pleine cohérence d'après nous avec les conclusions du Grenelle de l'estuaire, qui favorise les modes de transport alternatifs.

Je voudrais, avant de conclure, émettre deux souhaits et une remarque. Au cours des groupes de travail que nous avons eus, il y a un souhait qui a été émis par l'industrie, c'est que le tracé soit optimisé pour que l'impact en termes de coût et de continuité de l'exploitation soit au minimum sur les pipes.

Le deuxième souhait – là, c'est plutôt les acteurs de la voie d'eau qui l'expriment – concerne la logistique. Tout à l'heure, Monsieur Logiou, vous avez parlé de l'écluse de Port 2000. Je ne sais pas s'il faut s'arc-bouter sur cette écluse. En tout cas, ce qui est absolument nécessaire c'est que le transfert de marchandises de Port 2000 vers le port historique, et inversement, se fasse de la manière la moins pénalisante possible, et en termes de coût et en termes de temps. C'est essentiel pour la réussite du projet grand canal.

Vous voyez, ce soir, l'accent par la Chambre est très fortement porté sur l'axe transport fluvial. Je voudrais rappeler, quand même, qu'au sein de la Chambre, beaucoup travaillent également sur le mode alternatif que constitue la voie ferrée. S'agissant du grand canal, ce soir, on en parle évidemment beaucoup moins.

Pour conclure, je voudrais aussi dire que, bien entendu, la Chambre de Commerce est en train de rédiger, avec les différents acteurs, précisément de ce que l'on appelle un « cahier d'acteurs », qui relatera les différents éléments. Nous aurons l'occasion de développer, lors des prochaines réunions thématiques, ce qu'il en est, Monsieur le président.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le président.

Monsieur Malvaud, si vous voulez, à votre tour, intervenir, je vous en remercie.

Frédéric MALVAUD

Oui, bonjour. Je représente ici Haute-Normandie Nature Environnement, qui est la fédération des associations de protection de l'environnement. On fédère, nous, toutes les associations régionales

qui s'intéressent à l'environnement et à la nature, y compris, bien sûr, celles qui sont locales – ici havraises – et qui travailleront, qui interviendront sur ce débat.

Evidemment, six minutes pour convaincre, ça fait très peu. On y est tous un peu contraints. J'ai un certain nombre de choses à dire – trois choses surtout. La première est une interrogation que j'ai envie de poser au maître d'ouvrage, au port. C'est dommage qu'on n'ait pas vu l'intégralité du petit film du début, parce que ça commençait bien. Moi, j'ai été très frappé par la première image. Vous vous souvenez peut-être : on voyait des tas de petites lignes orange sur une planète. On avait donc le planisphère et on voyait toutes ces petites lignes orange qui convergeaient sur le Havre. C'est tout à fait intéressant parce que, quand je vois ça, je me dis : « Mais, au fait, c'est ça le fond du problème. » Ça ne vous pose pas question ? Je voudrais vraiment interroger un directeur de port : ça ne vous pose pas souci cette logique folle de la circulation des marchandises à travers la planète ?

Je vais vous raconter une histoire de tomates – c'est une histoire vraie. C'est un camion de tomates qui part de Hollande et qui transporte des tomates hollandaises pour aller en Espagne. Alors, pas de chance, il a un accident et il va tamponner un camion espagnol qui transportait des tomates espagnoles qu'il emmenait en Hollande. Alors cette logique folle de la circulation des marchandises, elle arrive jusqu'à l'absurde. Vous le savez tous. On prend une matière première ici, on la transporte à l'autre bout de la planète, on la met sous emballage à un endroit, on la fait revenir... C'est tout ça, les containers. C'est tout ça, votre histoire. Ça ne vous pose pas souci ? A l'heure où il faudrait quand même préparer les changements, localiser l'économie, à l'heure où les bouleversements climatiques de raréfaction des énergies fossiles devraient nous amener à penser à l'économie, tout ça, ça ne vous pose pas souci ? Moi, j'ai le sentiment qu'on est dans une voiture/planète qui file dans le vide et qu'est-ce que vous nous proposez ? D'appuyer sur l'accélérateur. Ce n'est pas du développement durable ça, c'est du suicide durable que vous êtes en train de nous proposer.

Applaudissements.

J'ai vraiment le sentiment qu'on est déjà sur un projet obsolète, déjà perdu. Ça, c'est la première chose que j'avais envie de dire.

La deuxième chose, c'est qu'on a, quand même, un sérieux problème de gouvernance. Moi, j'ai lu : « *La Commission Nationale du Débat Public, elle garantit l'impartialité, la transparence et l'équité du débat.* » Mais ce n'est pas vrai. Il n'y a pas impartialité, il n'y a pas transparence, il n'y a pas équité du débat. Ce n'est pas les personnes que je mets en cause – je pense que Monsieur Guillaume s'en doute – mais on ne peut pas parler de débat quand on n'a étudié que les questions qui sont posées par le maître d'œuvre. On ne peut pas parler de débat lorsque tous les éléments ne sont pas sur la table. Je cite – ce n'est même pas exhaustif : pas d'étude économique et de trafic ; pas d'étude foncière, pas d'étude visant à analyser toutes les possibilités d'installer une logistique portuaire ; pas d'étude visant à déplacer massivement le transport du fret de la route vers le rail ou le fluvial ; pas d'étude sérieuse de l'alternative canal de Tancarville – elle est bâclée, elle est construite à charge ; pas de budgétisation des mesures compensatoires ou annexes ; pas d'étude d'incidence sur la zone Natura 2000, etc. On peut faire, après, tous les débats qu'on veut, toutes les réunions thématiques qu'on veut. De toute façon, on ne débattera pas. Il n'y a pas de débat. On ne peut pas débattre quand tout n'est pas posé.

Du reste, vous avez fait – je trouve – un sérieux aveu, ce soir. Vous nous avez dit : finalement, le vrai problème, c'est le rail, le fluvial. Ben oui, mais si c'était ça, le vrai problème, c'était ça qu'il

fallait étudier, et pas le prolongement du grand canal. Vous nous avez déjà choisi votre solution, pour n'étudier que votre solution. Vous nous donnez cette réponse fantastique : en fait, l'étude d'impact – en fait, les vraies études des impacts – on les fera plus tard, quand on aura choisi notre solution, et on n'étudiera que la nôtre. Ce n'est pas comme ça que ça doit marcher. Une vraie transparence de débat, une vraie équité ne devrait pas fonctionner comme ça. On devrait poser le vrai problème – qui est : les dessertes de Port 2000 – étudier toutes les possibilités, dont le prolongement du canal, à même niveau, avec des études sérieuses, des études d'impact faites sur l'ensemble des possibilités. On y verrait peut-être plus clair.

Moi, à ce stade, j'ai une proposition à vous faire. En fin de vrai faux débat – parce que c'est un vrai faux débat ; on a vu le vrai faux passeport, on a le vrai faux débat – moi, je vous propose qu'on se rencontre et que, ensemble, on signe un document – nous, on est prêts à signer – qui actera, qui fera le point sur toutes les études manquantes, pour répondre aux questions de fond des dessertes de Port 2000, qui fera le point sur le cahier des charges de ces études, sur le temps qu'elles devront durer. Nous, on est prêts à jouer le jeu. Quand toutes ces études seront faites, à ce moment-là, on est prêts à signer un deuxième document avec vous, qui actera le sérieux et le caractère complet des études. A ce moment-là, le débat pourra commencer. Là, on sera vraiment dans une logique de diagnostic partagé. On n'y est pas.

Enfin, je voudrais dire quelque chose qui, pour moi, est important : ce projet, il a un impact insupportable sur l'écosystème estuarien. Je suis ici président de Haute-Normandie Nature Environnement, je suis aussi – ce n'est pas accessoire – président du conseil scientifique de la réserve de l'estuaire. Je voudrais vous lire juste deux petites phrases écrites dans un rapport du conseil scientifique de la réserve récemment : *« Si la réserve a joué un rôle essentiel pendant les premières années de son existence, permettant d'éviter un effondrement de la biodiversité, elle n'a pu empêcher un phénomène global d'artificialisation, de banalisation, de continentalisation de l'estuaire. Les différents aménagements – Port 2000, Pont de Normandie – ont fortement accentué cette évolution, malgré des mesures compensatoires qui tardent à donner des résultats. Les aménagements envisagés, en particulier le prolongement du grand canal, au cœur même d'une zone d'intérêt majeur pour le maintien des fonctionnalités biologiques de l'estuaire, risquent d'aggraver encore une situation pourtant critique. »* Voilà la situation de l'écosystème estuarien. On n'est pas les seuls à le dire. Les deux conseils scientifiques régionaux nous ont rejoints. Le conseil national de protection de la nature a donné un avis similaire.

Les études présentées par le port sur la zone qui, de fait, est menacée, reconnaissent – parce que c'est impossible de faire autrement – la qualité biologique considérable de la zone qui est aujourd'hui menacée. Du reste, on enfonce des portes ouvertes – vous le savez très bien – étant donné que nos associations avaient demandé, depuis de nombreuses années, que cette zone soit inscrite dans la réserve naturelle et dans la zone Natura 2000. Vous le savez bien, à l'époque, dans le premier projet, ça s'appelait « zone 2B ». Ça doit vous rappeler quelque chose. A l'époque, on a donc retiré cette zone, on n'a pas voulu la classer. On savait la valeur qu'elle avait. Elle en a été retirée sous votre pression.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Malvaud, puis-je vous encourager à prévoir la fin ?

Frédéric MALVAUD

Je vais terminer rapidement.

L'impact, il va être encore accentué par des incertitudes importantes de l'étude hydraulique, desquelles on aura l'occasion de reparler. Je vais clore en disant la chose suivante : on a besoin aujourd'hui d'une autre ambition, d'un vrai projet industriel et portuaire. On a besoin aussi d'un vrai plan de restauration des fonctionnalités écologiques de l'estuaire. Votre projet, il nous ramène en arrière. Il n'est pas à la hauteur des enjeux de conciliation économie/environnement. Il conduit au contentieux juridique, à un nouveau conflit avec Bruxelles.

Et puis, enfin, je voudrais citer deux petites phrases – je vous dirai après de qui c'est : « *La biodiversité est l'assurance-vie de l'humanité. Renforcer la démocratie, c'est imaginer un Conseil d'Etat chargé de valider la soutenabilité environnementale des projets.* » Ces deux petites phrases, elles sont, très récemment, de Madame Chantale Jouanno, qui est Secrétaire d'Etat à l'Ecologie. L'année 2010 va être l'année mondiale de la biodiversité. Est-ce que, cette année-là, on va entériner en Haute-Normandie un projet destructeur de l'estuaire de la Seine ? Cela jetterait, je trouve, une lumière assez cruelle sur le décalage entre les intentions affichées par le gouvernement et la réalité des politiques menées. Ce projet – votre projet – il est mal ficelé, il est bancal, il est sans ambition, il est destructeur pour la biodiversité, il est sans avenir, il n'est pas souhaitable...

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Malvaud, je vous encourage à limiter la liste des adjectifs pour clôturer votre intervention. Merci.

Frédéric MALVAUD

...il n'est pas soutenable, il n'est pas supportable. Il doit être avorté.

Applaudissements.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Malvaud. Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite intervenir ?

Laurent CASTAING

Oui, s'il vous plaît.

Claude GUILLERME

Je vous en prie.

Laurent CASTAING

Sur quelques points. Il y a un certain nombre de questions qui ont été posées. La première question, c'est sur notre économie et sur comment fonctionne tout ça. Est-il raisonnable qu'autant de marchandises circulent sur les mers et sur les continents ? Vaste débat, mais sans doute un débat que nous ne pouvons pas avoir, et que nous ne pourrions pas avoir à cette occasion. Le fait est qu'on transporte de plus en plus de marchandises. Je suis désolé, mais je pense que nous sommes tous coupables. Ce n'est pas moi qui les favorise. Moi, je suis obligé de m'adapter. Si, demain, je ne fais rien, c'est vous tous qui allez dire qu'il y a un problème. Si moi, je ne fais rien, les camions, ils seront là, ils passeront. Ils viendront d'Anvers, ou ils bloqueront le port du Havre, mais il faut bien que l'on fasse quelque chose. On peut être assez prudents pour se dire que tout ça va se calmer, mais tant que le problème est là, il faut le résoudre, et on ne peut pas s'y soustraire.

Sur la question de la gouvernance, là je trouve qu'il y a quelque chose qui est assez polémique. D'abord, il faut se souvenir du mécanisme, c'est qu'il y a d'abord débat public. A partir du débat public, le maître d'ouvrage, éclairé par vos avis, revoit sa copie, complète ses études, puis, ensuite, arrive le projet proprement dit, avec ses études d'impact. On ne peut pas faire l'ensemble des études d'impact de l'ensemble des hypothèses au démarrage. Sur ce projet, on a une infinité d'hypothèses de trajet, donc on ne peut pas faire une infinité d'études. La partie des études les plus précises sera faite au moment où nous devons présenter nos études d'impact, avant de démarrer les travaux, pour autant qu'on maintienne ce projet, et pour autant qu'on le maintienne suivant un tracé qui reste à déterminer.

En revanche, nous avons déjà fait beaucoup d'études. Un certain nombre de ces études ont été faites sur les conseils d'un certain nombre d'associations, avec lesquelles nous avons déjà préparé ce projet. Elles nous ont dit : « Vous devriez regarder ça, vous devriez regarder ci » et nous avons fait les études. Les études, elles sont aujourd'hui sur le site de ce débat. Donc, on n'est pas, quand même, dans une asymétrie aussi complète que celle que vous prétendez exister. Je ne crois pas qu'il y ait faux débat. Il faut situer le débat là où il est. Il est, aujourd'hui, à partir d'un certain niveau d'information qui va nous permettre d'avancer et qui nous permettra, plus tard, d'aller encore plus dans le détail des impacts.

Enfin, puisque vous avez employé un certain nombre d'arguments, que je trouve très polémiques, je ne vais pas rentrer dans la polémique, mais il y a une chose que je trouve fantastique ici, c'est que, quand il s'agit d'être contre le Port, alors là, tout est merveilleux dans la réserve ; et puis, quand on rentre dans la réserve et puis qu'on demande : « Alors, comment vous vous entendez, entre les agriculteurs, les chasseurs, les pêcheurs, les niveaux d'eaux, ça va bien, etc. ? », là on s'aperçoit que tout n'est pas merveilleux dans la réserve et qu'il y a encore des tas de choses à résoudre. Personnellement, étant directeur du port, ayant la charge de la préservation et de l'avenir d'espaces naturels, moi, je ne suis pas satisfait – je l'ai déjà dit publiquement – aujourd'hui de ce qui se passe à l'Est de la circonscription portuaire. Je pense que l'espace naturel est mal défendu, la biodiversité est mal défendue et qu'on a encore beaucoup de progrès à faire. Arrêtons de faire haro sur le Port quand il y a, quand même, pas mal d'autres problèmes à résoudre au sein même de nos zones naturelles.

Applaudissements.

4. Débat avec la salle

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le directeur général.

Alors, je crois que maintenant, on a terminé les exposés de nos grands témoins. On a déjà enregistré un certain nombre d'interventions, de prises de positions. Maintenant, nous entrons dans le débat. Nous nous donnons combien de temps, Sylvie ?

Sylvie HAUDEBOURG

Une heure.

Claude GUILLERME

Voilà. Je vois une main qui est levée là-bas, une deuxième. Est-ce qu'il y en aura une troisième ? Une troisième. Donc Madame, ensuite Monsieur qui est devant, et Monsieur, si vous le voulez bien, en troisième intervention. Vous avez la parole, Madame.

Véronique BEREGOVOY

Véronique Bérégovoy, présidente du groupe des élus Verts à la région de Haute-Normandie. Sans vouloir entrer dans la polémique, Monsieur Castaing, permettez-moi de vous rappeler qu'effectivement, il suffirait de bétonner toute la réserve – d'ailleurs, c'était un projet du Port en 1990, mais heureusement, cela a été abandonné – et il n'y aurait plus de problèmes dans la réserve. Non, je ne vais pas partir de ce point de vue. Tout simplement, je constate que vous avez fait votre introduction à votre propos pour rejoindre l'économie et l'écologie, mais malheureusement, je ne suis pas persuadée que ce projet réponde à cela.

Pourquoi ? Ce projet, qui nous est présenté comme une condition *sine qua non* au développement économique de notre région et devient, à la faveur du projet du Grand Paris – comme cela nous a été souligné tout à l'heure – le maillon manquant d'un prestige européen et international de la France. Rien de moins. Report de la route vers le fluvial, optimisation des opérations portuaires, fluidification du trafic : tous ces objectifs nous semblent, bien évidemment, devoir emporter notre adhésion. Sauf que, à la lecture du projet, ce n'est pas tout à fait ce qui nous est présenté. A la lecture attentive de ce projet, il nous est plutôt démontré qu'il s'agit d'une opération foncière, qui ne veut peut-être pas dire son nom. C'est là le risque, par rapport au fait que nous allons détruire un certain nombre d'hectares très importants. Des opérations foncières qui sont destinées à accueillir de nouvelles activités économiques et dont certaines d'entre elles n'ont strictement rien à voir avec l'activité d'un port, qui est l'approvisionnement en marchandises du territoire auprès de ses habitants et des entreprises. C'est ça qui nous inquiète. On l'a vu, déjà, le soutien intéressant sur des projets que nous trouvons dévastateurs, comme une centrale au charbon ou des usines d'agro-carburant. Donc, on est évidemment en droit de s'interroger par rapport aux vraies préoccupations qu'il y a derrière ce projet.

On nous l'a aussi exprimé tout à l'heure, par Frédéric Malvaud, la destruction de zones humides remarquables. Tout à l'heure, quelqu'un demandait : « Est-ce qu'il y a des mesures compensatoires ? » Alors là, la réponse qui a été apportée était : « On ne sait pas trop parce qu'on ne sait pas encore le tracé que l'on va faire. Ça va dépendre. » Mais non, ça ne va pas dépendre, parce que là, ce dont il s'agit, ce ne sont pas de mesures compensatoires. Ce qui va être détruit est irréversible et aucune mesure compensatoire – on aura l'occasion de pouvoir le démontrer au niveau de tout le débat – ne pourra protéger ce qui actuellement fait la richesse et la biodiversité de notre estuaire. Il est déjà malmené, vous le savez. On est quand même l'estuaire le plus pollué d'Europe. Ce n'est quand même pas terrible, donc déjà, quand on fait des grands projets, ce serait bien de tenir compte de ça.

Sylvie HAUDEBOURG

Madame Bérégovoy, je vous invite à respecter nos règles, s'il vous plaît. Merci beaucoup.

Véronique BEREGOVOY

D'accord.

Les interrogations sont aussi par rapport au fait qu'une autre alternative n'a pas été étudiée de manière sérieuse. C'est vrai que le projet du canal de Tancarville et de l'écluse fluviale – pour nous, les deux vont ensemble – est balayé d'un revers de main. Vous mettez en avant des arguments qui, de fait, rendent ridicule la proposition, alors que si on prend soin de l'étude, elle est quand même très intéressante.

Je vais conclure en marquant nos préoccupations, qu'il y a un souci par rapport aux objectifs réels qui sont annoncés. Nous, nos préoccupations, qui sont le développement du transport fluvial, la protection de la diversité, et nous aurons l'occasion de démontrer que tout cela n'est pas pris en compte.

Claude GUILLERME

Merci, Madame. Ensuite, Monsieur ? Je vous en prie. Il y a un micro pour Monsieur ? Je vous en prie.

Gilles FOURNIER

Oui, Gilles Fournier, je suis président du conseil de surveillance du port du Havre. Je voulais juste réagir à l'intervention de Monsieur Malvaud, concernant les études qu'on pourrait faire ou ne pas faire. Il me semble que le principe du débat public, c'est que le Port du Havre présente au débat public un projet auquel il croit et qui correspond, d'après son jugement, à une solution qui répond aux problèmes futurs. Il n'est pas dans notre vocation d'étudier toutes les variantes qui seraient intellectuellement constructibles, mais qui ne sont pas en ligne avec un fonctionnement d'une entreprise industrielle qu'est le port du Havre. Ça, ça me paraît un point important. On présente un projet et on soumet un projet au débat public.

Ensuite, il y a quelque chose dont je n'ai absolument pas entendu parler depuis tout à l'heure, c'est que la zone industrielle est une zone limitée – et je parle de la partie réservée à l'usage industriel – et le projet a pour effet de dégager des surfaces supplémentaires pour l'activité industrielle. Ces surfaces supplémentaires, ce sont également des surfaces créatrices d'emplois. Evidemment, il est assez difficile de parler de nombre d'emplois créés sans connaître la vocation de ces surfaces. Il n'empêche qu'aujourd'hui, il faut arbitrer à cause des surfaces réduites qui restent disponibles pour des nouvelles implantations industrielles. Je pense que ce projet va permettre de développer l'emploi, ce dont nous avons le plus urgemment besoin dans la région.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le président. Ensuite, Monsieur ? Et puis, les réponses donneront ensuite la possibilité à un nouveau jeu de questions. Je vous en prie.

Patrice BONAY

Oui, bonjour. Ça marche ? Oui, bonjour, Patrice Bonay, SOS Estuaire. J'ai bien écouté les uns et les autres. Certains ont été très prolixes avec les notions de développement durable, de Grenelle de l'Environnement. On voit que, dans leur discours, ces notions justifient totalement ce projet de prolongement du grand canal. Moi, j'écoute beaucoup les actualités et j'ai fait un constat : souvent, ce sont les plus gros pollueurs qui en parlent le plus, du développement durable, et j'ai bien l'impression que ça se répète un petit peu dans l'estuaire de Seine.

Moi, je voudrais demander à Monsieur Rufenacht, à Monsieur Haas ou à Monsieur Castaing : est-ce qu'il n'y a pas une contradiction avec votre action politique, votre action quotidienne, de tous les jours, qui consiste à faire ramener des millions de containers supplémentaires, qu'on va chercher à des dizaines de milliers de kilomètres, par le transport maritime ? Le transport maritime, ce n'est pas rien. Ça marche à quoi, les bateaux ? Ça marche au fioul, avec des teneurs en soufre qui sont élevées. C'est 10 % à 15 % de la pollution de gaz à effet de serre en volume. Ça, ce sont des estimations de scientifiques. Est-ce qu'il n'y a pas une contradiction dans ce que vous dites, parce que vous ne parlez que de développement durable dans l'estuaire, et jamais vous n'abordez ce problème, qui est, pour moi, le seul véritable problème de développement durable ? Ça, c'est ma première question.

Ma deuxième question est sur le Grenelle de l'Environnement. J'entends, ici et là, qu'on parle du Grenelle de l'Environnement sur ce projet. C'est vrai que le transport fluvial, c'est un projet important pour le Grenelle de l'Environnement, c'est clair. Maintenant, le Grenelle de l'Environnement, c'est tout un ensemble de choses qu'il ne faut pas éluder. C'est, par exemple, la protection de la biodiversité. Ce projet, s'il va jusqu'à son terme, détruira une zone qui a une richesse exceptionnelle en faune et en flore, la plus riche de l'estuaire. Comment peut-on qualifier ce projet de développement durable alors que ce projet va détruire le territoire naturel le plus riche de l'estuaire ? Ça, il faut m'expliquer. Si vous arrivez à me convaincre, bravo, mais je n'en suis pas convaincu.

La deuxième chose – et j'en termine : le Grenelle de l'Environnement, c'est aussi le grand projet de trame verte et de trame bleue. Je ne sais pas si Monsieur Rufenacht sait ce que c'est, mais la trame verte et la trame bleue, c'est un projet fondamental pour le Grenelle de l'Environnement. Ça veut dire qu'on n'empêche pas la circulation de la faune dans ses écosystèmes. Vous avez vu l'estuaire,

comment il est compartimentalisé, comment il est artificialisé ? Il est en pleine agonie. Si ce projet va jusqu'à son terme, c'est une nouvelle compartimentalisation de cet estuaire, qui entraînera, vraisemblablement, sa mort.

Applaudissements.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. Donc, nous avons trois jeux de questions, trois interventions. Les réponses, alors certaines sont à la diligence du Grand Port. D'autres peuvent être, éventuellement...

Coupure du son de 1 heure 09'35" à 1 heure 10'13".

Laurent CASTAING

...J'ai clairement dit qu'il nous fallait aussi désigner les futurs espaces dont nous avons besoin pour développer le port. Je ne reviens pas sur les nombreuses raisons qui permettent d'expliquer pourquoi nous avons besoin de ces surfaces. Je crois que le président Fournier les a expliquées de manière tout à fait claire. Derrière ça, il n'y a pas d'opération foncière. Ces surfaces reviennent au port. Toutes ces surfaces du port sont des surfaces qui restent propriété du port. Il n'y a rien qui se cache de ce point de vue là.

L'autre point, c'est sur les mesures compensatoires. C'est clair que les mesures compensatoires, s'il y en a besoin, si ce qui est proposé n'est pas suffisant, mériteront d'être étudiées. On ne peut pas, au stade où on est aujourd'hui...

Fin du CD2.

... pas traiter de manière satisfaisante dans notre estuaire. Tout ne vient pas des travaux portuaires. Je crois que, à l'occasion de ce débat et à l'occasion du prolongement du grand canal, si on arrive à avoir une vision un peu ouverte des choses, il est peut-être possible d'arriver à revenir sur un certain nombre de compartimentations qui existent dans la réserve. Si nous y arrivions, je crois que nous ferions, effectivement, un grand progrès pour l'estuaire et pour les zones naturelles de l'estuaire.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le directeur général. Est-ce qu'il y a d'autres réponses à donner sur ces trois séries de questions ? Je crois que l'essentiel des réponses a été donné dans le propos de Monsieur le directeur général du Grand Port, mais on sait bien – et je ne fais que répéter ce qu'on a dit ensemble tout à l'heure – qu'aujourd'hui, nous ouvrons le débat, mais sur des questions techniques, sur des questions pointues, sur des mises en cause comme celles qui viennent d'être faites. Les réunions thématiques permettront d'aller plus loin, d'aller plus précisément, et dans la présentation des aspects du dossier et dans les mesures envisageables, pour qu'il y ait une recherche, au moins de réponses, et peut-être de solutions. Il ne m'appartient pas d'en juger. Il me semble que la prise de position de Monsieur le directeur général du Grand Port est une position ouverte à d'autres

échanges, à d'autres débats, et que c'est la suite du débat qui nous permettra d'aller plus loin dans les réponses à donner.

Je propose une deuxième série de questions. Alors, je vois une main ou trois, là-haut ? Parce qu'il y a une main d'une dame et puis deux mains de messieurs. Alors, Monsieur, là-haut, c'est très bien. Un autre monsieur là-bas. Il en faudrait un troisième – ou une dame. Et Madame. C'est parfait. Chaque partie de la salle sera représentée par un intervenant. Alors, on commence par Monsieur, en haut ; ensuite, Madame, au milieu ; et Monsieur, qui est sur ma gauche. Voilà. Monsieur, nous vous écoutons.

Laurent SAUTEUR

Laurent Sauteur, je suis un membre adhérent d'Ecologie pour Le Havre, une association. J'ai deux questions à poser. La première concerne l'emplacement du futur terminal multimodal. En fait, la question intermédiaire, c'est : est-ce que cet emplacement est définitivement fixé et sur quels critères a-t-il été établi ? En parallèle, je n'arrive pas à comprendre comment Monsieur Castaing peut affirmer que cet emplacement est absolument indépendant du prolongement du grand canal. Je ne comprends plus. Je ne vois pas ce que vient faire le grand canal. S'il n'y a pas de grand canal, comment est-ce qu'on a choisi cet emplacement ? Sur quels critères il a été défini ?

La deuxième question s'adresserait plutôt à Monsieur Haas. Je comprends bien la notion de massification, qui va conduire, effectivement, à mettre des containers sur six plans. Moi, je suis ébahi d'entendre ça. C'est vrai que c'est énorme. Au niveau de la stabilité, j'imagine qu'au sixième plan, ce seront des plans vides. J'ai vraiment beaucoup de mal, ayant été marin de profession – marin de commerce – j'ai de gros doutes sur la possibilité, vraiment, sur la souplesse de ce type de transport par barge sur six plans. Peut-être que c'est possible. En tout cas, ça soulève une autre question, c'est la question : quitte à massifier, pourquoi ne pas utiliser cet énorme troisième grand canal parallèle qu'est la Seine ? C'est-à-dire sortir de Port 2000 et remonter, avec des vrais navires, des fluvio-maritimes, des vrais de vrais, qui n'auraient absolument pas le souci des 2 mètres de creux en sortant, de toutes les limitations dans lesquelles se trouvent les barges actuelles pour pouvoir rallier la Seine à partir de Port 2000 – ce qui pose un gros obstacle. La question est : a-t-on réellement pesé et réfléchi, de façon très profonde, sur cette possibilité d'utiliser des navires fluvio-maritimes – de mer, donc – pour pouvoir faire du trafic de Port 2000 et remonter la Seine ? Là, la massification se fera toute seule. Il n'y aura aucun souci. Justement, ça permettrait de conserver le canal de Tancarville, et on n'aurait plus besoin de l'extension du grand canal. Si c'est seulement un problème de massification, on en arrive là. Ça permettrait, en plus, de réduire la hauteur des ponts à 7 mètres, parce que je suis peu convaincu par l'explication qui a été donnée sur le fait que le coût d'un viaduc remonté de 7,60 mètres, ça n'excède que de 10 %, surtout...

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Sauteur, je vous invite à finaliser votre question, s'il vous plaît.

Laurent SAUTEUR

Bien, non, mais ça y est. J'ai posé mes deux questions, mais je voulais terminer ma phrase, quand on nous a expliqué qu'il s'agissait de pouvoir faire remonter un train entre 10,60 mètres et

7 mètres, je pense qu'il y a quand même une différence au niveau physique. 7 mètres, ça doit quand même être un peu plus envisageable que 10 mètres. Voilà, j'ai terminé.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Sauter. Alors, nous passons à Monsieur. Je vous en prie.

Claude BLOT

Claude Blot, de l'association Estuaire Sud, c'est-à-dire de l'autre côté de l'eau, comme on dit chez nous. Je voudrais intervenir sur deux points. Le premier, je souhaite revenir sur la solution alternative qui consisterait à optimiser le canal de Tancarville. On sent bien, à partir des débats qui ont déjà eu lieu, que ça peut constituer un élément central du débat, c'est-à-dire que : ou on fait le canal, ou on trouve une solution qui amène les mêmes performances que le canal. Ceci, c'est très important puisque le prolongement du canal – comme ça a déjà été dit – va neutraliser entre 200 hectares et 500 hectares de zone naturelle, va coûter disons un certain coût. Ce qui n'a pas été dit, quand même, c'est que c'est le contribuable qui va payer, d'ailleurs, en grande partie – je tiens à le souligner. Donc il est tout à fait important de choisir la solution la plus optimale et la moins coûteuse. Dans ce cadre-là, c'est-à-dire l'étude de la solution alternative de l'optimisation du canal de Tancarville, je me pose une question, qui me taraude depuis le début du débat : puisque le maître d'ouvrage a indiqué d'entrée de jeu que la solution n'était pas faisable techniquement, je me pose déjà la question de l'intérêt de la réunion sur ce sujet à Saint-Romain-de-Colbosc. Je pose une question précise au président de la commission : quel type de garanties allons-nous avoir sur la qualité des documents qui nous seront proposés dès lors que c'est le Port qui fait tout, qui propose tous les documents et qui – chacun le comprend facilement – puisque le Port veut faire le grand canal, il a tout intérêt à détruire toute solution alternative ? J'aimerais avoir une réponse précise pour clarifier ce point, qui me paraît central dans le débat qui nous préoccupe aujourd'hui.

Deuxième point : il a été aussi indiqué de façon claire que le foncier posait problème dans le port du Havre. Admettons. Alors, il serait intéressant d'avoir une étude détaillée et précise de la situation foncière du port du Havre. Derrière ma question, vous sentez bien une inquiétude, voire même une position de principe. Je me réfère à quelques chiffres – qui sont d'ailleurs indiqués dans les dossiers que nous avons actuellement sous la main. Je crois que le port affiche une disponibilité de 300 hectares d'ores et déjà disponibles sur les zones existantes. Je crois savoir que dans le projet stratégique du port, il est prévu une optimisation des surfaces existantes. Donc, allons-y, proposez-nous une optimisation des surfaces existantes avant d'empiéter sur 500 hectares de zone naturelle.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur. Troisième intervention, c'était Madame.

Sylvie BARBIER

Bonsoir, Sylvie Barbier, Ecologie pour Le Havre. Une partie de ce que j'allais poser comme question a été abordée, en particulier cette question qui est quand même cruciale dans un port : et les navires ? On a l'air de les oublier. On fait comme s'il n'y avait que des barges pour le fluvial.

On oublie aussi que, même si on prolonge le grand canal, on arrive à ce goulet d'étranglement que sont les deux écluses de Tancarville, avec une durée d'utilisation par 24 heures réduite et une grande difficulté d'augmenter cette durée à cause du débouché sur la Seine, l'envasement, etc. Je n'en ai pas vu tellement trace. Il y a toute une série de questions que nous voudrions poser et elle va se résumer à ceci : qui peut permettre aux associations, aux citoyens, d'aborder avec des études correctes, fouillées, ces questions qui ont été laissées de côté ou traitées de façon assez tendancieuse ?

Monsieur Fournier disait à l'instant : « *Le Port n'a pas vocation à amener des études sur les alternatives.* » Bon, alors comment seront-elles données ? Qui les finance ? Où est l'équité, ou est l'égalité de traitement pour étudier vraiment toutes ces questions pour lesquelles, à la lecture simple du document nous amène à nous dire : « Mais il y a contradiction. Qu'est-ce que c'est que ce chiffre ? Où est-il question de telle ou telle partie essentielle ? » Je ne vais pas les détailler – on a quand même quatorze réunions – mais, par contre, ce qui est grave, c'est que nous sommes à armes totalement inégales pour aborder tout ceci. Là, je pense qu'il faut absolument que la commission ne fasse pas comme s'il suffisait d'informer avec les documents du Port.

Je vais aborder deux, trois choses, très rapidement. Sur les emplois : on sort du Grenelle de l'estuaire où, entre autres choses, a été fortement affirmée la nécessité de s'orienter vers une économie beaucoup plus endogène – c'est-à-dire basée sur les ressources locales – et en équilibrant mieux la répartition des activités économiques. Ça ne serait pas le cas si, encore une fois, on se greffait sur un trafic qui est largement dépendant de l'économie mondiale – et on sait qu'elle ne va pas bien, et elle n'ira pas mieux, je n'ai pas beaucoup d'illusions là-dessus – et qui, en plus, resterait concentré sur une zone où la pollution est maximale. Il faut absolument déployer sur le territoire.

D'autre part, on se retrouve, pour les alternatives, avec des sous-estimations de coût du dossier de départ, et une surestimation qui me paraît doubler, voire tripler les coûts estimés, pour ce qui pourrait être fait par rapport au canal de Tancarville, en particulier améliorer les accès Pont Rouge, etc. Je souhaiterais que nous soient donnés les moyens – selon quelles modalités, je ne sais pas – de mener de véritables études, ou quelles soient financées par le Port mais décidées par une instance qui ne soit pas le Port.

Applaudissements.

Claude GUILLERME

Bien, merci Madame. Je crois qu'il y a trois interventions, qui ne concernent pas seulement le Grand Port. Peut-être que Monsieur Haas pourrait ouvrir le feu des réponses, s'il le veut bien, Monsieur Sauter l'ayant interpellé.

François HAAS

Merci, Monsieur le président. Oui, je voudrais répondre. Une petite précision quand même – c'est une précision à caractère éthique : j'avais précisé tout à l'heure que j'appartenais à un groupe de transport fluvial, mais je ne suis pas directement concerné par le fluvial. Je m'occupe de toutes les filiales hors transport fluvial, justement. Je vous le dis, mais j'ai quand même une petite connaissance sur la question.

Pour votre question relative au passage de quatre à six niveaux, la Chambre de Commerce a interrogé, à plusieurs reprises, les acteurs de la voie d'eau et le passage à six niveaux ne pose pas de problèmes, pour autant qu'on passe sous les ponts. Je voudrais dire que sur le Rhin – et je parle sous le contrôle des personnes qui peuvent connaître le sujet dans la salle – les bateaux font 16 mètres de large et ils sont sur six niveaux. Ça ne pose absolument aucun problème, donc sur ce point, voilà la réponse que je peux apporter.

La deuxième question qui est intéressante et que vous posez, c'est la question de fluvio-maritimes. Vous dites que l'accès à Port 2000 pourrait se faire avec des navires fluvio-maritimes et vous avez, de ce point de vue, parfaitement raison. La question qui est sous-jacente, c'est : à quel coût ? Nous sommes en train de parler du creusement du grand canal et du prolongement qui représente un coût d'investissement. Une fois que ce coût sera digéré, nous serons dans des coûts de fonctionnements, je ne sais pas si c'est quasi inexistant, mais en tout cas, très bas. Quand vous parlez de fluvio-maritimes, la construction d'un navire de mer – puisqu'on dit « fluvio-maritime », nécessairement, le navire doit être capable de prendre la mer – la technique de construction, et donc les coûts qui sont liés, sont radicalement différents. On n'est plus dans du fluvial, on est dans le fluvio-maritime. Vous savez qu'ici, dans le port – comme dans tous les ports – la notion de compétitivité est essentielle. Voilà ce que je peux dire, Monsieur le président, sur cette question.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur le président.

Moi, je voulais répondre, puisque j'ai été directement interpellé sur la garantie que la commission peut apporter à propos de la qualité des documents proposés. Alors, il y a plusieurs réponses. Il est évident que, malgré nos capacités individuelles à vérifier dans le détail les documents qui nous sont proposés pour être mis à disposition du public, soit dans les locaux de la commission – et vous y êtes cordialement invités – soit sur le site Internet, il est évident que ces documents, on n'a pas la capacité de les regarder par le menu et de vérifier s'ils ne comportent pas, ici ou là, une erreur. Mais je dois quand même dire – et Monsieur Castaing l'a dit à son tour – qu'une grande partie de ces documents de référence émane d'instances qui, *a priori*, ne sont pas suspectes de vouloir tromper le monde. Ça peut être des documents établis par des organismes qualifiés. Ça peut être des documents qui émanent de mouvements associatifs, donc on n'a aucune raison de douter du sérieux. Tous ces documents, nous les mettons à disposition – comme je l'ai dit, ils sont dans les locaux de la CPDP et ils sont sur le site – vous pouvez les lire. Je voudrais simplement dire – et là, je fais un petit peu abstraction de la neutralité qui doit caractériser mon action – que moi, je me suis mis à lire la Directive Territoriale d'Aménagement. C'est déjà, au bas mot, 60 pages à 70 pages. Il y a un certain nombre de documents de même nature qui sont disponibles, et il faut les lire.

Alors, pour répondre et terminer ma réponse, je voudrais aussi dire que s'il y a doute sur la qualité d'une information, s'il y a doute sur la qualité d'un document de référence, il est toujours possible d'exprimer ce doute et de demander qu'il y ait un complément d'information, voire une expertise. Mon collègue François Nau le dirait mieux que moi : une expertise peut être demandée sur la qualité d'un document. Si elle ne suffit pas, si elle ne convainc pas, il peut y avoir une deuxième expertise. On peut même imaginer, mais c'est une procédure lourde – cela dit, j'en parle parce que nous sommes au début du débat et qu'on voit bien qu'il y a une contrainte de calendrier qui impose de prévoir cette éventualité suffisamment tôt ; si on prévoit ça le jour de la réunion de clôture, ce

que je dis sera sans effet – c'est de demander à la commission nationale de provoquer une expertise à son niveau. Pour qu'elle le fasse, sachant qu'elle se réunit tous les débuts de mois, il faut la demander suffisamment tôt à l'avance et, bien évidemment, il faut que ce soit suffisamment motivé.

Je pense avoir répondu à l'interpellation qui était de savoir quel était le type de garanties sur la qualité des documents proposés. Moi, je ne pense pas qu'on cherche à mettre à disposition du grand public des documents qui trompent. Nous sommes toujours à disposition. Si l'un d'entre vous a le moindre doute sur l'un ou l'autre des documents mis à disposition par la commission, soit qu'il procède du Grand Port – du maître d'ouvrage – soit qu'il procède d'autres sources – parce que nous avons aussi des gens qui alimentent, on a parlé des cahiers d'acteurs, on a aussi des contributions des uns et des autres, des rapports qui sont envoyés à la commission pour figurer dans la documentation de base que la commission met à disposition – je crois avoir, quand même, apporté les garanties attendues, mais je répète, s'il y a doute, il peut y avoir expertise.

Je pense quand même que, Monsieur le directeur général, il y a quelques points sur lesquels vous pouvez peut-être répondre, mais si les personnes qui sont à la table souhaitent, elles aussi, intervenir, elles ont tout à fait accès à la parole. Monsieur le directeur général ?

Laurent CASTAING

Oui. Nous voudrions répondre à quelques points plus précis. D'abord, sur la question de Monsieur Sauter, sur l'emplacement du terminal multimodal. A nouveau, dans une réunion d'introduction, on ne va pas revenir sur des questions qui seront vues plus en détail. Simplement, il faut savoir que le terminal multimodal pose une question d'implantation puisqu'il est fait pour pouvoir charger ou décharger des trains de 1 000 mètres. Ce n'est pas encore la réalité aujourd'hui sur le réseau SNCF, mais il a été décidé que, pour améliorer le transport par fret, il va falloir être capable de traiter des trains de 1 000 mètres. Ça veut dire des voies, au moins, de 1 000 mètres, plus des voies d'entrée, plus la sortie, il faut ajouter au moins 500 mètres des deux côtés. Donc, au bas mot, le chantier multimodal, il faut trouver un rectangle dont le grand côté fait 2 kilomètres. Quand on regarde le port actuellement, il n'y a pas beaucoup d'emplacements qui sont possibles. Finalement, après l'examen de l'ensemble des emplacements, nous en sommes arrivés à la situation actuelle, avec pratiquement aucune alternative, compte tenu de ces contraintes géométriques.

Je voudrais revenir aussi sur la question des barges et des navires fluviaux-côtiers. François a répondu avec son regard d'opérateur fluvial et d'opérateur maritime. Je vais donner un petit avis en plus en ce qui concerne le portuaire. Il faut savoir qu'il y a un problème de chargement des barges dans les terminaux maritimes, pour une raison qui est assez simple, c'est que les barges, elles ont une très grande capacité. On arrive rarement, dans les terminaux, à avoir la quantité de containers suffisante dans un terminal à un jour donné pour charger une barge. En règle générale, la barge, pour pouvoir être chargée, elle est obligée d'aller à un deuxième poste, ou à un deuxième terminal. Finalement, le chargement direct à partir des terminaux maritimes n'est pas une opération efficace pour les armateurs fluviaux ou fluviaux-côtiers. D'où cette idée de chantier multimodal, qui permet de rassembler tous les containers du port qui vont vers une destination à un moment donné, et de charger les barges en une seule fois, sans avoir à déplacer les barges partout dans le port.

Ceci n'est pas une vision technocratique des choses. C'est, en fait, le résultat de l'observation de ce qu'on peut voir dans les grands ports du Nord, tel Anvers, Amsterdam, où les professions du fleuve – fleuve ou fluviaux-côtiers – se plaignent énormément des conditions dans lesquelles elles peuvent remplir – et surtout mal remplir – leurs barges dans les terminaux maritimes. Ceci a amené ces ports à penser à faire des chantiers multimodaux. Aujourd'hui, il commence à y en avoir dans tous les ports du Nord qui ont une intense activité fluviale. Cette solution, qui paraît simple, de charger des fluviaux-côtiers ou des barges à partir des terminaux maritimes est, en fait, d'expérience – là, ce n'est pas de la théorie – constatée dans les pays voisins – qui ne sont quand même pas des mauvais sur les questions du fluvial. D'expérience, on a constaté que ça marche très mal, d'où l'idée du chantier multimodal.

Enfin, dernier point : aujourd'hui, cette possibilité de charger des barges ou des fluviaux-côtiers à Port 2000 existe. Elle existe depuis pratiquement un an et demi et il n'y a personne aujourd'hui qui a un projet sérieux pour le faire. Ce qui veut bien dire que ce n'est pas une solution qui attire les gens qui sont opérateurs sur ces questions. Voilà, donc, pour ces deux premières réponses.

Je voudrais passer la parole à Jean-Pierre Guellec pour répondre sur les questions de Monsieur Blot.

Sylvie HAUDEBOURG

Réponse rapide, s'il vous plaît, pour que nous redonnions la parole.

Jean-Pierre GUELLEC

Oui, de manière assez synthétique, si possible.

Monsieur Blot a, je pense, bien formulé la question par rapport à la réutilisation du canal de Tancarville : est-ce que cette solution présente bien les mêmes performances ou des performances meilleures que le prolongement du grand canal ? Je crois que ça, c'est un sujet extrêmement important sur l'opportunité de ce projet.

Pour ce qui est de la question du foncier à l'intérieur du port du Havre, je pense qu'on aura l'occasion, dans une réunion thématique, d'y venir un petit peu plus en détail. Nous n'avons pas attendu, bien évidemment, d'avoir ce projet pour d'ors et déjà chercher à optimiser les surfaces sur le port. Il faut savoir que les surfaces qui sont aujourd'hui disponibles sont émiettées sur l'ensemble du port et, pour certaines, frappées de contraintes relativement importantes, qui interdisent la construction de nouvelles installations. Il nous apparaît important de disposer de surfaces complémentaires, d'un seul tenant, sur des superficies importantes, pour accueillir de nouvelles activités.

Rapidement, sur les questions formulées par Madame Barbier, à propos des écluses de Tancarville, nous avons là, clairement, un problème de périmètre du projet. De par sa nature, il est extrêmement complexe et intéresse un grand nombre de notions qui ont trait au port. Il n'était, bien évidemment, pas possible de mettre l'ensemble des données à la disposition du public parce qu'il aurait été nécessaire, à ce moment-là, d'en mettre une quantité extrêmement importante et difficile à digérer. Ce sujet des écluses de Tancarville sera abordé en détail, en ce qui concerne leur capacité, lors de la réunion sur les transports et circulation dans la zone portuaire.

Enfin, le dernier sujet, concernant les coûts. C'est un sujet important mais qui, pour nous, n'est pas central au stade d'un débat public. Il nous paraît plus important de réfléchir aux fonctionnalités du projet, aux enjeux du projet, avant d'évoquer les coûts. Sur ce sujet, je préciserais que l'ensemble des coûts des différentes solutions ont été évalués par des bureaux d'étude extérieurs au Grand Port Maritime du Havre et que ce sont les mêmes bureaux d'étude qui ont évalué l'ensemble des solutions, que ce soit le rehaussement du canal de Tancarville ou le coût du projet du prolongement du grand canal du Havre. Nous avons les mêmes bases de calcul pour les différentes hypothèses.

Par ailleurs – je terminerai sur ce point – concernant la fiabilité éventuellement de ces estimations, elles sont communiquées dans les différents dossiers d'étude. Là, j'ai sous les yeux, par exemple, l'une des dernières études mises en ligne, qui concerne la solution alternative au prolongement du grand canal du Havre – donc qui concerne la dénivellation des ponts – et qui présente, de manière détaillée, les différents coûts. Nous sommes, bien évidemment, à votre disposition pour examiner les interrogations que vous pourriez avoir par rapport aux chiffres qui sont donnés.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Guellec. Monsieur Logiou, Monsieur Malvaud, vous n'êtes pas privés de parole, je vous rassure. Vous avez droit à trois minutes, là, seulement.

Frédéric MALVAUD

J'ai juste, à ce débat, deux petites réactions – ce sera moins de trois minutes, je pense. Monsieur le président, la question, elle n'est pas seulement de la qualité des études du Port. La question, elle est aussi – et surtout – sur le fait qu'on n'a étudié que ce qu'on avait envie d'étudier. Ce sont toutes les études manquantes sur les alternatives au projet qui posent question sur la qualité du débat.

La deuxième chose que j'ai à dire en termes de réaction, elle est sur le coût. Mettre en place un véritable projet industriel et portuaire, respectueux de l'environnement – et celui-ci ne l'est pas – coûterait, peut-être, effectivement, plus cher que de creuser le canal. C'est possible. A propos de coût, je vais vous citer un chiffre, je vais vous citer 700 millions d'euros. Ce n'est pas mal quand même, comme chiffre. Eh bien 700 millions d'euros, c'est ce qui a été gaspillé. Nous sommes dans une société qui a gaspillé 700 millions d'euros. C'est le coût dépensé pour rien, strictement pour rien, pour essayer de lutter contre les algues vertes en Bretagne. 700 millions d'euros perdus. C'est vrai que si on les avait, aujourd'hui, ces 700 millions d'euros, on pourrait peut-être penser à autre chose pour l'estuaire de la Seine. Nos associations bretonnes se sont battues pendant des années pour proposer des solutions alternatives à l'agriculture intensive en Bretagne. On ne les a pas écoutées parce qu'on a dit que c'était trop cher. Résultat aujourd'hui : on a 700 millions d'euros de perdus. Peut-être que si on avait pris les mesures avant, ça aurait coûté moins cher. Moi, vous savez, je suis de ceux qui pensent qu'il vaut mieux dépenser plus aujourd'hui pour un bon résultat que de dépenser trop demain pour un mauvais.

Applaudissements.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Malvaud.

Pas d'autres interventions à la table ? Si ? Monsieur Logiou, je vous en prie.

Laurent LOGIOU

Oui, parce que je pense qu'il y a une question qui tourne autour de la confiance ou de la crédibilité. Moi, en tant qu'institution, on travaille avec le Port, donc on n'est pas sur ce thème-là, mais malgré tout, il faut que vous entendiez ce message. Le message qui est donné là, il est clair. Quand tout à l'heure, je pose la question – ou d'autres personnes posent la question – de la hauteur des ponts qui, j'ai cru comprendre – mais le maire adjoint de Sainte-Adresse est parti – n'élevait pas le débat. *A priori*, quand même, sur les informations que j'ai, sur le canal Est et sur les ponts qui sont relevés, on est aujourd'hui sur une moyenne de 7,15 mètres ou de 8 mètres. Pourquoi eux le font à cette hauteur-là et que nous, on impose les 10,60 mètres ? Du coup, si déjà, on résout ce problème, ça veut dire qu'on n'a que deux ponts à toucher : le Rouge et le Huit. Du coup, les coûts tels que vous les donnez, même si ce n'est que 10 %, font que la totalité de l'opération fait 130 millions d'euros.

Je voudrais quand même rappeler qu'aujourd'hui, sur le projet du contrat de plan qui est celui du grand canal, il n'y a que 200 millions d'euros de fléchés, et sur ces 200 millions d'euros, il manque 50 millions d'euros. Donc, en réalité, il y a 150 millions d'euros de fléchés. Les coûts que je vous ai donnés tout à l'heure pour les quatre solutions sont, pour le moins élevé, de 215 millions d'euros, et vous nous avez dit très clairement que vous ne saviez pas aujourd'hui ce que ça coûterait, par rapport aux indemnités à verser, éventuellement, pour les pipelines. Voilà, ça participe aussi du débat. Le coût, c'est peut-être secondaire, mais dans la société que l'on a aujourd'hui et dans les difficultés que les uns et les autres ont, je pense que ça a aussi une incidence sur le regard qu'on peut avoir.

Claude GUILLERME

Bien. On va peut-être se diriger vers le contrat de départ, qui était de tenir trois heures et de ne pas trop aller au-delà, mais je ne voudrais pas frustrer une dernière série de questions, qui pourraient s'exprimer dans les minutes qui suivent. Alors, il y a une main, au troisième rang devant nous. Est-ce qu'il y a d'autres souhaits d'intervention ? Une autre, deux. Et puis un troisième. Et puis on se donnera rendez-vous pour d'autres interventions. Monsieur, tout à fait en haut. Je vous en prie.

Annie LEROY

Madame Leroy, Ecologie pour Le Havre. Je vais être très rapide. Une question que j'ai posée, et la réponse que l'on m'a faite par courriel ne m'a pas satisfaite. Beaucoup de personnes ont sur leur boîte à lettres un « stop pub » et ces personnes-là n'ont pas reçu l'enveloppe parce qu'elle est en courrier non adressé. La réponse qu'on m'a faite – « *Il suffit d'aller sur Internet* » – n'est pas satisfaisante du tout.

La deuxième chose, ce sont les horaires. Vous nous avez rencontrés, vous nous avez dit : « Vous voulez que ça se passe comment, ce débat ? » Je me souviens avoir très clairement dit que tout le monde ne pouvait pas toujours se libérer à la même heure, qu'il fallait des débats à 18 heures, des débats à 20 heures 30, voire le samedi matin. Tous les débats à la même heure, il y a des gens qui ne pourront jamais venir.

Ça, c'était deux observations.

A propos d'information sur le tirant d'air, moi, je pense que la majorité des gens qui sont présents dans cette salle ne savent pas exactement ce que c'est qu'un tirant d'air. Donc, je voudrais qu'on leur explique qu'on fait intervenir le coefficient de marée, que l'on fait intervenir l'heure de la pleine mer, que l'on fait intervenir le débit du fleuve. Je voudrais que pour tous les ponts qui sont sur le canal de Tancarville et, pourquoi pas, jusqu'à Rouen, on ait un tableau avec une estimation des flux, en fonction de la durée des sasses et en fonction de la hauteur de containers – trois hauteurs, quatre containers, pour le moment, on en est là, quand même, on n'est pas sur le Rhin, la Seine, ce n'est pas le Rhin. Je voudrais des estimations, les plus précises possibles, pour renseigner véritablement les gens qui sont présents à ce débat. Ces explications-là, il faudra nous donner la source, évidemment.

Claude GUILLERME

Merci, Madame Leroy. Moi, je vais répondre sur les deux premiers points, puisque c'est un peu une mise en cause de l'organisation que nous avons prévue. C'est vrai que le problème des enveloppes qui arrivent dans des boîtes à lettres où il y a « pas de pub » est toujours délicat. La société de service qui a procédé à la distribution a-t-elle été maladroite ou pas, je n'en sais rien. En tout cas, on va lui faire la remarque que des gens n'ont pas pu disposer de leur contingent d'informations. Je regrette que certains aient pu être privés. Est-ce que c'est rattrapable ou pas ? Des gens peuvent toujours nous dire, par votre biais, par le biais d'autres personnes : « On n'a pas eu la documentation » et on fera le maximum pour la leur faire parvenir, avec nos excuses, si c'est possible. « Stop pub », me dit-on, interdit tout distributeur de mettre de la publicité dans les boîtes. Est-ce qu'on est de la publicité, est-ce qu'on est de l'information ? Frédéric, est-ce que vous auriez une explication ? Vous avez la parole, mais pas de micro. Qu'on donne la parole à notre secrétaire général, qui a la haute main sur la logistique.

Frédéric AUCHER, Secrétaire Général de la CPDP

Oui, toutes les boîtes à lettres qui mentionnent « Stop à la publicité » ne peuvent pas recevoir la documentation puisque la distribution a été confiée à une société filiale de La Poste, qui remet notre documentation en même temps qu'une liasse de publicité. On ne peut pas faire différemment. Il n'y a pas de distribution possible, sauf à des coûts qui vont faire exploser tout le budget. Il n'y a pas de possibilité de faire une distribution unique pour cette documentation. A partir du moment où les habitants mentionnent sur leur boîte à lettres qu'ils ne veulent pas recevoir de publicité, aucun distributeur ne prendra le risque de mettre quoi que ce soit puisqu'ils sont soumis à des amendes si jamais ils venaient à se faire prendre.

Claude GUILLERME

Donc on est bien conscients du risque, on est conscients qu'il y a, sans doute, une insuffisance. La réponse, c'est : si vous connaissez des gens qui ont été privés, faites-nous signaler la situation et on leur enverra par La Poste, la documentation ; ou peut-être que s'ils ne sont pas très loin du siège de la Commission, ils pourront venir la chercher ; ou ils pourront venir à l'une de nos réunions pour récupérer, à l'entrée, ladite documentation.

Les horaires, c'est vrai qu'on peut toujours se battre la coulepe en disant « ce n'était pas la bonne heure ». Je vais quand même vous dire une difficulté à laquelle on a été confrontés – parce qu'on ne fait pas tout, tout seul, on passe par des intermédiaires, des sociétés, etc. : on s'est aperçu que l'annonce qui a été faite dans l'une des communes dans laquelle une réunion était prévue était erronée. On avait annoncé 17 heures 30 ou 18 heures, alors que c'était 19 heures. On a pris le parti de mettre la même heure partout pour ne pas courir le risque d'une source d'erreur involontaire parce que, ici ou là, on aurait mal interprété les chiffres donnés. C'est vrai, 19 heures, c'est critiquable parce que c'est avant le repas du soir et ça gâche un peu la soirée. D'un autre côté, est-ce que c'est mieux le samedi matin – auquel cas, il y a des gens qui diront : « Ben non, le samedi, on a autre chose à faire, le marché, etc. » ? C'est toujours très difficile. Moi, je ne prétends pas qu'on a trouvé la solution parfaite. Je suis d'accord, on avait demandé des points de vue. Ils n'ont pas toujours été convergents et, à un moment donné, il a fallu arbitrer. On a fait ce choix – il n'est pas idéal. Moi, j'espère qu'il ne compromettra pas la fréquentation à nos prochaines réunions. Ça, c'était ce que je pouvais donner comme réponse à Madame Leroy.

Maintenant, sur les aspects techniques liés au tirant d'air, je pense que j'avais compris ce qu'était le tirant d'air, mais je pense que je vais encore mieux comprendre après ce que va nous dire Monsieur Castaing.

Laurent CASTAING

Ou peut-être pas. On a vu, quand même, un certain nombre de questions se focaliser là-dessus. Je pense que pour éclaircir le débat, je pense qu'il est temps qu'on écrive un document complémentaire pour éclaircir ça – les définitions, les hauteurs de pont, les hauteurs nécessaires. Nous nous engageons, d'ici une à deux semaines, à mettre en place un document le plus didactique possible – avec votre autorisation, Monsieur le président – sur le site du débat, pour qu'au moins, le débat porte bien sur le fond et pas sur de l'incompréhension par rapport à des points qui peuvent être expliqués simplement.

Claude GUILLERME

Je vous remercie. On comprend bien cette dimension pédagogique.

Deux intervenants ont été frustrés par mon intervention intempestive. Relevez la main. Monsieur, je vous en prie. Et puis le dernier pour ce soir.

Bruno PETIT

Oui, c'est encore Monsieur Petit. Je suis intervenu tout à l'heure en vous disant que ce serait bien de reboucher une partie du canal existant – ça a fait sourire plein de gens. On m'a répondu : « Oui, mais non, parce que s'il y avait des ponts qui s'écroulaient, on aurait toujours ce canal de Tancarville. » De l'autre côté, il n'y a pas de ponts, donc vous n'aurez pas ce souci-là. Penchez-vous aussi là-dessus.

Et puis, vous avez quand même deux ennemis, parce que, d'un côté, vous avez une réserve naturelle, et de l'autre côté – vous en avez la preuve ici parce qu'on est assis dans des anciens dépôts où il y avait du café – vous avez aussi la ville du Havre qui vient gagner sur votre partie du

port. Ce qui est vrai d'un côté peut l'être aussi de l'autre : il faut peut-être que la ville du Havre se mette des limites aussi et ne vienne pas prendre tous les hangars du port, de l'époque que moi j'ai connue quand j'étais gamin. Voilà.

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Petit. Alors, la dernière intervention pour ce soir, s'il a la gentillesse de lever la main. Si vous étiez ici, vous ne verriez rien du tout. Monsieur, je vous en prie – j'arrive à vous localiser.

Monsieur STEVENOOT

Monsieur Stevenot, du Havre. Je voudrais savoir pourquoi le port du Havre perd des marchés ?

Claude GUILLERME

On revient ?

Laurent CASTAING

Cette question me désarçonne parce qu'à l'intervention précédente, j'allais dire : « Le Port n'a pas d'ennemis. » Je vais d'abord répondre à l'intervention précédente. La réserve naturelle n'est pas notre ennemi – très clairement. La réserve naturelle fait partie du territoire du port. Nous voulons avoir une réserve naturelle, il y a une réserve naturelle. Nous voulons avoir une réserve naturelle belle, efficace, productive. Nous ferons tous les efforts pour que ce soit le cas, donc la réserve naturelle n'est pas notre ennemi. La ville du Havre non plus n'est pas notre ennemi. Il faut que les choses évoluent, la réserve aussi. C'est un point qui est posé, c'est : Est-ce qu'on doit rester sur les limites actuelles de la réserve ? Est-ce qu'on ne doit pas les faire bouger, en plus ou en moins ? Moi, je suis prêt à ouvrir le débat sur le sujet. C'est pareil, la ville du Havre, elle respire. Le port aussi, il respire. Je ne crois pas qu'il faille poser toutes ces questions en termes d'ennemi et de compétition. A vos deux interventions : nous n'avons pas d'ennemis.

Ce qui me gêne, c'est : « Pourquoi est-ce que le port du Havre perd des marchés ? ». Parce qu'il a des compétiteurs – on ne va pas employer le mot d'ennemis – parce que la compétition est féroce et parce que, sans doute, toutes ces dernières années, on n'a pas fait ce qu'il fallait pour que le port du Havre se développe. Les causes en sont multiples. Je crois qu'il est tard, ce soir, pour revenir sur le sujet. Peut-être qu'on pourra revenir là-dessus – il y a un débat qui est plus sur les aspects économiques de la chose. En revanche, je crois qu'il ne faut pas perdre de vue notre potentiel de croissance. En 2007, quand nous avons ouvert les premiers postes de Port 2000, quand nous nous sommes retrouvés dans une situation de paix sociale, quand nous avions la capacité, la paix sociale et un certain nombre d'autres conditions, le port du Havre a vu son trafic containers croître de 25 % – c'était la meilleure croissance de tous les ports européens. Ce port a connu des moments difficiles, mais ce port a des capacités extraordinaires et l'a déjà prouvé. Je vous propose de répondre à votre question sur « Pourquoi tout n'est pas rose tous les jours pour notre port ? » Nous y travaillons, nous sommes prêts à vous l'expliquer, mais surtout, je ne voudrais pas que le débat se termine, aujourd'hui, sur cette idée-là. Moi, je voudrais qu'il se termine sur l'idée que ce port a des

capacités absolument extraordinaires, l'a déjà prouvé par le passé et, j'espère, va le prouver dans le futur.

Applaudissements.

III. Conclusion de la réunion d'ouverture

Claude GUILLERME

Merci, Monsieur Castaing. Merci à vous toutes et à vous tous. Merci, en particulier, à nos grands témoins.

Je voudrais également ajouter quelques mots. D'abord, on ne conclut pas un débat comme ce soir, puisque c'était une ouverture. On a bien vu, au travers des différentes interventions qui ont été exprimées, que la plupart d'entre elles renvoyaient à des approfondissements, les uns en matière documentaire, les autres en matière d'information, d'échange, d'approfondissement – je me répète – des solutions envisageables. Vous vous êtes livrés à cet exercice difficile. Moi, je soulignerai volontiers la conviction et la sincérité qui caractérisent les différentes interventions.

J'ai retenu – et je serai très bref – l'intérêt qui est affiché, par un certain nombre de personnes présentes, par la recherche ou l'approfondissement des alternatives au projet. Là-dessus, je pense que le Grand Port se sent totalement interpellé pour aller plus loin dans la réflexion, dans l'étude et dans la production, éventuellement, de scénarii qui aillent au-delà de ce que le projet lui-même a déjà décrit.

Sur le projet, chacun l'aura bien compris, ce soir, on a ouvert quelques pages, on a lu quelques lignes, mais chaque réunion thématique permettra d'aller plus loin dans la lecture de ce dossier et dans l'approfondissement de ses contenus et des propositions qu'il avance.

J'ai retenu aussi comme important le poids que les uns et les autres – sous des formes diverses, c'est votre droit – attachez aux impacts socio-économiques, qu'il convient de mettre en évidence, quelles que soient les solutions envisagées, quelles que soient les solutions qui seront, peut-être, retenues. Ça, là aussi, c'est une interpellation en direction du maître d'ouvrage pour que cet aspect du dossier soit également approfondi.

C'est un truisme que de signaler l'accent qui a été mis sur la question relative à la biodiversité, à la gestion des espaces naturels. Chacun a bien senti l'importance des enjeux et je crois pouvoir dire que personne ne s'est dérobé devant les questions à approfondir, devant les solutions à mûrir, par les uns comme par les autres, mais en particulier par le maître d'ouvrage.

Je ne pense pas qu'il soit indispensable de revenir sur chacune des interventions. J'ai noté les petits reproches que nous avons à prendre à notre crédit pour l'organisation. Il y en a certains qui sont réparables – je l'espère. D'autres, malheureusement, seront difficilement modifiables – je pense à ces horaires de 19 heures. On l'a annoncé, c'est parti. Si on revient pour un autre débat au Havre, on saura que 19 heures n'est pas la meilleure heure. Peut-être qu'on nous dira s'il y en a une qui est encore meilleure. Ceux qui s'en occuperont seront à l'écoute.

Dernier conseil – j’insisterai bien là-dessus, ça a été dit, il faut le confirmer : la documentation, l’information, sont essentielles dans la réflexion partagée dans laquelle vous vous êtes engagés. Cette information, elle existe. Elle est, d’abord, le dossier lui-même ; elle est ce que le maître d’ouvrage a mis à disposition ; mais elle est aussi et surtout ce que la Commission met à disposition. Là-dessus, n’hésitez pas à consulter ces documents par les voies que nous avons déjà indiquées. N’hésitez pas, non plus, à nous dire : « Mais il faudrait peut-être ajouter ceci ou cela. » Dans les entretiens préalables que nous avons eus – nous avons fait une réunion il y a un mois de cela avec les personnes que nous avons rencontrées – l’une d’entre elles nous a dit : « Mais est-ce qu’on ne pourrait pas avoir accès aux archives de débats précédents ? » Eh bien, nous nous sommes procuré ces archives de débats précédents. Elles sont à disposition. J’espère que quelqu’un aura envie de les consulter. Donc, on est à l’écoute.

On est également prêts – et ceci concerne prioritairement le maître d’ouvrage, mais nous sommes également mobilisés en tant que membres de la commission – à compléter l’information, et on est prêts aussi à faire intervenir d’éventuels témoins ou d’éventuels experts, qui pourraient éclairer certains aspects du débat. Pour ma part, j’ai eu l’intuition – ou je me suis souvenu – que sur le problème de cet accès direct à la Seine par des bateaux – moi, j’aurai appris quelque chose, Monsieur le maire, en venant au Havre, c’est la différence entre un navire et un bateau ; avant, je ne savais pas, maintenant, je sais ; j’ai pu apprendre qu’il y avait des bateaux qui pouvaient aller sur la mer mais que c’était compliqué – parce qu’on nous avait posé ce problème, on a voulu consulter les pilotes. Les pilotes sont des gens qui vivent au quotidien la réalité qu’on a évoquée entre nous. Parmi vous, il y avait d’anciens marins, ils comprennent bien de quoi il s’agit. Les pilotes, ils nous ont dit : « Ce n’est pas forcément si facile que ça. » Si vous souhaitez qu’un pilote vienne apporter son témoignage de professionnel, on peut le faire. N’hésitez pas à nous dire vos attentes pour les prochains débats.

Je ne reviens pas sur le calendrier, il est connu, il est à disposition. Je vous donne rendez-vous pour dans huit jours, où nous parlerons aménagement de territoire. Et parce qu’il faut que les choses se terminent dans la convivialité – et puis c’est peut-être maintenant qu’on va se dire ce qu’on ne s’est pas dit avant – je crois qu’un pot pour terminer la soirée, ça permettra de bâtir la trame des prochaines réunions dans la convivialité. Merci, bonne fin de soirée et le pot est dans le couloir.

Index

Nous vous signalons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants :

Emilie MIDDLESTADT.....	24	Pierre DELAFAYE	25
Monsieur Bessait.....	13	René MARTIN.....	12, 13
Monsieur STEVENOT.....	49		