

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

Réunion 27 octobre 2009

Saint Romain de Colbosc

François NAU

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vous remercie tous d'être venus à Saint-Romain-de-Colbosc, ce soir, pour cette quatrième réunion organisée dans le cadre du débat public portant sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre. Merci à la municipalité de Saint-Romain-de-Colbosc de nous accueillir dans sa ville et d'avoir accepté de mettre cette salle à la disposition du débat public.

Comme vous le savez sûrement, le débat public porte sur le projet qui a été déposé par le Grand Port Maritime du Havre auprès de la Commission Nationale du Débat Public, la CNDP. Cette Commission a décidé de l'organisation d'un débat public, au vu de trois considérants. D'une part, l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic de marchandises par voie fluviale constituent un intérêt national. D'autre part, les impacts du projet sur les milieux naturels sont significatifs. Troisièmement, les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement des activités portuaires et l'extension de la zone industrielle portuaire.

La Commission Nationale du Débat Public a mis en place la Commission Particulière du Débat Public dont je fais partie. Mes collègues sont ici présents et sur les diapositives, sont présentées leurs identités. Le Président est présent, Monsieur Claude Guillerme.

La Commission du Débat Public pilote l'organisation du débat. Je précise qu'aucune décision n'est prise sur le projet soumis au débat. Les avis recueillis au cours du débat devront être pris en compte par le maître d'ouvrage au moment où il aura à se prononcer sur l'opportunité des opérations, ainsi que sur les modalités de leur éventuelle réalisation.

La commune de Saint-Romain-de-Colbosc se trouve au centre de la Communauté de Communes du même nom. Elle est importante pour le projet, à deux titres. D'une part, la partie sud de son territoire comprend la quasi-totalité du territoire du projet. D'autre part, cette Communauté, ainsi que celle adjacente au Havre, constituent le territoire de référence du SCOT, le Schéma de Cohérence Territoriale, à l'intérieur duquel le projet du Grand Port est susceptible d'être réalisé.

La réunion de ce soir a pour thème la présentation du projet et de ses alternatives. Il s'agit du thème central du débat que nous abordons, après avoir traité, au cours des deux réunions précédentes, deux thèmes relatifs au contexte du projet. Je rappelle que la réunion du 15 octobre avait pour thème l'aménagement du territoire et la dernière réunion du 21 octobre avait pour thème les transports et les circulations dans la zone portuaire. Ces deux réunions ont permis de faire le point sur les enjeux

en matière d'amélioration des circulations sur la zone portuaire, cette amélioration étant le premier objectif du projet annoncé du Grand Port Maritime du Havre dans son dossier qui est à votre disposition à l'entrée de la salle. Cette amélioration est estimée nécessaire par le Grand Port pour accroître les performances du port et ainsi renforcer ses atouts.

Nous avons étudié, au cours des deux réunions précédentes, l'état des transports de fret dans la zone portuaire et les difficultés liées à l'ouverture des ponts mobiles. Nous avons également étudié les incidences des évolutions probables sur les difficultés de transport et de circulation. Il s'agit d'une part de l'évolution de l'activité du port et de l'évolution des parts modales de transport, par la route, par le fer et par la voie d'eau et d'autre part, des évolutions relatives à chacune des opérations envisagées ou prévues, indépendamment du projet soumis au débat.

Ce soir, en continuité avec les réunions précédentes, il nous revient d'examiner les incidences spécifiques du projet et de chacune de ses alternatives. Nous souhaitons faire ensemble cet examen, comme au cours de la réunion précédente, afin que tous ceux qui peuvent apporter au débat leur vécu, leur sentiment et leurs idées sur l'amélioration possible des transports et des circulations puissent s'exprimer, notamment les usagers et les professionnels concernés. Je rappelle que l'incidence du projet sur l'environnement, notamment celle des différents tracés du prolongement du grand canal, sera particulièrement abordée au cours de la réunion du 28 janvier à Gonfreville-l'Orcher.

Ce soir, l'organisation de la réunion est prévue en trois temps. Dans un premier temps, le Grand Port Maritime du Havre présentera les grandes lignes du projet et ses alternatives, avec un rappel des objectifs du projet. Cette présentation sera suivie par une question posée par Monsieur Noël, en lien avec sa proposition de solutions alternatives de liaison directe avec la Seine. Nous aurons ensuite une présentation rapide faite au nom des transporteurs par pipelines sur l'importance de ces transports par pipelines et sur la problématique de leur déplacement.

Dans un deuxième temps, le Grand Port Maritime du Havre fera une présentation plus développée de deux alternatives ayant suscité de nombreuses interrogations depuis le début du débat. Il s'agit d'une part des liaisons maritimes pour le trafic fluvial et d'autre part, de la dénivellation des ponts mobiles. Cette deuxième partie sera précédée d'une question préalable posée par l'association Ecologie pour le Havre. Ces interventions permettront d'ouvrir la discussion sur les avantages et inconvénients des solutions alternatives, après la description de leur fonctionnalité.

Enfin, dans un troisième temps, nous aurons une table-ronde qui se prononcera sur l'efficacité potentielle des solutions alternatives pour améliorer les transports et les circulations dans la zone portuaire. Cette table-ronde rassemblera des usagers et des professionnels. Comme lors de la réunion précédente, nous aurons l'association des usagers de la plaine alluviale de l'estuaire de la Seine, l'AUPAES, la compagnie fluviale de transport, la CFT, Naviland Cargo, ainsi que l'association Eco-choix. Ces intervenants s'exprimeront à titre personnel ou au titre de l'organisme qu'ils représentent. Je les remercie d'avance pour leur participation à cette table-ronde et je les présenterai au moment de la mise en place de cette table-ronde.

Chaque séquence de la réunion de ce soir sera suivie d'une série d'échanges avec la salle. Vous aurez donc la possibilité de vous exprimer, soit en apportant votre point de vue, soit en posant des questions sur telle ou telle information ou présentation qui aura été faite préalablement.

Le sérieux avec lequel les réunions précédentes se sont tenues, me laisse espérer ce soir une même capacité d'écoute et un même respect des modalités d'expression. Je souhaite sincèrement que cette réunion soit aussi fructueuse pour le débat que les réunions précédentes, grâce à la qualité et à la sérénité des échanges. Je laisse maintenant la parole à mon collègue Michel Steiner qui va rappeler quelques règles pour la tenue du débat.

Michel STEINER

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais vous donner quelques informations sur la façon dont la Commission Particulière du Débat Public a souhaité gérer les réunions publiques et les règles générales que nous y appliquons. Chaque réunion est bâtie sur une durée de trois heures. Nous avons pensé qu'au-delà, l'attention de chacun, y compris des membres de la Commission, ne permet plus d'être suffisamment constructive. Toutes les réunions sont enregistrées, ce qui permet la rédaction d'un *verbatim*, mis en ligne sur le site internet de la Commission Particulière du Débat Public dans les six jours. *A contrario*, tout ce qui est dit hors micro n'est pas enregistré, ne pourra donc pas être retranscrit et ne sera par conséquent pas pris en compte pour le compte-rendu final.

Chacun a le droit à l'expression de façon équivalente, sans distinction de qualité, que ce soit le particulier ou le grand public à qui ce débat s'adresse, les représentants d'associations, de syndicats, d'entreprises, les élus au titre de leurs fonctions et enfin, le maître d'ouvrage puisque le débat public est organisé suite à la saisine qu'il a déposée à la Commission Nationale du Débat Public et qu'il s'agit du projet dont il est porteur au titre de ses missions.

Pour toutes les interventions, y compris celles du maître d'ouvrage, un temps de parole est fixé par la Commission particulière, pour garantir que nous ferons le tour des arguments sur la problématique et le projet. Des intervenants seront régulièrement invités par la Commission à participer à des tables-rondes. Nous veillerons à ce que chacun soit représentatif de l'ensemble des parties prenantes du débat. Le débat laisse du temps aux échanges avec le public, notamment avec des plages régulières qui sont prévues tout au long des soirées, pour permettre le débat avec la salle et créer plusieurs moments où chacun peut poser ses questions. Avant la clôture de chaque réunion, nous avons prévu un temps d'échange significatif avec la salle.

La documentation présentée le jour des réunions est à votre disposition à l'entrée de la salle. Les hôtesse vous remettront l'ensemble des documents disponibles à ce jour, quels qu'ils soient.

Pour la bonne tenue de la soirée, nous vous demandons de bien vouloir respecter les règles suivantes : éteindre vos téléphones portables, respecter le droit des autres à prendre la parole et à porter leurs arguments au débat. Pour d'évidentes raisons pratiques, nous vous demanderons de ne pas prendre la parole tant que le président de séance ne vous l'a pas donnée. Dites-vous bien que dans le brouhaha, plus rien n'est compris.

Nous rappelons que pour toutes les interventions, y compris celles du maître d'ouvrage, un temps de parole est fixé par la Commission et nous vous demandons de le respecter. Lorsque le président de séance donne la parole, merci de vous présenter, de préciser votre nom, votre prénom et éventuellement votre fonction ou la structure ou commune que vous représentez, ce qui permet l'attribution des propos de chacun, principalement lors de la rédaction du *verbatim*. Une hôtesse viendra après votre intervention vous demander confirmation de vos coordonnées et de leur orthographe. Pour avoir la parole, merci de vous signaler en levant la main et d'attendre pour vous

exprimer que le président de séance vous y invite. Une hôtesse vous donnera alors un micro qu'il vous faudra lui restituer après avoir posé votre question. Il est inutile de demander aux hôtesse d'avoir un micro pour vous exprimer sans que le président de séance ne vous y ait autorisé ; elles ne vous le donneront pas.

Pour chacun, quel qu'il soit, y compris pour les élus, un temps de parole de trois minutes est accordé pour poser sa question. Je vous demanderai de respecter ce temps de parole. Un chronomètre affichera sur l'écran le décompte de chaque prise de parole. C'est le meilleur moyen que nous ayons trouvé, lors de précédents débats, pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer dans le temps d'une soirée. Les questions écrites sont aussi les bienvenues. Vous avez trouvé sur vos chaises des cartes T qui vous permettront de poser vos questions par écrit. Vous pourrez les remettre à nos hôtesse, elles seront alors retranscrites et vous les verrez défiler régulièrement sur le grand écran. Vous pourrez également les déposer ultérieurement dans une boîte à lettres. Chaque question recevra une réponse éventuellement durant la réunion et toujours par écrit, sous trois semaines. N'oubliez pas bien sûr d'indiquer clairement vos coordonnées. Je vous remercie.

François NAU

Merci, Michel. Avant de commencer la première partie de la réunion, y a-t-il des questions préalables ? Non. Nous allons donc commencer tout de suite la première partie avec l'exposé du Grand Port Maritime du Havre.

Claude GUILLERME

Une question nous a été posée en introduction à cette réunion, à propos du *verbatim*. J'ai simplement à vous dire que les *verbatim* de la première et de la deuxième réunion sont disponibles et que vous pouvez y accéder en respectant cette information qui est présentée sur l'écran. Merci.

François NAU

La première partie de la réunion commence par une présentation par le Grand Port Maritime du Havre, des grandes lignes du projet et de ses alternatives, avec un rappel de ses objectifs.

I. Le projet et ses alternatives

1. Présentation des grandes lignes du projet et de ses alternatives par le Grand Port Maritime du Havre

Jean-Pierre GUELLEC

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais commencer par vous rappeler les trois objectifs du projet qui sont les suivants :

- l'amélioration de la fluidité des circulations dans la zone portuaire, avec une contribution au développement du transport fluvial ;
- l'augmentation de la capacité d'accueil pour de nouvelles activités industrielles ou portuaires, en lien avec l'activité du port ;
- La participation à la gestion et au bon fonctionnement environnemental de la réserve naturelle.

Ce projet d'extension des infrastructures portuaires et du prolongement du grand canal du Havre s'inscrit dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine qui a été approuvée par décret en juillet 2006. Ce document qui est élaboré par l'Etat, a pour objet de définir, à une échelle extrêmement importante de territoire, à la fois – je cite le code de l'urbanisme – « les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ».

Le périmètre qui a été choisi pour cette Directive Territoriale d'Aménagement apparaît à l'écran. Il regroupe les trois grandes métropoles normandes, le Havre, Rouen et Caen. C'est donc à cette échelle que la réflexion a été conduite et que les choix d'orientation ont été faits. De ce fait, le zoom qui a été réalisé sur la partie basse de l'estuaire de la Seine n'est finalement qu'une précision, à une échelle géographique plus petite, de la déclinaison des principes énoncés à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Il paraît important de rappeler quelques éléments qui figurent dans cette Directive Territoriale d'Aménagement. Le projet de prolongement du grand canal du Havre apparaît parmi les infrastructures majeures nécessaires au développement des activités portuaires et industrielles. En outre, le fait de l'aménagement des espaces de développement économique sera conditionné par la réalisation des études, pour prendre en compte les impacts, notamment hydrauliques, sur les milieux. De même, l'aménagement des espaces sera conditionné par la définition préalable du tracé, voire même sa réalisation.

Pour concevoir ce projet, nous sommes partis du constat qu'il existait une infinité de possibilités de relier le grand canal du Havre au canal de Tancarville. Nous avons donc regroupé les différents tracés possibles en quatre familles les plus représentatives.

Le premier de ces tracés longe la réserve naturelle. C'est en quelque sorte le tracé de base qui figure dans la Directive Territoriale d'Aménagement. Il permettrait de disposer d'environ 580 hectares de zone d'activité dont 231 qui apparaissent en violet à l'image pourraient être remblayés dès la phase de creusement du canal.

La seconde famille, baptisée le tracé court, est bien sûr le tracé le moins onéreux. C'est également celui qui affecte le moins les espaces naturels, mais aussi celui qui libère le moins de zones d'activité, à savoir 166 hectares dont 143 seraient remblayés dès la phase de creusement du canal.

La troisième famille de tracé est le tracé parallèle qui a le mérite de ne pas croiser la nappe de 17 pipelines située en rive sud du canal de Tancarville. De ce fait, ce tracé se raccorde directement au niveau des écluses de Tancarville. Ce tracé permettrait de disposer de 290 hectares de zones d'activité, entièrement remblayées dès la phase de creusement du canal, mais il est cependant le tracé le plus onéreux.

Enfin, la quatrième famille, baptisée le tracé direct, traverse la réserve naturelle. Il n'a été pris en compte dans notre dossier du maître d'ouvrage, qu'au vu des résultats des études préliminaires qui nous ont permis de constater que les espèces protégées étaient présentes indifféremment à l'intérieur et à l'extérieur de la réserve naturelle et que par ailleurs, il nous était possible, par le biais d'un contre-canal, d'annuler les effets de drainage que pourrait présenter la construction du canal. Ce tracé ne croise pas non plus la principale nappe de canalisations située en rive sud du canal de Tancarville. Il permettrait de disposer d'environ 450 hectares de zones d'activité dont environ 289 seraient remblayés dès la phase de creusement du canal.

Voici donc ces quatre familles de tracé présentées sur la même carte. Je voudrais rappeler que le Grand Port Maritime du Havre, à ce stade du débat public, ne formule pas de préférence pour une famille de tracé en particulier.

Venons-en maintenant au thème de la soirée qui concerne les alternatives à ce projet. Durant la phase d'études préliminaires, nous en avons étudié plusieurs et je commencerai par les rappeler brièvement, avant de revenir plus en détail sur les trois premières. Dans la suite de la soirée, nous reviendrons plus en détail sur les deux dernières.

La première alternative consisterait à augmenter la hauteur libre sous les ponts du canal de Tancarville en dénivellant les ponts existants.

La seconde alternative consisterait également à augmenter la hauteur libre sous les ponts du canal de Tancarville, mais cette fois-ci, en abaissant le plan d'eau des canaux, ce qui impliquerait de les approfondir pour conserver les mêmes capacités d'accueil de bateaux et de navires.

La troisième alternative consisterait à construire un canal et une écluse pour relier le grand canal du Havre à la Seine.

La quatrième alternative consisterait à relier les deux canaux entre eux par le biais d'un tracé à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire.

Enfin, il faut noter l'existence d'une cinquième alternative. Le mot « alternative » n'est peut-être pas tout à fait applicable à ce cas de figure. Il s'agirait de l'accès direct à Port 2000 dont nous parlerons tout à l'heure, dans la deuxième partie de soirée. Il permettrait aux bateaux fluviaux d'accéder directement à Port 2000, soit depuis le port actuel, soit depuis la Seine. Cette alternative présente la particularité d'être déjà possible, dans la mesure où tous les investissements d'infrastructures ont déjà été réalisés.

Je vais donc maintenant détailler trois de ces alternatives, à savoir l'abaissement du niveau des canaux, la liaison directe avec la Seine et la liaison à travers la zone industrialo-portuaire.

Commençons par l'abaissement des plans d'eau. Cette alternative nous a été suggérée par le Conseil scientifique de l'estuaire, fin 2008. L'objet de cette alternative est de permettre aux bateaux de passer sous les ponts sans effectuer de modifications sur ces ponts. Vous avez ici à l'image une représentation du pont rouge qui a une hauteur libre sous l'ouvrage de 2,88 mètres. Pour que des bateaux fluviaux, chargés de deux couches de containers, puissent passer sous cet ouvrage, il faudrait abaisser les plans d'eau de 3 mètres. Si l'on souhaitait également que ces bateaux passent sous le pont VIII, situé un peu plus loin, dans les mêmes conditions, il faudrait alors abaisser les

plans d'eau de 5,50 mètres. L'abaissement des plans d'eau consiste tout simplement à réduire le niveau d'eau, de manière à permettre le passage des barges.

L'inconvénient, c'est qu'il nécessite également d'approfondir l'ensemble des canaux, donc de les draguer, de manière à rétablir les profondeurs pour l'ensemble des bateaux et surtout des navires qui fréquentent ces canaux. Il serait également nécessaire de modifier l'ensemble des siphons de canalisations qui passent sous les canaux et qui devraient donc de ce fait être approfondis de plusieurs mètres. Il serait également nécessaire de conforter l'ensemble des berges pour pouvoir admettre un creusement plus important, de conforter les quais, les prises d'eau, ainsi que les écluses existantes qui ont été installées pour une certaine profondeur.

Cette hypothèse ne nous apparaît donc pas réaliste. Même en baissant le plan d'eau uniquement dans la zone des ponts mobiles, il deviendrait alors nécessaire de construire trois écluses qui apparaissent à l'écran en jaune et qui abaisseraient le plan d'eau pour permettre une navigation plus facile sous ces ponts. Il faudrait également construire un quatrième ouvrage, à savoir un ouvrage hydraulique, de manière à réguler l'évacuation du débit de la Lézarde qui se jette dans le canal de Tancarville à cet endroit. Cette hypothèse n'apparaît pas non plus réaliste, notamment du point de vue du transport fluvial. Depuis les terminaux à containers, à l'ouest, il devrait emprunter deux nouvelles écluses avant de rejoindre les écluses de Tancarville, ce qui rallongerait de près de deux heures la durée du parcours. Les manœuvres de ponts resteraient nécessaires pour tous passages de bateaux transportant plus de deux hauteurs de containers. Les coûts d'investissement et de fonctionnement seraient par ailleurs très élevés, notamment avec la construction de trois écluses. Nous aurions en outre des phases de travaux extrêmement pénalisantes.

La seconde alternative sur laquelle nous avons travaillé nous a également été suggérée par le Conseil scientifique de l'estuaire. Son principe consiste à rechercher un tracé possible à l'intérieur de la zone portuaire, plutôt que de le faire dans une zone non-urbanisée. Bien entendu, il n'est pas envisageable de déplacer l'ensemble des activités existantes sur la zone portuaire. Il convenait donc de rechercher un fuseau de passage là où les espaces n'étaient pas encore construits ni aménagés.

Il y a un petit problème, à savoir que la réglementation interdit de créer de nouvelles voies de transit, quel qu'en soit le mode, à l'intérieur des zones de danger des activités notamment classées Seveso. Ainsi, le seul fuseau que nous avons pu identifier dans l'ensemble de la zone portuaire se situe à l'est de l'autoroute A 29 qui apparaît en jaune hachuré à l'écran. Ce serait le seul emplacement possible pour cette solution.

Cette solution présente également un certain nombre d'inconvénients importants. Même si les espaces apparaissent disponibles, il existe plusieurs projets dans le fuseau de passage, comme par exemple, la modification de l'échangeur entre la route industrielle et l'autoroute A 29, la création du parc logistique du pont de Normandie est, dans le secteur nord-est de cet échangeur, l'implantation des entrepôts logistiques ou encore, la construction du chantier multimodal. Le fait le plus significatif, c'est que cette option reviendrait finalement à déplacer de quelques kilomètres les problèmes que l'on rencontre aujourd'hui au pont rouge. Le tracé croisant à nouveau la route industrielle et la voie ferrée, nous devrions reconstituer des ponts mobiles à cet endroit, ce qui conduirait à un risque d'encombrements déjà rencontrés aujourd'hui sur le pont rouge.

La troisième alternative, également étudiée durant cette phase d'études préliminaires, nous a été suggérée pendant les réunions de concertation que nous avons conduites en juin 2008. Elle consiste à réaliser une liaison directe entre l'extrémité du grand canal du Havre et la Seine. Cette idée

paraissait séduisante *a priori*. Nous avons donc recherché une possibilité de tracé, d'abord en prenant en compte la limite transversale de la mer qui est l'une des délimitations de la mer, en amont de laquelle il y a une navigation fluviale et en aval de laquelle, il y a une navigation maritime. Il était important que le débouché de cette liaison se situe en amont, c'est-à-dire à droite sur la photo, de cette limite transversale de la mer, afin de conserver les caractéristiques du transport fluvial. La deuxième contrainte importante était les dépôts de l'ancien centre d'enfouissement technique du Hode qui représente des hauteurs relativement importantes et qu'il paraissait difficile de déplacer pour creuser un canal.

De ce fait, nous avons pu identifier une possibilité d'une telle liaison, constituée par un canal et une écluse située le plus près possible de la Seine pour limiter la partie de canal en contact avec la Seine et donc susceptible d'être envasée, sachant qu'il serait également nécessaire, dans cette option, d'aménager deux ponts mobiles pour rétablir la route de l'estuaire et la voie ferrée de la grande boucle, de manière à permettre les circulations de part et d'autre de ce nouveau canal.

Si cette solution présente l'intérêt de créer un nouvel itinéraire pour le transport fluvial et de ne croiser aucun *pipeline* sur son tracé, elle présente tout de même un certain nombre d'inconvénients relativement forts. Elle nécessite tout d'abord de construire une écluse qui représente des coûts d'investissement et ensuite des coûts d'exploitation relativement importants. De plus, elle aurait un impact très important sur les vasières soumises à la marée et sur les roselières situées à l'intérieur de la route de l'estuaire notamment. Or les vasières comme les roselières sont les milieux les plus rares à l'intérieur de l'estuaire. Une autre contrainte tient aux caractéristiques de la navigation à la sortie de cette écluse, du fait de la présence de courants importants dans la Seine à cet endroit. Il faudrait faire des mouvements transversaux pour entrer ou sortir de cette écluse. Enfin, l'envasement à cet endroit n'est pas des moindres inconvénients. Nous sommes en aval des écluses de Tancarville, nous avons déjà des difficultés importantes pour maintenir les profondeurs aux écluses de Tancarville et il faut savoir qu'à cet endroit, ce que l'on appelle le bouchon vaseux est présent bien plus fréquemment qu'en amont. Nous aurions donc des difficultés encore plus importantes pour maintenir des profondeurs correctes à cet endroit. En définitive, cette hypothèse ne nous est donc pas apparue non plus réaliste.

J'en ai terminé avec la présentation de ces trois premières alternatives.

François NAU

Merci, Monsieur Guellec. Vous avez tenu le temps qui vous était imparti, ce qui était difficile compte tenu de l'importance des sujets relatifs à la présentation globale du projet et de ses alternatives. En continuité avec cette présentation, je demande à Gilbert Noël de venir présenter sa proposition de solution alternative qu'il a évoquée notamment dans les nombreuses questions qu'il a posées à la Commission Particulière du Débat Public. Monsieur Noël, vous avez la parole.

2. Proposition d'une solution alternative par Monsieur Gilbert Noël

Gilbert NOEL

Je suis un particulier. J'ai arrêté mes activités professionnelles l'année dernière et depuis, je m'intéresse énormément à la vie des ports, du Havre et des agglomérations qui l'entourent.

Je voudrais vous parler du sujet que vient d'évoquer Monsieur Guellec, mais au préalable, j'aimerais dérouler devant vous un PowerPoint, pour vous rappeler surtout l'historique. J'ai posé un certain nombre de questions, il y a quelque temps. J'attends encore les réponses, mais je pense que cela demande du temps. La première question que je me suis posée concerne les zones aménageables futures. Celles qui existent aujourd'hui, on les connaît. C'est une question que je pose à Monsieur Guellec et à d'autres personnes : est-il prévu à court ou moyen terme, d'annexer au territoire portuaire aménageable la zone naturelle située au sud-est de l'extrémité actuelle du grand canal ? Si oui, dans quel délai et pour en faire quoi ? Si non, pourquoi ? C'est la première question.

La question suivante concerne le flux des navires. Quel que soit le tracé pour la prolongation du grand canal, quels seraient les types de flux des navires possibles montants seuls, descendants ou les deux ? Quels seraient les types et catégories de navires susceptibles d'emprunter cette nouvelle voie ? Quel est le nombre prévisible par jour de navires transportant des conteneurs ? Je pense que c'est le but. Quel est le nombre moyen de conteneurs par navire. Tout cela permettrait d'étudier les flux et je pense qu'un certain nombre d'études ont déjà été faites par le Grand Port Maritime du Havre.

La question suivante concerne un sujet délicat que beaucoup d'entre vous connaissent. Je voudrais attirer votre attention sur le traitement des matières dangereuses. Ce traitement existe déjà au sein des quais, au sein du bassin et du canal existant. J'aimerais savoir comment sera traité le passage des matières dangereuses sur ce nouveau canal. Des études ont-elles été menées dans ce sens ? Comment, de manière générale, est traité le problème du passage des matières dangereuses sur les canaux existants, voire dans les bassins ?

En ce qui concerne les relations avec Port 2000, nous avons vu, avec les propos de Monsieur Guellec, qu'il y avait une cinquième solution qui consistait à faire passer les barges par l'entrée du port et de les diriger ensuite vers Port 2000. J'ai travaillé de longues années dans le maritime et je me suis demandé d'emblée si des barges fluviales avaient la capacité technique de devenir des barges de mer. Peuvent-elles le faire, à la fois techniquement et légalement ? Le percement d'un nouveau canal avec une nouvelle écluse est-il toujours prévu pour assurer une liaison entre la darse de l'Océan et Port 2000 ? Si oui, quels en sont les intérêts, sachant que Port 2000 n'est pas spécialement destiné à accueillir des barges, même imposantes, compte tenu de ses capacités de manutention massifiée et rapide pour les navires de mer ? Les quais intérieurs, après l'écluse François I^{er}, sont, à mon avis, mieux adaptés.

J'en arrive maintenant à la proposition que je voudrais faire et qui correspond à celle qui vient d'être évoquée par Monsieur Guellec. Il s'agit du tracé de ce fameux canal de liaison directe à la Seine. Je n'ai pas positionné le pont et l'écluse au même endroit. Pour moi, l'écluse doit être là parce qu'elle permet de faire un tampon. Le pont est ici, il est unique. J'ai mis des zones en jaune pour susciter le débat tout à l'heure parce que nous allons parler de la zone naturelle. L'idée que je soumetts montre également l'utilité de ce genre de canal à cet endroit. Hormis les inconvénients que Monsieur Guellec a évoqués, il est possible d'imaginer qu'un jour, nous ayons une troisième liaison entre le Havre et l'autre côté de l'eau, pour compléter à la fois le pont de Tancarville et le pont de Normandie. Il me semble que cela avait été évoqué à une certaine époque.

J'aimerais qu'un jour le débat porte sur cette solution. Pour moi, un certain nombre de caractéristiques sont nécessaires : une largeur supérieure à 120 mètres, une profondeur supérieure à 5 mètres, un pont mobile qui va enjambrer le canal et une écluse à l'extrémité du canal ou un pont-écluse avant le raccordement à la Seine.

Bien sûr, cette solution évoque et suppose qu'il y ait des inconvénients, mais dans toutes les solutions que j'ai vues, je pense qu'il y a aussi des inconvénients, notamment celui du coût qui concerne les pipelines. A mon avis, c'est très important. Monsieur Guellec m'aidera peut-être à comprendre que cette solution n'est pas vraiment la meilleure, mais je n'en suis pas convaincu aujourd'hui.

Quels sont les avantages ? C'est pour moi un prolongement naturel du grand canal. Cette solution n'engendrerait pas ou très peu de problèmes liés aux pipelines. Il y aurait également moins de longueur à creuser. Cette solution permettrait un accès multiple aux terminaux et aux quais. Au vu de la géographie, avec une ouverture au sud et le canal de Tancarville actuel, nous arriverions à faire une boucle et donc, à améliorer entre autres les accès, à faire une deuxième entrée-sortie en Seine, mais aussi à diminuer les risques. Ce sont d'une part les risques de circulation dus à des bouchons qui, un jour, se poseront à l'écluse de Tancarville. En effet, si on double les trafics tout en gardant la même écluse, je ne vois pas comment nous allons le gérer. Il va falloir m'expliquer. Ce sont d'autre part les risques liés aux passages organisés des matières dangereuses. Je vous assure que c'est quelque chose qui est très important à gérer. Ce sont enfin les risques liés au blocage ou à l'indisponibilité des accès, que ce soient des blocages naturels dus à l'entretien ou que ce soient des blocages non souhaités. Cette solution est également pour moi le point de départ d'un troisième projet qu'est la traversée rapide de la Seine par un troisième pont.

J'aimerais donc, si vous en êtes d'accord, que dans la suite du débat, nous puissions discuter avec Monsieur Guellec et d'autres personnes, afin qu'elles puissent apporter leurs arguments pour ou contre. Merci.

François NAU

Merci, Monsieur Noël. Monsieur Noël a rappelé qu'il avait posé et adressé toutes ces questions à la Commission Particulière du Débat Public. J'en profite pour dire qu'il n'est pas trop tard pour que vous posiez vos questions. Vous avez à votre disposition des cartes T vous permettant de le faire dès ce soir. J'en profite aussi pour dire que les premières réponses à ces questions viennent d'être mises en ligne ces jours-ci.

Pour aller vite et pour rester dans le thème de la soirée, je vais demander à Monsieur Guellec de bien vouloir répondre spécifiquement à la proposition que vient de présenter Monsieur Noël et qui consiste en la liaison directe entre le grand canal maritime et la Seine.

Jean-Pierre GUELLEC

Un grand nombre de questions a été posé et je crois qu'il est difficile de répondre à toutes ces questions dans le temps imparti. Néanmoins, j'en ai pris note et je pense que nous y apporterons réponse dans la suite du débat.

Concernant spécifiquement cette solution de liaison directe avec la Seine, il nous apparaît indispensable que le positionnement de l'écluse se situe le plus près possible de la Seine, de manière à ce que le chenal entre l'écluse et la Seine soit le plus court possible et que nous ayons le moins possible de dragage à effectuer pour maintenir ces accès. Il faut savoir que l'envasement se

produit exclusivement depuis la Seine et qu'il est quasiment nul dans les canaux intérieurs où nous n'avons à effectuer que des dragages d'entretien extrêmement peu fréquents.

La possibilité de joindre des ponts mobiles avec des écluses peut être envisagée, ce qui implique toutefois que la voie ferrée et la route passent sur l'écluse. Si l'on envisage de les positionner tout à fait au sud, il faudrait faire faire des crochets à ces deux voies pour qu'elles arrivent sur cette écluse. En première approche, nous envisagerions donc plutôt de séparer l'écluse du fonctionnement des ponts mobiles.

Quant à la liaison avec un troisième pont sur la Seine, je pense qu'elle mériterait réflexion. Je sais qu'aujourd'hui, des réflexions ont été engagées, dans le cadre du contrat de projet Etat/Région, mais non pas sous l'égide du Grand Port Maritime du Havre, sur une relation ferroviaire entre les deux rives de la Seine. A ce jour, je n'ai pas connaissance du résultat de ces études préliminaires. Nous pouvons penser que la localisation de ce franchissement est encore bien imprécise à ce stade.

François NAU

Il y avait une question sur le transport organisé des matières dangereuses.

Jean-Pierre GUELLEC

Le transport des matières dangereuses est effectivement une question extrêmement importante. L'un des inconvénients des alternatives est justement que nous ne disposerions, dans ces cas de figure, que d'un seul itinéraire fluvial, comme c'est le cas aujourd'hui, entre la zone portuaire et les écluses de Tancarville. L'ensemble du trafic de matières dangereuses emprunte aujourd'hui ce canal, avec des précautions que nous pourrions détailler s'il était nécessaire. L'intérêt de disposer d'un deuxième itinéraire tient au fait qu'en fonction de la nature des matières dangereuses, nous pourrions envisager d'utiliser un itinéraire ou l'autre selon les enjeux présents sur les rives de ces canaux, ce qui donne tout son intérêt à une solution permettant de disposer d'un second itinéraire.

François NAU

Merci, Monsieur Guellec. Nous allons maintenant donner la parole à la salle qui va pouvoir intervenir sur l'ensemble de ce qui a été dit depuis le début de la première partie, aussi bien sur la proposition de Monsieur Noël que sur l'exposé introductif de Monsieur Guellec. Monsieur ?

3. Débat avec la salle

Michel DUVAL, du Havre

Pour essayer de rester dans le temps imparti, je vais lire le document que je m'appête à remettre à la Commission.

Lors du débat public organisé en préalable à Port 2000, j'avais proposé d'implanter cette extension portuaire dans la plaine alluviale située sur la rive gauche de la Seine, entre la pointe de Berville et

Honfleur, en y annexant nécessairement un franchissement ferroviaire aux moyens de caissons immergés dans le lit du fleuve, entre le Hode et Berville (voir dossier de quatre courriers joints). Cette option se démarquait totalement de toutes celles préparées par le Port autonome du Havre qui avait pour localisation les confins du port historique, sur la rive droite.

L'option que j'avais proposée avait plusieurs handicaps, notamment celui d'une implantation dans le domaine du Port autonome de Rouen et celui de ne pas faire partie des solutions proposées par le Port autonome du Havre. Je suis de ceux qui pensent que certaines de ces solutions avaient pour objet de faire diversion.

Avec le recul, il apparaît que si l'option rive gauche avait pu aboutir, il n'y aurait pas lieu maintenant d'envisager le prolongement du grand canal du Havre ni d'hésiter entre des moyens de transport fluviaux ou fluviomaritimes dans l'*hinterland* ni d'envisager la réalisation d'une écluse maritime. En effet, une plateforme multimodale aurait probablement pu prendre place à proximité de Berville, en fond d'estuaire, là où des barges fluviales, capables de transporter six hauteurs de containers, peuvent naviguer sans contrainte de tirant d'eau et de tirant d'air. Les postes à quai de cette plateforme multimodale auraient été de plain-pied avec la Seine ; on pourrait même dire de pleine quille. Le paysage portuaire du Grand Port Maritime du Havre n'est pas présentement ce que j'avais souhaité qu'il soit.

Ayant assisté aux deux premières réunions publiques organisées par la Commission, ayant entendu des interlocuteurs souvent pertinents dans les rangs des partisans et opposants au projet du GPMH et constaté la grande disponibilité des représentants de l'autorité portuaire, je souhaite à mon tour exprimer une première contribution. Au stade actuel du débat, je suis tenté de proposer conjointement l'optimisation du canal de Tancarville déjà évoquée par certains intervenants plutôt qu'un prolongement du grand canal, et la réalisation d'un franchissement ferroviaire par tunnel composé de caissons immergés au fond de la Seine, afin d'ouvrir au maximum l'*hinterland* aux trains de fret et de voyageurs et afin de rechercher une meilleure fluidité du trafic ferroviaire.

J'ajoute que les deux Normandie ayant sollicité, surtout depuis la publication des perspectives offertes par le projet du Grand Paris, des liaisons TGV ou un raccourcissement des temps de trajet vers la capitale, nous pouvons imaginer, dans les années futures, une liaison ferroviaire partant de Paris qui, après un tronçon commun progressant sur la ligne bas-normande, se diviserait en deux ramifications. L'une irait en direction de Caen et Cherbourg, l'autre en direction du Havre, cette dernière empruntant le tunnel ferroviaire immergé au fond de la Seine, à travers l'estuaire, ce que je préconise depuis 1997.

Avant de conclure cette première contribution, je ne voudrais pas manquer de me réjouir d'avoir constaté qu'il est enfin question de coordination interportuaire.

François NAU

Merci, Monsieur. Votre intervention est très large et porte sur l'aménagement du territoire périphérique du projet. Concernant le projet proprement dit, j'ai noté que vous repreniez à votre compte un certain nombre de solutions alternatives qui ont déjà été présentées ce soir et qui vont être développées dans quelques instants.

Je pense que nous pouvons prendre d'autres questions, s'il y en a. Monsieur ?

Alain CANTAIS, président d'Eco-choix

J'ai bien entendu toutes ces alternatives qui pour moi, n'en étaient pas. S'agissant de ces quatre trajets, nous ne pouvons pas vraiment parler d'alternatives. Toujours est-il que nous avons également d'autres alternatives qui sembleraient plus rationnelles. En parlant de rationalisation, nous suggérons d'abord au port de rationaliser son foncier. Nous n'en n'avons pas entendu parler ce soir. Pourtant, depuis le début du débat, nous vous demandons de faire cette étude qui n'est pas faite. Aucune étude sérieuse ne nous a été présentée.

Par ailleurs, il faut bien sûr rationaliser le trafic industrialo-portuaire. Comme vous le dites vous-même, Monsieur Guellec, des problèmes se posent sur le port pour les camions, les voitures, etc. Pourquoi le port n'applique-t-il plus les règles en vigueur en matière d'ouverture et de fermeture des ponts ? Ces règles existent et des plaintes régulières ont été faites par les usagers de la zone industrialo-portuaire. Pourtant, vous continuez à laisser se lever les ponts à n'importe quelle heure, notamment à des heures de grand trafic.

Puisque nous parlons du transport routier, il est fallacieux de dire que le nombre de camions va diminuer puisque vous prévoyez une augmentation du trafic. En valeur absolue, le nombre de camions va donc augmenter ; vous le savez très bien. C'est ce que vous développiez dans les réunions précédentes.

Nous sommes bien sûr favorables au développement du rail. Il va falloir accélérer le franchissement de la Seine pour avoir une voie rapide qui part vers la berge sud.

Dans le domaine maritime et fluvial, nous demandons nous aussi à ce que les voies d'eau actuelles soient optimisées. En effet, notre solution alternative passe par le canal de Tancarville et par la Seine, comme voie d'eau maritime privilégiée. Certes, il faudrait effectuer des travaux et les coûts seront sans doute élevés, mais ils ne seront peut-être pas aussi élevés que l'annonce le maître d'ouvrage. Je lis en page 40 de votre dossier 220 millions d'euros de travaux annoncés pour rehausser les ponts. J'aimerais que vous m'expliquiez, je ne comprends pas. On sait très bien que rehausser un pont coûte cher, certes, mais il n'y a que deux ponts à rehausser. La somme nous semble vertigineuse. On sait qu'il a fallu 18 millions pour rehausser un pont équivalent à Oissel. Il faudrait intensifier le trafic du canal et refaire un peu les berges, j'en conviens, mais je pense que le coût ne sera sans aucune mesure avec les 220 millions d'euros annoncés. J'aimerais vraiment avoir des explications.

Enfin, pour nous, les alternatives passent également par la Seine. Nous demandons à ce que la voie fluviale naturelle qu'est la Seine soit également optimisée. Nous demandons, comme mon voisin, que les ports du Havre, de Rouen et même de Paris, puisque c'est très à la mode, cessent d'être concurrents entre eux, mais travaillent bien ensemble. Je sais que ce n'est pas la tradition, mais si nous voulons changer le cours de l'histoire, il faut le faire maintenant. Après, il sera trop tard. J'irais même jusqu'à dire que la coordination doit se substituer à la compétition, à la rivalité. Elle devrait même s'imposer dans l'Europe toute entière. J'en appelle aux élus qui sont peut-être dans la salle pour faire appliquer des règles de bonne conduite entre les différents ports.

François NAU

Vous avez déjà posé beaucoup de questions, je pense qu'il faudrait vous arrêter là.

Alain CANTAIS

Nous reprendrons tout à l'heure. Je conclus sur le thème de l'usage de la Seine en disant qu'une carte importante est à jouer dans le cabotage pour le port du Havre. Les armateurs l'ont bien compris, ils se préparent à construire de nouveaux bateaux capables de naviguer aussi bien le long de nos côtés qu'à l'intérieur de nos terres sur nos voies fluviales. Je continuerai tout à l'heure, si vous le souhaitez.

François NAU

Merci beaucoup. Dans votre intervention, il y a à la fois une prise de position et des questions. Beaucoup de questions se rapportent aux solutions alternatives qui vont être développées dans la deuxième partie. Je pense que nous y reviendrons abondamment tout à l'heure. Monsieur Guellec peut peut-être répondre à la seule question concernant les règles d'ouverture des ponts mobiles.

Jean-Pierre GUELLEC

Que ce soit clair, le nombre de camions augmentera en valeur absolue, mais notre objectif est d'en réduire le pourcentage sur la durée. Face à l'augmentation du trafic qui se profile, il est bien évident que nous n'arriverons pas à faire diminuer simultanément le nombre de camions en circulation.

Concernant les règles d'ouverture des ponts, il faut savoir qu'aujourd'hui, le code des ports maritimes donne entière autorité aux commandants et aux officiers de port pour ordonner les manœuvres des ponts et des écluses en leur âme et conscience. Il n'existe pas à ma connaissance de règlement d'exploitation plus précis sur les ponts, ce qui impliquerait de donner la priorité à tel ou tel autre usager, sachant que d'une manière naturelle, à l'intérieur d'un port, les navires et les bateaux ont cette priorité sur toutes les autres formes de trafic.

Nous essayons tout de même, notamment par le projet TRIP qui a été présenté la semaine dernière lors de la réunion à Rogerville, d'éviter que ces ouvertures de pont ne s'effectuent pendant les heures de pointe de circulation routière, mais ce n'est pas toujours possible. Je prendrai l'exemple de barges contenant des produits chauffés qui ne peuvent pas attendre pour circuler à l'intérieur, entre l'origine et la destination, et qui nécessitent des mouvements des ponts dès lors que leur déplacement a été engagé.

A ma connaissance, il n'y a pas de règlement particulier qui impose de donner telle ou telle priorité à tel mode de transport, mais nous recherchons à limiter les impacts lorsque nous ouvrons ces ponts, pour éviter l'apparition d'encombres trop importants.

François NAU

Y a-t-il d'autres questions dans la salle ? Monsieur ?

Frédéric BRUNSWYCK, Groupe ornithologique normand

Nous avons quelques questions sur les temps d'amortissement des différentes solutions. Par ailleurs, l'objectif de ce prolongement n'est-il pas finalement d'augmenter les terrains industrialisés, plus que de prolonger le canal lui-même et d'augmenter le trafic des barges ? Enfin, nous nous demandons également s'il a été envisagé, dans les différents scénarios, les problèmes dus aux changements climatiques. On sait que le GIP Seine Aval travaille différents scénarios et on sait que les niveaux d'eau notamment vont être modifiés dans l'avenir, en raison de la pluviométrie, etc. Nous voudrions savoir si ces modifications de l'estuaire ont été prises en compte dans ce projet. Merci.

François NAU

Une autre question peut-être ? Madame ?

Véronique BEREGOVOY, conseillère régionale de Haute-Normandie, présidente des élus Verts

Je ne voudrais pas anticiper le débat suivant puisque si j'ai bien compris, nous allons poursuivre la discussion sur les alternatives, en dehors des quatre tracés.

François NAU

Tout à fait.

Véronique BEREGOVOY

Auparavant, j'aurais souhaité qu'à un moment donné, le port explique son changement de position quant à l'écluse François I^{er} qui est aujourd'hui inscrite dans le CPER. Jusqu'en 2006, ce projet était défendu par le port et il est ensuite malheureusement, passé aux oubliettes.

S'agissant du canal de Tancarville, nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir plus précisément. Actuellement, nous considérons qu'il est sous-utilisé. Il faut quand même savoir qu'il est l'un des plus importants canaux de France. Il est donc dommage de ne pas utiliser quelque chose qui est devant nous.

Je voudrais aussi revenir sur des chiffres qui sont annoncés. En effet, des coûts exorbitants sont prévus pour le rehaussement. Pour l'instant, vous n'en avez pas parlé ; vous avez parlé de faire baisser le niveau d'eau et non de rehausser le pont rouge. Je rappelle juste qu'actuellement, dans le cadre du canal Seine-Nord qui va se faire, des ponts vont être rehaussés, d'autres vont être construits et le budget est inférieur à 80 millions d'euros. Je crois qu'il y a une absence de repère quant aux chiffres que l'on nous annonce. Je m'interroge sur les chiffres, j'aimerais bien savoir d'où ils viennent.

J'aimerais également avoir des précisions sur le tirant d'air. On nous parle de 10,6 mètres au niveau des ponts à rehausser. Je voudrais comprendre. Certes, depuis longtemps, certains veulent faire

passer des barges à cinq niveaux, mais la législation limite aujourd'hui à quatre niveaux et dans la réalité, elles sont entre 3 et 3,5. A un moment donné, il faut se mettre aussi en phase avec la réalité. En ce qui concerne le tirant d'air, je reprendrai la référence du canal Seine-Nord, je sais que cela ne va peut-être pas plaire. Pour ce grand ouvrage qui va commencer à prendre forme, le tirant d'air est de 7,20 mètres sur tous les différents ponts. Merci.

François NAU

Y a-t-il encore une question ? Madame ?

Myriam GIRARDIN, Eco-choix

Je voulais vous parler du milieu fragile que représente l'estuaire de la Seine. Il faut savoir qu'en trente ans, 80 % des zones humides ont disparu. Aujourd'hui, avec le projet et les quatre alternatives que vous présentez, nous pouvons envisager le pire. Quand vous présentez des mesures compensatoires avec un contre-canal, avez-vous des exemples de ce genre d'infrastructure qui ait fonctionné ? Nous aussi, dans l'estuaire de la Seine, nous avons l'exemple de Port 2000. Les mesures compensatoires qui avaient été pourtant promises n'ont toujours pas été appliquées. En tout cas, si elles ont été appliquées, elles n'ont pas fait revenir la flore et la faune qui ont disparu suite à la construction de cet ouvrage.

François NAU

Merci, Madame. Je voudrais dire à Madame Bérégovoy que son intervention rappelle la lettre qu'elle a adressée à la Commission du Débat Public. Nous l'avons bien reçue, vers le 15 octobre, et nous lui avons déjà apporté des premiers éléments de réponse. Ces questions portent principalement sur l'alternative de dénivellation des ponts mobiles dont il sera question au cours de la deuxième partie de la réunion. Je pense que nous aborderons plus particulièrement toutes ces questions lors de cette deuxième partie de la réunion.

Concernant l'intervention précédente, je pense que nous pourrions répondre maintenant sur les aspects techniques liés au réchauffement climatique et à ses conséquences.

Jean-Pierre GUELLEC

S'agissant de la question de Monsieur Brunswyck, concernant les temps d'amortissement des projets, c'est une question que vous avez déjà posée dans les cahiers d'acteurs, si ma mémoire est bonne. Nous allons donc y apporter une réponse, sachant que sur les aspects socio-économiques, nous avons raisonné en taux de rentabilité et non pas en temps de retour sur investissement. Sur ce sujet, nous allons donc vous apporter une réponse par écrit.

Je viens à vos deux autres questions L'objectif du port n'est-il pas d'augmenter les surfaces industrialisables ? La réponse est oui, au même titre que les deux autres objectifs du projet. Je les ai rappelés au début de mon intervention. Ce projet a trois objectifs dont l'augmentation des surfaces industrialisables. Je réponds de manière tout à fait affirmée à votre question.

En ce qui concerne le changement climatique, aujourd'hui, nous n'intégrons pas encore, en tout cas pour les aménagements intérieurs, les perspectives du changement climatique et en particulier de remontée des niveaux d'eau. Il sera nécessaire et incontournable de le faire sur la durée, mais aujourd'hui, cet élément est essentiellement pris en compte lorsque l'on dimensionne des ouvrages extérieurs, c'est-à-dire des digues principalement, voire des écluses qui sont en contact avec un milieu amarré. A l'intérieur des bassins, comme c'est le cas pour ce projet, nous n'intégrons pas encore spécifiquement ce type de données. Pour autant, nous n'en sommes qu'à un stade d'études préliminaires sur le projet. Il sera donc pertinent de regarder cette question ultérieurement dans les stades d'études, de manière à examiner s'il y a lieu de prendre des mesures particulières. J'imagine de toute façon qu'il faudrait les prendre dans tous les cas, même si nous ne réalisons pas un prolongement du grand canal. Dans la mesure où les plans d'eau existent déjà, il faudrait s'assurer que le changement climatique n'aura pas déjà d'effet sur les installations existantes.

François NAU

Merci, Monsieur Guellec. Je pense que nous pourrions maintenant entendre Monsieur Le Galland qui va aborder le problème des pipelines, notamment leur importance pour l'ensemble des activités domestiques et industrielles. Il évoquera également les problèmes de déplacement potentiel des canalisations, nécessité par la réalisation éventuelle des projets.

Madame Girardin, j'ai bien noté vos autres questions portant sur l'incidence sur l'environnement des solutions alternatives. Il me semble avoir dit d'entrée de jeu que le thème de la réunion de ce soir était principalement celui de la présentation du projet et de ses alternatives, avec la connexion directe avec les réunions précédentes, notamment en ce qui concerne les transports et la circulation. L'incidence du projet et de ses alternatives sur l'environnement seront développées au cours des réunions prochaines, aussi bien à l'occasion des réunions généralistes qu'à la réunion du 28 janvier. Nous avons noté votre prise de position sur certaines solutions alternatives, notamment sur la sensibilité des milieux traversés. Il ne m'avait pas semblé que vous posiez des questions précises sur cet aspect des solutions alternatives.

Avant l'intervention de Monsieur Le Galland, je vais demander à Monsieur Guellec de préciser que dans le cadre de la présentation du projet, est prévue la réalisation d'un contre-canal. En quelques mots, Monsieur Guellec peut peut-être préciser l'objectif de ce contre-canal et son incidence, notamment sur l'hydraulique dont il sera question à la prochaine réunion publique, ce qui permettra de vous apporter, dès ce soir, un premier élément de réponse.

Jean-Pierre GUELLEC

La réunion du 10 novembre va porter précisément sur les questions d'hydraulique et donc sur la définition du contre-canal que nous avons envisagé dans l'étude d'impact hydraulique qui a été réalisée. Nous avons des exemples. Je ne les ai pas ici, mais nous les développerons le 10 novembre. Nous avons des exemples, y compris locaux, de contre-canaux qui fonctionnent et qui permettent de maintenir en eau des zones humides situées à un niveau bien supérieur à celui d'un canal ou d'une rivière voisine. Par ailleurs, le cabinet d'études Sogreah qui a réalisé l'étude d'impact dispose d'autres exemples qui pourront être présentés le 10 novembre.

Concernant les mesures compensatoires de Port 2000, elles ne sont pas l'objet du débat puisque celui-ci ne porte pas sur Port 2000 et ses mesures compensatoires. Il n'est pas envisagé, sauf si Monsieur le Président me contredit, de traiter cet aspect à l'intérieur du débat public. Pour autant, au niveau du Grand Port Maritime, nous réfléchissons à une façon de communiquer sur ces mesures compensatoires, qui, de notre point de vue, sont réalisées en grande majorité, pour ne pas dire en totalité. Ces mesures ont fait l'objet d'une évaluation par l'Inspection générale de l'Environnement. Nous réfléchissons à la façon d'aborder cette question hors du débat public, avec l'ensemble des parties intéressées.

François NAU

Merci, Monsieur Guellec. J'ai indiqué tout à l'heure que cette question des coûts d'investissement serait abordée au cours de la deuxième partie de la réunion. Je pense que vous pouvez attendre quelques minutes. Monsieur Le Galland, pouvez-vous présenter la problématique des pipelines ?

4. La problématique des pipelines

Monsieur LE GALLAND

Merci, Monsieur le Président. Pour commencer, je voudrais simplement préciser le but de cette intervention que je fais au nom de tous les concessionnaires de *pipes* dans la région, c'est-à-dire l'ensemble des gens qui utilisent les *pipes* de la région. A l'occasion du projet de la prolongation du grand canal du Havre, le GPMH nous a demandés de faire deux documents techniques, l'un visant à préciser l'intérêt des *pipes* et en quoi ils étaient irremplaçables, l'autre visant à voir, selon certaines hypothèses simplificatrices puisque nous n'avions pas tous les éléments du projet, dans quelles mesures nous pouvions envisager le dévoiement de ces *pipes*. Même avec ces hypothèses simplificatrices, ces documents permettent d'arriver à un certain nombre de conclusions que je vais vous rapporter maintenant, étant entendu que vous pouvez consulter ces documents dans le dossier du débat.

Quels sont les intérêts des pipelines ? Je pense que leur premier intérêt, c'est qu'ils sont un moyen irremplaçable de transporter de très grandes quantités de produit vers des installations ou vers des particuliers. Aucun autre moyen logistique ne leur est substituable. C'est un premier point important. Deuxièmement, un très grand nombre de produits sont concernés. Ce peut être des produits chimiques, des produits pétrochimiques, des produits pétroliers, du gaz naturel et d'autres.

Le deuxième point qui me paraît souhaitable de souligner, c'est que les pipelines rendent un service d'une très grande fiabilité. Cela permet donc de faire fonctionner des installations avec la simple garantie de cette fiabilité des *pipes*, à la fois au niveau de l'approvisionnement en matières premières et au niveau des expéditions. Ainsi, les stockages sont réduits, ce qui a beaucoup d'avantages. Ces stockages réduits sont économiquement intéressants et n'occupent pas beaucoup de place. Par là-même, si le *pipe* vient à être défaillant, l'usine n'a pas beaucoup d'autonomie de fonctionnement.

Troisièmement, la qualité des produits qui sont transportés par *pipe* est excellente. Compte tenu de la qualité des séquençements auxquels nous sommes parvenus, les retraitements des produits sont extrêmement faibles, ce qui est tout à fait appréciable du point de vue des économies d'énergie.

Enfin, je pense que les statistiques professionnelles, comme les statistiques officielles, montrent que du point de vue des économies d'énergie, de la sécurité et de l'environnement, le *pipeline* est le moyen de transport qui est le plus favorable.

Quels sont ces produits transportés ? En quelle catégorie pouvons-nous les classer ? Je dirais qu'il y a trois catégories. Il y a les produits qui, si leur livraison était interrompue vers les usines ou en partant des usines, arrêtaient celles-ci assez rapidement. C'est par exemple une usine pétrochimique sans naphta, c'est un aéroport sans kérosène. Je pense que je n'ai pas besoin de développer. Il y a deuxièmement un certain nombre de gaz industriels qui parviennent aux industries sans lesquels celles-ci s'arrêteraient instantanément de tourner, d'autant plus qu'il n'y a pas de possibilité de stockage intermédiaire. Le cas de l'azote est particulièrement frappant. Enfin, il y a d'autres produits dont la disparition serait moins radicale, mais dont l'absence serait sans doute mal ressentie. Je pense au gaz naturel pour les particuliers, comme pour les usines.

Maintenant, parlons un peu des opérations sur les canalisations puisque c'est le sujet dont nous avons à parler ce soir. Je crois d'abord que compte tenu de la complexité des opérations, une intervention sur un *pipe*, même s'il s'agit d'un *pipe* unique, doit être prise avec beaucoup de sérieux. Les actions sont bien maîtrisées, comme en témoigne l'accidentologie à laquelle je faisais allusion, mais le séquençement doit être respecté, tout comme les règles de l'art qui existent. Il peut arriver que le temps de réalisation de ces interventions excède le planning prévu. C'est pourquoi, en général, lorsque nous les programmons au niveau des établissements, nous les programmons pendant les arrêts. Or je note que si nous devons le réaliser dans les conditions qui sont prédites, ceci ne pourrait pas être fait.

Deuxièmement, considérant l'intervention sur la nappe de 17 *pipes* qui a été évoquée – je crois que l'on peut le retrouver assez facilement dans la note Trapil qui montre comment sont constituées ces nappes de *pipe* – donne cette opération serait non seulement complexe, mais elle serait inédite, au moins à la connaissance que nous en avons en Europe. Couper successivement et sans interruption, ces 17 *pipes*, dans un délai restreint, nécessiterait beaucoup d'attention.

Enfin, je dirais qu'une interruption du transit du gaz naturel, même bref, pourrait avoir des conséquences importantes, tant au niveau des industries qu'au niveau des particuliers. Il se pourrait qu'un technicien doive réarmer les dispositifs de sécurité existants.

Vous verrez qu'en fin de ce document, nous avons envisagé le cas d'indisponibilité de canalisations. Nous n'avons pas fixé la causalité puisque la complexité des choses rend cela un peu difficile, mais nous avons noté, pour chaque genre de *pipe*, les problèmes que cela pourrait poser. C'est évidemment une limitation. Une autre limitation est que nous n'avons pas, au niveau des produits qui représentent un enjeu d'approvisionnement national, comme le kérosène et les carburants, envisagé quoi que ce soit puisqu'ils relèvent de l'autorité de l'Etat.

Après l'étude Trapil, nous avons été amenés à faire trois hypothèses simplificatrices qui sont les suivantes. Premièrement, la mise à disposition des oléoducs se fait de façon convenable et dans les délais impartis. Deuxièmement, nous avons travaillé dans le cadre de scénarii que le GPMH a eu l'amabilité de nous fournir, mais il y a un très grand nombre de scénarii. Le fait que nous n'ayons travaillé que sur une petite partie de ceux-ci restreint un peu la portée du travail qui a été fait. Enfin, comme le projet est en cours, nous n'avons pas son planning et nous n'avons pas non plus les plannings de l'arrêt éventuel des usines qui présentent un certain intérêt et qui ne sont certainement pas encore fixés pour échéance de quelques années.

Néanmoins, à la vue du travail fait par la société Trapil, il y a quatre conclusions qui sont extrêmement importantes. Premièrement, la complexité du travail, inédit dans le cas de la nappe de 17 *pipes*, même si nous ne touchons pas aux 17 *pipes*, nécessitera la mise en place d'une coordination entre les acteurs. Cette coordination sera certainement lourde à mettre en place, mais sera absolument nécessaire. Elle sera délicate parce que toutes les contraintes qui apparaîtront au fur et à mesure devront être retransmises aux acteurs. Ils devront les appliquer et nous devons nous assurer qu'ils l'ont fait. C'est quelque chose dont nous ne pourrions pas faire l'économie.

Deuxièmement, il apparaît – la société Trapil s'est rapprochée de spécialistes – que trois techniques peuvent être utilisées, celle des tranchées ouvertes, celle du forage horizontal et celle de la galerie technique. J'imagine que suivant les cas, l'une ou l'autre pourrait être retenue.

Enfin, l'intervention sur les 17 *pipes* pose des problèmes stériques. Au-delà des contraintes que je viens d'énoncer, elle génèrera certainement sur la manipulation des contraintes supplémentaires particulières. Sans être un spécialiste, il me semble par exemple que sur l'azote, il devrait être fait un piquage en charge et nous savons bien que pour faire un piquage en charge, il vaut bien avoir de la place plutôt que d'être dans un espace restreint.

Pour terminer, en regardant les plannings qu'a tracés Trapil dans le cas des scénarii évoqués, pour certains scénarii pour la réalisation de l'ensemble, c'est-à-dire des études concessionnaires, de la réglementation, des études administratives et techniques, des travaux, du raccordement proprement dit, etc. on arrive à des chiffres qui sont entre 500 et 800 jours. Cela veut dire deux choses, d'une part que cela reste cohérent avec le planning possible évoqué par le port, mais d'autre part qu'il y aura une contrainte de planning qui sera très significative. Excusez-moi, j'ai été un peu long.

François NAU

Monsieur Le Galland, vous avez dépassé un peu votre temps de parole, mais le sujet, comme chacun l'a compris, est très important pour le projet mis au débat. Pour ceux qui voudraient prendre connaissance de la totalité de cette pré-étude Trapil, je rappelle qu'elle est sur site du débat. Je rappelle aussi que cette étude a été commandée par le Grand Port Maritime du Havre pour l'éclairer sur la faisabilité de ces déplacements de *pipes*.

Suite à cette intervention de Monsieur Le Galland, nous pouvons prendre deux questions maximum dans la salle, sur ce sujet un peu technique et un peu pointu. Monsieur ?

Claude BLOT, Estuaire Sud

Bonjour. J'ai une question précise à vous poser. Vous n'évoquez pas du tout le coût de l'opération. Or comme nous venons déjà de l'exprimer pour d'autres opérations liées par exemple à la surélévation des ponts, ces coûts sont très importants pour se fixer une idée précise du bon choix. Le bon choix est très important. Je voudrais rappeler qu'une grosse partie de ces opérations seront financées sur des fonds publics, donc sur nos impôts. Par conséquent, il ne faut pas se tromper. En face de ce coût financier, il y a bien sûr l'alternative où on détruit entre 200 et 500 hectares de zone naturelle, sans parler du fonctionnement altéré de la réserve naturelle dans sa globalité. Il faut étudier sérieusement, Monsieur Guellec, l'alternative de l'optimisation du canal de Tancarville. Je compte sur vous pour nous donner des chiffres précis, rubrique par rubrique, en mettant en face les

avantages et les inconvénients. Par exemple, on n'a pas encore dit que si on surélève les ponts, du même coup, on gomme les difficultés de circulation routière dans la zone portuaire. Si on surélève les ponts, on évite de détruire 500 hectares de zone naturelle. Il faut mettre tout en face de l'enjeu global.

Je me pose vraiment une question aujourd'hui ; nous sommes au XXI^{ème} siècle, on sait beaucoup de choses dans le changement climatique, on a appris beaucoup de choses dans l'intérêt de mieux gérer les sols, c'est-à-dire d'économiser les sols et d'éviter cette urbanisation galopante, expansive qui nous fait détruire l'équivalent d'un département français tous les dix ans. Il faut s'arrêter. Je vous en conjure, étudiez sérieusement l'alternative du canal, de façon à ne pas, de nouveau, empiéter sur la réserve naturelle. Je vous vois venir, non seulement, vous avez empiété dessus, mais bientôt, vous vous apprêtez à la traverser et au final, il n'y aura plus de réserve naturelle. Merci.

François NAU

Y a-t-il une deuxième question sur les problèmes de *pipes* ? Monsieur Noël ?

Gilbert NOËL

J'ai une question directe à poser à Monsieur. Si vous aviez un choix à faire, parmi les quatre alternatives qui ont été proposées et en rapport avec ce que vous venez de nous démontrer, quel choix feriez-vous puisque vous représentez l'ensemble des entreprises qui manipulent les *pipes* ?

Monsieur LE GALLAND

Bien que je me sois exprimé longuement, je crois que je n'ai pas été suffisamment clair. Je suis venu présenter, au nom de personnes qui s'occupent de *pipes*, deux études techniques. Monsieur, je suis désolé de ne pas pouvoir répondre à votre question, mais je pense que vous le comprendrez. Il ne revient pas à ces entreprises – je ne suis en tout cas pas mandaté pour le faire – de donner les avis sur les choix qui sont à faire.

En ce qui concerne les coûts, il faut être aussi très clair. Les coûts principaux qui apparaîtraient dans les interventions qui sont envisagées, résulteront des contraintes et des problèmes qui se révéleront au niveau des entreprises. C'est d'ailleurs pour cela que nous avons appelé ce travail une pré-étude et non pas une étude. Nous n'avons pas les éléments pour faire une étude. Il est clair que si une entreprise doit arrêter deux ou trois mois, il y aura des contraintes sociales et économiques certaines. C'est là que seront les coûts, bien plus que dans l'intervention elle-même. Comme nous n'avons pas ces éléments, nous nous sommes refusés à chiffrer ces interventions.

Je suis désolé de devoir répondre négativement aux deux questions, mais je n'ai pas les éléments pour répondre à l'une et je n'ai pas la légitimité pour répondre à l'autre.

François NAU

Peut-être pourrait-on répondre maintenant aux questions de financement des déplacements de *pipes* puisque la question a été posée par Monsieur Blot ?

Monsieur LEGALANT

Je pense y avoir répondu. J'ai répondu que le coût principal des déplacements des *pipes* relèverait des entreprises qui connaîtraient des problèmes liés aux contraintes que j'ai décrites, mais je n'ai pas les éléments pour donner des chiffres à cet égard. C'est pour cela que je m'en garde.

François NAU

La question que j'ai posée n'est pas celle des coûts, mais celle du financement. Qui paie les déplacements ?

Monsieur LEGALANT

En ce qui concerne les frais au sein des entreprises, je crois que chacun regardera les choses et fera un point sur ce que lui coûte cette opération et sur les conséquences qu'elle engendre à tous les niveaux, législatifs et autres. Les déplacements eux-mêmes, dans l'enceinte du port, sont au frais des transporteurs.

François NAU

S'il n'y a pas d'autres questions, nous allons clore cette première partie de la réunion, en notant que nous avons déjà dépassé la moitié du temps imparti à la réunion. Il est donc grand temps de passer maintenant au sujet principal que tout le monde attend, celui des alternatives, sur lequel des questions ont déjà été posées. Sans plus attendre, je demande à Madame Barbier de venir au pupitre poser sa question préalable.

II. Présentation développée de deux alternatives

1. Question préalable de l'association Ecologie pour le Havre

Sylvie BARBIER, Ecologie pour le Havre

Bonjour. Je suis une militante d'Ecologie pour le Havre, mais je dois préciser que c'est un travail de réflexion et d'information que nous menons à plusieurs associations, dans la mesure de nos moyens, car ce travail est très lourd et n'est pas très facile.

Nous avons été amenés à mener une réflexion sur une alternative qui se placerait dans d'autres conditions et dans un autre état d'esprit que celui qui semble prévaloir de la part des acteurs économiques qui nous proposent ce projet. En effet, je pense qu'il faut avoir à l'esprit que nous sommes dans une période tout à fait inédite où se posent des changements lourds et nous sommes en train d'en vivre quelques-uns. D'ailleurs, le port a récemment publié des chiffres qui ne laissent pas indiquer les fortes augmentations sur lesquelles il table, mais également des problèmes économiques beaucoup plus larges et des problèmes écologiques. Nous disons d'emblée que nous doutons beaucoup des projections économiques sur lesquelles se base le port.

Dès lors, nous cherchons des solutions qui répondent au défi écologique, qui aboutiraient en particulier à la possibilité d'un report modal beaucoup plus accentué, afin d'arriver à baisser sensiblement le recours aux camions. Nous cherchons des solutions qui permettraient aussi de mieux utiliser l'espace, de mieux utiliser l'existant, de trouver des solutions plus fines, plus diversifiées qui tiennent compte de notre géographie et de notre contexte et qui ne soient pas la copie de ce qui se fait ailleurs, cet ailleurs sur lequel nous avons peut-être un peu trop les yeux fixés.

Ce report modal suppose un certain nombre de questions à résoudre. Il ne suffit pas de changer quelques aménagements dans le port. Il se pose de façon beaucoup plus ample et il nécessite des coopérations à divers niveaux, d'abord pour commencer, entre les différents ports de la chaîne de transport, mais aussi avec le ferroviaire. Il y a des problèmes de réglementation, il y a des problèmes de changement d'usage et d'état d'esprit, par exemple sur le fait d'accorder beaucoup plus d'écoute aux problèmes des marinières et qu'ils aient de réelles priorités. Je ne vais pas rentrer dans les détails, le temps est très court, mais c'est complexe. Il ne s'agit pas de le prendre par le petit bout des installations portuaires et des dispositions purement physiques. C'est quelque chose qui doit être étudié avec tous les intervenants, de façon large.

Quant à la massification, on nous dit, comme si cela allait de soi, qu'il faut absolument aller vers des unités très importantes, très lourdes, très hautes, portant d'un coup énormément de containers. D'une part, il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas que le trafic de containers. D'autre part, ces unités très hautes posent des problèmes de remplissage. Actuellement, je vois passer régulièrement des porte-containers à deux fileurs ; peu d'entre eux sont remplis totalement. Les deux tiers ou la moitié de chargement sont plutôt la norme en ce moment. Surtout, lorsqu'on lit les documents du port, on se rend compte que les propositions qui sont faites laisseraient un fort contingent de trafic avec des petites unités qui continueraient d'ailleurs à aller compléter leur chargement de quai en quai. Par exemple, à l'horizon 2020, 1 641 contre 700 utiliseraient la plateforme multimodale. 700 représentent deux à trois par jour. Il y a quand même une disparité. Il ne faut pas oublier qu'ils vont continuer à exister et que si les conditions économiques ne sont pas celles que l'on attend, ils seront prédominants. Ils sont en outre plus souples.

Il nous semble qu'il faut continuer l'utilisation du pont de Tancarville, en améliorant les dessertes, les installations, les quais, en renforçant les berges, etc. sans aller vers des hauteurs démesurées puisque le débouché du canal Seine-nord a été à 7 mètres. Pourquoi aller au-delà ? Pourquoi faire tous les ponts si nous arrivons à ce qu'il y ait beaucoup moins de trafic et qu'il y ait donc des itinéraires de délestage ?

Par contre, pour les grosses unités, s'il y en a, il nous semble qu'il faut s'orienter vers quelque chose qui existe ailleurs et pour lequel des études sont déjà faites. Ces unités ne sont pas très nombreuses, la plupart serait donc à construire et à étudier. Il nous semble qu'il faut à la fois revoir la réglementation et le type d'unité qui pourrait, sortant de Port 2000 ou du port ancien, passer par l'extérieur pour aller vers la Seine, ce qui ne les limiterait pas au niveau des vitesses et de la navigation, au passage de l'écluse de Tancarville.

S'agissant de cette massification, nous avons vu dans les documents de la trajectographie par exemple, qu'il ne serait pas simple de naviguer dans ce prolongement du grand canal, qu'il y aurait d'énormes problèmes de manœuvrabilité et de sécurité, avec une vitesse limitée. Il ne présente donc pas que des avantages. Si les unités sont adaptées au passage, de façon plus souple, elles peuvent alors arriver à un bien meilleur report modal, mais qui ne sera peut-être pas au rendez-vous. Il ne

faut donc pas non plus tout axer sur le prolongement et sur des unités qui de toute façon, ne seront pas les plus nombreuses, y compris dans les projections du port.

Il nous semble qu'il faut commencer par changer d'état d'esprit et de façon d'entrevoir les problèmes à tous les niveaux et d'abord au niveau européen. Ce n'est pas à partir du Havre ni à partir d'une compétition à outrance qu'il faut les penser ; c'est dans un esprit de recherche de l'intérêt général et d'amélioration de ce qui peut être fait, en combinant tous les efforts et en associant réellement tous les acteurs, ce qui n'est pas toujours fait, en tout cas à tous les niveaux hiérarchiques.

Je n'y reviendrai pas parce que nous devons le faire le 10 novembre, mais nous sommes extrêmement défiants sur les mesures conservatoires et compensatrices qui nous sont présentées. Nous ne pouvons pas regarder uniquement les aspects physiques de flux d'eau. On sait qu'il y a des espèces vestigiales qui sont dans la zone de la mare plate et qu'elles disparaîtraient sans recours si on effectuait des terrassements dans cette zone. Il ne s'agit pas de dire qu'elles vont se transporter ailleurs. Ce sont des milieux différents. Pour nous, il est absolument exclu d'avoir des interventions sur cette zone de la mare plate qui n'a pas été incluse dans la réserve naturelle parce que les études qui ont fait apparaître sa richesse sont intervenues plus tard.

Nous avons essayé de donner une idée de ce que comportait l'alternative. Elle comprend le fait de préserver le canal de Tancarville pour les petites et moyennes unités et le passage par l'extérieur pour les grosses unités. Elle suppose aussi d'étudier tout ce qui va avec : les états d'esprit, les usages, les priorités, la réglementation, les connexions entre les différents ports, la façon de concevoir.

Qu'est-ce qui est progrès ? Est-ce que le profit au détriment de l'autre ? Est-ce au contraire un progrès d'ensemble vis-à-vis d'une économie qui devrait chercher des ressources locales au lieu d'être constamment et de plus en plus dépendante d'une mondialisation inquiétante pour l'avenir ?

C'est pourquoi nous souhaitons que les études soient reprises à la base, avec une autre façon d'envisager les problèmes, en associant tous les acteurs et en ayant comme objectif une optimisation à tous les niveaux. Comment pouvons-nous faire mieux à partir de ce qui existe, sans des coûts excessifs ni des coûts de rentabilité qui me laissent rêveuse ? Dans des paysages financiers chamboulés où nombre d'observateurs économiques nous disent que l'euphorie boursière actuelle n'est qu'un leurre et que nous allons vers des moments très difficiles, quel crédit accorder à tout cela ? Il faut vraiment chercher tout ce qui peut permettre de reconstituer une économie plus équilibrée, avec une utilisation la meilleure possible du site.

François NAU

Merci, Madame Barbier. Je pense que votre intervention était très claire et a permis de mettre en perspective l'ensemble des questions que vous avez posées depuis le début du débat. Dans la suite de la réunion, nous répondrons à certaines de vos propositions, mais sans tarder, je voudrais que nous passions à l'alternative relative aux liaisons maritimes pour le trafic fluvial. Je demande à la table-ronde prévue à cet effet de se mettre en place : Monsieur Le Liboux, accompagné des représentants des pilotes, les présidents François Le Guern et Daniel Dubuc, ainsi que Madame Véronique Lépine qui est présidente du GHAAM, le Groupement havrais des armateurs et des agents maritimes. Tout d'abord, Monsieur Le Liboux va nous rappeler la réglementation applicable

à ces liaisons maritimes de façon globale. Ensuite, nous donnerons la parole aux autres intervenants de la table-ronde.

2. Table-ronde

Monsieur Jean-Luc Le Liboux, directeur départemental des affaires maritimes de Seine-Maritime

Monsieur François Le Guern, président des pilotes du Havre

Monsieur Daniel Dubuc, président des pilotes de la Seine

Madame Véronique Lépine, présidente du Groupement havrais des armateurs et des agents maritimes (GHAAM)

Jean-Luc LE LIBOUX

Bonsoir à tous. Je vais essayer d'être assez rapide pour laisser plus de place aux questions et aux réponses sur cette situation de desserte par la voie estuarienne. Depuis 2007, nous avons un dispositif réglementaire qui est basé sur un régime complètement dérogatoire au régime maritime et qui permet, au cas par cas, la desserte nord et sud de Port 2000 par des bateaux fluviaux. Ce ne sont pas n'importe quels bateaux fluviaux, ce sont des bateaux automoteurs qui sont consacrés uniquement au transport de containers. C'est donc un trafic bien spécifique. Suivant les deux modalités, nord ou sud, nous avons un régime réglementaire un peu différent. Je vais l'expliquer dans les grandes lignes.

Tout d'abord, il faut bien prendre en compte la situation du port Havre. C'est un port qui est ouvert sur une zone maritime, sur une zone estuarienne. Dès que l'on sort du port du Havre, on est en mer. Dans la situation actuelle, pour arriver au port du Havre, il faut passer par la mer. Comme il a été souligné tout à l'heure, nous avons une limite qui est la limite transversale de la mer, en aval de laquelle on est complètement en navigation maritime sur le plan réglementaire. Il ne s'agit pas d'une réglementation *stricto sensu* national, c'est une réglementation européenne et internationale. Nous ne pouvons pas faire n'importe quoi. Si nous étendions le statut fluvial au-delà de certaines limites, nous nous ferions rattraper par l'Europe et par la réglementation internationale.

Un premier arrêté a été pris le 10 janvier 2007. Ce sont des textes publics puisqu'il s'agit d'un arrêté ministériel que vous pourrez trouver sur le site Legifrance si vous souhaitez avoir plus de détail sur son contenu. Ce premier arrêté concerne la desserte nord, dite la desserte historique, qui permet aux bateaux fluviaux transporteurs de containers de sortir par le port historique du Havre, prendre le chenal d'entrée du port historique et d'engainer le chenal de Port 2000.

Cette première utilisation ne se fait pas dans n'importe quelles conditions. Il y a d'abord des conditions météorologiques qui sont des conditions limitatives. Nous avons un régime d'autorisation qui permet d'effectuer ce transit, uniquement si les conditions météorologiques le permettent. Ces conditions météorologiques ont été fixées par une hauteur de vague de 1,20 mètre maximum, par un vent maximum de 21 nœuds et par une visibilité minimum de 2 milles.

J'ai dit tout à l'heure que ces autorisations se faisaient au cas par cas. Il y a donc tout un dossier à présenter. Les autorisations sont données par le préfet de département, après instruction par les services des Affaires maritimes du dossier technique. Ce dossier technique prend en compte la

situation du bateau fluvial. Le souci de ce texte a été de respecter les règles de sécurité et d'assurer un transit en toute sécurité de ces bateaux. Pour cela, nous nous sommes appuyés sur les règles les plus élevées existantes dans le domaine fluvial, à savoir les certificats liés au passage du Rhin et le certificat DNR qui permet de transporter des marchandises dangereuses, mais dans des contextes d'équipement particulier et d'adaptation des bateaux à un certain nombre de normes. Nous avons donc des contraintes techniques de certificat du plus haut niveau du point de vue fluvial.

A cela, nous avons rajouté des conditions techniques liées spécifiquement au maritime, en termes d'équipements. Nous avons demandé à retrouver les équipements que l'on rencontre sur les navires qui fréquentent le secteur. Les marinières ne sont pas confrontés aussi directement que les marins à certains problèmes, à savoir les problèmes de chargement et les problèmes de stabilité. Comme un bateau flotte comme un navire, les conditions de comportement à la mer doivent être prises en compte pour ces bateaux. Des critères de stabilité maritime doivent donc être respectés, ce qui amène à passer un filtre non négligeable à un certain nombre d'unités existantes.

Nous avons exigé enfin un critère maritime auquel nous tenons beaucoup : la règle du franc-bord. Nous avons donc demandé à ce que les bateaux ne chargent pas au maximum, comme ils le font habituellement, lorsqu'ils naviguent sur les voies fluviales. On voit souvent l'eau qui arrive au ras du pont, voire au niveau des hiloires. Ils doivent donc respecter une hauteur suffisante par rapport au niveau d'eau. Cette hauteur a été estimée à un mètre minimum, ce qui contribue également le chargement de ces bateaux, sur cette partie de la voie nord. Enfin, nous sommes confrontés également à un problème de saisissement de la marchandise. Les bateaux ne peuvent pas empiler les containers d'une manière inconsidérée. Nous avons limité le chargement à ce qui est permis par les hiloires de cale de ces bateaux. Ce sont les aspects techniques que j'ai résumés assez brièvement.

Il y a ensuite des aspects qui sont aussi importants, sinon plus importants et qui concernent la formation. Certains marinières ne sont pas forcément sensibles aux conditions de navigation en mer, même s'ils sont des manœuvriers exemplaires pour leur unité. Nous imposons donc des certificats spécifiques aux navigations estuariennes que l'on rencontre en Europe de Nord. Ce sont des certificats européens de classe A qui ne sont pas détenus par tous les patrons marinières. Nous leur demandons également que l'effectif minimum exigé dans la navigation fluviale soit augmenté d'un matelot qualifié, pour prendre en compte la spécificité maritime. Puisque nous sommes dans une zone où les conditions de navigation imposent d'être titulaire d'une licence de patron pilote, nous leur demandons d'être accompagnés d'un pilote pour un certain nombre de traversées et de passer ensuite un examen en vue de la détention d'une licence de patron pilote. Je peux vous dire que cette licence de patron pilote, pour la zone estuarienne, n'est pas évidente à obtenir puisqu'il y a tout un volet de connaissances maritimes liées à la navigation qui demandent une implication personnelle importante de la part du patron marinière qui souhaite obtenir cette licence.

J'ai donc résumé rapidement cette partie pour la voie nord. Nous autorisons individuellement, sur le dépôt d'un dossier, un bateau, un patron et son équipage, à transiter dans la voie nord, avec un navire quasiment dans l'état, mais répondant aux normes les plus sévères existant en matière fluviale, avec des conditions de navigation limitées.

La deuxième option est la desserte de Port 2000 par la voie sud. Nous sommes dans une situation complètement maritime. Les gens qui pratiquent le secteur savent que lorsque l'on a passé Honfleur, on est dans des conditions de mer et que le retour au port est beaucoup plus difficile. Nous imposons donc, pour les bateaux, un critère de conformité aux réglementations, à une norme

maritime qui est l'une des visions qui a été mise en place pour respecter un certain nombre de dispositions, sur la base d'une navigation côtière pour des navires de charge de plus de 500 tonnes. Aujourd'hui, les bateaux qui naviguent sous statut fluvial ne peuvent pas répondre à ces dispositions. Il faut aller chercher des navires fluviomaritimes ou créer des outils appropriés.

Dans le contexte réglementaire existant, tout cela est opéré dans le cadre d'un statut fluvial, c'est-à-dire avec des équipages sous statut fluvial. Bien qu'effectuant une navigation maritime, ils conservent le statut fluvial puisque les textes réglementaires le permettent.

François NAU

Merci beaucoup. Monsieur François Le Guern ?

François LE GUERN

Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président, je n'ai pas les talents d'orateur de nombreuses personnes ici. Je vais donc lire mon papier, si vous le permettez.

Monsieur le Président, vous m'avez sollicité ce soir afin d'apporter un éclairage à l'une des alternatives possibles à la prolongation du grand canal du Havre, à savoir le passage depuis le port historique du Havre ou de Port 2000 par l'estuaire de la Seine jusqu'aux écluses de Tancarville. Monsieur l'administrateur vient de nous informer des arrêtés concernant les trajets de Port 2000 et l'accès nord du port du Havre et inversement. Ces différents arrêtés ont été établis pour pallier actuellement le manque d'écluses fluviales entre le bassin Raoul Duval et la darse de l'Océan. Ils sont vraiment spécifiques à une zone et à un trajet donné.

La deuxième possibilité est le grand tour. Pour commencer et afin de préciser à l'auditoire notre degré de compétence, les pilotes du Havre dont je suis sont des officiers de la Marine marchande qui par concours sont commissionnés par l'Etat pour assister les capitaines de navires à l'entrée, à la sortie des ports radio-maritimes, des fleuves et des canaux. Actuellement, 54 pilotes de la station de pilotage du Havre assurent cette mission de service public sur les ports du Havre, Antifer et Fécamp. En ce qui concerne les navires à destination du port de Rouen depuis l'estuaire, ce sont nos collègues du pilotage de la Seine qui assurent cette mission, ainsi que la desserte des ports de Caen, Ouistreham et Dieppe.

Pour revenir au sujet thématique de ce soir et afin de situer tout de suite les enjeux, il faut comprendre que nous sommes face à deux mondes différents : le monde de la mer et le monde fluvial. Alors que l'eau douce et l'eau de mer peuvent se mélanger, nous sommes bien en présence de deux milieux distincts, en termes de conditions de navigation et par conséquent, avec des réglementations adaptées à chacun des milieux. Ces réglementations concernent les obligations en matière de construction des bateaux pour le monde fluvial et des navires pour le monde maritime, mais aussi des obligations en matière de formation et de brevet de navigation des personnels, afin qu'ils soient aptes à la conduite et à la maintenance de ces moyens.

Il est donc nécessaire de bien différencier les bateaux fluviaux du type automoteur, les convois poussés armés par des mariniers issus de la batellerie et les navires de mer de type fluviomaritime, armés par des marins, avec la particularité de pouvoir naviguer sur un segment fluvial. Dans chacun

des domaines, les connaissances sont différentes et la formation des équipages doit également être adaptée.

Cette précision est importante et me permet d'apporter quelques éléments supplémentaires au document du maître d'ouvrage, page 26 concernant l'accès direct aux terminaux depuis la Seine. En effet, dans le document fourni, il est précisé que depuis 2007, le GPMH a mis en place un dispositif permettant à des bateaux fluviaux d'accéder directement à Port 2000 en réalisant un court trajet en mer, soit entre la digue du port historique et celle de Port 2000, comme l'évoquait tout à l'heure Monsieur le Liboux. Il est indiqué également que plusieurs arrêtés ministériels parus en 2007 précisent les conditions limites en-deçà desquelles les bateaux fluviaux peuvent emprunter ces itinéraires, ainsi que les prescriptions techniques auxquelles ils doivent se conformer.

A ce jour, il n'y a eu aucun passage de bateaux fluviaux entre Port 2000 et le port historique. Pour être extrêmement précis, il n'y a eu qu'un seul passage particulièrement exceptionnel qui a eu lieu le 9 septembre 2006, à la suite d'une avarie de portes survenue le 4 septembre sur l'une des écluses de Tancarville et où plusieurs bateaux fluviaux avaient été bloqués pendant plusieurs jours, soit en amont soit en aval de l'ouvrage, sans espoir de rétablissement rapide du trafic fluvial. A cette époque, les armateurs de bateaux fluviaux étaient intervenus auprès des autorités afin qu'une solution de déblocage des unités fluviales soit mise en œuvre dans les meilleurs délais. Cette opération n'a pu s'effectuer que dans des conditions météorologiques particulièrement clémentes, avec des moyens humains particuliers.

Pour la compréhension de tous, de par leurs caractéristiques de construction et leur franc-bord, les bateaux fluviaux de type auto-attelé ou automoteur ne peuvent affronter des vagues de plus de quelques dizaines de centimètres. Ils sont donc inadaptés pour la navigation en mer et par conséquent inadaptés pour transiter sur l'estuaire de la Seine et sur la rade du Havre. C'est la première constatation que nous pouvons faire.

Pour pouvoir transporter des marchandises en transitant sur le domaine maritime, il faut donc des navires de mer. On parle aussi de navires fluviomaritimes. Comme vous l'avez compris, même si le terme « fluvio » peut porter à confusion, ces navires fluviomaritimes sont bel et bien des navires de mer répondant à des règlements français et internationaux en termes de construction, de moyens techniques et humains, afin de leur permettre d'affronter des conditions météorologiques et de mer définies. Pour en finir sur ce premier point, à l'heure actuelle, seuls des navires de mer peuvent effectuer le trajet dont il est question, avec des équipages ayant suivi une formation spécifique.

Après avoir évoqué les différents modes de transport adaptés à chaque milieu, comparons le projet d'extension du grand canal et le passage par l'estuaire en termes de distance. Une partie du trajet concernant la zone de pilotage des pilotes de Rouen, mon collègue Daniel Dubuc, président de la station de la Seine et ici présent, n'hésitera pas à apporter des précisions à mon propos en cas d'approximation de ma part.

J'ai pris comme point de départ, un point central du port qu'est l'écluse François I^{er} et comme point d'arrivée les écluses de Tancarville. A l'heure actuelle, le parcours est de 30 milles marins, soit environ 56 kilomètres par l'estuaire de la Seine. Cette distance est sensiblement équivalente pour les navires au départ de Port 2000, comme on peut le voir sur la photo. Pour l'autre parcours, depuis l'écluse François I^{er} par le canal de Tancarville, la distance est environ de 11 milles, soit 20 kilomètres. Cette distance est quasiment identique ou légèrement inférieure, quel que soit le

tracé qui pourrait être choisi pour la prolongation du grand canal. La différence est donc de 36 kilomètres.

En termes de durée, il faudra compter entre 3 heures et 3 heures 45 pour un passage par l'estuaire, avec des conditions de courant favorables lors de la remontée ou de la descente de la Seine. Le temps sera d'environ d'1 heure ou d'1 heure 30 par l'un des canaux, Tancarville ou grand canal, soit trois fois plus court. Il faut aussi prendre en compte le temps d'attente aux écluses de Tancarville par un passage à l'intérieur du port, puisque ces dernières fonctionnent 3 heures 30 avant et 3 heures 30 après la pleine mer, alors que le passage par l'estuaire et la remontée de la Seine pourraient se faire pratiquement en permanence, les navires fluviomaritimes n'ayant pas de contrainte de tirant d'eau. Toutefois, il faut prendre en considération les conditions de courant qui peuvent être très défavorables.

Je souhaite évoquer aussi les conditions de trafic que devront rencontrer ces bateaux fluviaux et ces navires fluviomaritimes. En moyenne, 50 % des navires à destination du port du Havre transitent par l'écluse François I^{er} pour avoir accès aux différents postes situés en amont. Ainsi, quel que soit le trajet choisi, le trafic rencontré est le même. Toutefois, à l'heure actuelle, les navires et en particulier les porte-containers sont devenus énormes, avec des longueurs de plus de 350 mètres. Nous le verrons sur la dernière photo avec notamment l'Eugen Maersk. De plus, les vitesses des navires de commerce, dans la partie chenal d'accès, sont plus importantes qu'en amont de l'écluse François I^{er}, ce qui rend, l'exercice d'intégration dans le trafic beaucoup plus facile pour les bateaux fluviaux.

Enfin, le dernier point pour lequel, nous, les pilotes, resterons particulièrement vigilants, concerne la délivrance des licences de patron pilote et de capitaine pilote. Alors que nous côtoyons très régulièrement les marinières sur les canaux intérieurs et dans le port du nord, je voudrais souligner une réelle entente et un professionnalisme qui permettent à chacun de trouver sa place dans le port ; Qu'en sera-t-il avec des équipages probablement étrangers qui armeront ces navires fluviomaritimes ? Mais ceci est un autre sujet et je vais conclure.

Mesdames et Messieurs, comme vous avez pu le percevoir à travers cette présentation, l'alternative qui consiste à passer par l'estuaire avec passage par la Seine est possible techniquement, à partir du moment où les modes de transport sont adaptés au milieu qu'ils doivent traverser. Vous aurez évalué que les contraintes pour les personnels navigants sont très élevées en termes de connaissances. Cette alternative est-elle viable économiquement ? Il ne m'appartient pas ce soir de vous apporter cette réponse. Toutefois, vous aurez compris qu'en termes de moyens fluviaux existants actuellement, en termes de distance à parcourir, en termes de réglementation et en termes de sécurité pour le transport des marchandises, le prolongement du canal du Havre est aussi une alternative très pertinente qu'il ne faut pas négliger. Je vous remercie de votre attention.

François NAU

Merci, Monsieur Le Guern. Est-ce que Monsieur Dubuc a quelque chose à ajouter ?

Daniel DUBUC

Monsieur Nau, je vais être relativement bref vu la qualité de l'intervention de mon prédécesseur et de Monsieur le Liboux. En ce qui concerne le danger que représente la sortie par l'estuaire, je vais simplement insister sur un point pratique qui est la présence des bancs changeants de la baie de Seine et de la rade de la Carosse, notamment le banc du Canic que la plupart des écologistes ici connaissent puisque c'est la zone du dépôt de dragage du port de Rouen. Le banc du Canic est en train d'évoluer vers le large, ce qui a provoqué un éloignement des zones de mouillage du port de Rouen. Cet éloignement a été provoqué par des vagues déferlantes, avec des forts courants. Je me permets de signaler ce problème pour remarquer que lors de grandes marées et grandes vives-eaux, les parcours extérieurs avec des navires de la division 229 vont revêtir un certain danger.

Pour nous, pilotes de Seine de la section avale, l'engainement est le principal danger. Preuve en est : nous avons fait rajouter une bouée cardinale à l'entrée de notre triangle d'engainement puisqu'en mauvaises conditions météorologiques, on n'arrive même plus à voir les bouées, de par la présence de ces bancs changeants. Je pense que l'administration y veillera.

Comme mon collègue a pratiquement tout dit, les distances sont données. Ces navires fluvio-maritimes ont des contraintes de courantologie très fortes en Seine, notamment sur la partie avale. Il y aura certainement un ratio de timing à prendre en compte puisque la vitesse de la plupart de ces convois est relativement faible.

Je vais rebondir sur une intervention de Monsieur Noël que j'ai trouvé très intéressante. Vous auriez pu, si vous ne l'avez déjà fait, vous rapprocher des pilotes de Seine ou de la capitainerie du port de Rouen. Votre projet nous plairait pour le point qui concerne la cogestion du sas de Tancarville. En effet, l'ouverture de sas est échelonnée sur six heures. Comme vous vous en doutez, toute la batellerie afflue vers le sas et veut sortir dans des temps records. Les premier, deuxième et troisième sas pose problème. Les pilotes de Seine n'osent imaginer un doublement du canal avec une régulation telle qu'elle est. Elle devra changer. Vous imaginez bien que les navires vont se retrouver en Seine au beau milieu de navires de commerce, des pétroliers de Port-Jérôme qui effectuent des évitages au milieu de la batellerie, dans des conditions de visibilité que vous connaissez. Nous nous retrouvons déjà avec une forte augmentation du trafic de batellerie de notre port, il représente déjà plus de quatre millions de tonnes sur 23 millions de tonnes de marchandises de cargos.

Vous avez mis le doigt sur un point crucial et paradoxalement, votre proposition, sur un aspect purement nautique, est quasiment la pire qui puisse se concevoir pour les navigateurs de la Seine. Vous faites déboucher vos navires de batellerie à l'endroit où les courants sont les plus forts. En vive-eau, nous avons évalué jusqu'à huit nœuds de courant. Certains batelliers savent que la plupart des bateaux ne dépassent pas les huit nœuds. Certains pousseurs font plus, surtout les pousseurs modernes. En vive-eau, nous avons jusqu'à huit nœuds. Les deux bouées, la bouée 32 et la bouée 34, en vive-eau, sont coulées régulièrement. Nous nous retrouvons donc avec ce problème. Nous nous trouvons en face du marais Vernier, la zone la plus brumeuse. La brume se lève du sud et va gagner le nord.

C'est pour nous un point névralgique très fort et paradoxalement, nous nous retrouvons avec des problèmes de clapot très fort. Vous n'êtes pas censé ignorer que les vents d'ouest, sud-ouest et nord-ouest, rentrent et avec le vent contre courant, il peut y avoir un à deux mètres de creux. Un navire de plaisance de seize mètres a coulé, dans ces conditions, alors que j'étais en début de carrière. Nous faisons des escales régulières avec les navires passagers de croisière qui descendent

de Paris et ordre nous est donné, dans certaines conditions, de faire demi-tour avant Tancarville. Après, c'est trop tard, nous ne sommes plus abrités.

Votre projet aurait plu à tous les pilotes de Seine puisque vous créez une boucle qui permet de fluidifier le trafic, ce qui pourrait être reproduit par un tour par l'estuaire. Si la régulation est faite de manière très professionnelle et de manière totalement différente de ce qu'elle est aujourd'hui, le projet tel qu'il est présenté, doit pouvoir remplir ses fonctions. C'est dommage, mais vous touchez le point le plus mauvais de la partie avale.

François NAU

Merci, Monsieur Dubuc. Est-ce que Madame Lépine veut bien intervenir maintenant ?

Véronique LEPINE

Bonjour. Je suis présidente du Groupement havrais des Armateurs et Agents maritimes. Cela représente 43 agents maritimes qui nous remontent ce que pensent les armateurs du monde entier quand ils se trouvent confrontés à la situation du Havre. Les portuaires ne s'expriment pas beaucoup. Nous faisons partie de l'Union maritime et portuaire qui reflète encore plus d'agents qui sont transitaires, transporteurs, armateurs et manutentionnaires. Quand toutes ces personnes voient le débat public, elles expriment une certaine inquiétude, mais elles ne s'expriment pas beaucoup, contrairement peut-être à beaucoup d'entre vous dans cette salle.

Avant de commencer, je voudrais dire à Madame Barbier que j'ai beaucoup aimé son exposé et que je pense comme elle que ce débat est aussi une question d'état d'esprit.

J'interviens après mes collègues qui étaient vraiment des techniciens. Pour ma part, je ne suis pas vraiment une technicienne, mais je voudrais apporter un éclairage pour confirmer ou infirmer certaines choses qui ont été dites. Clairement, le GHAMM soutient le projet du grand canal parce que pour nous, il est une réponse logique, tant pour des aspects écologiques qu'économiques. Nous avons beaucoup entendu parler d'environnement et je pense que le Grand Port Maritime a bien intégré ces notions environnementales dans le début de ses études.

Je reviens, Madame Barbier, à ce que vous avez dit quand vous avez parlé de report modal. Il est clair qu'au Havre, nous avons un grand handicap. Quand on parle d'état d'esprit, on parle aussi d'état d'esprit au niveau de nos principaux. Ils nous font bien redescendre exactement ce que vous dites, à savoir qu'au Havre, on n'est pas bon. Nous avons 85 % de routes et ils n'arrêtent pas de nous dire qu'il faudrait faire du fer et de la barge. Nous sommes vraiment sur un boulevard pour nous rencontrer sur ce sujet. Tous les autres ports sont à peu près à 65 % de route et au Havre, nous sommes à 85 %, il faut faire quelque chose. Clairement, les armateurs s'inscrivent dans une logique environnementale et nous sommes prêts à participer à ce projet dans ce sens.

Par contre, ce projet a aussi un enjeu économique. Nous travaillons sur ce port depuis des années et nous pouvons témoigner que depuis dix ans, le port du Havre a vu décroître toutes ses parts de marché parce qu'il avait une mauvaise image due aux problèmes sociaux, mais aussi et surtout en raison d'un manque crucial d'équipements. Il y a dix ans, nous n'avons pas été capables de répondre en termes d'équipements, ce qui nous a coûté de nombreux trafics qui sont partis dans les ports du nord. Certes, ce projet sera pour faire du volume, mais son but est d'abord pour récupérer

ce que l'on nous a pris. Nous voudrions bien pouvoir récupérer nos trafics. Rotterdam et Anvers ont réagi très vite quand la même croissance s'est posée. Ils se sont équipés très vite et en ce qui nous concerne, nous avons traîné.

Nous voudrions intervenir dans ce débat pour ne pas répéter les mêmes erreurs et nous voudrions sensibiliser tout le monde sur le fait que ce projet que propose le Grand Port Maritime est une question de survie pour nous.

François NAU

Excusez-moi, Madame Lépine, pourriez-vous revenir rapidement au sujet qui est l'alternative des liaisons maritimes pour le fluvial ?

Véronique LEPINE

Je confirme simplement ce qui a été dit sur la desserte portuaire. Clairement, un armateur va juger sur la fiabilité, sur les délais et la compétitivité. Contrairement à ce que vous avez dit Madame Barbier, les bateaux ne sont pas aujourd'hui très remplis, mais clairement, le marché repartira et j'espère qu'il va repartir assez rapidement pour le Havre. Nous aurons des gros volumes à gérer, nous aurons à choisir entre des barges et des bateaux. L'armateur discute au TEU, il regarde la masse. Il aura des gros porteurs et il n'hésitera pas entre un gros investissement et une barge déjà effective, il ira au moins cher. Pour moi, la réponse est là et il n'y en aura pas d'autres de la part des armateurs.

François NAU

Merci beaucoup. A la suite de ces exposés, je voulais demander à Madame Bérégovoy si nous lui avons apporté une réponse sur la réglementation applicable et les contraintes correspondantes. Non, pas de question ? Peut-être y a-t-il une prise de position des représentants du monde fluvial sur les exposés ? Non.

Pour ma part, j'avais une question pour le port. Il a été beaucoup question des contraintes réglementaires pour assurer la sécurité. Un certain nombre de ces contraintes sont relatives aux conditions météorologiques puisqu'on a parlé de hauteur de houle, de vitesse du vent et de visibilité. Est-ce que l'on peut dire statistiquement quel serait, sur une année, le pourcentage du temps où les conditions seraient favorables pour respecter ces contraintes météorologiques ?

Jean-Pierre GUELLEC

Nous disposons d'un relevé sur un an des conditions de houle à la sortie de port 2000. Il est effectué par trois houlographes. Sur un an, ils ont donné une hauteur de houle inférieur à 1,20 mètre, qui est la limite fixée par les arrêtés, seulement 63 % du temps, ce qui représente 233 jours sur l'année, mais pour des plages horaires d'une durée minimum d'une heure. La difficulté de cette disponibilité, c'est son caractère complètement aléatoire. Si nous le souhaitons, nous pouvons avoir en direct la hauteur de houle en permanence. Dans le dossier du maître d'ouvrage, nous avons indiqué les coordonnées du serveur vocal qui permet de savoir en permanence la hauteur de houle.

Hier après-midi, il faisait un temps très calme, avec une absence de vent et nous avions encore 1,27 mètre de hauteur de houle. Aujourd'hui, il y a un peu de vent, mais la hauteur de la houle est descendue à 40 centimètres.

Présentation du système de mesure de hauteur de houle en direct

Avec 0,37 mètre, un bateau fluviomaritime peut passer entre le port nord et Port 2000, mais ce n'est le cas que 63 % du temps, avec une imprévisibilité extrêmement importante.

François NAU

Merci, Monsieur Guellec. J'ai vu une main se lever. Monsieur ?

Laurent SAUTEUR, Ecologie pour le Havre

Je suis accessoirement à Ecologie pour le Havre et j'ai été professeur d'enseignement maritime. Un fluviomaritime a été construit pour naviguer à la fois sur les fleuves et en mer, mais dans toutes les conditions de mer. Est-ce qu'il a été un jour imaginé que l'on puisse inventer un seino-maritime dont la conception serait étudiée en fonction des gros risques de navigation et de la nécessité de pouvoir être manœuvré et d'être stable pour ce petit estuaire dans lequel il devrait y avoir un certain trafic ? Est-ce que certains armateurs seraient intéressés pour investir et mettre en place une telle recherche, en fonction de la réglementation qui pourrait éventuellement être révisée ? La division 229 s'applique aux navires de moins de 500, mais ce sont des navires de mer, dans toutes les conditions de mer. Finalement, on n'a jamais essayé de le faire. A l'époque, on a travaillé beaucoup sur les autoroutes de la mer pour faire du transit et remplacer le ferroviaire et le routier *via* la mer. N'a-t-on jamais essayé d'imaginer cela pour notre bel estuaire ? Voilà les questions auxquelles j'aurais souhaité avoir quelques réponses. Merci.

François NAU

Monsieur Le Guern ?

François LE GUERN

La réponse à la première question serait de savoir si un armateur est prêt à investir pour un type de navire et une zone géographique donnée. Est-ce que c'est viable économiquement ? Je ne sais pas. En général, les armateurs aiment bien pouvoir disposer de leurs bateaux un peu partout. J'imagine qu'un armateur qui a un fluviomaritime, souhaite pouvoir l'utiliser à la fois en Seine, à Anvers et ailleurs.

Jean-Luc LE LIBOUX

Pour répondre plus précisément sur le plan réglementaire, la division 229 correspond à la division de navigation en haute mer, mais on a dégradé la division navigation internationale pour pouvoir répondre à une spécificité estuarienne. La division 229 correspond à une navigation jusqu'à

5 miles des côtes. On prend en compte un certain nombre d'éléments limitatifs d'un point de vue côtier et on a dégradé un certain nombre d'éléments qui sont exigés aujourd'hui pour les navires qui font une navigation en mer ouverte internationale. Nous y avons donc répondu partiellement.

Daniel DUBUC

Je voudrais juste apporter une précision sur les contraintes météorologiques. Vous vivez dans la région, comme nous tous. Durant certaines périodes, plusieurs tempêtes passent, sur des périodes allant parfois jusqu'à quinze jours d'affilée. Nous pouvons imaginer que dans les conditions prévues par les différents arrêtés, un bateau fluviomaritime puisse ne pas sortir de Port 2000 ou puisse ne pas rentrer dans Port 2000. Il faut quand même l'envisager. Est-ce qu'un armateur acceptera que son bateau reste bloqué pendant quinze jours ? Je n'en suis pas sûr.

François NAU

Monsieur Fortrye a demandé la parole.

Stéphane FORTRYE, directeur commercial de la CFT

Je voulais intervenir suite à la question de Monsieur. A la CFT, nous avons étudié la possibilité de construire un fluviomaritime pour desservir Port 2000. Sans entrer dans les détails, cela nous amène à un coût de transport de plus de 30 % par rapport au fluvial actuel. C'est très facile à comprendre. Le plus gros fluviomaritime qui serait fait sur mesure pour ce trajet prendrait environ 240 containers 20 pieds, alors qu'un convoi poussé peut en prendre 352. Il y a également un impact sur la pollution, mais j'en parlerai tout à l'heure.

François NAU

Il y a encore une question, je pense que ce sera la dernière sur ce sujet.

Mickaël BARON, président d'Oxygène-Estuaire

Bonjour. J'écoute depuis tout à l'heure les propos du port et quelque chose me choque depuis le début de ce débat. Nous sommes dans la démesure. On nous dit qu'il faut faire passer les navires sur six hauteurs de containers. Si l'on doit relever les ponts à 10,60 mètres, à la limite, on s'aligne. Pourquoi pas ? S'il faut rabaisser le niveau des canaux, on nous dit qu'il faut 5,60 mètres. En fait, il n'y a pas de recherche de solutions intermédiaires. On nous parle de six hauteurs de containers. Pour aller où ? Dans le petit document, on nous montre bien qu'avec six hauteurs de containers, on va jusqu'à Rouen et qu'après, on s'arrête. Sur le canal Seine-Nord, c'est sept mètres, comme on l'a dit tout à l'heure.

A un moment, n'est-il pas possible d'avoir des études par rapport à la hauteur des navires et aux trois ponts qui seraient refaits pour savoir si la hauteur est suffisante ? Une solution mixte n'est-elle pas envisageable ? Autrement dit, refaire certains ponts et baisser légèrement de 30 ou 40 centimètres la hauteur dans les canaux. On a vu que dans ce canal Seine-Nord, il y avait trois

hauteurs de containers à *minima*. Pouvons-nous imaginer de prolonger la digue de Port 2000, de prolonger la digue vers le bas du port actuel et de faire une percée au niveau de l'ancien port ? Au lieu de faire ressortir vers l'extérieur et les faire rentrer dans Port 2000, cela permettrait de les faire passer de l'ancien port à port 2000. Dans le prolongement, pourquoi ne pas faire une ouverture dans la digue de Port 2000 pour passer dans la Seine, soit au début, soit à la fin de Port 2000 ? Pourquoi pas ?

On nous parle de navires fluviomaritimes. Je voudrais savoir combien de containers il est possible de mettre sur un navire fluviomaritime. S'il est possible de mettre six hauteurs, on a alors une solution qui nous permet de passer par l'intérieur, par la Seine. De toute façon, il n'aura pas la possibilité de sortir au niveau du canal de Tancarville puisque l'on a toujours ces contraintes de marée. Dès lors, on arrive à équilibrer la solution, avec des sorties d'un côté et des sorties de l'autre. En plus, si on prolonge la digue de Port 2000, on arrive même à récupérer des espaces de transbordement de navires entre l'ancien port et le nouveau port, en-dessous de la CIM.

Je me pose toutes ces questions. Pouvons-nous avoir des études qui ne soient pas extrémistes dans leur présentation ? Pouvons-nous avoir des études intermédiaires ? Elles sont plus longues à faire, mais elles nous éclaireraient, nous et la Commission, sur les différentes possibilités qui nous sont offertes. On ne peut pas dire seulement qu'il faut tout surélever ou tout abaisser. Je pense que cela revient un peu à biaiser le débat.

François NAU

Votre question porte principalement sur la solution des dénivellations des ponts dont nous allons parler tout à l'heure. Sur la question précise du nombre de containers pouvant être portés par des bateaux fluviomaritimes, il faut une réponse précise. Monsieur Fortrye en a déjà parlé tout à l'heure ; Peut-il préciser les limites correspondantes ? De même, Monsieur Le Liboux a parlé tout à l'heure de charge et de stabilité des bateaux.

Jean-Luc LE LIBOUX

Beaucoup d'éléments rentrent en compte, mais la première chose qui me vient à l'esprit concerne les problèmes de tirant d'eau. Il faut imaginer six piles de containers, chargés d'une manière assez conséquente. Si on met des hauteurs de containers et des longueurs de bateaux, il y a aussi des largeurs exigées pour respecter les critères de stabilité, dans des conditions acceptables. Aujourd'hui, on sait que nous avons quelques difficultés avec des bateaux fluviaux qui transportent des containers et qui ne sont pas dédiés expressément à cette activité. A ma connaissance, aucun n'est conçu et construit uniquement pour le transport de containers. Ce sont d'abord des bateaux assez polyvalents qui ont une grande cale où l'on entasse des containers. On les empile comme on peut et on a régulièrement des problèmes de pontées qui tombent à l'eau.

Ces problèmes démontrent que les règles de chargement ne sont pas maîtrisées dans la batellerie. Tout ce que nous connaissons dans le maritime du point de vue calculateur de chargement n'existe pas dans le fluvial. Nous essayons de l'imposer. Techniquement, cela peut être mis à bord, mais il faut également que les marinières aient la formation appropriée pour pouvoir interpréter et utiliser ces outils. Comme on le disait tout à l'heure, c'est un autre monde.

François NAU

Monsieur Fortrye, quelle charge maximum et quel nombre maximum de couches de containers ?

Stéphane FORTRYE

Nous avons parlé de beaucoup de choses et il n'est pas facile de répondre à toutes les questions. D'abord, j'entends parler du canal Seine-Nord depuis le début de cette réunion. Le canal Seine-Nord est un canal avec des écluses de 11,40 mètres qui est la largeur standard du réseau européen. Il est évident que sur des bateaux de 11,40 mètres, nous ne mettrons jamais plus de quatre niveaux de containers pour éviter les problèmes de stabilité et de plan de chargement. C'est une certitude. Aujourd'hui, nous souhaitons pouvoir continuer à faire partir du Havre vers Paris des convois à quatre niveaux de containers. Je rappelle que l'un des premiers objectifs du dossier est la fluidité du trafic, c'est-à-dire de ne plus faire ouvrir les ponts et de pouvoir passer en-dessous avec quatre niveaux de containers.

Les six niveaux existent déjà au Benelux, dans l'arrière-pays de Rotterdam ou d'Anvers, avec des bateaux plus larges. Ce sont des bateaux qui font peut-être 17 mètres de large ; je vous en montrerai en photo tout à l'heure. Ces bateaux n'iront bien sûr jamais à Paris, mais ils peuvent aller à Rouen. Aujourd'hui, il faut savoir qu'environ 40 % des containers qui partent du Havre vont sur l'agglomération rouennaise. Pourquoi se priver de cette possibilité ? Un bateau qui prendra demain 500 boîtes remplacera 500 camions.

François NAU

Merci, Monsieur Fortrye.

François LE GUERN

Aujourd'hui, les bateaux fluviaux que l'on veut utiliser pour la desserte nord de Port 2000 chargent jusqu'à trois hauteurs de containers. Cela nécessite que le bateau soit renforcé structurellement. Si on transpose son activité fluviale vers l'activité maritime, il faut d'emblée mettre le navire à sec et envisager un renfort structurel conséquent.

Daniel DUBUC

Juste une précision. On parle toujours de ce passage entre Port 2000 et le port du nord, mais ce n'est pas le trajet qui nous intéresse à l'heure actuelle. C'est une partie du trajet, en attendant une éventuelle écluse fluviale entre la darse de l'Océan et Port 2000. Si nous devons comparer deux solutions, il faudrait comparer le passage de Port 2000 aux ports du nord par l'estuaire et le grand tour, avec des conditions maritimes spéciales que nous avons évoquées tout à l'heure, et la prolongation du grand canal. La partie Port 2000 et ports du nord est un sujet différent.

François NAU

Merci. Je pense que cette présentation a été utile.

Mickaël BARON

Vous voyez sur la photo le navire qui part du fond de Port 2000 pour aller à l'intérieur de la Seine. Est-il possible de faire un passage au fond de la digue pour aller directement dans la Seine ? Il ne s'agit pas de passer de Port 2000 à l'ancien port. On voit bien ce que j'expliquais tout à l'heure. Si on prolonge la digue de Port 2000 et si on abaisse la digue de l'ancien port, on récupère toute une zone qui peut être utilisée pour le chargement. De plus, plutôt que de faire une écluse au bout, on pourrait éventuellement passer de l'ancien port au nouveau port, en cassant une partie de la digue

François NAU

Monsieur Dubuc ?

Daniel DUBUC

Vous voudriez tirer une ligne directe à la sortie de Port 2000. Cela peut se faire au plein. Nous le faisons au plein, en tant que pilotes, lorsque nous remplaçons nos collègues du Havre, puisque nous connaissons suffisamment la rade. Je suis pilote depuis 14 ans, je le faisais. A l'heure actuelle, sur l'axe nord-sud à l'endroit où vous le proposez, le fameux banc d'Amfard s'est engraisé énormément. Vous avez donc du plus un, voire plus deux. Si nous tenons compte des conditions de tirant d'eau de 3 ou 3,50 mètres de ces bateaux, c'est concevable au plein, par beau temps. Il est possible de le faire, mais je ne sais pas si l'administration l'autorisera. Le pourcentage sera très faible. Pour l'augmenter, il faudra faire des travaux de dragage draconien. Pour le coup, nous ne serions pas en adéquation avec le problème du port maritime de Rouen qui lui, fait tout pour préserver son chenal. Nous allons créer une veine qui va le pénaliser. Je pense aussi au port de Rouen.

C'est donc faisable au plein où il y a un courant très faible et où les conditions sont maniables, mais le pourcentage sera faible. Il ne sera pas possible de le faire tout le temps puisque en vive-eau, à basse-mer, il y a 0,80 mètre. Venez voir au Havre, jour de tempête, toute la partie au sud de celle dont vous parlez, est blanche. Le banc déferle, il est à peine recouvert, parfois, il se découvre. Il y aurait un pourcentage trop faible et des conditions de marée et de météo draconiennes pour pouvoir passer. Ce n'est peut-être pas exploitable en termes de pourcentage.

François NAU

Merci, Monsieur Dubuc. Je pense que nous pourrions continuer encore très longtemps sur ce thème, mais pour la soirée, je pense que nous avons amplement développé cette alternative des possibilités de liaisons maritimes pour le transport fluvial. Je voudrais remercier tous les participants à cette table-ronde qui ont dit l'essentiel sur ce sujet. Je voudrais que l'on consacre maintenant le reste de la soirée à développer la solution alternative de dénivellation des ponts puisque beaucoup attendent

cette présentation la plus détaillée possible, pour répondre à l'ensemble des questions qui ont été posées depuis le début sur ce sujet. Encore merci, Messieurs et Madame.

Monsieur Guellec a la parole et nous aurons ensuite une discussion sur cette solution de dénivellation des ponts.

III. La solution alternative de dénivellation des ponts

Jean-Pierre GUELLEC

Merci. Avant de passer en revue chacun des ponts sur le canal de Tancarville et regarder dans quelles conditions ces ponts pourraient être dénivelés, je voudrais commencer par faire un point sur quelques considérations techniques puisque c'est un sujet qui va être vraiment technique.

Je vais commencer par les pentes admissibles. Aujourd'hui, les voies ferrées acceptent une pente jusqu'à 0,8 % et au-delà de cette valeur de pente, il devient nécessaire de mettre en place une seconde locomotive pour tracter un train. La route est un peu plus tolérante puisqu'elle admet jusqu'à 5 % de pente, voire davantage, mais à partir de 5 % de pente, sur des longueurs importantes, on commence à avoir un ralentissement des poids-lourds qui perturbe la fluidité du trafic. Avec ces pentes admissibles, pour reprendre un mètre de dénivelé, il faut deux fois 125 mètres de rampes ferroviaires de chaque côté de la dénivelé, alors qu'il faut simplement deux fois 20 mètres de rampes routières. Il est de plus nécessaire de majorer ces longueurs par les longueurs de raccordement, aux endroits des ruptures de pente. On ne passe pas brutalement d'un plan horizontal à un plan à 5 % ou à 0,8 %. Il faut des distances de raccordement de transition. Voici ce que représente la différence graphiquement, avec des hauteurs un peu déformées qui montrent bien la différence de longueur.

La deuxième question qui a été posée est la suivante : par rapport à un canal, faut-il passer par-dessus ou par dessous ? Dans le cas particulier de la zone portuaire du Havre, les voiries sont à peu près planes, à une altitude de 11 mètres. Les plans d'eau sont à une altitude moyenne de 7,23 mètres. Le fond du canal, au niveau du pont rouge, se situe à moins 4, ce qui nous fait une profondeur d'eau de 11,23 mètres.

Si l'on veut réaliser un pont au-dessus du plan d'eau – je prendrai volontairement la hauteur maximale de 10,60 mètres – il faut rajouter à cette hauteur libre environ un mètre qui correspond à l'épaisseur du tablier du pont. La chaussée va donc se trouver à environ 7,83 mètres au-dessus de la voirie actuelle. Par contre, si l'on souhaite passer par-dessous le canal, le tunnel fera à peu près cinq mètres de hauteur, il sera surmonté d'une voûte d'environ un mètre d'épaisseur et nous aurons une réserve entre le dessus de la voûte et le fond du canal d'environ deux mètres. Cela fait aboutir le niveau de la chaussée finie sous le canal à 23 mètres sous le niveau des routes actuelles. Dans ces conditions, les rampes pour descendre sous un canal sont trois fois plus longues que pour passer par-dessus, et encore, dans l'hypothèse où l'on prend la hauteur maximale, c'est-à-dire 10,60 mètres de hauteur libre.

Le troisième élément important sur le plan technique concerne le rehaussement des ponts. Je fais bien la différence entre le rehaussement des ponts et la dénivellation des ponts. Cette technique de rehaussement est utilisée pour gagner quelques dizaines de centimètres au-dessus des voies

navigables. Par exemple, sur la Moselle, sur les canaux du Nord, prochainement sur l'Oise avec la construction du canal Seine-Nord Europe, il y aura des surélévations qui oscillent entre 20 et 60 centimètres. Je confirme tout à fait les coûts qu'a donnés Madame Bérégovoy tout à l'heure, à savoir que pour quelques dizaines de millions d'euros, nous pouvons rehausser un nombre important de ponts.

Maintenant, en quoi consiste cette technique ? Elle consiste tout simplement à placer sous le tablier du pont des vérins, à soulever le tablier et à réaliser ensuite des rampes d'accès pour la remise à niveau. De cette façon, avec 60 centimètres de rehaussement du pont, il suffit, pour une route, de seulement 12 mètres de rampe. Il faut noter que la circulation doit être totalement interrompue pour effectuer cette manœuvre. Cette technique est vraiment très légère et elle ne convient absolument pas au cas des ouvrages sur le canal de Tancarville, ce qui explique en grande partie les écarts de coût que vous avez soulignés.

Pourquoi ? Tout d'abord parce que le rehaussement nécessaire pour laisser passer une barge est de plusieurs mètres et qu'une solution qui consiste à remonter un tablier par vérinage n'est pas efficace au-delà de quelques dizaines de centimètres. Ensuite, nous avons des ponts mobiles qui présentent des poids propres relativement propres, beaucoup plus importants que les tabliers des ponts, qu'ils soient ferroviaires ou routiers, qui sont fixes sur les canaux. Enfin, argument le plus rédhibitoire, nous avons des ponts mobiles et non des ponts fixes. Les ponts mobiles sont équipés de mécanismes extrêmement importants qu'il est impossible de rehausser. Il faut les refaire complètement si l'on veut retirer un tablier et en remettre un autre à la place, à une hauteur supplémentaire.

Je voudrais en profiter pour apporter une réponse aux propos qui ont été formulés tout à l'heure concernant le pont d'Oissel. C'est un pont ferroviaire qui a été non pas rehaussé, mais changé. Le tablier du pont qui était vétuste a été remplacé par Réseau Ferré de France par un nouveau tablier métallique, en enlevant l'ancien tablier et en remettant à la place un nouveau tablier métallique. Cette opération a coûté 18 millions d'euros, mais n'a pas porté sur des modifications de fondations ni sur des modifications de la voie ferrée existante.

Compte tenu de l'impossibilité, pour nous, de rehausser les ponts mobiles sur le canal de Tancarville, la seule solution est de construire un nouvel ouvrage à côté de l'ouvrage existant. Dans ce cas, les coûts ne sont plus du tout en proportion.

Commençons par le pont rouge et par quelques données sur ce pont. Il supporte aujourd'hui 15 000 véhicules par jour, environ 30 % de poids lourds, 16 trains par jour. C'est une statistique qui avait été demandée la semaine dernière et que nous avons pu nous procurer. La hauteur libre sous l'ouvrage est de 2,88 mètres. Pour répondre à Monsieur Baron, il manque 3 mètres pour faire passer les barges de vrac qui sont les barges les plus basses. Cet ouvrage est manœuvré douze fois par jour. C'est un pont tournant qui a été construit en 1965.

Pour la dénivellation de ce pont, nous avons fait deux études : une première en janvier 2008 qui portait uniquement sur le Pont Rouge et une seconde étude qui a été mise en ligne sur le site internet en septembre et qui porte sur l'ensemble des ponts. Le Pont Rouge est un pont qui supporte aussi une voie ferrée. Si on prend une hauteur libre de 10,60 mètres qui était notre première hypothèse, il faut élever la voie ferrée d'environ 8 mètres par rapport à son altitude actuelle, ce qui créerait environ 1 000 mètres de rampes de part et d'autre du Pont Rouge ou de l'ouvrage que l'on

construirait à côté. Pour 7 mètres de hauteur libre, l'élévation en serait plus que de 4 mètres et de fait, la longueur de rampes serait limitée à 500 mètres de part et d'autre de l'ouvrage.

La réalisation de rampes à cet endroit nécessiterait de se positionner à côté de la voie ferrée existante, impliquerait de modifier tous les aiguillages existants puisqu'aujourd'hui, la voie est à niveau et qu'un certain nombre d'embranchements s'y raccordent. Avec 7 mètres de hauteur libre au-dessus du plan d'eau, il serait impossible de faire passer sous la rampe d'accès une route ou une autre voie ferrée, en particulier les voies ferrées électrifiées qui nécessitent un gabarit de 4,80 mètres de hauteur et qui ne pourraient donc pas croiser ce nouvel obstacle. En revanche, avec 10,60 mètres de hauteur libre pour la voie ferrée, les rampes seraient telles qu'elles nécessiteraient de modifier complètement le carrefour entre la route de la Brèque et la route industrielle qui se verrait barrée par une rampe ferroviaire.

Nous avons considéré qu'une dénivellation de la voie ferrée était très peu réaliste compte tenu de cette complexité. C'est pourquoi, dans l'ensemble du dossier, nous avons considéré que le trafic ferroviaire devrait continuer à emprunter le Pont Rouge existant, ce qui veut dire déniveler le Pont Rouge, construire à côté un nouveau pont, mais laisser le Pont Rouge existant en place.

Nous avons examiné également l'option tunnel. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les rampes pour les tunnels sont trois fois plus longues que pour un tunnel routier. Nous n'avons donc pas regardé pour un tunnel ferroviaire. Compte tenu des distances importantes par rapport au pont, l'usage du tunnel routier serait amené à être limité exclusivement au transit entre l'est et l'ouest, ce qui veut dire que tous les mouvements sécants que l'on connaît dans les carrefours de part et d'autre du Pont Rouge actuel devraient être maintenus pour pouvoir continuer à irriguer l'ensemble de la zone d'activité. Ce tunnel routier ne verrait donc transiter que la moitié du trafic qui emprunte actuellement la route industrielle, l'autre moitié échangeant avec la zone industrielle par les carrefours.

Dans ces conditions, réaliser un tunnel, en grande partie sur l'emprise de la voie, présenterait des problèmes extrêmement importants pendant le chantier. De plus, le coût de cette solution a été évalué à 220 millions d'euros à elle seule. En définitive, cet aménagement ne sera bénéficiaire qu'au trafic routier, puisqu'en surface, rien n'aurait changé et les péniches continueraient à demander l'ouverture du Pont Rouge et à y croiser du trafic ferroviaire et routier.

Venons-en maintenant à l'option de viaduc surélevé à travée mobile, pour le Pont Rouge. Dans un premier temps, nous avons choisi une hauteur libre de 10,60 mètres, non pas en fonction d'un nombre de containers – je n'ai d'ailleurs pas souvenir que l'on ait évoqué six hauteurs de containers dans le dossier – mais tout simplement pour comparer ce qui est comparable par rapport à la solution du prolongement du grand canal du Havre. Nous savons qu'une hauteur de 10,60 mètres qui correspond aux ponts de l'autoroute A 29 permet de n'avoir que quelques manœuvres par an, de l'ordre d'une dizaine puisque la majeure partie du trafic fluvial n'atteint pas cette hauteur. Nous avons donc choisi cette hauteur pour comparer deux solutions sur la même base.

Cet ouvrage consisterait en un viaduc d'accès de part et d'autre du pont actuel, avec, en partie centrale du canal, un ouvrage mobile, de manière à laisser les navires de mer. Même si le trafic fluvial n'atteint pas cette hauteur, les navires de mer continuent à emprunter ce canal et il est donc nécessaire de temps en temps de manœuvrer le pont. Compte tenu de la longueur des rampes d'accès, cet ouvrage n'intéresserait que le trafic de transit est-ouest, c'est-à-dire 50 % du trafic routier, les 50 % restants devant continuer à utiliser le Pont Rouge, avec notamment ses carrefours

d'extrémité. De ce fait, nous devrions avoir de part et d'autre de ce viaduc des voies permettant de passer sous l'ouvrage pour rejoindre les carrefours existants, que ce soit en rive ouest ou de manière encore plus sensible, en rive est, avec une circulation, notamment de poids lourds, sous l'ouvrage.

Il faut noter que sur la partie est, le projet incorpore la dénivellation d'un passage à niveau, ce qui est une part de coût assez sensible dans l'évaluation. Si nous ne profitons pas de l'occasion pour le déniveler, nous aurions un passage à niveau en pied de rampe de pont, avec des risques accentués au niveau de la sécurité. Or il s'agit déjà d'un passage à niveau où l'on observe des bris de barrière, voire des accrochages matériels en nombre relativement important.

Vu en coupe, cela reviendrait à réaliser un ouvrage mobile surélevé à côté du Pont Rouge existant. Cela nous amènerait à choisir non pas un pont tournant comme aujourd'hui, mais, pour des raisons de place, un pont basculant. Quelle que soit la hauteur de ce pont, qu'elle soit de 10,60 mètres ou de 7 mètres, la longueur des rampes serait la même puisque de part et d'autre, il serait nécessaire de dégager un gabarit routier sous les viaducs d'accès. Si l'on choisissait une hauteur de 7 mètres, il faudrait faire redescendre la route entre les deux passages routiers, ce qui serait assez curieux sur le plan de la circulation.

Précision importante avec la vue en travers de cet ouvrage. Compte tenu du trafic en présence de l'ordre de 15 000 véhicules par jour, divisé par deux puisque seulement la moitié de ce trafic est du trafic de transit est-ouest, normalement, deux fois une voie devrait suffire. Cependant, les conditions de sécurité nous amènent systématiquement, dès lors que les pentes sont importantes sur des longueurs aussi substantielles, à prévoir au minimum une bande d'arrêt d'urgence, de manière à ce qu'un véhicule n'obstrue pas la circulation en cas de panne.

Dans les études, nous avons identifié le fait que la différence de largeur entre une deux fois une voie avec une bande d'arrêt d'urgence de chaque côté n'était que d'un mètre avec une deux fois deux voies sans bande d'arrêt d'urgence. Nous sommes donc partis du principe, peut-être un peu excessif – je vous l'accorde – que cet ouvrage serait à deux fois deux voies sans bande d'arrêt d'urgence, avec un pont mobile par sens. Cela explique le coût important de l'ouvrage qui en septembre 2009, a été évalué à 91 millions d'euros. Nous avons deux ouvrages neufs parallèles d'environ 45 millions d'euros chacun. Ce sont des ouvrages surélevés mobiles.

Comme vous le voyez sur le graphique en bas de l'écran, par rapport à une hauteur libre inférieure de l'ordre de 7 mètres, la différence entre les deux sont les parties rouges. Pour faire un pont mobile un peu plus bas, il suffit de réduire la longueur des rampes et de réduire la hauteur des fondations. Ce ne sont pas les parties les plus onéreuses de l'ouvrage, les parties les plus onéreuses étant le tablier et les mécanismes qui permettent de bouger le pont.

Je préciserai enfin que ces estimations ont été effectuées sur les mêmes bases pour les ouvrages sur le prolongement du grand canal. L'estimation des coûts a été faite selon les mêmes bases de calcul, que ce soit pour les fondations, pour les prix de métal ou pour les prix de rampes d'accès.

Quel est l'impact sur les encombrements ? En situation actuelle de trafic, avec une hauteur libre de 10,60 mètres, le nouveau pont surélevé devrait être manœuvré une fois par jour, ce qui correspond au passage de navires de mer. Avec une hauteur libre de 7 mètres, le nombre de manœuvres passerait à trois par jour et il faudrait y ajouter les 12 manœuvres par jour sur le Pont Rouge existant qui serait maintenu à côté du nouvel ouvrage pour les 50 % du trafic restant et pour le trafic ferroviaire. A l'horizon 2020, avec une hauteur libre de 10,60 mètres, nous serions à une à deux

manœuvres par jour et avec une hauteur libre de 7 mètres à 5 manœuvres par jour et nous aurions 16 manœuvres par jour pour le Pont Rouge existant qui resterait en parallèle.

Venons-en au Pont VIII, en commençant par quelques données. Ce pont supporte aujourd'hui 6 400 véhicules par jour dont 7 de poids-lourds. Il a très faible hauteur libre puisque 0,37 mètre ne permet même pas à un kayak de passer sous le pont. Ce pont est manœuvré 14 fois par jour, ce qui est le record sur la zone portuaire. C'est un pont assez ancien, qui, pour les spécialistes, est de type Scherzer. Il a été construit initialement en 1932 et il a été refait en 1950.

La première question que nous pouvons nous poser sur ce pont est la suivante : ne faut-il pas purement et simplement le supprimer ? Cela poserait un certain nombre de questions, tout d'abord celle de l'accès à la zone portuaire. L'ensemble de la zone industrialo-portuaire n'est accessible aujourd'hui qu'en six points, par les cinq ponts mobiles et par le viaduc dit des Italiens sur le barreau autoroutier, auxquels il faut ajouter un accès de secours par la route de l'estuaire si nous avons des difficultés importantes.

Supprimer le Pont VIII reviendrait à reporter les 6 400 véhicules par jour sur d'autres ponts en particulier sur le Pont VII bis voisin et à les surcharger à l'heure de pointe. Il faut savoir que ces ponts ne subissent pas à longueur de journée le même trafic, mais subissent des trafics de pointe beaucoup plus importants que le reste de la journée. Nous ne pouvons pas non plus considérer qu'un trafic de 6 400 véhicules par jour soit un trafic négligeable. Pour en encadrer cette valeur, je donnerai le trafic dans le tunnel du Mont-Blanc qui est à 4 900 véhicules par jour ou encore le trafic sur l'autoroute A 29 entre Saint-Saëns et l'autoroute A 13, qui est aujourd'hui de 10 500 véhicules par jour. 6 400 véhicules représentent donc une quantité relativement importante. Enfin, je voudrais signaler le fait que supprimer un accès à cette zone pourrait, en cas de crise, poser des difficultés, à la fois pour l'accès des secours et pour l'évacuation des personnes, sur l'ensemble de cette zone. Plus on a de possibilités d'accès, plus cela sera facile.

Quelle solution dénivelée si l'on souhaite cesser les manœuvres de ce pont ? Faut-il le remplacer par un pont surélevé qui soit à 10,60 mètres ou à 7 mètres ? Deux solutions ont été identifiées dans les études. Elles paraissent ici en jaune et en violet pour la partie mobile. Ces deux solutions permettraient d'ailleurs de mieux répartir les flux sur la zone portuaire, dans la mesure où elle serait connectée à un carrefour giratoire sur la départementale 982 et non plus en traversant Harfleur, comme c'est le cas aujourd'hui. Pour autant, ces deux solutions ont des coûts voisins de l'ordre de 35 millions d'euros, pour une hauteur libre de 10,60 mètres, coût qui tomberait à environ 30 millions d'euros pour une hauteur libre de 7 mètres.

Je parlerais maintenant plus rapidement du Pont VII bis qui est également un pont de type Scherzer, mais inversé. Il subit 18 000 véhicules par jour dont 6 % de poids-lourds et 27 trains par jour. Il est donc le pont le plus circulé de tous ceux que je présente. Il a une hauteur libre de 7,07 mètres qui lui confère un nombre de manœuvres relativement modéré, soit trois manœuvres par jour. Cependant, comme c'est le pont le plus circulé, toute manœuvre supplémentaire à l'avenir aura des conséquences importantes sur les encombrements. Par ailleurs, les circulations ferroviaires vont augmenter sur ce pont, dans la mesure où il sera raccordé à la Brèque et permettra d'accéder directement au réseau ferré national.

Si l'on souhaitait absolument s'affranchir de ces augmentations de manœuvres, il faudrait aussi construire un pont surélevé. Dans l'hypothèse de 10,60 mètres, il serait là aussi nécessaire de réaliser un pont à deux fois deux voies, compte tenu des affectations de voies qui sont nécessaires

de part et d'autre du pont, notamment au débouché dans le nœud de la Brèque, ce qui porterait le coût de cet ouvrage à 57 millions d'euros.

Enfin, le pont du Hode, situé à l'extrémité est de la zone portuaire, subit un trafic de 25 000 véhicules par jour dont 25 % de poids-lourds. Lui aussi a une hauteur légèrement supérieure à 7 mètres et ne subit donc que deux manœuvres par jour. Pour obtenir le même niveau de service et éviter des manœuvres, il serait nécessaire de construire un pont à 10,60 mètres et son coût serait de 36 millions d'euros.

En guise de conclusion, il nous apparaît que la dénivellation des ponts n'offre pas le même niveau de service que le prolongement du grand canal du Havre. Si on se place du point de vue du trafic fluvial, il serait toujours nécessaire de demander la manœuvre du pont rouge, voire du Pont VII bis, dans la mesure où ces ponts resteraient en place du fait qu'ils supportent un trafic ferroviaire. Si on se place du point de vue de trafic ferroviaire, il n'y aurait aucun changement puisque les trains continueraient à emprunter ces deux ponts et à rencontrer le même nombre de bateaux. Par contre, le trafic routier serait le plus grand bénéficiaire parce qu'il rencontrerait des ouvrages dénivellés et trouverait donc une fluidité accrue.

Avant même d'évoquer la hauteur de 7, 9 ou 10,60 mètres, avant même d'évoquer le coût de ces ouvrages, ce point nous paraît le plus important. En définitive, cette solution favorise plus le trafic routier que les trafics massifiés, ce qui est contraire à notre objectif.

Une solution dégradée, en prenant compte uniquement la dénivellation du Pont Rouge et sans toucher aux autres ponts, serait moins onéreuse, à 91 millions d'euros, mais son effet sur les encombrements, à l'horizon 2020, ne permettrait d'économiser environ que 450 000 heures sur un total, en 2020, de 2 millions d'heures. Ainsi, les encombrements atteindraient encore en 2020 1,550 million d'heures, soit une augmentation de 50 % par rapport à aujourd'hui. Nous verrons, dans les réunions ultérieures, que le prolongement du grand canal permet quant à lui, par rapport à la situation actuelle, de réduire de 75 % les encombrements.

Enfin, l'ensemble des aménagements de l'itinéraire existant ont l'inconvénient de ne pas offrir au transport fluvial d'itinéraire alternatif qui permettrait de faire mieux fonctionner la régulation du trafic *via* le système TRIP ou d'avoir une solution de substitution en cas d'obstruction du canal, de panne de pont ou d'avarie de bateau. Les aménagements de l'itinéraire existant maintiendraient aussi l'ensemble des contraintes qui pèsent sur le développement du transport fluvial, avec notamment un accroissement très important de la circulation de ce canal, accroissement qui serait plus facilement absorbé avec un second itinéraire alternatif.

François NAU

Merci, Monsieur Guellec. Je pense que l'exposé de Monsieur Guellec qui a été très riche et qui a apporté des éléments nouveaux par rapport à ce qui avait été dit jusqu'à présent, répond en grande partie aux questions posées sur cette solution alternative.

Je voudrais rappeler que sur le site du débat, vous trouverez l'étude qui s'intitule « Etude des solutions alternatives au prolongement du grand canal du Havre ». Cette étude porte sur la dénivellation des ponts. Elle a été mise sur le site courant septembre. Elle a été établie par le maître d'œuvre qui s'appelle Profractal. Elle donne notamment la description des solutions techniques

pour des ponts qui présentent une hauteur libre de 10,60 mètres, mais elle ne présente pas les éléments nouveaux qu'a décrits ce soir Monsieur Guellec, sur le coût d'une solution avec une hauteur libre de 7 mètres. Cela m'amène à poser une question à Monsieur Guellec. Pourrions-nous avoir prochainement une note complémentaire du port qui résume l'ensemble des éléments complémentaires qui ont été apportés ce soir ? Ils donnent peut-être un certain nombre de réponses à des questions posées par certains d'entre vous sur le nombre d'ouvertures de ponts en fonction des hauteurs libres, ce qui induit qu'il y ait une simulation des trafics futurs qui nécessitent les ouvertures de ponts. Pouvons-nous prévoir une telle note prochainement, dans le courant du débat, de façon à apporter un éclairage complet sur l'ensemble des questions posées jusqu'à présent ?

Jean-Pierre GUELLEC

Oui. Concernant plus particulièrement la baisse de coût liée à la baisse de la hauteur libre, il me semble qu'elle figure dans l'étude. C'est une réduction de 7 % du coût.

Concernant la communication d'une étude complémentaire, c'est une question qui avait été posée lors de la réunion d'ouverture et à laquelle Laurent Castaing avait répondu favorablement, en indiquant que le port produirait une note. Nous y travaillons. Nous avons déjà produit une première partie qui correspond à la partie factuelle des hauteurs libres des ponts existants et nous allons produire ce document complémentaire au plus tôt et le mettre à votre disposition. .

François NAU

Merci, Monsieur Guellec. Je n'ai pas oublié les questions posées par Madame Bérégovoy sur la comparaison avec des opérations de reconstruction de ponts, de dénivellation de ponts ou de rehaussement de ponts, notamment liées au canal Seine-Europe. J'ai là un élément de réponse qui m'a été donné en début de réunion par VNF sur les opérations de reconstruction de ponts ou de construction de nouveaux ponts. La plupart du temps, il s'agit de ponts qui sont construits à un gabarit de sept mètres sur les canaux du Nord qui ont une portée nettement inférieure à celle du canal de Tancarville et qui correspondent en général à des ponts en rase campagne où il est possible de faire les opérations en coupant la circulation et en la reportant sur des ponts voisins. Les contraintes ne sont donc pas les mêmes et les caractéristiques non plus.

Cet élément complémentaire vient en plus des éléments donnés par Monsieur Guellec tout à l'heure sur le rehaussement de tabliers de ponts de quelques dizaines de centimètres, une opération qui a été aussi faite sur les canaux du Nord. Sur 62 ponts reconstruits à un gabarit de 7 mètres – il s'agit de petits ponts routiers – le coût a été en valeur 2005, de 476 millions d'euros hors taxes, ce qui correspond aux 7 millions d'euros que vous indiquiez dans la lettre qui nous a été adressée.

Avant de passer à d'autres questions de la salle, je voulais savoir si les questions en première partie de la réunion, notamment par Monsieur Cantais et Madame Bérégovoy, avaient obtenu une réponse, de façon à ce que l'on évite de nous dire que le débat n'a pas été ouvert sur l'ensemble des aspects.

Alain CANTAIS

Je le ferai tout à l'heure, quand je serai invité à venir participer à la table-ronde. J'ai une réponse à mes 220 millions d'euros, mais c'est dans la solution la plus haute, ce qui veut dire que nous

pouvons aussi envisager une solution beaucoup moins élevée puisque vous parliez de 91 millions d'euros seulement.

François NAU

Madame Bérégovoy ?

Véronique BEREGOVOY

Tout à l'heure, je n'ai peut-être pas été très claire. Lorsque je disais que le port avait défendu l'écluse jusqu'en 2006, je voulais parler du projet entre la darse de l'Océan et les terminaux de Port 2000. Il s'agissait bien de cette écluse, alors que j'ai dû parler de l'écluse François I^{er}, ce qui portait plus qu'à confusion. Je sais que ce projet a été porté par le port jusqu'en 2006. Pour nous, il s'inscrit aussi dans cette alternative entre le canal de Tancarville et l'écluse qui remplit son rôle jusqu'à Port 2000, pour favoriser les transports des barges vers les bateaux maritimes. Je n'ai pas encore eu de réponse à cette question.

François NAU

Pouvez-vous répondre sur ce point, Monsieur Guellec ?

Jean-Pierre GUELLEC

Pour ce qui est de l'écluse fluviale, ce sujet a été évoqué lors de la réunion, la semaine passée. L'objet de l'écluse fluviale est de permettre un accès des barges à Port 2000. Ce n'est pas du tout l'objectif du projet de prolongement du grand canal. Inversement, si le premier objectif du prolongement du grand canal est de réduire les encombrements sur la zone portuaire, ce n'est pas un objectif de l'écluse fluviale. Les deux projets sont totalement indépendants.

Aujourd'hui, nous avons conduit, avec l'aide de VNF, une étude socio-économique sur l'intérêt de cette écluse fluviale et les conclusions de cette étude ne sont pas encore tirées. Nous allons faire d'ailleurs quelques études complémentaires pour affiner les premiers résultats. Dans l'attente, aucune décision n'est prise quant à la suite de ce projet, en dehors du fait de préserver la faisabilité en réservant les emplacements dans les plans d'accès de port 2000.

François NAU

Nous pouvons prendre quelques questions sur la solution de dénivellation des ponts. Y a-t-il des questions dans la salle ? Madame Barbier ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour le Havre

Je vais vous prier de m'excuser, mais j'ai une question – vous ne m'avez pas vue, mais j'avais levé le doigt tout à l'heure juste avant la fin du débat – sur l'autre partie. Un certain nombre d'interventions laissent penser que tous les dangers sont à l'extérieur et que les navires seraient en

sécurité dans ce prolongement du grand canal. Si vous lisez l'étude de trajectographie, vous verrez que des gens chevronnés qui ont fait des expérimentations ont dû s'y reprendre à plusieurs fois pour éviter de brosser dans la rive ou de rater le virage. Apparemment, cela ne va pas tout seul. Avec des navires assez importants, il y aurait donc des risques d'avarie, mais aussi de blocage du canal. Il ne faut pas oublier non plus que pour des grosses unités, les manœuvres, côté Seine, des écluses de Tancarville, ne sont pas évidentes. Par ailleurs, nous avons évoqué un envasement qui pose aussi des problèmes pour garantir une profondeur suffisante qui devrait d'ailleurs, pour des grosses unités, être accrue. Tout n'est pas simple et tout n'est pas abordé. C'est pourquoi nous demandons des compléments d'études.

Pour revenir sur les hauteurs de pont, un début de réponse a été donné. Les 220 millions d'euros sont basés non seulement sur une hauteur de 10,60 mètres, mais surtout sur le traitement de tous les ponts. Il s'avère que cela ne serait pas vraiment indispensable. En fait, le Pont Rouge conserverait un flux important, même s'il y avait le prolongement du Grand Canal parce qu'il y a des navettes entre des zones de garage de barges et des trajets pour aller chercher des chargements. Même s'il y a le prolongement du grand canal, il y aura des problèmes de circulation. En plus, il y a des problèmes de vétusté, mais ils concernent plutôt la partie ferroviaire. Nous sommes de plus en plus enclins à penser que de toute façon, il faut envisager la dénivellation du Pont Rouge. Les coûts ne sont donc pas mineurs.

Par ailleurs, il n'a pas été évoqué non plus le fait que l'on se base sur des chiffres actuels. Certes, c'est important, mais il faut envisager que s'il y a un report multimodal suffisant – ce qui est envisagé ne nous paraît pas suffisant, mais c'est déjà notable – la circulation routière risque d'en être relativement réduite, surtout celle des camions. Il y a d'autres problèmes qui se créent et qui seraient suspendus à l'ouverture ou non de cette écluse fluviale. En particulier, une bonne partie des transferts de containers qui sont effectués actuellement par voie ferroviaire le seraient autrement. Tout ceci est donc relativement complexe, avec des scénarios à étudier et cela aussi nous paraît manquer.

François NAU

Y a-t-il une autre prise de position ou question ? Monsieur ?

Paul DURANDIN, membre de l'Institut français de la mer

Par rapport à l'exposé qui vient d'être fait, je voudrais faire une petite remarque. Si on prenait l'hypothèse des ponts dénivelés à 10,60 mètres, il resterait au niveau du pont rouge un mouvement par jour. Ce mouvement ne pourrait-il pas être traité autrement ? Quand on regarde les coûts indiqués dans la pré-étude, un ouvrage fixe coûte quatre fois moins cher qu'un pont mobile. Pour donner quelques chiffres, le coût est de 3 000 euros le mètre linéaire pour le prolongement d'un viaduc, alors qu'il est de 12 000 euros pour un ouvrage mobile. On diviserait les coûts par quatre si on arrivait à faire des ouvrages fixes.

François NAU

Monsieur Guellec peut-il confirmer ces ordres de grandeur ?

Jean-Pierre GUELLEC

La division par quatre mériterait d'être vérifiée, mais un pont fixe coûte de toute façon moins cher qu'un pont mobile.

Il faut savoir qu'aujourd'hui, le canal Bossière sert d'itinéraire de liaison entre l'itinéraire historique au nord qui relie le bassin Bellot au canal de Tancarville et le grand itinéraire du sud qui relie les terminaux à containers au grand canal du Havre. Un certain nombre de navires de mer passent d'un itinéraire à l'autre en passant par ce canal. Mettre en place un pont fixe reviendrait à condamner la possibilité de passage pour un navire de mer. Pour le coup, nous nous exposerions au risque qu'en cas d'avarie sur une écluse, que ce soit Vétillard ou Quinette de Rochemont par exemple au nord, ou d'avarie sur l'écluse François I^{er}, de condamner des navires à rester à l'intérieur des bassins. De ce point de vue, il ne nous paraît pas être une bonne idée que d'envisager un pont fixe au niveau du pont rouge.

Je voudrais également apporter quelques éléments rapides à l'intervention de Madame Barbier. Concernant les études de trajectographie qui ont été conduites sur simulateur numérique, il est vrai que les navigants ont eu un peu de mal à s'approprier un simulateur numérique. C'est toujours un peu difficile au départ. Ils ont eu d'autant plus de mal qu'on les a soumis à des conditions assez épouvantables. En effet, les tests ont été conduits avec 25 nœuds de vent de travers et un chargement de barge sur cinq hauteurs de containers vides, ce qui donnait une voile au bateau. Effectivement, il y a eu un certain nombre de fausses manœuvres d'avant arriver à ce que le navigant s'approprie le simulateur et finisse par réussir à effectuer les manœuvres dans de bonnes conditions.

Concernant les ouvrages actuels, vous avez parlé de la vétusté du pont rouge. Nous menons actuellement des évaluations spéciales, comme il est fait de manière périodique sur l'ensemble des ouvrages. Au niveau du pont rouge actuel, les éléments dont je dispose montrent que cet ouvrage est en bonne santé, même s'il nécessite quelques renforts qui devraient être faits d'ici un an ou deux sur certaines de ses parties. Il n'y a pas de risque quant à sa pérennité à ce jour.

François NAU

Merci, Monsieur Guellec. Comme je l'ai annoncé en début de réunion, nous allons arrêter ici les questions. Nous les reprendrons après la table-ronde. Nous avons entendu le port qui s'est exprimé sur les solutions alternatives et a donné son appréciation. Maintenant, nous allons passer à la table-ronde qui doit donner son avis sur l'ensemble des solutions alternatives, notamment sur leur efficacité et sur les problèmes de transport et circulation dans la zone portuaire.

J'appelle donc à monsieur Michel Bergougnan, directeur de Total Petrochemicals, Monsieur Stéphane Fortrye, déjà présent à la table-ronde lors de la dernière réunion et Monsieur Alain Cantais, président d'Eco-choix. Monsieur Le Berre devait venir, mais je ne le vois pas. Par ailleurs, nous avons prévu la participation de SOS Estuaire, mais le président et le vice-président n'ont pas pu venir ce soir. Tout à l'heure, une représentante de SOS Estuaire a demandé à s'exprimer. Est-elle là et veut-elle s'exprimer maintenant ?

Martine RAVELOT, SOS Estuaire

Bonsoir. Je parle au nom de l'association SOS Estuaire qui est une association qui défend la richesse naturelle de l'estuaire. Son président, Robert Mercier, ne pouvait pas être présent ce soir. Il m'a donc chargé de vous lire une lettre qu'il vous adresse pour expliquer la position de SOS Estuaire face à ce projet.

SOS Estuaire est d'accord pour l'usage du canal de Tancarville et pour le développement du fluvial. Il se trouve qu'en fait, aucune alternative donnée par le port n'est acceptable. Le tracé court atteindra la mare plate, sur son bord nord-ouest et par ailleurs, le bénéfice en hectares récupérés pour l'aménagement industriel portuaire est si réduit que le coût de l'opération n'en est pas justifié. Le tracé moyen traverse la mare plate et pour cela, n'est pas acceptable. De plus, il est perturbateur pour la réserve naturelle. Le tracé long est destructeur pour la réserve naturelle. Les trois sont coûteux en déplacement en pipelines, alors que l'utilisateur du canal de Tancarville n'a aucun impact en ce qui concerne ces pipelines.

Le Grand Port Maritime du Havre a fait faire une expertise au sujet du coût de la surélévation des ponts du canal de Tancarville. Celui-ci ne dépasserait pas les 200 millions d'euros, alors que le coût du prolongement du grand canal est prévu à près de 250 millions d'euros, sans parler du coût du déplacement des pipelines et de celui de la construction d'un nouveau pont routier et ferroviaire. Ainsi, la solution du canal de Tancarville est d'évidence la meilleure.

Bien sûr, le port dira qu'il ne gagne avec elle aucun espace à aménager. Il prétend qu'il n'y a plus de place disponible ailleurs, mais cela devrait être démontré. Bien des espaces sont libres le long du grand canal actuel et même le long du canal de Tancarville. Quand bien même il obtiendrait les quelques quarante hectares qu'il convoite, cela ne serait qu'une solution provisoire qui avec le temps, se révélerait insuffisante. Alors, à terme, le port ne convoiterait-il pas les territoires de la réserve naturelle ? En dérégulant son hydrologie, il provoquerait la disparition de tout intérêt écologique et places seront offertes aux containers. Voilà notre position sur le sujet.

Je vais ajouter un petit clin d'œil. Pourquoi quatre solutions qui détruisent toutes la réserve naturelle et non pas quatre solutions qui préservent toutes la réserve naturelle ? Merci de m'avoir donné la parole.

François NAU

Comme je l'ai dit en début de réunion, toutes les questions relatives à l'incidence du projet sur l'environnement et notamment à l'impact différentiel de chaque variante du tracé, seront évoquées au cours de la réunion du 28 janvier. Nous n'en parlerons donc pas maintenant.

La parole est désormais à la table-ronde, comme elle a été donnée à la même table-ronde au cours de la dernière réunion, sur l'appréciation des difficultés actuelles des transports et circulations dans la zone portuaire et sur l'évolution probable de ces difficultés en fonction de l'évolution des trafics et de la mise en place des installations prévues d'ores et déjà par le port. Aujourd'hui, comme nous avons présenté la novation apportée par chaque solution alternative potentielle, l'idée est d'entendre ces mêmes participants s'exprimer sur l'efficacité de ces solutions alternatives en matière de réduction des difficultés de circulation et de transport sur la zone portuaire, de façon à avoir une

connexion avec la réunion précédente. Je pense que le mieux est que Monsieur Fortrye s'exprime sur cet aspect, d'autant qu'il était le seul présent à la table-ronde de la réunion précédente.

IV. Table-ronde : l'efficacité de ces solutions alternatives en matière de réduction des difficultés de circulation et de transport sur la zone portuaire

Stéphane Fortrye, directeur commercial de la Compagnie Fluviale de Transport (CFT)

Michel Bergougnan, directeur de Total Petrochemicals au Havre,

Monsieur Alain Cantais, président d'Eco-choix.

Stéphane FORTRYE

Je voulais que tout le monde ait bien en tête la carte du port parce qu'on a beaucoup parlé de Port 2000. Je vous remontre cette carte que certains ont vue à Rogerville et où je positionne tous les points où ont lieu des chargements ou des déchargements de bateaux fluviaux. Il n'y a pas que Port 2000 ; il y a aussi des automobiles, des produits chimiques, des matériaux, du charbon, du ciment, etc. qui sont chargés sur des bateaux fluviaux. Il y aura toujours des matières dangereuses sur le canal de Tancarville puisqu'il y a au moins deux postes importants : la raffinerie de Gonfreville et l'usine Total Petrochemicals.

Je ne vois donc pas, dans le projet de Monsieur Noël, ce qu'apporterait le fait de dérouter les matières dangereuses vers le sud. Cela fait 70 ans que l'on transporte des matières dangereuses sur le canal de Tancarville et il n'y a jamais eu d'accident sérieux. Je tiens à signaler qu'aujourd'hui, les bateaux-citernes sont tous agréés aux normes ADNR qui sont très rigoureuses, comme quelqu'un l'a précisé tout à l'heure. Nous avons d'ailleurs de plus en plus de bateaux double coque en fluvial.

Je voulais aussi rappeler que sans le nouveau canal, nous aurons toujours une seule sortie fluviale pour le port du Havre. Les barges qui chargent ici doivent faire beaucoup de kilomètres pour rien. Le moindre avatar sur l'un des ponts, le trafic fluvial est paralysé. Soit on veut développer le fluvial, soit on ne veut pas le développer.

Je vais être très rapide sur les questions d'accès nord et d'accès sud puisque cet aspect a été longuement par ces Messieurs les pilotes et par la Direction des Affaires maritimes. L'accès nord est régi par l'arrêté de 2007, comme l'a rappelé Monsieur Le Liboux. Il faut bénéficier d'une hauteur de houle inférieure à 1,20, d'une vitesse de vent moindre et d'une certaine visibilité. Le trafic ne peut pas avoir lieu plus de 60 % du temps, ce qui rend impossible la sécurisation d'un service. Imaginez un chargeur qui va charger des containers à Gennevilliers. Son bateau va arriver 32 heures plus tard au Havre et on ne pourra pas lui dire à l'avance quelle sera la hauteur de houle. Il ne va jamais mettre ses containers dans le bateau. C'est seulement cette raison pour laquelle aucun des opérateurs fluviaux – que ce soit la CFT, la RSC ou la SCAT, je crois que nous tous d'accord – n'a aujourd'hui tenté l'expérience. Nous irions droit dans le mur.

Pour la sortie sud, c'est le même topo ! Il faut construire des bateaux spéciaux, des bateaux fluviomaritimes qui ne prendront peut-être que 240 containers, alors qu'un convoi poussé en prend 352. Nous avons fait les calculs, nous aurions un coût de transport plus élevé de l'ordre de 30 %. De plus nous envoyons 40 % de CO₂ en plus dans l'atmosphère. Il n'y a même pas besoin de

discuter. Les bateaux seront assujettis aux aléas du maritime. L'un des pilotes a évoqué tout à l'heure les difficultés qui pouvaient survenir à la sortie de Port 2000 par gros temps. Nous ne pouvons pas sécuriser le trafic. Ce n'est pas – excusez-moi l'expression, je sais qu'elle ne pas plaire – vendable.

Si le relèvement des ponts permet le passage du convoi à quatre niveaux, je ne suis pas foncièrement contre puisque je préserverais au moins ce que je fais déjà aujourd'hui. Cependant, n'y aura-t-il pas des interférences avec le trafic ferroviaire ? Comme on l'a dit tout à l'heure, le Pont Rouge devra toujours supporter des trains, ainsi que le Pont VII bis. Par ailleurs, nous n'aurons pas résolu le problème de la sortie fluviale unique du Port du Havre. Nous devons toujours faire ce demi-tour.

De plus, nous ne pourrons pas innover dans le matériel fluvial. Je crois qu'il faut raisonner aussi en économie. Nous sommes au XXI^{ème} siècle, nous pouvons encore innover en transport fluvial. On n'est pas obligé de faire toujours des bateaux de 11,40 mètres et des automoteurs de 130 mètres. On peut peut-être faire des choses nouvelles, tout au moins là où on peut le faire, c'est-à-dire entre le Havre et Rouen, si on ne peut pas aller plus loin.

En ce qui concerne l'abaissement du plan d'eau, je passe tout de suite. Si on rajoute des écluses, cela va pénaliser le transport fluvial. Cela va faire perdre du temps, va faire rater des marées à l'écluse de Tancarville. Autant arrêter de faire du fluvial tout de suite !

Je voudrais simplement revenir sur les caractéristiques du futur canal. Nous en avons très peu parlé. Pour moi, le futur canal doit permettre le croisement des bateaux. C'est très important. Il faut que l'on ait bien considéré le croisement possible des bateaux et le stationnement des bateaux. Il faudra prévoir des points d'amarrage. Je pense que Monsieur Guellec nous dira que c'est noté quelque part, mais il ne coûte rien de le répéter. Je suis convaincu que nous pourrons innover entre Le Havre et Rouen, par la partie sud, c'est-à-dire par le canal maritime existant, le nouveau canal et Tancarville. Nous pourrons faire des nouveaux automoteurs, comme celui que vous voyez à l'image. Ce ne sont pas des photos imaginées, ce sont des bateaux qui existent et qui naviguent entre Rotterdam et Dordrecht sans aucune difficulté. Nous pouvons faire la même chose entre Le Havre et Rouen, avec des automoteurs de 500 EVP. Certes, ils n'iront pas à Paris, mais ils pourront déjà aller à Rouen et encore une fois, un tel automoteur est l'équivalent de 500 camions en moins à la sortie du Havre, 500 camions qui aujourd'hui, prennent le pont de Tancarville pour aller à Rouen.

En ce qui concerne la configuration du canal, il sera important, à mon avis, que les berges nord-ouest, c'est-à-dire celles qui seront côté industries, soient prêtes à l'emploi. Si nous voulons faire venir des chargeurs, il ne faudra pas faire des berges en talus, mais des berges battues avec des palplanches et des terre-plain. C'est la seule façon de pouvoir faire venir des gens sur le fluvial. Je vous remercie.

François NAU

Merci, Monsieur Fortrye. Je donne la parole à Monsieur Bergougnan, s'il le veut bien.

Michel BERGOUGNAN

Côté industriel, je représente Thierry Picard, président de l'AUPAES. Les industriels de la zone sont favorables au projet, pour des raisons évidentes. Un million d'heures de travail représentent l'équivalent de 600 salariés. Ce sont des pertes de temps énormes. C'est le premier aspect. Le deuxième aspect, c'est l'atout que représente l'extension de l'infrastructure logistique. C'est la raison majeure pour laquelle nous avons obtenu des investissements et pour laquelle nous sommes l'un des rares sites en Europe où l'on investit. Il faut consolider cette logistique à long terme.

Consolider un atout, certes, mais pas à n'importe quel prix. J'ai senti beaucoup de méfiance dans le projet. J'ai entendu que l'on voulait supprimer la réserve naturelle et que l'on voulait faire ce projet aux dépens de la biodiversité. Je pense qu'il y a beaucoup d'incompréhensions à lever. Le développement industriel ne me paraît pas contradictoire avec une préservation, voire un développement des espaces humides. Pourquoi ne pas accroître la surface et la qualité de la réserve ? Ce n'est pas incompatible avec les projets.

Ce projet me paraît intéressant, non seulement parce qu'il donne un atout à la zone, mais aussi parce qu'il va vers du transport plus propre. En plus des *pipes*, le fluvial est un moyen de transport clairement plus propre que les camions et que le ferroviaire, même s'il ne pourra pas déplacer tout le transport routier. A court terme, il ne faut pas oublier que pour les industriels, ce projet ne représente pas des gains évidents. On voit des risques de coûts assez forts puisque les coûts seront à la charge des industriels. Il faut faire attention à ces problèmes. Nous serons vigilants.

Sans avoir la langue de bois, notre préférence va vers des solutions qui n'impactent pas trop les *pipes* et les activités parce que ce sont des investissements qui sont pour nous, énormes et des coups d'arrêt importants. Un vapocraqueur comme le mien s'arrête une fois tous les six ans et à chaque fois, il faut une énergie considérable pour l'arrêter et le démarrer.

Concernant les alternatives qui ont été présentées aujourd'hui, j'ai trouvé que les contre-arguments présentés par le port et les experts étaient assez bons. J'avais été moi-même, à un moment, plutôt partisan de la solution du trajet court, mais les propos de Monsieur Dubuc m'ont fait un peu éliminer cette solution. Peut-être faut-il encore la conforter.

Pour moi, le vrai problème est de choisir entre les quatre tracés, voire une autre solution, mais surtout, il ne faut pas se battre dans de faux problèmes qui génèreraient soit des surcoûts financiers importants soit de faux débats. Pour moi, ce projet ne doit pas se faire contre le développement industriel. Le pire serait que ce projet ait tous les atouts, mais qu'il ne soit pas accepté. A la fin, de toute façon, l'industrie serait rasée. Je pense qu'il faut essayer de trouver un bon compromis qui permette le développement industriel et la meilleure des solutions. Pour le moment, je crois qu'il faut encore avancer sur la biodiversité, ce que vous ferez le 28 janvier.

François NAU

Merci, Monsieur Bergougnan. Monsieur Cantais ?

Alain CANTAIS, Eco-Choix

Evidemment, vous me permettrez de ne pas être d'accord avec mon voisin, dans la mesure où il parle beaucoup d'heures de travail, beaucoup de coûts, beaucoup d'argent, mais la vie a aussi un coût et celui-ci se chiffre difficilement.

J'aimerais que l'on envoie le petit diaporama que j'ai donné à la régie. Il ne nécessite aucun commentaire.

Plus d'oiseaux, plus d'animaux, plus de plantes, plus de vie, plus d'Hommes : à nous de choisir. Evidemment, c'est une belle conclusion. Vous allez dire que c'est très idéaliste et on va me rétorquer qu'il y a des problèmes économiques, qu'il faut donner de l'emploi et du travail. J'en suis tout à fait convaincu. C'est la raison pour laquelle nous avons fait ce soir un certain nombre de contre-propositions.

Sachez quand même qu'ici même, il manque de grands témoins. D'abord, les vanneaux huppés qui ne sont pas venus pour lever leur bannière, le râle des genets qui ne sont pas là pour protester haut et fort en prenant la parole spontanément. Les pipistrelles n'étendent pas les ailes pour demander la parole. Les anguilles ne glissent pas parmi vous pour trouver un fauteuil. Les flétans n'agitent pas leurs nageoires pour applaudir. Les criquets et les sauterelles ne viendront pas sauter sur vos genoux et les papillons ne viendront pas non plus. Et que dire des plantes rares de l'estuaire qui, même si elles étaient présentes, ne pourraient pas parler ce soir ?

C'était une petite mise en scène pour vous expliquer que la vie n'a pas de prix. J'aurais bien aimé, dans tous ces chiffres et ces perspectives que l'on nous a montrés, que l'on puisse établir le coût d'une telle modification de la biodiversité, notamment en asséchant la mare plate.

Je voudrais vous rappeler que le rapport Stern que certaines connaissent peut-être, permet de commencer à chiffrer l'impact sur la biodiversité d'une catastrophe, d'une pollution. Dans le cas présent, le rapport Stern évalue l'impact du réchauffement climatique. Il l'estime d'ailleurs à 7 % du PIB mondial. Je n'aime pas trop cette unité du PIB ; je préfère mesurer en bonheur plutôt qu'en argent. Bref, j'aurais bien aimé que le maître d'ouvrage fasse des calculs à ce sujet car on commence à avoir des données qui peuvent être chiffrées. J'espère que nous les verrons dans les réunions suivantes.

Une autre donnée est bien sûr la donnée économique. Nous l'avons évoqué ce soir. Comme je l'ai déjà dit lors d'une précédente réunion, personne ne peut lire dans le marc de café. Ceci dit, on a quand même lu dans la presse locale encore récemment que le port n'était pas en bonne position. On lit tous les jours que la crise est devant nous. Par conséquent, je pense qu'il faut être assez prudent dans nos décisions et trouver des solutions qui soient à la fois économes en argent, réalistes et économes sur la vie.

Allons-nous choisir, au Havre, d'aggraver le chiffre de la détérioration de la biodiversité, calculé par le rapport Stern ? De nombreux élus ne cessent de vanter le projet que nous présente le Grand port Maritime du Havre comme un modèle de développement durable. Ils ont raison de dire que le transport fluvial doit être amplifié, mais pas au fruit d'une destruction irrémédiable de la mare plate. La Région et le Département que je voudrais interpeller aussi ici, ont décidé de soutenir financièrement le projet. Alors, attention, le SCOT, le Schéma de Cohérence Territoriale, qui regroupe la CODAH et la Communauté de Communes de Saint-Romain-de-Colbosc qui ne sont

malheureusement pas représentées ici ce soir – c'est bien dommage – a lui aussi acté ce projet. J'interpelle une fois de plus les élus. Où est la cohérence ? En cautionnant ce projet et en finançant, avec l'argent public, Messieurs les élus, vous ferez le choix du profit à court terme, sans penser à nos descendants.

Puisque j'évoquais le rapport Stern, je vous invite à le lire dans son entier car il prévoit d'autres conséquences encore plus dramatiques que celle du réchauffement, tout comme le dernier rapport du GIEC qui annonce que le niveau de la mer pourrait s'élever. Quelqu'un de la salle a interpellé le port sur ce sujet, mais la réponse ne me convainc pas puisque le port ne s'occupe apparemment que de ce qui se passe au-delà de la digue. Bref, je pense que dans l'estuaire, les choses risquent de bouger aussi.

Pour nous, à Eco-Choix, il nous semble important de garder un minimum de cohérence et de bon sens. L'objectif est d'une part de ne pas nuire à la vie et d'autre part de fournir à chacun de quoi à être heureux. J'entends tous les gens qui parlaient tout à l'heure de l'emploi. Ce chantage à l'emploi fonctionne assez bien dans ce genre de débat, mais nous ne pouvons pas balayer cet argument d'un trait de plume. C'est pourquoi nous nous sommes employés à trouver des alternatives, voire des contre-projets. J'en ai décrit certains tout à l'heure, Sylvie en a décrits et d'autres encore dans la salle. D'ailleurs, je déplore un peu que l'on ait donné beaucoup la parole à Monsieur Noël, bien que son projet soit tout à fait valable, et que l'on n'ait pas donné la parole à une autre personne dans la salle qui pourtant, avait un projet qui se tenait aussi.

Nous avons proposé des choses ; je les résume. Nous avons proposé de rationaliser le foncier. J'attends une étude du port sur son foncier, elle n'existe pas. Les surfaces encore disponibles doivent être optimisées. Il n'y a aucune étude sérieuse en la matière. Au travers de ce projet, nous nous doutons bien que le but du Grand port Maritime du Havre est de récupérer des zones portuaires sur le domaine naturel de l'estuaire, avant que de nouvelles directives l'en empêchent. En tout cas, sachez que les associations environnementales, regroupées autour de HCNEE, sont prêtes à défendre la zone estuarienne convoitée, en faisant rapidement évoluer la législation et peut-être même, si nécessaire, en allant devant les tribunaux.

La deuxième alternative porte sur les trafics internes au port. Là encore, j'attends des réponses. La réponse que m'a apportée Monsieur Guellec tout à l'heure ne me satisfait absolument pas. Il affirmait qu'il n'y avait pas de réglementation pour la levée des ponts. C'est archi-faux. Je vous donnerai moi-même un schéma indiquant des tranches horaires où les ponts ne doivent pas être levés ou doivent être moins levés que pendant d'autres périodes. Nous demandons aux marinsiers d'éviter ces périodes pour limiter la levée des ponts. Or aujourd'hui, que se passe-t-il ? Ceux qui manœuvrent les ponts et ceux qui naviguent se connaissent bien. Par copinage, par tradition et par laxisme, des mauvaises habitudes ont été prises. Ce n'est pas forcément dû aux administrateurs actuels, c'est une longue histoire, le port du Havre. Je pense qu'il faut sérieusement redresser ces mauvaises habitudes pour améliorer le trafic routier sur le port.

Quant au trafic ferroviaire, bien entendu, il faut l'amplifier. Nous sommes également pour le transport maritime fluvial. Nous sommes pour la solution du canal de Tancarville et le passage par la Seine que nous avons évoqué, même s'il pose des problèmes et qu'il coûte cher. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, le prix n'est pas comparable au prix de la vie que l'on va détériorer définitivement. Même si c'est un peu plus cher, peu importe. Le problème n'est pas là. Ce sont nos enfants qui vont payer les pots cassés. Je pense qu'il y a plein de pistes à creuser avant de parler d'un prolongement du grand canal du Havre.

François NAU

Merci, Monsieur Cantais. Je pense que ce soir, nous avons laissé au maximum les expressions libres, sans les tronquer. De ce point de vue, nous avons eu un éclairage complémentaire et complet sur de nombreux aspects du projet. Je voulais remercier tous ceux qui ont assisté à cette réunion jusqu'à son terme. Monsieur ?

Jean-Pierre BAUVIN

J'ai travaillé sur le port et je voudrais m'adresser à Monsieur Cantais. Monsieur Cantais, vous parlez des pipistrelles et des râles des genets. Je suis très content et je vais avoir le temps de m'en occuper et d'aller les voir. En effet, je travaille sur le port, mais malheureusement, Monsieur, je suis actuellement en posture d'être licencié. On parlait d'emploi tout à l'heure, c'est très bien. Dans les entreprises du port, il y a actuellement beaucoup de gens qui sont en train d'être licenciés ou qui vont l'être. Ils vont se retrouver sans travail. Nous formons actuellement beaucoup de jeunes, mais nous ne pouvons plus les faire travailler parce qu'il n'y a plus d'emploi.

Je veux bien entendre ce que vous dites, mais l'argument de l'emploi n'est pas du tout du chantage. C'est la réalité quotidienne. Aujourd'hui, tout ce qui peut développer le port doit être soutenu et doit être absolument développé. Les choix qui sont faits par les armateurs sont très clairs. Tout ce que nous avons dit tout à l'heure sur les barges et sur la quantité de containers que l'on va mettre sur les barges n'a pour but que de diminuer les coûts de passage du container. Aujourd'hui, le choix que font les armateurs, c'est le choix de passer par des endroits qui leur offrent la meilleure qualité de service pour un coût le moins important.

Qu'est-ce que nous faisons aujourd'hui lorsque nous allons faire nos courses au Havre ? Nous allons chercher les prix les moins chers. Que font les trafics qui viennent de Chine ou d'ailleurs pour aller dans ces magasins ? Ils passent par d'autres ports. Nous, au Havre, nous allons passer à côté. Le trafic en lui-même est primordial pour tous nos jeunes qui ont vraiment besoin de travailler. Je pense que ce développement qui est proposé va aller dans le sens d'un développement des trafics qui va développer l'emploi de nos jeunes et l'attire des jeunes pour la région. C'est primordial.

François NAU

Merci, Monsieur. Madame, je suis désolé, mais compte tenu de l'heure, il faut clore les prises de parole. Je pense que vous aurez l'occasion de vous exprimer au cours des réunions prochaines. Je pense qu'il faut maintenant conclure, nous avons passé plus de deux heures sur les solutions alternatives.

Alain CANTAIS

Il me semble que l'on m'avait interpellé. Cela ne fait rien, nous répondrons plus tard.

François NAU

Répondez en deux minutes. Je ne vais pas vous frustrer pour deux minutes.

Alain CANTAIS

A partir du moment où une question s'adresse à nous, il est frustrant de partir sans répondre.

Très rapidement, d'une part, il n'est pas du tout sûr, Monsieur, que les produits manufacturés importés d'Asie continuent d'arriver au Havre. D'autre part, le problème de la crise économique est lié aussi au problème de la crise énergétique. Celle-ci est devant nous et elle est inévitable. Par conséquent, il va y avoir des changements profonds en matière d'économie. Troisièmement, vous dites que vous achetez des choses moins chères parce que des produits viennent de Chine. C'est absolument faux, Monsieur, car le coût de ces produits, vous le payez ailleurs, dans la publicité, dans toutes sortes de choses. En plus, c'est faux dans la mesure où vous pouvez consommer différemment. Je vous invite à rencontrer Eco-Choix car nous organisons très prochainement, ici même, à Saint-Romain, du 24 au 29 novembre, des conférences, des débats et des expositions vous montrant clairement que consommer sainement ne coûte pas forcément plus cher. Il faut simplement changer nos modes de consommation, faire des choses soi-même peut-être ou tout simplement, manger différemment. Monsieur, non, ce n'est pas en consommant chinois que l'on fait des économies.

Enfin, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, je ne suis pas du tout contre le fait de donner de l'emploi aux jeunes. Au contraire, nous pouvons continuer un trafic commercial au Havre très intéressant. Nous avons parlé tout à l'heure du cabotage, de nouveaux débouchés en matière de trafic portuaire. Surtout, nous pouvons développer d'autres domaines que le commerce international. Nous pouvons très bien travailler sur l'*hinterland* et développer des filières qui, malheureusement, font cruellement défaut en France et existent dans d'autres pays. Je parlerais par exemple des énergies renouvelables.

François NAU

Je pense que tout a été dit sur ces sujets de société et ces sujets d'évolution du monde.

Jean-Pierre BAUVIN

Je voudrais simplement dire à Monsieur que j'ai navigué sur beaucoup de voies d'eau à travers la planète et que je n'ai jamais vu un bateau fluvial faire mourir un héron ou une avocette.

François NAU

Chacun reste sur ses positions. Bien sûr, ces discussions sont intéressantes pour donner un éclairage par rapport aux questions de société et d'évolution économique, en tenant compte des contraintes de toutes sortes.

Je voulais remercier grandement tous les participants aux tables-rondes qui ont pu donner des éclairages complémentaires. Ce soir, nous avons eu une présentation technique des solutions alternatives les plus crédibles, notamment solutions de nouveaux tracés, d'utilisation du canal de Tancarville et de dénivellation des ponts. Je pense que cet éclairage était indispensable. Il répond aux demandes présentées au cours des dernières réunions. Je remercie grandement le port qui a pu, en très peu de temps, répondre à notre demande et produire rapidement tout ce qui a été présenté ce soir sur la solution alternative de dénivellation des ponts. Je n'en dirai pas plus sur les questions de fond.

Au cours de la précédente réunion et de celle-ci, nous avons vu que l'un des enjeux majeurs du projet était l'amélioration des conditions de circulation et de transport sur la zone portuaire. Nous avons bien vu que suivant les solutions alternatives, la contribution de ces solutions à la résolution de ces problèmes de circulation et de transport était très diversifiée.

Avant de clore la réunion, je voudrais dire que nous aurons maintenant, dans les nouvelles réunions, des éclairages, sur l'environnement du projet, notamment sur tout ce qui concerne la plaine alluviale, à commencer par la prochaine réunion, à Oudalle, qui portera sur les questions hydrauliques. Nous aurons encore trois réunions thématiques sur le développement économique où ces sujets de quantification des évaluations socio-économiques pourront être abordés et présentés. Nous aurons une réunion intéressante sur la cohabitation des Hommes et des activités dans l'estuaire, au mois de décembre et sur les aménagements prévisibles pour tenir compte de l'ensemble de l'écologie de l'estuaire. En plus, nous aurons quatre réunions généralistes pour vous exprimer et pour revenir sur le projet proprement dit.

D'ici là, toutes celles et tous ceux qui en ont la possibilité, consultez le site du débat, continuez à poser des questions. Comme je vous l'ai dit, les premières réponses sont sur le site. Pour ceux qui ont la possibilité, essayez de produire des cahiers d'acteurs. Aujourd'hui, nous avons relativement peu de contributions de cahiers d'acteurs. Nous n'en avons que trois ; deux ont été mis à votre disposition à l'entrée de la salle.

Concernant les statistiques de la vie du site, je signale que nous avons eu à ce jour 4 078 connexions pour 20 471 pages lues. Au total, nous avons reçu 100 questions écrites dont 33 ont une réponse en cours de validation et 7 ont déjà fait l'objet d'une réponse à leur auteur.

Je voudrais encore une fois vous remercier. Je pense que cette soirée a été intéressante pour tout le monde. Je voudrais vous remercier pour votre qualité d'écoute et votre attention jusqu'à une heure tardive de la soirée. Je vous convie maintenant à un pot amical, à la sortie de la salle, pour continuer le débat en toute convivialité. Encore une fois, merci.