

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

Réunion 1^{er} décembre 2009

Tancarville

Michel STEINER

Tancarvillaises, Tancarvillais, Mesdames, Messieurs, bonsoir. J'invite d'abord Madame le Maire, Céline Turquetille, Maire de Tancarville, qui nous accueille dans cette salle, à prendre la parole.

Céline TURQUETILLE, Maire de Tancarville

Tancarvillaises, Tancarvillais, Mesdames, Messieurs, bonsoir et bienvenue à tous à Tancarville pour cette réunion publique. Merci aux organisateurs d'avoir retenu notre commune, commune à l'extrémité certes du projet, mais qui permet la liaison entre la Seine et le canal. J'espère que cette réunion vous permettra de répondre à beaucoup d'interrogations qui nous ont été remontées. N'hésitez pas à vous exprimer afin que le débat soit ouvert.

Michel STEINER

Encore une fois, merci, Madame le Maire, de nous accueillir au nom de votre commune et de vos administrés et d'avoir mis cette salle à la disposition du débat public.

Comme vous le savez, c'est à l'initiative de la Commission Particulière du Débat Public portant sur le projet d'extension des infrastructures portuaires du Havre et le prolongement du grand canal que nous sommes réunis ce soir. Cette Commission, présidée par Monsieur Claude Guillaume qui est absent ce soir et qui vous prie de l'excuser, est représentée par Alain Radureau, Jean-Michel Bouillot et moi-même. Elle est une émanation de la Commission Nationale du Débat Public, une particularité française créée par la loi dite Barnier, de 1995 et complétée en 2002 par la loi relative à la démocratie de proximité. Cette loi a modifié le Code de l'Environnement et a transformé la Commission Nationale du Débat Public en autorité administrative indépendante, garante du débat public et elle en a élargi aussi le champ de compétence. Elle a ainsi instauré le principe de la mise en œuvre du débat public, en amont des décisions finales relatives aux grands projets touchant à l'aménagement du territoire. La CNDP est ainsi chargée de veiller au respect de la participation du public aux processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, comme la création de lignes ferroviaires ou de lignes électriques, dès lors qu'ils comportent de forts

enjeux socio-économiques ou des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Cette Commission Nationale a décidé de l'organisation du débat public sur saisine du Grand Port Maritime du Havre, au vu de trois considérants. D'une part, l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic des marchandises par voie fluviale constituent un intérêt national. D'autre part, les impacts du projet sur les milieux naturels sont significatifs. Enfin, les enjeux socio-économiques sont importants par le développement des activités portuaires et l'extension de la zone d'activité industrielle portuaire.

Je tiens à préciser que c'est la Commission Particulière qui pilote et anime l'organisation des débats et qu'aucune décision n'est encore prise par le maître d'ouvrage sur le projet qu'il a soumis au débat. Les avis qui seront recueillis au cours de nos quatorze réunions, mais aussi par le débat engagé *via* notre site internet, avec vos questions, avis, contributions et cahiers d'acteurs, pourront être pris en compte par le maître d'ouvrage pour décider ou non de la réalisation de son projet. S'il veut le poursuivre, il pourra intégrer les conclusions du débat public dans ses modalités de réalisation. Le maître d'ouvrage devra, en tout état de cause, argumenter sa décision.

La réunion de ce soir est la troisième des quatre réunions générales de proximité. Contrairement aux réunions thématiques, axées sur tel ou tel aspect spécifique du dossier, elles doivent permettre d'aborder le dossier du projet du maître d'ouvrage dans son ensemble et permettent à la population de s'informer en posant des questions d'apporter ou de donner son avis, afin de mieux comprendre la finalité du projet et de juger de son opportunité.

Pour autant, afin de répondre aux attentes des participants au débat, les membres de la Commission ont souhaité que soient abordés des thèmes spécifiques aux territoires et aux communes dans lesquels se tiennent ces réunions. C'est pourquoi nous sommes ici ce soir à Tancarville. Pourquoi Tancarville ? Pour ses écluses bien sûr qui sont apparues importantes au fil des réunions précédentes dans le dispositif proposé par le GPMH, le Grand Port Maritime du Havre, mais aussi pour l'éventuelle sortie ferrée inscrite au plan d'urbanisme dans le SCoT, la DAT et le PLU. Nous ne pouvons pas parler de l'accroissement des capacités du port du Havre sans prendre en compte ces entrées et ces sorties vers l'*hinterland*, notamment par le fluvial *via* les écluses de Tancarville, d'autant plus que le transport fluvial et le transport ferroviaire sont des modes de transport vertueux, bénéficiant du report modal encouragé par la loi Grenelle I.

Ce soir, notre réunion se déroulera en trois parties. Dans un premier temps, nous vous proposerons une photographie actuelle du projet du maître d'ouvrage, sur la base d'une présentation établie par le Grand Port Maritime du Havre et des éléments recueillis lors des études préliminaires. Dans la deuxième partie, Madame le Maire de Tancarville, Monsieur Jean-Pierre Girod, président du Parc naturel régional et Monsieur Alain Franck, directeur adjoint de l'AURH, prendront la parole tour à tour pendant huit minutes chacun. En troisième partie, Monsieur Sébastien Noël de la société Matériaux Baie de Seine et Monsieur Christophe Thébaud, directeur régional Seine-Nord de la CFT, utilisateurs, interviendront à leur tour. Puis, le commandant Abjean, commandant du port du Havre, leur répondra.

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. Vous avez également à votre disposition sur vos chaises un formulaire qui vous permet de poser des questions

par écrit, ce qui donne l'avantage que leurs réponses seront mises en ligne sur le site internet de la Commission Particulière du Débat Public. Je vous encourage à user de cette possibilité. 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 Jean-Michel Bouillot qui va rappeler quelques règles pour la bonne tenue du débat.

Jean-Michel BOUILLOT

Nous nous retrouvons ce soir pour notre huitième réunion au cours de laquelle vous allez pouvoir vous exprimer. C'est le principe même du débat public : que chacun puisse exprimer librement son opinion et que nous puissions entendre ce soir des argumentations que nous n'avons pas encore eu l'occasion d'entendre. Tous les propos que vous pourrez tenir au cours de cette réunion qui pourra durer jusqu'à trois heures, sont intégralement enregistrés. Vous pourrez retrouver ces propos dans le *verbatim*, sur le site de la Commission, sous environ huit jours. Pour que nous puissions bien prendre en considération vos arguments ou vos questions, nous vous remercions de bien vouloir, lorsque le président vous donnera la parole, de vous saisir du micro et de préciser vos noms, prénoms et qualités, afin que nous puissions les reproduire. Vos interventions ou vos questions sont limitées à trois minutes. Nous vous demandons d'être particulièrement vigilants sur la durée de votre intervention. Sinon, nous serions malheureusement dans l'obligation de vous couper la parole. Si vous n'aviez pas l'occasion de prendre la parole ou si vous souhaitiez avoir d'autres précisions, vous avez, comme vous l'a dit Michel, une carte T sur laquelle vous pouvez faire une intervention ou préciser vos questions. Encore une fois, indiquez bien vos coordonnées pour que non seulement nous puissions vous répondre, mais également pour que nous puissions faire paraître vos questions et nos réponses sur le site de la Commission. Bonne soirée.

Michel STEINER

Merci, Jean-Michel. Je vais maintenant laisser la parole aux représentants du port : Monsieur Paul Scherrer qui va s'exprimer au nom du Directeur général, Monsieur Guellec que vous connaissez déjà pour ceux qui nous suivent depuis le début et Monsieur le Commandant Abjean. Je vous laisse la parole.

I. Présentation du projet par le Grand Port Maritime du Havre

Paul SCHERRER, directeur technique du port

Merci. Je dis d'abord quelques mots pour excuser Laurent Castaing qui comme vous l'avez tous constaté, a participé activement à toutes les séances de ce débat public et qui est actuellement en Chine pour vendre le port du Havre et pour nous apporter plus de trafic. Cette mission en Chine fait qu'il ne peut pas être ce soir parmi nous pour ce débat public et il m'a donc demandé de faire la présentation introductive qu'il fait lui-même classiquement, avant que Jean-Pierre Guellec, le chef de projet, développe le projet plus en détail.

En premier lieu, je dois vous remercier tous d'être ici ce soir. Même si c'est la Commission du Débat public qui organise ce débat, indirectement, c'est bien le Grand Port Maritime du Havre qui par son projet, a suscité ce débat.

Nous souhaitons prolonger le grand canal du Havre et ceci pour trois raisons que je vais tenter de vous expliquer brièvement. D'une part, il nous faut maintenant développer le transfert modal, c'est-à-dire mettre plus de containers sur les barges et sur les trains et non sur les camions, comme nous le faisons actuellement, et cela pour deux raisons. La première raison tient en la dynamique créée par le Grenelle de l'environnement que vous connaissez tous et dont le but principal est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Deuxièmement, nous avons constaté que nos ports concurrents pratiquent beaucoup plus le transfert modal. Nous sommes convaincus qu'ils y ont trouvé une source importante de compétitivité. Ce besoin d'augmenter le transport modal voit donc se rejoindre l'économie en gagnant du trafic et en étant plus compétitif et l'écologie, ceci de manière indéniable.

Notre objectif est clair. Il est de tripler le volume transporté par barge en passant de 150 000 EVP, Equivalents Vingt Pieds, à 500 000 EVP. Il en est de même pour les trains dont nous parlerons également ce soir. Nous sommes à 150 000 EVP et nous voulons passer à 500 000 EVP. Pour cela, il faut bien entendu faciliter l'accès fluvial et l'accès ferroviaire au port du Havre.

La deuxième raison pour laquelle nous voulons prolonger le canal vient directement de la première. Si nous développons ce trafic par le canal de Tancarville, nous allons avoir rapidement des ennuis. Pour passer, les barges nécessitent l'ouverture des ponts. A chaque fois que nous ouvrons les ponts, les voitures et les trains ne passent plus, ce qui veut dire d'ailleurs que l'objectif sur le fluvial peut contredire l'objectif sur le ferroviaire si nous n'y prenons pas garde.

Pour simplifier et pour reprendre une image chère à Laurent Castaing, je vous dirais simplement que nous avons une route, le canal de Tancarville, qui traverse un village qu'est la zone industrielle et portuaire. Nous savons – et nous faisons tout pour cela – que la circulation sur la route qui traverse ce village va augmenter de manière considérable. La seule chose que nous proposons est de faire une déviation de ce canal. Nous savons que sans cette déviation, la situation sera rapidement invivable dans la zone industrielle et portuaire.

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

Par ailleurs – c'est là la troisième raison – nous constatons une très forte indécision, pour différentes raisons, sur l'avenir de la partie Est de la zone industrielle et portuaire. Tout s'est figé, rien ne se fait. Tout s'est figé, mais non pas forcément au mieux, ni pour le port ni pour la réserve naturelle. Aujourd'hui, dans la Directive Territoriale d'Aménagement, le grand canal est vu comme une limite. Faut-il qu'il en soit ainsi ? Ne peut-on pas faire mieux ? Nous y avons beaucoup réfléchi et nous n'avons pas aujourd'hui trouvé la solution. C'est pourquoi nous vous proposons quatre tracés. Nous en avons inventé une multitude d'autres, mais nous avons fait une présentation des quatre tracés qui nous paraissent les plus représentatifs des grandes options. Pour chacun de ces quatre tracés, nous voyons des avantages et des inconvénients. Je peux vous l'affirmer, le débat sur le tracé est crucial, dans la mesure où il peut aussi faire progresser la préservation d'une grande zone humide estuarienne que nous désirons avoir au Grand Port Maritime, comme certainement la

plupart des personnes présentes dans cette salle. Maintenant, la question qu'il faut se poser est la suivante : avons-nous aujourd'hui, à l'est de la zone industrielle et portuaire, une grande zone humide estuarienne naturelle ? Je souhaite que le débat nous éclaire également sur ce point.

Pour conclure, je voudrais dire qu'une concertation sur l'avant-projet, qui vous sera présenté par Jean-Pierre Guellec, a déjà eu lieu avec un certain nombre d'associations ici présentes. Nous avons évolué sur ce dossier. Ce que nous vous présentons est déjà le fruit d'une première concertation informelle, mais il y a aujourd'hui réellement un débat et rien n'est décidé et n'est fixé. Ce débat doit nous permettre de répondre à trois besoins : d'une part, aider à la croissance des transports fluviaux pour diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises, d'autre part ne pas congestionner la zone industrielle et portuaire et enfin, tracer l'avenir de la zone naturelle et de la zone industrielle et portuaire dans l'est de la circonscription du port. Nous recherchons, avec ce débat, une meilleure compréhension mutuelle des enjeux, ce qui veut dire que nous sommes aussi ici pour mieux comprendre les enjeux de tous ceux qui s'expriment.

Je tiens enfin, pour terminer, à vous remercier de votre présence aujourd'hui ainsi que dans les séances précédentes et dans les prochaines séances. Je veux vous remercier de vos interventions passées et futures. Vous êtes écoutés, vous serez écoutés et nous saurons tenir compte de vos avis. Après cette introduction, je laisse la parole à Jean-Pierre Guellec qui va vous présenter le projet de manière plus détaillée.

Jean-Pierre GUELLEC, chef de projet du projet de prolongement du grand canal

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais donc maintenant vous présenter, de manière plus détaillée, le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre. Cette présentation va comprendre deux parties : tout d'abord la protection d'un film de quatre minutes trente qui présente les enjeux du port du Havre et ensuite, une présentation du projet lui-même à l'aide d'un diaporama.

1. Diffusion du film

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

Port généraliste, le Havre traite une grande diversité de trafic : containers, rouliers, produits énergétiques. Depuis les années 60, le port s'adapte à l'évolution des trafics énergétiques. Aujourd'hui, le Havre réceptionne 40 % des importations françaises de pétrole brut, approvisionnant les industries pétrochimiques de la Basse-Seine.

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

Pour rester compétitifs, les ports doivent se doter d'infrastructures de plus en plus performantes, en particulier pour traiter les trafics containérisés dans des conditions optimales de fiabilité et de coût. Ils doivent également disposer d'espaces pour permettre le développement d'activités liées au trafic portuaire. Les ports sont très généralement localisés dans des estuaires qui sont des milieux environnementaux complexes.

Dans ce contexte, le Grand Port Maritime du Havre doit répondre à des enjeux cruciaux pour favoriser la compétitivité du port et le développement de l'activité économique, tout en valorisant le cadre environnemental.

Comment faire du développement portuaire un vecteur du développement durable ?

La circonscription portuaire du Havre comprend des espaces naturels d'un grand intérêt environnemental dont la majeure partie est classée en réserve naturelle. L'une des missions du Grand Port Maritime du Havre est de gérer et de valoriser ces espaces. C'est pourquoi il estime indispensable de poursuivre la réhabilitation environnementale de l'estuaire de la Seine qui a été engagée.

Où trouver les espaces indispensables au développement des activités portuaires et industrielles dans les années et les décennies à venir ?

Depuis un demi-siècle, le port et la zone industrielles portuaire se développent. Aujourd'hui, près de 85 % de la zone portuaire sont occupées. La seule possibilité d'augmenter de près de 600 hectares disponibles pour l'accueil d'activités économiques se situe à l'est de la zone portuaire.

Comment générer des retombées économiques et sociales pour le territoire, si le temps perdu sur des axes de circulation saturés rend le port moins compétitif ?

Les ouvertures de ponts, nécessaires au passage des barges fluviales et des navires de mer, perturbent fréquemment les circulations des véhicules routiers et des trains. Les encombrements qui en résultent représentent chaque année l'équivalent de la durée de travail d'une entreprise de plus de 600 salariés. Pour améliorer les conditions de circulation de tous les modes et répondre à la logique de développement durable, établie par le Grenelle de l'environnement, il est impératif de favoriser le développement des transports massifiés. En effet, le transport ferroviaire ou fluvial facilite l'acheminement de grandes quantités de marchandises vers un large territoire, dans des conditions économiques avantageuses, réduit les encombrements et minimise la pollution atmosphérique.

Pour conserver sa place de grande plateforme du commerce international dans le contexte concurrentiel européen, pour gérer l'activité d'aujourd'hui et accompagner la croissance de demain, le port du Havre doit disposer d'espaces de développement et d'axes de circulation fluides, tout en améliorant la gestion des espaces à vocation naturelle ».

2. Présentation du projet

Jean-Pierre GUELLEC

Comme nous venons de le voir, le port du Havre doit relever deux défis pour rester à l'avenir un port performant et compétitif.

Le premier défi est constitué par le risque de saturation des circulations dans la zone portuaire. Sur cette carte de la partie de l'estuaire de la Seine qui est comprise dans la circonscription portuaire, est représenté le parcours des barges entre les terminaux portuaires à l'ouest et les écluses de Tancarville à l'est. Sur leur parcours, les bateaux croisent cinq ponts mobiles qui doivent être pour certains systématiquement manœuvrés pour laisser le passage aux bateaux. Ces manœuvres de ponts interrompent les circulations, à la fois routières et ferroviaires et génèrent donc des encombrements sur le réseau routier. Dans les simulations que nous avons réalisées, les pertes de temps des usagers dues à ces manœuvres de ponts ont été estimées, sur la durée d'une année, à environ un million d'heures perdues. A l'horizon 2020-2025, si rien n'est fait, l'augmentation du trafic fluvial et l'augmentation du nombre de manœuvres de ponts qui en résulterait conduiraient à faire perdre un peu plus de 2 millions d'heures dans les encombrements, ce qui saturerait à proprement parler, l'ensemble de la zone portuaire. Le prolongement du grand canal du Havre qui consisterait à relier le grand canal du Havre à son extrémité, le canal de Tancarville, permettrait de réaliser une déviation fluviale qui réduirait très fortement les encombrements sur la zone portuaire.

Le second défi est constitué par la réduction préoccupante des espaces disponibles pour l'accueil d'activités industrialo-portuaires. Vous allez voir sur cette animation les extensions successives de l'emprise du port du Havre, ainsi que son occupation qui va apparaître en marron, et ce de 1950 et de nos jours. La circonscription portuaire, aujourd'hui, est occupée à près de 85 % et parmi les 15 % restants, la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine ne nous permet de disposer de quelques 600 hectares qui sont représentés ici en blanc à l'image, qu'une fois le prolongement du grand canal du Havre réalisé. Or nous savons que le trafic portuaire n'est pleinement générateur de valeur ajoutée au plan local que s'il permet de transformer la marchandise, ce qui implique l'implantation d'activités et donc de disposer d'espaces disponibles pour les accueillir. En l'absence de capacités d'accueil suffisantes, le risque est fort que le trafic du port et l'activité portuaire plafonnent, voire à terme, régressent. C'est pourquoi, dans l'esprit de la Directive Territoriale d'Aménagement, le projet de prolongement du grand canal du Havre permettrait de disposer de ces espaces.

Au-delà du développement du trafic portuaire, l'une des missions du Grand Port Maritime du Havre est de gérer et de préserver les espaces naturels qui lui ont été confiés. La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, qui apparaît en vert clair à l'écran et qui s'étend à la fois sur les domaines du port du Havre et du port de Rouen, en est l'élément le plus emblématique. Le Grand Port Maritime du Havre a donc pour ambition de contribuer au bon fonctionnement de cette réserve naturelle. A partir du moment où un tel projet en est voisin, cela devient un véritable objectif pour le projet.

Dans le cadre de l'élaboration de ce projet, nous avons mis en œuvre une méthode originale qui s'appelle « Œuvrer avec la nature » qui consiste, dès l'origine de la conception, en même temps que l'on définit les fonctionnalités du projet, à prendre en compte les données environnementales du site au sens large.

Voyons tout d'abord les fonctionnalités fluviales de ce projet. Les dimensions du canal, représenté ici en coupe, seraient voisines de 120 mètres de largeur pour 5 mètres de profondeur, ce qui correspond à des dimensions légèrement supérieures à celles de l'actuel canal de Tancarville, qui a été construit en 1887 et élargi dans les années 70 et qui fait aujourd'hui une centaine de mètres de largeur pour un peu plus de 4 mètres de profondeur. Ces dimensions sont toutefois assez nettement inférieures à celles de l'actuel grand canal du Havre qui atteint 300 mètres de largeur et jusqu'à 19 mètres de profondeur et qui permet la circulation de navires de mer jusqu'à 19 mètres de tirant d'eau. Ce projet de canal est donc un projet de canal fluvial.

Les bateaux de référence qui ont été pris en considération, sont le classique convoi poussé de 180 mètres de longueur par 11,40 mètres de largeur, ainsi qu'un automoteur de 155 mètres de longueur par 15,50 mètres de largeur, qui n'existe pas encore, mais qui représente probablement la prochaine génération d'automoteurs de grande dimension. Ces bateaux peuvent remonter la Seine jusqu'à Paris, voire au-delà et pourront à terme emprunter le futur canal Seine-Nord Europe.

Une fois que nous avons déterminé les fonctionnalités du projet, venons-en aux données environnementales à prendre en considération. Elles sont au nombre de trois.

La première composante est la valeur écologique de l'aire du projet. Le site est voisin de la réserve naturelle est aujourd'hui classé en zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux (ZICO), ainsi qu'en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, soit les fameuses ZNIEF qui sont des marqueurs de la présence d'une faune et d'une flore de qualité. Les études que nous avons menées en concertation au plan local ont confirmé la richesse écologique du site et la présence de nombreuses espèces, qu'elles soient patrimoniales ou protégées, dont vous avez quelques illustrations à l'écran. Ces études ont également montré que ces espèces étaient localisées à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de la réserve naturelle et ce de manière totalement indifférente aux limites de la réserve.

La deuxième composante des données environnementales concerne la prise en compte des usages sur l'aire du projet. Le site est entièrement propriété du Grand Port Maritime du Havre. Il est aujourd'hui essentiellement utilisé d'une part par l'agriculture, avec une centaine de parcelles agricoles qui sont principalement affectées à l'élevage, d'autre part par la chasse, avec la présence d'un nombre important de gabions dans l'aire du projet. Enfin, sont présents des *pipelines* qui relient la zone portuaire du Havre à l'ensemble de la vallée de la Seine. Il faut savoir que trois raffineries, celles de Gravenchon, de Grand-Couronne et de Grand Puy en Seine-et-Marne, sont ainsi alimentées en pétrole brut, depuis le port du Havre, par *pipelines*, de manière continue. De la même façon, Aéroport de Paris est alimenté de manière continue en carburant depuis le port du Havre. Il faut noter, en rive sud du canal de Tancarville, la présence d'une nappe de 17 canalisations regroupées qui présente une difficulté technique importante pour faire passer ces canalisations sous le futur canal lorsqu'il se raccordera au canal de Tancarville.

La troisième et dernière composante des données environnementales du site est la spécificité hydraulique de l'aire du projet. Il s'agit d'une zone humide dont vous avez une illustration à l'écran. Lorsqu'on creuse un canal ou un fossé dans une telle zone humide, il peut se produire deux effets. Lorsque le niveau de l'eau, à l'intérieur de ce canal ou de ce fossé, se situe à un niveau plus bas que celui dans l'eau dans les terrains, il se produit un effet de drainage qui est bien connu dans les polders et qui a pour effet d'assécher en surface les terrains avoisinants. Un tel effet serait particulièrement redoutable pour la réserve naturelle voisine, puisqu'il s'agit précisément d'une zone humide. Le second effet possible est l'effet contraire. Si le niveau de l'eau du canal ou du

fossé est supérieur à celui de l'eau dans les terrains, il se produit alors un effet d'alimentation des terrains avoisinants qui augmente leur caractère humide. C'est tout simplement un effet d'irrigation.

Dans nos études, nous avons déterminé que le futur canal serait situé à un niveau inférieur à celui de l'eau dans les terrains et il aurait donc un effet de drainage. Cela dit, en combinant à ce canal un contre-canal, situé à un niveau haut, ce contre-canal permettrait de contrer cet effet de drainage et de maintenir le niveau d'humidité dans les terrains voisins. Au-delà même de cette simple annulation de l'effet de drainage, il serait également possible de réguler finement le niveau d'eau dans ce contre-canal et ainsi d'obtenir à volonté des niveaux d'eau dans les terrains avoisinant ce contre-canal.

Avant d'en venir aux différentes variantes possibles du projet, nous avons également, durant la phase d'études préliminaires, étudié plusieurs alternatives à ce projet, au nombre de quatre et ici représentées. La première consisterait à augmenter la hauteur libre sous les ponts existants situés sur le canal de Tancarville. Pour ce faire, il faudrait construire notamment à côté du pont rouge existant et du pont VII bis, de nouveaux ouvrages mobiles surélevés, tout en laissant les ponts ferroviaires en place, dans la mesure où ces voies ferrées qui admettent de faibles pentes, nécessiteraient des rampes extrêmement importantes pour permettre une dénivellation des voies ferrées. En définitive, cette solution ne changerait rien pour le trafic fluvial qui continuerait à croiser le trafic ferroviaire sur des ponts à niveau. Par contre, il bénéficierait exclusivement au transport routier, ce qui serait finalement le contraire de l'objectif recherché qui est de développer les transports massifiés, le fluvial et le ferroviaire, notamment par le biais de ce projet.

La seconde alternative, qui est un peu la symétrie de la précédente, consisterait à abaisser le niveau des plans d'eau, ce qui impliquerait de les approfondir pour pouvoir conserver les mêmes capacités d'accueil de navires à l'intérieur du port. Sur la zone des ponts mobiles, cela nécessiterait de construire trois écluses qui sont en jaune à l'image, pour un abaissement de niveau finalement assez modeste. En définitive, le transport fluvial s'en trouverait pénalisé puisqu'avant de rejoindre les écluses de Tancarville, il devrait franchir deux écluses supplémentaires, soit un allongement du temps de parcours extrêmement important.

La troisième alternative consisterait à relier directement le grand canal du Havre à la Seine *via* un nouveau canal et une écluse. Cette solution empièterait sur les roselières et sur les vasières qui sont les milieux les plus rares et sans doute parmi les plus riches de l'estuaire. Par ailleurs, une nouvelle écluse à cet endroit serait particulièrement difficile à exploiter, en particulier pour la navigation, en raison notamment de la présence de forts courants en Seine et de la présence du bouchon vaseux, qui ne permettraient pas de bénéficier de profondeurs de manière aisée.

Enfin, la quatrième alternative qui a été examinée consisterait à relier les deux canaux, à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire. Pour ce faire, le seul fuseau de passage qui a été identifié entre les activités existantes et les zones de danger existantes se situe à l'est immédiat de l'autoroute A29. Un tel tracé serait assez délicat sur le plan de la navigation en raison d'un tracé en zig-zig. En croisant la route industrielle, il reproduirait quelques kilomètres plus loin les difficultés que nous rencontrons déjà aujourd'hui au niveau du pont rouge, puisqu'il serait nécessaire de reconstituer un pont sur la route industrielle et sur la voie ferroviaire voisine, ainsi que de déplacer les canalisations.

Par ailleurs, aucune de ces alternatives n'apporte de réponse en termes de capacité d'accueil des entreprises sur la zone portuaire.

Venons-en enfin aux différentes variantes de tracés possibles. Comme le disait Paul Scherrer tout à l'heure, il existe une infinité de tracés possibles pour relier l'extrémité du grand canal du Havre au canal de Tancarville. Nous avons choisi de représenter les quatre familles principales de tracés qui sont les plus représentatives.

Le tracé qui longerait la réserve naturelle est en quelque sorte l'hypothèse de base de la Directive Territoriale d'Aménagement. Ce tracé permettrait de disposer d'environ 580 hectares supplémentaires pour la zone industrialo-portuaire et 231, représentés ici en violet, seraient remblayés dès la phase de creusement du canal.

Le second tracé serait le tracé court qui est bien sûr le moins cher, étant le plus court. C'est celui qui affecte le moins les espaces naturels, mais c'est aussi celui qui libère le moins de surfaces de zones d'activité, soit seulement 166 hectares. Ces deux premiers tracés présenteraient l'inconvénient de croiser la nappe de canalisations en rive sud du canal de Tancarville.

Le troisième tracé, à savoir le tracé parallèle, peut paraître curieux au premier abord, mais il a le mérite de ne pas croiser cette fameuse nappe de canalisations et de se raccorder directement aux écluses de Tancarville. C'est le tracé le plus onéreux. Il permettrait de disposer environ de 290 hectares de zones d'activités.

Enfin, le dernier tracé est le tracé direct qui a la particularité de traverser la réserve naturelle. Il n'a été envisagé qu'à partir du moment où les études environnementales ont montré que la présence d'espèces protégées était indifférente aux limites de cette réserve et à partir du moment où les études d'impact hydrauliques ont montré que le contre-canal permettrait d'annuler l'effet de drainage, quelle que soit la localisation du tracé. Ce tracé permettrait de disposer environ de 450 hectares de zones d'activités supplémentaires.

Voici enfin les quatre tracés représentés sur la même carte. Il est important de noter qu'à ce stade du débat public, le Grand Port Maritime du Havre n'émet pas de préférence pour l'un de ces tracés en particulier. Au contraire, nous attendons du débat qu'il permette de faire émerger l'ensemble des enjeux à leur juste valeur, de manière à ce qu'un équilibre puisse être si possible identifié, pour répondre aux besoins tout en tenant compte des différents enjeux. Je vous remercie de votre attention.

Michel STEINER

Monsieur Guellec, merci. Nous allons passer maintenant aux questions de la salle. Je vois déjà une main qui se lève. Monsieur ? Nous procéderons par trois questions, nous entendrons les réponses, nous reprendrons trois questions et ainsi de suite.

3. Débat avec la salle

Robert MERCIER, président de SOS Estuaire

Le port a fait une étude sur les milieux naturels que les projets doivent traverser. Cette étude a fait apparaître l'extrême richesse écologique du milieu et vous décidez quand même de la détruire. Il y a là une erreur écologique, un désastre écologique qui se prépare.

Deuxièmement, vous avez rejeté facilement le passage par le canal de Tancarville, sous prétexte qu'il y a des ponts. Vous avez fait également une étude sur le rehaussement des ponts. Elle fait apparaître que ce chantier coûterait moins de 200 millions d'euros, alors que le prolongement du grand canal va coûter dans les 250 millions d'euros. En rehaussant les ponts du canal de Tancarville, vous ferez donc une économie par rapport au creusement du canal et vous évitez de détruire les milieux naturels. Il y a donc une erreur économique.

Par ailleurs, vous prétendez qu'il n'y a pas d'espace disponible. Or aucune étude n'a été faite pour déterminer s'il y a des espaces disponibles. Il y en a certainement sur le nord du canal de Tancarville et sur le bord actuel du grand canal. Ces espaces ne sont pas encore aménagés, alors qu'ils offriraient des installations propres à un échange par le fluvial, puisqu'ils sont en bordure du canal. Il y a donc une erreur du point de vue foncier.

Votre projet est donc une erreur écologique, une erreur économique et une erreur en matière foncière.

Michel STEINER

Merci. J'invite les personnes qui ont rempli le formulaire avec des questions à les reposer, nous allons essayer d'y répondre tout de suite. Il y avait d'abord Madame Legris. Veut-elle formuler sa question par oral ?

Madame LEGRIS

Vous dites qu'il devrait y avoir normalement une baisse du transport routier. Je voudrais savoir si vous avez vraiment estimé l'impact sur la circulation sur la 982, notamment la circulation des poids-lourds. Je peux dire aujourd'hui qu'oser traverser les passages cloutés de cette route à certaines heures, c'est une tentative de suicide ! Votre projet va-t-il impacter en plus ou en moins la circulation ?

Michel STEINER

Merci, Madame Legris. Nous allons passer à la troisième question, celle de Monsieur Jacques Dubois.

Jacques DUBOIS

Je n'ai pas de qualité particulière, je ne dois avoir que des défauts. L'un de mes défauts est la curiosité. Je m'interroge sur la mare plate. On a beaucoup parlé de la mare plate. Je crois qu'elle se situe dans cette zone de 500 hectares dont Monsieur Scherrer et Monsieur Guellec ont parlé. Je ne sais pas exactement où elle se situe ni exactement quelle est sa surface. Surtout, je m'interroge sur ce qui fait son intérêt ornithologique. Je crois qu'elle en a un particulier. D'après les relevés, il y a beaucoup d'espèces dans ce secteur. Pourquoi ? Est-ce une question d'humidité par exemple ? Une mare, en général, est un peu en profondeur et sur place, tous les terrains sont à peu près au même niveau. Est-ce une question du niveau de la nappe phréatique ? Je ne sais pas. Y a-t-il une étude à ce

sujet ? Est-ce que l'on a la possibilité de répondre en séance à ces différents points qui sont dus à ma grande curiosité ?

Michel STEINER

Merci, Monsieur. Si nous pouvons vous répondre immédiatement, je pense que nos amis du port vont le faire. C'est à vous.

Jean-Pierre GUELLEC

Concernant les remarques formulées par Monsieur Mercier qui nous fait grief d'une triple erreur à la fois écologique, économique et foncière, il me paraît important de préciser certains points. Nous n'avons pas pris la décision de détruire la mare plate ou les espaces riches. Nous présentons au débat public un projet qui a des effets sur l'environnement et sur les circulations. C'est justement l'objet du débat public que de mettre en balance les effets d'un projet, que ce soit sur le plan écologique, que ce soit sur le plan du fonctionnement portuaire ou que ce soit sur le plan économique.

Depuis l'origine de ce débat, cette question de la richesse écologique est mise en avant. Nous ne la nions pas puisque bien au contraire, nous avons pu indiquer que l'ensemble du site présentait une grande richesse et que cette richesse ignorait les limites de la réserve naturelle. A ce stade, je ne pense pas que l'on puisse dire qu'il s'agit d'une erreur écologique, dans la mesure où la décision sur le projet n'est pas prise.

Concernant l'erreur économique, il est vrai que la dénivellation des ponts sur le canal de Tancarville coûterait moins de 200 millions d'euros. Cela dit, il n'est pas tout à fait exact que le prolongement du grand canal coûterait 250 millions d'euros. Cette somme correspond à la solution la plus onéreuse des quatre. La moins onéreuse ne coûte que 145 millions d'euros. Il s'agit du tracé court qui serait à la fois moins onéreux que le rehaussement des ponts sur le canal de Tancarville et présenterait les avantages que présente le prolongement du grand canal par rapport aux autres variantes.

Enfin, concernant l'erreur foncière, nous n'avons jamais dit que le port ne disposait plus du tout d'espaces pour son développement. Ce qui nous inquiète, c'est la raréfaction de ces espaces. Lorsqu'on fait le calcul, aujourd'hui, il nous reste 15 % d'espaces encore non-occupés. Sur ces 15 %, 5 600 hectares sont gagés par ce projet de prolongement du grand canal, ce qui fait 6 % puisque la zone portuaire fait au total 10 000 hectares. Il nous ne reste donc aujourd'hui 900. Sur ces 900 hectares que nous maîtrisons et sur lesquels nous avons déjà pour plus de 300 hectares de projets, il nous reste 600 hectares. La difficulté de ces 600 hectares, c'est qu'ils sont d'une part morcelés, c'est-à-dire répartis un peu partout dans la zone portuaire. Certains sont d'autre part affectés de contraintes importantes, notamment des zones de danger et des installations des existantes. D'autres, de par leur taille ou leur configuration, ne permettent pas facilement d'accueillir de nouvelles activités. Etc. Un certain nombre de ces terrains présentent donc des contraintes, ce qui ne nous permet pas d'envisager à court terme de répondre à l'ensemble des sollicitations pour accueillir des entreprises, que nous pouvons avoir, de manière régulière, sur l'ensemble du port. Là encore, ce n'est pas une erreur sur le plan foncier. C'est véritablement une

mesure de préparation de l'avenir, lorsque la totalité des terrains dont nous disposons encore et qui ont déjà un certain nombre de contraintes, ne permettront plus de répondre à la demande.

La question formulée par Madame Legris concernait la baisse du transport routier sur la départementale 982. Il faut préciser que notre objectif est d'augmenter la part du transport fluvial et la part du transport ferroviaire, liées au transport de containers. Pour autant, malgré ces efforts de doublement de ces deux modes de transport et même si la part du transport routier en pourcentage, en valeur absolue, le trafic de poids-lourds devrait continuer à croître. De ce fait, il n'y aura pas de réduction liée au report modal et liée au trafic du port du Havre qui n'est pas à l'origine de tous les poids lourds qui circulent sur la RD 982. Cette circulation de poids lourds ne devrait donc pas baisser sur la départementale 982.

Enfin, la question de Monsieur Dubois concernait la mare plate. La difficulté avec la mare plate tient tout d'abord en une définition précise. C'est une notion locale qui n'a pas de délimitation précise sur le plan juridique ou sur le plan géographique. On voit bien que c'est en gros la zone sur laquelle le projet se développe. Ce que je peux dire, sans être un spécialiste des questions environnementales, c'est que les conditions d'humidité sur le site et son histoire, avec une zone qui a été alimentée par des sédiments au fil du temps, sont probablement les deux raisons qui peuvent expliquer la richesse particulière de cet espace. Cela dit, je serai bien incapable d'en dire davantage sur la pertinence et l'origine de cette richesse particulière. Quelqu'un dans la salle peut peut-être apporter un complément sur cet aspect.

Michel STEINER

Est-ce que quelqu'un veut apporter un complément à ce que vient de dire Monsieur Guellec ?

Robert MERCIER

La mare plate a fait l'objet de deux études : une étude faite par Monsieur Bessineton qui travaillait à la Maison de l'Estuaire et une autre que je vais faire par des étudiants de l'université. Cette étude est à la disposition de Monsieur Dubois pour lui faire connaître la richesse de la mare plate.

Michel STEINER

Merci. Nous allons passer à une autre série de trois questions. Monsieur ?

Monsieur FAUVEL, tancarvillais

Par rapport à votre projet, j'aurais voulu savoir quelles seront les incidences sur les deux écluses de Tancarville.

Michel STEINER

Une autre question ? Monsieur ?

Bruno PETIT, Oxygène Estuaire

Je pense quand même que la régulation des barges pourrait être étudiée. Avec le grand canal, elles viendront s'agglutiner à l'écluse de Tancarville. Il pourrait donc y avoir un travail de logistique. On le fait bien en montagne, avec des tunnels qui marchent d'un sens à un autre, deux heures dans un sens et deux heures dans un autre. Cela pourrait être fait. Le point de blocage se situe aux écluses de Tancarville.

Depuis le début du débat public, la fonte des glaces n'a jamais été évoquée. Elle fera monter obligatoirement les océans. Vous n'aurez alors même plus de problème de stockage sur la zone industrielle parce que je pense qu'au niveau où nous sommes par rapport à la mer, nous aurons les pieds dans l'eau. Est-ce que la gestion des hectares de stockage sur la zone industrielle est réellement bien étudiée ? Je pense aux transporteurs qui pourraient être renvoyés ailleurs que sur la zone industrielle. Ils ont des aires – je sais de quoi je parle – pour stocker leurs camions la nuit. Je pense à des sociétés industrielles du type de la Samia, qui pourraient être envoyées dans des zones industrielles autres que celle du Havre.

Je pense qu'il y a des améliorations à faire, mais c'est une question d'études. Même le maître d'ouvrage ne savait pas ce qu'était la mare plate ; je pense qu'à votre niveau, vous devriez le savoir. C'est la moindre des choses. Quand on a un projet, on doit au moins savoir de quoi on parle. On vous a déjà parlé de la mare plate, ni aujourd'hui ni hier, mais déjà depuis un petit moment. Merci.

Michel STEINER

Je crois que l'on vous a bien compris. Une dernière question avant que nous passions aux réponses ? Monsieur ? Madame Barbier, je ne vous ai pas oublié, mais je vais donner la priorité aux gens de Tancarville.

Arnaud LABAT, Le Havre

Je souhaitais poser la question suivante : d'après vous, quel type d'activités va s'implanter sur la zone d'activités disponible dont vous avez parlé et que délimiterait le grand canal ? J'aurai une autre question, mais elle dépend de la réponse à cette question. Est-ce que ce sont essentiellement des zones de stockage de containers ou d'autres activités ?

Michel STEINER

Merci. Je pense que Monsieur Guellec pourra répondre.

Jean-Pierre GUELLEC

La première question concernait l'incidence du projet sur les deux écluses. Dans la troisième partie de la réunion, nous reviendrons plus en détail sur le fonctionnement des écluses. Nous pouvons cependant dire d'ores et déjà que le projet n'a pas d'influence sur le fonctionnement des écluses de Tancarville. En effet, que le projet se fasse ou ne se fasse pas, la croissance du trafic fluvial sera la même et le trafic qui passera par les écluses de Tancarville sera donc le même. Simplement, s'il y a

une meilleure massification du transport fluvial en combinant différentes actions sur le port, nous pouvons penser que la taille des bateaux fluviaux devrait augmenter et de ce fait, réduire le nombre de bateaux qui pourraient franchir les écluses de Tancarville. Encore une fois, c'est indépendant de la variante de tracé et même indépendant de l'alternative que nous pourrions mettre en œuvre.

La suggestion faite sur la mise en place d'une régulation qui pourrait être comme un alternat de circulation dans un tunnel est quelque chose que nous n'envisageons pas dans la mesure où ce serait, à l'intérieur de la zone portuaire, un mode d'exploitation particulièrement dégradé. Nous ne pourrions pas dire dès lors que nous donnerions au transport fluvial des conditions de développement idéales. Autant faire un alternat est envisageable dans certaines conditions d'exploitation particulières pour une durée très courte, autant le concevoir comme un mode d'exploitation permanente n'est pas vraiment pour nous une solution performante.

Une question a été formulée sur les types d'activités susceptibles de s'implanter dans la future zone industrialo-portuaire. Le type d'activité n'est pas aujourd'hui défini avec précision. Simplement, sur un port, les activités auxquelles il faut s'attendre sont en priorité des activités en relation avec l'activité portuaire. Cela peut être de la logistique, du stockage de containers vides ou pleins, des activités mixtes de petite industrie, des activités liées à la logistique ou au stockage de containers, des activités liées aussi au trafic fluvial et au transport fluvial ou tous types d'activités industrialo-portuaires. Nous n'avons pas aujourd'hui prédéfini l'affectation de ces zones avec précision. Je disais tout à l'heure que l'on préparait l'avenir. On s'attachera, dans les années à venir, à progressivement équiper cette zone et à l'affecter à la fois en fonction des besoins et des demandes qui pourront nous être faites.

Paul SCHERRER

Une question a été posée sur la surélévation du niveau des mers compte tenu de la fonte de la glace et de tous autres effets puisqu'une partie de la surélévation du niveau des mers est aussi liée au réchauffement et donc à l'expansion des mers qui amènent aussi une surélévation. Il faut savoir que le GIEC qui a remis son rapport il y a environ deux ans, avait une fourchette entre 0,30 et 0,80 mètre à un horizon 2100. Depuis, les scientifiques se rendent compte que la fonte des calottes glacières s'accélère. L'ONERC qui est l'observatoire national des effets du réchauffement climatique parle plutôt actuellement d'un mètre à un horizon 2100, sans qu'il n'y ait de précision régionale. Je sais avec certitude qu'il y a un nouveau plan Delta qui se lance en Hollande pour améliorer la protection des polders vis-à-vis des grosses tempêtes et les valeurs qui sont prises par ce plan Delta sont entre 0,40 et 1,20 mètre à un horizon 2100. Il faut savoir que dans notre zone, en particulier dans la plaine alluviale, nous avons d'une certaine manière la chance d'être dans une zone qui a été protégée par nos prédécesseurs par des digues et que cette zone est de ce fait relativement facile à protéger par rapport à une surélévation du niveau des mers. Evidemment, les projets qui sont réalisés au Havre prennent en compte cette surélévation du niveau des mers. En particulier, je peux vous rappeler que les digues de Port 2000 sont plus élevées que les digues du port ancien, compte tenu de cette expectative sur la surélévation du niveau des mers.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Scherrer pour ces précisions. Dernière série de questions pour cette première partie. J'ai une question écrite, celle de Monsieur Bruno Lecoquierre. Est-ce qu'il veut bien reformuler sa question ?

Bruno LECOQUIERRE, université du Havre

Je voulais savoir comment était envisagé le franchissement de la route de l'estuaire par les quatre variantes proposées pour le prolongement du grand canal. Il n'en a pas été question.

Michel STEINER

Merci. Deux autres questions, si les Tancarvillaises et Tancarvillais veulent s'exprimer. Non. Madame Leroy ?

Annie LEROY, Ecologie pour le Havre

J'ai donné mes questions sous forme écrite. On va creuser. L'étude qui est faite par Monsieur Duchez et qui est à notre disposition, déconseille tout à fait le réemploi des matériaux que l'on prélèvera sur 50 centimètres d'épaisseur sur toute la longueur du canal et sur une largeur de 120 mètres. Lorsqu'on fait la multiplication, on arrive à 3,6 millions de mètres cubes de remblai dont nous aimerions savoir ce qu'ils deviendront.

Par ailleurs, étant donné que l'on n'a pas encore choisi le tracé définitif, on n'a pas véritablement d'étude piézométrique fine pour nous renseigner sur les avantages et inconvénients du tracé que l'on choisira.

Quant au contre-canal, je redis ce que j'ai dit, avec des mots peut-être différents, à la dernière séance. Le contre-canal de Rouelles est en eau douce, il a moins de 200 mètres de long et a plus de 50 ans d'âge. On ne sait pas très bien dans quelles conditions il a été fait. Dans la mesure où il est en eau douce, il n'a aucune vertu d'exemple pour nous persuader que le contre-canal prévu dans l'estuaire aurait des avantages.

Michel STEINER

Une dernière question ? Madame ?

Lydie ADOLPHE, habitante de Tancarville

Les containers qui seront stockés sur tous les espaces de stockage seront-ils transportés uniquement par bateau ou par voie ferrée ou y aurait-il aussi des transferts routiers ? Si le transfert se fait pas train, par où les trains passeront-ils ? Si le transport routier s'intensifie, est-ce que vous prévoyez d'aider les communes à aménager les routes, notamment la départementale 982 qui est très dangereuse ?

Michel STEINER

Merci. Monsieur Guellec et Monsieur Scherrer ?

Jean-Pierre GUELLEC

Peut-on passer la diapositive, s'il vous plaît, pour répondre à la première question qui concernait les modalités de rétablissement de la route de l'estuaire à laquelle je rajouterais d'ailleurs la voie ferrée qui passe à côté ? Merci. Vous avez ici, sur cette vue du tracé parallèle, ce que nous avons imaginé. C'est pratiquement le rétablissement sur place de la route de l'estuaire et de la voie ferrée qui fait la grande boucle sur l'ensemble du port par des ponts qui pourront être soit des ponts mobiles, *a priori* à niveau, soit des ponts fixes, surélevés à une hauteur suffisante pour laisser passer des convois assez lourdement chargés en containers. Le rétablissement de la route de l'estuaire qui est aujourd'hui fermée à la circulation, serait tout de même nécessaire à la fois pour permettre aux agriculteurs d'accéder au sud du canal et pour permettre le passage des convois exceptionnels qui empruntent encore aujourd'hui cette voie, mais également en cas de secours, notamment vis-à-vis d'un encombrement de l'autoroute A29.

Dans le cas du tracé parallèle ou du tracé direct, le rétablissement sur place serait possible. Ce n'est pas le cas pour le tracé court ni pour le tracé qui longe la réserve naturelle où il serait nécessaire de déplacer, ici à l'est, à la fois l'accès routier et la voie ferrée. En effet, dans le cas par exemple de ce tracé qui longe la réserve naturelle, la largeur à franchir au droit de la route existante se situe en courbe dans le canal, ce qui nécessite une surlageur importante. On devrait atteindre environ 180 mètres de large au plus large, dans ce virage. Réaliser des ponts mobiles ou des ponts fixes sans pile intermédiaire sur 180 mètres de longueur est un élément technique et de coût relativement important. C'est pourquoi nous avons envisagé de localiser ces franchissements dans un alignement droit du canal et donc à proximité du grand canal du Havre.

Dans les deux cas, on retrouverait ici la possibilité également de faire soit des ponts mobiles à niveau soit des ponts fixes surélevés qui d'ailleurs s'intégreraient mieux du fait de la présence de rampes importantes, sur plusieurs centaines de mètres, de part et d'autre du franchissement, près de Lafarge plutôt qu'au milieu de la zone du projet.

Paul SCHERRER

Il ne vous a pas échappé que dans ces deux dernières options que nous vous avons présentées, ce qui reste des utilisations de la route de l'estuaire, mais surtout de la voie ferrée, se retrouverait reporter au nord de la réserve naturelle. Je pense que cela répond totalement à l'une des demandes qui avait été faite par les associations écologiques lors de la création de la réserve naturelle et qui était que la réserve naturelle ne soit plus de part et d'autre de la voie ferrée. Dans ce cadre, comme l'a précisé Jean-Pierre Guellec, nous serions amenés à déplacer la voie ferrée au nord de la réserve naturelle, ce qui diminuerait donc d'autant l'un des aspects de compartimentage de la réserve naturelle. On serait tout à fait dans une option gagnant-gagnant sur cette partie.

Michel STEINER

Monsieur Scherrer, merci. Monsieur Guellec, vous voulez continuer, je pense.

Jean-Pierre GUELLEC

Oui, il y a encore des questions. Madame Leroy a formulé des questions au sujet de la couche superficielle des terrains qui seraient impropres à une réutilisation pour constituer des plateformes pour un aménagement futur. Aujourd'hui, nous n'avons pas précisément imaginé la destination de ces terrains. Ils pourraient éventuellement être remis en superficie de la future zone remblayée tant qu'elle ne serait pas utilisée pour accueillir des activités, sachant que se poserait quand même la question de la présence d'espèces protégées qui nécessitent des autorisations particulières pour des excavations, voire pour des transplantations. C'est un élément qu'il sera nécessaire de réexaminer lors de l'étude du projet lui-même. Aujourd'hui, la conception du projet n'est pas assez fine pour répondre à cette question. Il en est de même pour l'étude piézométrique qui sera aussi nécessaire lorsque le tracé aura été défini, pour préparer l'étude d'impact qui sera élaborée ultérieurement.

Je voudrais également revenir sur le contre-canal de Rouelles. J'insiste peut-être. Pour moi, c'est un ouvrage qui a été conçu de manière empirique. Je suis persuadé qu'il est tout à fait représentatif du phénomène que l'on cherche à reproduire avec le contre-canal. Sous réserve que la Ville du Havre, qui est propriétaire du parc de Rouelles, en soit d'accord, nous pourrions proposer de fermer ce contre-canal de Rouelles et d'en mesurer les effets sur les terrains avoisinants. On verra alors son efficacité. Je me propose d'en faire la proposition à la Ville du Havre et si elle en est d'accord, de faire un test grandeur nature de l'effet de la fermeture de ce contre-canal.

Les dernières questions concernaient les transferts routiers ou ferroviaires par rapport aux futures activités qui s'implanteraient dans la zone. Aujourd'hui, il est un peu difficile de dire comment les activités qui s'implanteraient dans la future zone d'activités organiseront leurs propres modes de transport, d'autant que nous n'avons pas, nous, Grand Port Maritime du Havre, de pouvoir de régulation sur l'usage de tel ou tel mode de transport. Nous pouvons penser que la zone étant raccordée à au moins trois modes de transport – le fluvial, le ferroviaire et le routier – l'ensemble des opérateurs utiliseront les trois modes, selon leurs types d'activités.

Paul SCHERRER

Tu peux peut-être présenter la vue générale, afin que l'on montre le chantier multimodal. Un autre projet du Grand Port Maritime, qui ne fait bien sûr pas l'objet du débat public puisqu'il est totalement indépendant du projet de prolongement du grand canal, est la création d'un chantier multimodal dans la zone que vous montre Jean-Pierre. Très clairement, ce chantier multimodal, comme son nom l'indique, est là pour qu'un maximum de marchandises soit transféré par le rail et par le fluvial. Le but est également que des navettes ferroviaires, à travers la zone industrialo-portuaire, viennent des différents terminaux pour alimenter ce chantier multimodal. Vous voyez donc que tant en sortie de zone qu'à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire, les différents projets du grand port maritime visent tous à la même chose, à savoir reporter le maximum de trafic sur le fluvial et sur le ferroviaire. Cela ne veut pas dire qu'il va y avoir une décroissance des trafics routiers puisque le trafic lui-même augmentant simultanément, nous aurons toujours des trafics routiers soutenus, mais notre objectif est clairement de contenir cette augmentation du trafic routier.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Scherrer. Monsieur Guellec veut poursuivre.

Jean-Pierre GUELLEC

La dernière question concernait l'éventuelle participation du port à des aménagements de traverses d'agglomérations. Je voudrais donner un élément d'information important. Nous avons évalué, comme présenté lors d'une réunion précédente, à 7 600 le nombre de poids-lourds qui chaque jour, entrent et sortent du port du Havre du fait du trafic de containers. Avec l'augmentation du trafic de containers, il y a aura une augmentation, en valeur absolue, de ces 7 600 poids-lourds. Il faut savoir que ces 7 600 poids-lourds se répartissent sur un nombre très importants de voies. Si on prend la seule autoroute A131, entre l'autoroute A29 et Tancarville, nous avons environ 30 000 véhicules/jour et les 7 600 poids-lourds liés au trafic de containers représentent la part de poids-lourds sur cette autoroute. Si tout le transport routier de containers du port du Havre sortait par une seule voie, il serait uniquement l'équivalent du trafic existant sur l'autoroute A131. C'est pour vous dire que ce trafic se répartit sur l'ensemble du réseau routier. La contribution finale du transport de containers est donc extrêmement faible, au regard de la totalité des poids-lourds qui circulent dans l'agglomération. De ce fait, nous n'envisageons pas particulièrement de participation financière à des aménagements de traverses d'agglomérations liées à des augmentations de trafic pour lesquelles le port serait assez minoritaire en termes de responsabilité.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec. Je prendrai une dernière question écrite, avant de passer à la deuxième partie du débat. C'est celle de Madame Madeleine Cadinot, qui est en prolongement de la réponse de Monsieur Guellec. Madame ?

Madeleine CADINOT, habitante de Tancarville

Je vous remercie. Pour revenir sur ce qui a été dit en introduction, vous avez parlé d'une déviation routière. En réponse à Madame Legris, vous avez annoncé une augmentation du trafic poids-lourds entre autres. Nous voudrions savoir si la déviation routière envisagée sera en bord de Seine, si elle traversera le village dont la traversée vient d'être un peu règlementée. Nous voudrions savoir d'où partirait cette déviation et quel en serait le terminus. Merci.

Michel STEINER

Monsieur Guellec ou Monsieur Scherrer ?

Paul SCHERRER

Je vais répondre puisque c'est l'introduction que j'ai faite qui peut amener à cette confusion. L'image que nous prenons fréquemment au port du Havre est de dire qu'en ce qui concerne le canal de Tancarville, nous sommes dans le cas d'une route qu'il va falloir dévier parce qu'elle traverse un village. Quand je vous parlais d'une route à dévier, je ne parlais pas d'une déviation routière à réaliser, mais bien du canal de Tancarville qui lui-même est une voie de circulation fluviale qui entraîne un grand nombre d'ouverture de ponts. Ce grand nombre d'ouvertures de ponts entraîne une congestion dans l'ensemble de la zone industrialo-portuaire. Notre projet est de supprimer ces congestions dans ce village qu'est la zone industrialo-portuaire en créant une déviation du canal de

Tancarville *via* le grand canal. Dans les projets du Grand Port Maritime et dans le cadre des opérations qui vous sont présentées ici, il n'est absolument pas question de créer de nouvelles voies routières, ni dans le cadre d'ailleurs d'autres opérations. On parle bien uniquement de certaines nouvelles voies fluviales et éventuellement, des créations de nouvelles voies ferroviaires.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Scherrer. Cette précision était utile. Nous allons passer à la seconde partie de notre débat. J'appelle Madame Turquetille, Monsieur Jean-Pierre Girod et Monsieur Alain Franck. Madame le Maire, nous vous écoutons, pour huit minutes maximum.

II. Première table-ronde

Madame Turquetille, Maire de Tancarville

Monsieur Jean-Pierre Girod, président du Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande

Monsieur Alain Franck, directeur adjoint de l'Agence d'Urbanisme du Havre et de l'Estuaire de la Seine

Céline TURQUETILLE

Le grand canal, pour nous, en tant que Tancarvillais, est plutôt un atout à l'ère du développement durable. Favoriser le transport fluvial, comme vous l'avez déjà constaté par rapport à toutes les questions qui ont été posées, peut être aujourd'hui une alternative au problème de l'axe routier. Malheureusement, nous ne croyons pas réellement qu'il apportera une solution au niveau de notre commune. Aujourd'hui, comme vous l'avez dit, Monsieur Guellec, le transport routier est important. Il se répercute essentiellement sur tous les axes de la commune puisque nous avons le trafic du Grand Port Maritime du Havre qui arrive essentiellement par l'autoroute A161 pour rejoindre le pont de Tancarville, nous avons un autre axe qui est en direction de Radicatel et de la zone de Port-Jérôme. Malheureusement, cet axe de Radicatel vers le Havre ne va pas se réduire puisque l'extension de tous nos sites logistiques sera un axe routier supplémentaire.

La question qui est posée est donc celle de l'impact du tracé du grand canal que vous proposez aujourd'hui sur les écluses. Tout à l'heure, vous disiez que les écluses n'aboutiraient pas à plus de trafic et que la capacité des navires pourrait plutôt en réduire le nombre. Toutefois, on ne réduit pas le problème des arrêts de circulation sur ces écluses. Or aujourd'hui, la route nationale 982 est un axe qui est très dangereux puisque les écluses se situent en plein virage. Beaucoup de questions nous ont été remontées. Est-il prévu des infrastructures, une aide à l'aire de stationnement pour passer ces écluses quand malheureusement, la circulation ne pourra plus y être pratiquée ?

De même, il a été soulevé les problèmes au niveau des appontements. Quelles règles seront mises en place ? Existera-t-il toujours des appontements au niveau de l'écluse de Tancarville ? Quels seront les emplacements et leur durée par rapport aux habitations qui sont notamment dans la rue des torpilleurs ? Les habitants de l'écluse ont aussi relevé le fait qu'ils avaient souvent l'impression d'être exclus de la commune du fait de la circulation de par l'écluse.

Aujourd'hui, dans le projet que vous présentez, je n'ai pas trouvé l'axe qui existe entre les écluses et qui relie la route de l'estuaire. Si je prends le tracé, il semblerait que cette route disparaisse. Par

rapport aux problèmes que pose l'axe de circulation, cet axe sert de délestage à certaines heures pour désengorger l'ancien giratoire de l'autoroute. Qu'est-il prévu pour cet axe ?

Maintenant, notre commune fait aussi partie du Parc naturel régional des Boucles de la Seine. Ces écluses sont situées au milieu des zones naturelles. Quelles modifications cela va entraîner au niveau des structures. Est-il prévu de nouvelles constructions au niveau des écluses ? Auquel cas, est-il prévu de respecter l'intégration dans le paysage ?

Un dernier point nous inquiète, nous, Tancarvillais. On entend parler d'un projet associé qui est la voie ferrée. Concernant l'implantation de la voie ferrée, on nous a souvent dit que l'on était confronté à un problème qui est le goulot d'étranglement au niveau des écluses. Dans le SCoT de la Pointe de Caux, cette voie ferrée est déjà dessinée. On entend régulièrement de cette voie ferrée pour faire la liaison avec Port-Jérôme ou Radicatel. Maintenant, pouvez-vous nous donner des précisions sur ce tracé ? Quel impact cette voie ferrée aura également sur tout le tracé des *pipelines* ? Sera-t-il éventuellement prévu des dessertes locales pour assurer un complément au niveau des transports en commun si tel était le cas ? La sécurité des habitants a-t-elle été prise en compte par rapport à ce tracé ?

Michel STEINER

Merci, Madame le Maire. Je pense que les représentants du port répondront à la fin. Nous allons écouter maintenant Monsieur Girod du Parc naturel régional.

Jean-Pierre GIROD

Madame le Maire, Messieurs les représentants du Grand Port Maritime du Havre, Messieurs les membres de la Commission particulière, Mesdames et Messieurs, je remercie les membres de la Commission particulière d'avoir associé le Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande à ce débat. Nous nous trouvons à Tancarville, commune du Parc naturel régional, mais ce projet touche plusieurs communes du parc, puisque la commune de la Cerlangue et la commune de Saint-Vigor-d'Ymonville dont je vois le maire présent ici, sont parties intégrantes touchées par ce projet.

Je voudrais rappeler que la position du Parc est claire : il faut un développement du trafic fluvial et de ce moyen transport, pour plusieurs raisons. On divisera par quatre nos émissions de gaz à effet de serre puisqu'il est clair que c'est un mode peu polluant, qui est le moins dangereux, le plus économique et surtout, le moins énergivore. Il faut bien entendu, dans cet axe de transport, prendre en compte les négociations de Copenhague qui nous demanderont forcément de développer fortement le trafic fluvial. Je trouve le Grand Port Maritime du Havre très timoré puisqu'il est sur des pourcentages relativement faibles, alors que les ports du nord de l'Europe sont sur des volumes de transport fluvial à plus de 30 %, pour certains à plus de 50 %.

Vous voyez sur la première image que nous sommes dans un estuaire particulier qui mérite bien sûr notre attention. Je voudrais rappeler que ce projet se situe dans un espace qui très particulier puisqu'à l'intérieur du Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande, nous sommes dans une zone majeure du parc. Il a été rappelé plusieurs fois dans la salle et précédemment qu'en termes de diversités et de fonctionnalités écologiques, c'est un milieu extrêmement riche et particulier.

Par rapport, nous sommes bien sur le fonctionnement de l'hydraulique et d'une zone humide. A partir de ces données, il est clair qu'il faut absolument faire attention puisque l'on a déjà un espace très fragmenté, que l'on a diverses espèces patrimoniales à protéger et que toutes perturbations seraient irréversibles. Pour tout vous dire, il y avait un conseil scientifique du parc cet après-midi. Il réfléchissait à 2025 et certains disaient que le prolongement du grand canal conduirait à l'atterrissement de la totalité de la zone humide, ainsi que de la réserve naturelle et donc induirait une perte de la biodiversité.

L'ouverture d'un canal crée bien sûr un risque de drainage d'un des secteurs les plus précieux de la réserve naturelle régionale. Par ailleurs, le remblai d'une partie marais avec les produits de creusement du canal amoindrirait forcément les superficies de zones humides qui, je le rappelle, sont très relictuelles. On a déjà malheureusement une forte baisse des zones humides sur l'ensemble de la vallée de la Seine.

L'avifaune a déjà été rappelée par Géraud Ranvier, notre technicien de l'avifaune. Je ne vais donc pas y revenir, mais simplement donner quelques éléments. Trente espèces qui fréquentent ce secteur sont inscrites à la directive Oiseaux. La carte vous montre que le projet de prolongation passe sur une zone majeure. Je voudrais quand même rappeler que Port 2000 a déjà supprimé un énorme marais où venaient se nicher de très nombreuses espèces. Il est donc logique que l'on en retrouve sur cette zone. Faites attention, en supprimant cette zone, ils vont déménager ailleurs ou ne plus revenir. Nous serons bien face à un cas extrêmement particulier puisque nous avons deux espèces protégées qui sont déjà en danger mondial d'extinction et que nous pourrions voir supprimer : le râle des genêts et la barge à queue noire.

Par ailleurs, je rappelle que l'Etat français a été contraint par la Commission européenne à faire tous ces efforts pour la préservation de ces espèces sur son territoire. La Haute-Normandie ayant le pourcentage de surfaces Natura 2000 le plus faible de France, vous comprendrez que toute atteinte sur la ZICO ou sur ces zones poserait problème.

Je voudrais revenir aussi sur d'autres espèces que l'on a peut-être un peu négligées. Il y a certes un intérêt ornithologique, mais il n'est pas le seul. La flore et la faune du site abritent de nombreuses autres espèces patrimoniales qui sont protégées. Parmi les amphibiens, on a un crapaud calamite, le pélodyte ponctué et le triton crêté. On a aussi des mammifères comme la pipistrelle de Nathusius qui est protégée. On a 19 libellules dont 9 sont classées. On a 205 papillons dont 51 qui représentent un intérêt patrimonial plus que certain. On a 19 criquets dont 4 sont inscrits sur la liste. En termes de flore protégée, je voudrais rappeler que la renoncule à feuilles d'ophioglosse, mais aussi d'autres espèces, sont à protéger.

Pour aller rapidement, je dirais que la fonctionnalité globale de l'estuaire est dépendante de la superficie globale en espaces naturels et du bon état des interfaces. Chaque fois que l'on fragmentera ces milieux naturels, on va, par cette diminution progressive et cette fragmentation des milieux, amoindrir les possibilités d'interface et menacer la fonctionnalité globale, notamment hydraulique, de ce milieu. Je vous rappellerais simplement que la vallée de Seine constitue un corridor écologique majeur, interrégional et que c'est un axe considéré comme une trame verte et bleue importante. Elle a une position centrale entre l'interface entre le milieu marin et le milieu terrestre. L'artificialisation croissante de l'estuaire a déjà posé des problèmes. Il ne faudrait pas hypothéquer la trame verte et bleue qui se dessine nationalement.

Quant à la ligne de chemin de fer qui est évoquée pour rejoindre le quai de Radicatel, je voudrais signaler plusieurs problèmes. Cette ligne signifie une nouvelle saignée dans l'estuaire et une nouvelle fragmentation de l'espace. Deuxièmement, on sait très bien qu'il y a un passage extrêmement délicat dans la falaise de Tancarville qui ferait que l'on couperait le village bas en deux, sans parler des problèmes du viaduc de Mirville. Vous savez qu'il y a une pente qui est beaucoup plus forte qu'ailleurs et que les convois lourds ne sont pas possibles.

Pour revenir sur les écluses, le canal de Tancarville a été construit en 1887 et il faut savoir qu'il était nécessaire puisque le port du Havre avait à l'époque des difficultés. Cela dit, est-ce que le fluvial a vraiment été pris en compte durant les dernières décennies ? On voit l'absence d'entretien des écluses qui a conduit à leur blocage. Est-ce que ces écluses sont aux nouvelles normes, alors que l'on a mis toutes les autres aux normes ? Je sais qu'un dossier est en cours. Je suis par ailleurs interrogatif. En effet, on lit que le directeur commercial du Grand Port de Rouen cite que les barges devraient pouvoir rentrer dans le Port 2000 par l'estuaire et faire très attention au coût et au temps de grutage entend sur le port, alors que vous nous proposez de les dépoter sur Port 2000, de les transférer par navette ferroviaire et de les reprendre.

En conclusion, je voudrais rappeler d'une part concernant les quatre scénarios que vous proposez, que le Conservatoire du littoral vous a fait part que la domanialité publique et leur caractère d'inaliénabilité excluaient deux tracés, à savoir le tracé parallèle et le tracé direct. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le Conservatoire. De plus, j'insisterai sur le coût en perte de biodiversité et sur les obligations auxquelles nous sommes tenus, les communes, l'Etat, le Parc et l'ensemble des territoires, en termes de continuité écologique. Il ne faudrait pas que le projet ne nous permette pas de pouvoir maintenir ces continuités écologiques et qu'il nous soit reproché plus tard de le faire.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Girod. Je vais laisser maintenant la parole à Monsieur Alain Franck.

Alain FRANCK

Merci. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je suis directeur des études à l'AURH qui est l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine qui est un instrument d'étude et d'aménagement du territoire à une échelle assez large, sur l'ensemble de l'estuaire de la Seine qui va de Lisieux au sud à Fécamp au nord et de Caudebec-en-Caux à l'est jusqu'à Cabourg à l'ouest. Nous sommes donc sur un territoire assez vaste. On m'a demandé pour cette réunion, de parler non pas du fluvial, mais du ferroviaire. Je vais donc apporter quelques éléments de connaissance sur le ferroviaire et sur les enjeux du développement ferroviaire sur l'ensemble de la Pointe de Caux.

Quelques éléments de contexte sur cette première carte un peu compliquée. Les espaces autoroutiers sont représentés en orange. Vous voyez, sur ce territoire qui est très vaste, qui est quasiment le territoire de la Directive Territoriale d'Aménagement, entre Rouen, Caen et le Havre, soit la partie estuarienne de la Normandie, la desserte par les infrastructures autoroutières, aussi bien au nord par l'A29 qu'au sud par l'A13 et par l'A28. En rouge est représentée toute la desserte ferroviaire de cet espace entre Caen, Rouen et le Havre. On voit bien sur cette carte comment ce réseau ferroviaire se rejoint à Rouen pour avoir un réseau nord qui va desservir le Havre, Fécamp et Dieppe et un réseau sud qui va aller jusqu'à Caen, Mézidon-Canon, Lisieux et qui va remonter sur Trouville et

Deauville. C'est un réseau voyageur existant qui dessert également Evreux pour aller sur Paris. On voit que la desserte du territoire de la Pointe de Caux se fait uniquement par Rouen.

La carte suivante montre en vert des lignes qui sont fermées aux voyageurs, mais qui aujourd'hui, permettent un trafic fret, que ce soit la ligne dont on parlait dans la vallée du commerce, qui descend jusqu'à Port-Jérôme, que ce soient les lignes au sud de la Seine qui passent par Pont-Audemer et par Honfleur ou celles qui vont vers Saint-Valéry-en-Caux. Ce sont des lignes qui sont aujourd'hui fermées aux voyageurs, mais qui permettent un trafic fret. La question qui est posée aujourd'hui est la suivante : dans le cadre du projet de prolongement du grand canal, quel est l'accompagnement ferroviaire ?

Vous voyez maintenant une carte encore plus resserrée qui porte sur le territoire de l'Agence d'urbanisme. Ce grand territoire de l'estuaire est symbolisé par les cinq pays de l'estuaire dont le Pays d'Auge dans le Calvados. A cette échelle, nous sommes bien sur deux régions et trois départements, ce qui conduit à une complexité d'intervention sur ce que l'on appelle le territoire de l'estuaire. Ce territoire de l'estuaire se met aujourd'hui en ordre de bataille dans le cadre d'un projet majeur qui est le projet du Grand Paris. Comment ce territoire, autour de l'activité portuaire havraise, peut aussi s'intégrer dans la dynamique du Grand Paris ?

Sur cette carte, on se rapproche encore plus de notre territoire. Cette carte est issue de la Directive Territoriale d'Aménagement. On voit bien, sur ce schéma, qu'est inscrite une voie ferroviaire qui doit faire le lien entre l'actuelle voie ferroviaire qui est sur le Grand port Maritime et le réseau ferroviaire qui est sur Port-Jérôme et qui remonte la vallée du commerce. Cette inscription existe dans la Directive Territoriale d'Aménagement. Les communes concernées l'ont inscrite dans leurs documents d'urbanisme, POS ou PLU., en tant que réservation foncière pour pouvoir passer. La question qui existe encore aujourd'hui concerne le passage de la pointe et le passage sur Tancarville puisque la difficulté réside là. De toute façon, cette ligne serait essentiellement, si ce n'est exclusivement, réservée à du fret puisqu'elle ferait le lien entre les deux grandes zones d'activités, entre la zone industrielle et portuaire du Havre et celle de Port-Jérôme. Certes, il vient d'être rappelé que la pente de la vallée du commerce est compliquée et un peu difficile pour faire monter des convois lourds. Malgré tout, il y a une volonté aujourd'hui de pouvoir inscrire cette infrastructure ferroviaire dans les schémas à venir. Les études techniques sont encore à mener puisqu'aujourd'hui, à ma connaissance, rien n'a été mené en termes d'études techniques. On sait simplement qu'il existe un ancien tunnel qui existait à l'époque et qui n'a pas vraiment servi. Derrière ce tunnel, à Tancarville, un certain nombre d'habitations sont sur l'ancien tracé, ce qui pose donc des problèmes.

Je voudrais élargir la vision des choses pour montrer que les enjeux du ferroviaire qui existent sur notre territoire, entre la zone industrialo-portuaire du Havre et Port-Jérôme, doivent dépasser ce territoire puisque nous sommes bien sur une échelle beaucoup plus large française. Les activités portuaires sur les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen sont des enjeux d'intérêt national. Il faut donc que l'on se donne les moyens de répartir le transport de fret non seulement par le fluvial, ce qui est l'enjeu du grand canal, mais aussi par le ferroviaire, ce qui est un enjeu majeur. Aujourd'hui, le fret ferroviaire ne représente que 7,5 % du transport de marchandises qui arrivent sur le Grand port Maritime du Havre. Il y a donc des enjeux majeurs sur le fret ferroviaire.

Sur cette carte, les lignes fret sont en vert et on voit qu'elles passent essentiellement par Rouen. Une ligne a été ouverte très récemment, sur la partie nord de Rouen, pour avoir aujourd'hui une mise aux normes de la ligne Gisors - Serqueux qui permet aussi de rejoindre la région parisienne

sans avoir forcément besoin de repasser par Rouen. Dans les années à venir, on estime que pour accéder à Paris, on pourra également par ces lignes au nord de Rouen. Des discussions existent également sur le fait d'avoir un passage ferroviaire de l'estuaire qui permettrait également de rejoindre la ligne ferroviaire sur Honfleur et de pouvoir relier directement les lignes qui vont vers le sud de la France par des gares comme Mézidon-Canon par exemple qui sont des grands nœuds ferroviaires.

Vous voyez maintenant à peu près les mêmes cartes qui sont issues des réflexions de RFF, de Réseau ferré de France. Elles montrent bien, en agrandi, ces réflexions sur les lignes ferroviaires entre Motteville, Montérolier-Buchy, Serqueux et Gisors, pour pouvoir accéder à l'Ile-de-France.

Pour finir, je voudrais juste mettre les choses en perspective. Si notre volonté est d'accéder à Paris, l'objectif est également que notre territoire portuaire soit inscrit dans un territoire national. On voit sur ces cartes que notre activité portuaire qui est majeure pour le territoire français, n'est pas du tout inscrite dans ces autoroutes ferroviaires qui existent déjà entre le sud et le nord de la France. On voit que notre territoire n'est inscrit nulle part sur les autoroutes ferroviaires, aussi bien françaises qu'européennes. Des objectifs d'autoroutes ferroviaires sont déjà inscrits pour 2015, notamment dans les enjeux européens, mais notre territoire normand, malgré tous les enjeux portuaires, n'est pas du tout inscrit dans ces autoroutes ferroviaires. Je vous remercie.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Franck. Nous allons passer à quelques questions dans la salle. Je pense qu'ensuite, le port, qui a été interrogé notamment par Madame Turquetille, voudra répondre. Nous allons passer aux questions dans la salle.

Michel DUVAL, Le Havre

Bonsoir. Je pense pouvoir apporter modestement quelques éléments d'appréciation à nos trois intervenants, ainsi qu'à Monsieur Guellec, à propos du ferroviaire. Madame Turquetille s'inquiète beaucoup du passage de Tancarville par la voie ferrée. Je vais donc commencer par elle. En fait, c'est à partir de 1997 que cette question a été posée puisqu'à cette époque, je me suis adressé à un certain nombre d'interlocuteurs publics et privés pour leur proposer le franchissement ferroviaire de la Seine. Pour essayer de renforcer l'intérêt de ce franchissement ferroviaire, je me suis dit qu'il faudrait y apporter autre chose que le trafic de la zone industrielle et de l'agglomération du Havre. C'est de là que j'ai pensé y ajouter un raccordement ferroviaire entre le Havre et Notre-Dame-de-Gravenchon d'une part et d'autre part le même raccordement ferroviaire qui pourrait remonter par la vallée du commerce vers Bréauté.

Précisément, pour Madame Turquetille, la solution que j'entrevois moi, pour franchir le goulot d'étranglement de Tancarville, consistait à faire ce que l'on appelle une tranchée couverte. A l'emplacement où se situe la route qui passe à Tancarville, on ferait une tranchée de manière à pouvoir y accueillir la voie ferrée et que l'on recouvrirait, de manière à pouvoir rétablir la route actuelle.

Concernant Monsieur Girod qui s'inquiète du morcellement de la réserve naturelle, je précise que ce qui a été repris dans la Directive Territoriale d'Aménagement a été relayé par des élus, mais a

trahi mon intention. En effet, pour ma part, je souhaitais faire suivre à la voie ferrée un parcours parallèle à l'autoroute actuelle, c'est-à-dire dans le méandre, de manière à éviter un morcellement supplémentaire.

Concernant la contrainte de pente de la vallée du commerce, j'ai écrit à plusieurs reprises à des interlocuteurs publics que nous pouvions exploiter la contrainte de pente en ce sens que pour alimenter la zone industrielle du Havre, nous pourrions faire venir les trains en descendant vers cette zone industrielle par cette voie. On n'aurait plus la contrainte de pente et on pourrait ne mettre sur la voie ferrée qui passe par la Brèque que des trains qui partent du Havre. Il y aurait deux avantages à cela. Cela permettrait de diluer le trafic, ainsi que les nuisances. Tout ne passerait pas par la Brèque vers la ligne de Paris en partant du Havre et une partie passerait par la vallée du commerce pour venir vers le Havre. Pour moi, nous pouvons très bien esquisser la contrainte de temps en ne faisant passer des trains par cette voie que dans le sens de la descente.

Michel STEINER

Merci, Monsieur. Une autre question dans la salle ? Monsieur ?

Mickaël BARON, président de l'association Oxygène Estuaire

Je voudrais m'adresser au port. Nous sommes venus dans ce débat en nous posant la question de savoir s'il fallait faire ou non le grand canal. On doit l'avouer, on n'y connaissait pas grand-chose. Puis, au fur et à mesure du débat, on a appris un certain nombre de choses assez intéressantes. On a appris que dans le projet de grand canal, un pont, voire deux risquent d'être refaits. Est-ce que coût a été intégré ? Vous dites « oui » de la tête. D'accord.

On s'est rendu compte qu'il y avait un certain nombre de zones d'ombre dans ce dossier, notamment que les prises de position était de dire qu'on allait rehausser tous les ponts, etc. Finalement, on s'est rendu compte qu'en rehaussant le pont rouge et le pont VIII et en dénivellant de quelques centimètres le pont du Hode et le pont VII bis – vous avez dit vous-même que c'était possible – on arrivait à faire passer autant de containers.

On a une intervention assez intéressante et j'aimerais bien que l'on prolonge cette réflexion. Monsieur Ferrer, je crois, qui travaille à la CFT, nous disait qu'il y avait une contrainte au niveau du pont de Guillaume le Conquérant à Rouen qui a 7,50 mètres. Il nous disait que des barges ballastées vont jusqu'à Gennevilliers avec quatre hauteurs de containers. C'est assez extraordinaire parce que finalement, on se rend compte que la hauteur sous pont du pont VII bis est de 7,07 mètres et donc qu'il manque 50 centimètres par rapport au pont de Rouen. Finalement, n'est-il pas possible de passer avec quatre hauteurs de containers avec des barges ballastées ? Est-ce que cela ne répondrait pas à cette problématique ? Dans le dossier qui nous a été transmis, il est dit quelques petites choses sur le tirant d'air, mais on aurait peut-être une solution à trouver dans le tirant d'eau.

Par ailleurs, le port nous dit qu'il n'y a plus beaucoup de foncier. Il y a quand même des aménagements qui posent question. Quand on se balade au niveau de la porte François I^{er}, on se rend compte que toutes les routes sont en plein milieu de la zone. On a l'impression que ce n'est pas optimisé. Au niveau de la darse de l'Océan, on pourrait par exemple créer un nouveau poste à quai, décaler la route d'entrée de Port 2000 à l'opposé et ainsi augmenter les capacités de

transbordement. De même, pour réduire le trafic sur le pont rouge, notamment le trafic ferroviaire, pourquoi mettre le chantier multimodal au pied du pont de Normandie et pourquoi ne pas le mettre au bout de Port 2000 ? En ce qui concerne la voie de chemin de fer qui part de Port 2000, on se demande d'ailleurs s'il n'y a pas des choses qui auraient dû être étudiées un peu mieux.

J'ai une dernière question pour Monsieur Girod. Je suis toujours étonné de voir que tout le monde s'émeut de la disparition de l'ours blanc, mais que lorsque l'on parle d'espèces à côté de chez nous, d'un piaf, comme certains diront – on ne sait pas s'il disparaîtra si on fait les travaux – on se dit que ce n'est qu'un oiseau ou qu'un crapaud. Je voulais savoir ce qu'est pour nous la biodiversité, ce qu'elle représente. Finalement, la question est de savoir ce qu'elle nous apporte. J'ai entendu l'autre jour, au débat de Saint-Romain, une personne qui était au chômage, qui disait qu'elle avait besoin de travail et de gagner sa vie. Je me mets à sa place et je me dis, un oiseau ?

Michel STEINER

Merci, Monsieur Baron. Nous allons laisser la parole à nos intervenants. Qui veut répondre ? Monsieur Girod. Ensuite, nous donnerons la parole au port.

Jean-Pierre GIROD

Par rapport aux interventions, je pense que nous devons évoquer une problématique. Comment pouvons-nous faire la même chose sur les surfaces urbanisées à l'heure actuelle, avec un objectif d'économiser les surfaces en optimisant leur utilisation ? On le fait dans les villes, on est en train de le faire sur des zones d'activités. Je ne vois pas pourquoi au niveau du port, on n'y arriverait pas.

Pourquoi cela me paraît important ? Parce qu'en termes de perspectives, il faut que l'on maintienne l'agriculture qui a une importance sur la zone de la plaine alluviale. Par ailleurs, est-ce que dans la relocalisation de l'économie, nous n'aurons pas besoin de terrains qui sont sur cette plaine alluviale, éventuellement pour refaire du maraîchage ou pour remettre en activité certaines cressonnières, etc. ? On voit bien que nous sommes aussi dans une prospective.

Vous dites qu'il reste 900 hectares, mais il y a aussi, à l'heure actuelle, des endroits qui sont utilisés par les bateaux maritimes. On sait que sur Port 2000, avec l'extension des quais, certains vont déplacer leur activité. N'y a-t-il pas une possibilité de remobiliser ces surfaces pour optimiser au plus proche de Port 2000 ? Je pense notamment à la darse de l'Océan qui est quai Bougainvillier.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Girod. C'est au port maintenant de répondre.

Jean-Pierre GUELLEC

Je vais commencer par la question de la voie ferrée. Le principe serait de relier le port du Havre à l'est à la zone de Port-Jérôme en franchissant la pointe de Tancarville. Comme on l'a vu, cette liaison est envisagée dans les différents documents d'urbanisme. Là, je ferais la différence entre une idée et un projet. Aujourd'hui, c'est une idée qui est reprise dans les documents d'urbanisme. Cela

devient un projet lorsqu'on met des moyens humains et financiers pour réfléchir à la question. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas au niveau du Grand Port Maritime du Havre et à ma connaissance, ce n'est pas non plus le cas au niveau du Grand Port Maritime de Rouen ni de Réseau ferré de France. C'est une idée qui est sur le papier, mais sur laquelle personne, aujourd'hui, ne travaille concrètement. Pour quelle raison le Grand Port Maritime du Havre n'y travaille pas ? Tout simplement, quelle en serait l'utilité ? Elle permettrait au trafic ferroviaire d'entrer ou de sortir par l'est de la zone portuaire et ensuite, ce trafic devrait rejoindre le réseau ferré national *via* la vallée du commerce qui est, comme on l'a dit, une voie ferrée unique, certes électrifiée, mais avec des pentes importantes.

Aujourd'hui, notre objectif est de massifier le trafic ferroviaire. On travaille déjà sur des trains de 750 mètres de longueur. On envisage de passer les trains de 1 000 mètres dès que ce sera possible. Vous imaginez bien que faire passer ce type de trains par une voie unique à forte pente présente des difficultés, sans évoquer la question du raccordement de cette voie de la vallée du commerce au réseau ferré principal qui, si je ne me trompe pas, nécessite un rebroussement, donc une marche-arrière du train. Au final, le parcours serait plus long que de sortir, comme c'est le cas aujourd'hui, par le faisceau de Soquence ou à terme, en évitant ce faisceau lorsque le raccordement de la Brèque sera réalisé. En clair, aujourd'hui, le port du Havre n'a pas particulièrement d'intérêts à la réalisation d'une telle voie ferrée et donc, n'y travaille pas.

Les autres questions qui ont été évoquées, tout d'abord par Madame le Maire, concernent un certain nombre de sujets qui ont trait aux conséquences du fonctionnement des écluses sur l'environnement proche. Aujourd'hui, ce n'est pas inclus dans le périmètre du projet de prolongement du grand canal du Havre puisque les écluses de Tancarville sont à l'extérieur du périmètre de réflexion, si j'ose dire. Nous n'avons donc pas travaillé sur ces différentes questions. Pour autant, dans mon esprit, il n'est pas question de nier les problèmes que vous avez cités, que ce soient les problèmes de sécurité, d'aire de stationnement ou encore d'axe de délestage en cas de circulation intense. On vous propose de mettre en place une réflexion sur le sujet, de lister l'ensemble des différentes points et de regarder comment nous pouvons y travailler, y compris avec d'autres partenaires comme le Conseil général pour la gestion de la route départementale 982.

Je voudrais aussi apporter une précision par rapport aux terrains du Conservatoire du Littoral. Comme Monsieur Girod l'a dit, il est tout à fait exact que le Conservatoire du littoral possède un terrain en partie est, à proximité des écluses Tancarville. Il est également exact que ces terrains présentent un caractère inaliénable. Cela dit, c'est aussi le cas des terrains du Grand Port Maritime du Havre qui sont du domaine public maritime à l'origine et qui sont également inaliénables et imprescriptibles. Cela n'a pas empêché d'y réaliser une réserve naturelle qui a une vocation contraire à l'objet du domaine public maritime et cela n'empêche pas non plus régulièrement d'effectuer des déclassements de terrains et des changements d'affectation de terrains. Certes, c'est une contrainte importante dans la réalisation d'un projet, mais dans la mesure où il s'agit de terrains appartenant à des collectivités publiques et plus particulièrement à des établissements publics de l'Etat, ce n'est pas une contrainte absolument incontournable.

Concernant la question de l'optimisation des surfaces sur la zone industrialo-portuaire, il est vrai que la loi de solidarité et de renouvellement urbain de 2000 a imposé, dans les documents d'urbanisme, ce que l'on appelle la gestion économe des espaces. Les communes ont commencé à mettre en œuvre, depuis maintenant dix ans, cette gestion économe des espaces pour l'habitat et pour les zones d'activité. Le port du Havre n'a pas non plus attendu pour mettre en œuvre ce type d'optimisation de surfaces. La difficulté à laquelle nous sommes confrontés tient tout simplement

aux contraintes de sécurité inhérentes à certaines implantations. Aujourd'hui, et beaucoup plus qu'il y a vingt ou trente ans, lorsqu'on implante une activité qui présente un périmètre de danger, il nous est imposé que la parcelle englobe la totalité de la zone de danger, ce qui nécessite d'avoir des espaces vides autour des installations et ce qui peut donner de l'extérieur l'impression de ne pas optimiser l'exploitation des surfaces. Il y a encore vingt ou trente ans, on pouvait installer de telles installations et reporter les contraintes sur les terrains voisins, mais aujourd'hui, on ne peut plus, à l'intérieur des zones de danger, installer toutes les activités que l'on souhaite. Il est extrêmement difficile d'arriver à y faire entrer des activités.

Le terminal de Bougainville qui devrait, à l'horizon 2013, être libéré par TNMSC qui devrait rejoindre Port 2000, présente certaines qualités à la fois nautiques, d'emprise et de desserte tous modes. Dans notre esprit, il est difficilement imaginable d'en faire autre chose qu'un terminal à containers. Nous envisagerons donc, peut-être après certains travaux d'amélioration, de prolonger l'exploitation de ce terminal pour le trafic de containers.

Je reviens sur la suggestion formulée par Monsieur Baron d'Oxygène Estuaire à propos du ballastage des barges. Il faut savoir que le ballastage des barges est effectivement possible. S'il y a des marinières ou des exploitants fluviaux dans la salle, ils pourront infirmer ou confirmer mon propos. Lorsqu'on ballaste une barge, d'abord, on augmente son tirant d'eau, ce qui veut dire que la navigation n'est pas facilitée, notamment au niveau du franchissement des écluses où la gestion du tirant d'eau est un élément important. Le bateau consomme plus d'énergie pour avancer puisque son tirant d'eau est plus important, et surtout en Seine. Enfin, le ballastage, s'il s'effectue dans le port du Havre, se fait avec de l'eau salée. Or remplir des ballastes d'eau salée n'est pas quelque chose qui est très prudent pour des barges desquelles on ne peut pas forcément facilement visiter l'ensemble des ballastes. Ils préfèrent donc effectuer un ballastage à l'eau douce.

Il est vrai que le pont du Hode et le pont VII bis présentent une hauteur comprise entre 7 et 7,15 mètres, là où à Rouen, il y a des hauteurs de 7,50 mètres. Ce n'est pas pour autant que le trafic de containers avec quatre hauteurs, sur des barges, est impossible dans le port du Havre, tout simplement parce que ces ponts sont mobiles et ils ont été conçus comme tels. La hauteur de 7 mètres permet de laisser passer trois hauteurs de containers dans des conditions idéales. Dès lors qu'on dépasse cette hauteur, on a la possibilité de mobiliser le pont, ce qui n'est pas le cas à Rouen puisque l'ensemble des ponts sont fixes. Voilà l'ensemble des éléments que je voulais apporter.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec. Nous allons prendre rapidement des questions et nous passerons ensuite à la troisième partie du débat.

Michel TIFFON, chargé du développement économique de Caux-Vallée de Seine

Je voudrais apporter quelques réflexions concernant ce projet. Il a au moins deux objectifs : d'une part de reporter une partie du trafic routier vers le trafic fluvial et le trafic ferroviaire et d'autre part, de dégager des surfaces pour l'extension d'activités futures. Dans ce raisonnement, concernant l'extension des surfaces d'activités futures, avez-vous tenu compte de l'ensemble des zones d'activités de l'estuaire, des zones d'activités en développement, en étude ou en projet, comme il en existe aussi bien sur Port-Jérôme avec l'extension de Port-Jérôme 3 que dans les environs de

Caen et de Mézidon notamment ? C'est une réflexion qui débouche éventuellement sur une réponse. Il y a beaucoup d'études qui sont faites, notamment par l'AURH, sur les zones d'activités de l'estuaire et sur les besoins à terme et dans un futur plus lointain.

Par contre, en ce qui concerne le report sur le ferroviaire, il n'est pas possible d'exploiter la voie ferrée de Tancarville que l'on a évoqué pour aller vers le Havre *via* la vallée du commerce, puisqu'il n'est pas question de remonter des trains longs sur cette vallée du commerce. Par contre, on a aussi envisagé la possibilité d'utiliser cette voie ferroviaire Port 2000-Port-Jérôme pour faire des navettes ferroviaires à destination des zones sur lesquelles il est possible de dépoter des containers. Aujourd'hui, le fluvial ne semble ni fiable ni compétitif surtout en termes éco pour alimenter la zone logistique de Port-Jérôme, sachant que le projet logistique de Port-Jérôme 2 représentera 400 000 mètres carrés couverts d'entrepôts à terme et qu'il peut absorber une partie des containers. Je ne sais pas si c'est bien inclus et pris en considération dans vos études. Merci des différentes réponses que vous pourrez apporter à ces questions.

Michel STEINER

Merci, Monsieur ? Monsieur ?

Gilbert LE MAITRE, Maire de Saint-Vigor-d'Ymonville

Je voudrais quand même répondre à Madame Turquetille, tout à fait gentiment. Effectivement, il y a bien une ligne de chemin de fer sur les prairies, le long du canal. C'est une idée. Lorsque nous avons élaboré le SCoT, je suis intervenu très fréquemment jusqu'à temps qu'elle soit inscrite, pour une raison. Il nous semblait que Gravenchon et le Havre devaient être raccordés d'une part. D'autre part, l'objectif n'était absolument pas de monter des trains sur Beuzeville parce qu'ils passent au-dessus de Bolbec. L'objectif était de rejoindre la grande ligne d'Yvetot. L'idée est lancée, les gens de la pointe du Havre l'ont inscrite dans leur SCoT, mais tout ce qui est transport est de la compétence du Conseil régional. Ce sont des idées que nous avons données. Je voulais seulement apporter cette précision pour que les gens aient bien cela en tête. Il ne faut pas tout mélanger.

Michel STEINER

Merci, Monsieur le Maire. Une dernière question ?

Arnaud LABAT, le Havre

J'aurai une question pour Monsieur Guellec concernant ce qu'il vient de dire à propos de la zone de sécurité pour certains sites dangereux qu'imposerait la réglementation et qui ferait que la darse ne pourrait pas être aménagée plus qu'elle ne l'est actuellement. Je voudrais faire remarquer une certaine contradiction par rapport à Port 2000 qui est attenante à la CIM et qui est intégrée notamment à la zone de *boil over* qui va jusqu'au quartier de l'Eure. A moins que la réglementation ait changé tout récemment, je n'ai pas le sentiment que la dangerosité d'une activité empêche une quelconque infrastructure à se mettre en place.

Michel STEINER

Merci. Monsieur Girod ?

Jean-Pierre GIROD

Pour être clair, au niveau de l'organisation ferroviaire, la Région est compétente pour les TER, pour le trafic voyageurs. Pour le fret, la Région accompagne les projets. Elle a cofinancé Motteville - Montérolier pour qu'il y ait une jonction qui évite Rouen. Nous sommes aussi parties prenantes dans le cofinancement pour remettre en état la double voie entre Serqueux et Gisors. Cela dit, la Région n'a aucune compétence directe sur le fret. Elle accompagne, elle peut impulser, mais cela ne dépend pas de nous. Si RFF ne bouge pas – je peux vous dire que c'est le cas sur un certain nombre de lignes – on attend.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Girod. On laisse la parole à Monsieur Guellec ou à Monsieur Scherrer.

Jean-Pierre GUELLEC

Concernant la réflexion avec les autres zones d'activités existantes ou en projet, c'est un paramètre dont nous avons bien évidemment tenu compte. Sur la zone du SCoT du Havre Pointe de Caux-Estuaire, lors d'une réunion précédente, les élus se sont exprimés pour indiquer qu'ils souhaitent à terme que l'activité économique se concentre davantage sur la plaine que sur les plateaux. C'est un premier élément. On devrait donc avoir à terme un développement de zones d'activités, relativement faible sur le plateau et plus concentré dans la vallée. Ensuite, la particularité des zones portuaires du Havre, c'est qu'elles sont desservies par plusieurs modes de transport, ce qui n'est pas le cas des autres zones d'activités, sauf dans les autres zones portuaires, comme Honfleur ou Port-Jérôme. Ces différents modes de transport sont le ferroviaire, le fluvial, mais aussi la route avec des capacités intéressantes et même le maritime. Les zones d'activités à l'intérieur du port ont cette spécificité d'être connectées à de grandes capacités de transport maritime, ce que l'on retrouve de manière indirecte sur les autres zones de type portuaire. C'est ce qui fait, à notre sens, toute la justification de poursuivre la recherche de capacités d'accueil supplémentaires à l'intérieur du port du Havre.

Quant à la question d'utiliser cette liaison pour des navettes ferroviaires, c'est une idée intéressante. Simplement, elle se heurte assez rapidement au principe de réalisme, dans la mesure où il est déjà difficile de faire vivre une navette ferroviaire de fret à l'intérieur du port du Havre, ne serait-ce que pour des raisons économiques. Si on envisage de faire la même chose entre le port du Havre et Port-Jérôme, nous allons avoir les mêmes difficultés auxquelles il faudra rajouter le coût d'investissement de cette liaison qui nécessite un pont mobile sur le canal de Tancarville et plusieurs kilomètres de voies ferrées pour relier les deux ports, sans parler du délicat franchissement de la pointe de Tancarville. Sur le plan économique, on peut, sans trop s'avancer, indiquer qu'une telle liaison dédiée à des navettes ferroviaires serait rapidement un non-sens.

Enfin, s'agissant de la question concernant les zones de danger, je ne suis pas qualifié pour vous donner des précisions sur les zones de danger. Si un représentant de la DREAL était dans la salle, il

pourrait le faire mieux que moi. Simplement, il existe plusieurs types de zones de danger. Les *boil over* dont vous parlez et qui sont des phénomènes qui apparaissent après plusieurs heures de chauffe d'un bac de pétrole en feu, ne sont, à ma connaissance, plus des événements pris en compte pour la protection des zones habitées voisines, dans la mesure où c'est un processus lent et que l'on a la possibilité d'évacuer les personnes. Par contre, il existe encore deux autres types de zones de danger : les zones d'effets létaux et les zones d'effets significatifs sur les individus. Ces nouvelles zones qui vont être prochainement traduites dans des plans de prévention des risques technologiques, génèrent pour leur part des périmètres de sécurité autour des installations. Je n'en dirai pas plus parce que ce n'est pas mon domaine de spécialité, mais à une réunion ultérieure, un représentant de l'ex-DRIRE pourrait peut-être en dire davantage.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec. Nous allons passer à la troisième partie de notre réunion. J'appelle deux utilisateurs du fluvial, Monsieur Sébastien Noël pour la société Matériaux Baie de Seine et Monsieur Christophe Thébaud, directeur régional Seine-Nord de la CFT, ainsi que le commandant Abjean qui est à côté de Monsieur Guellec. Nous allons laisser la parole à Monsieur Sébastien Noël.

III. Deuxième table-ronde

Monsieur Sébastien Noël, société Matériaux Baie de Seine

Monsieur Christophe Thébaud, directeur régional Seine-Nord de la CFT

Monsieur le Commandant Abjean, commandant du port du Havre

Sébastien NOEL

Bonsoir à tous. J'interviens en tant que responsable de la logistique fluviale Ile-de-France - Haute-Normandie du pôle Matériaux du Groupe Vinci et je vais intervenir au titre de la société MBS qui est usager du Grand port Maritime du Havre, du grand canal de Tancarville et de l'écluse de Tancarville. Je vais vous faire une courte présentation de la société. Je parlerai ensuite de l'opérationnel actuel pour les flux de transport fluvial. Pour terminer, j'évoquerai les perspectives d'avenir, notre intérêt pour le projet de prolongement du grand canal et nos attentes qui sont directement liées à ce projet.

La société Matériaux Baie de Seine est une filiale du groupe Eurovia et de son pôle Matériaux. Elle est installée sur la zone portuaire de Gonfreville-L'orcher et notamment sur la partie sud du grand canal. L'activité principale est l'extraction et le traitement industriel des granulats marins pour la fabrication des matériaux de construction, que ce soit pour les bétons ou les matériaux routiers notamment. A l'heure actuelle, près de 500 000 tonnes de matériaux sont extraits annuellement et traités dans les installations. Sur ces 500 000 tonnes, près des trois-quarts sont destinés à l'approvisionnement soit de la région rouennaise, notamment pour des sociétés partenaires, soit pour la région parisienne et sont transportés par voie fluviale, soit 350 000 tonnes.

Je vais vous parler ensuite de l'exploitation actuelle. Hors le trafic de nos partenaires dont je ne vais pas parler aujourd'hui, destiné notamment à l'approvisionnement de leurs installations rouennaises, actuellement, l'approvisionnement du marché parisien par la société MBS s'effectue par l'automoteur Bucentaure, un automoteur de dernière génération présente actuellement sur la Seine, d'un gabarit de 110 mètres sur 11 mètres de large, avec un tirant d'eau de 3,50 mètres maximum et un port en lourd de 2 800 tonnes. L'exploitation de cet automoteur a été mise en place par le biais d'un contrat d'affrètement sur du long terme permettant à l'artisan partenaire un investissement lourd sécurisé dans un outil de grand gabarit moderne, écologique et surtout, répondant à toutes les contraintes de navigation actuelle en seine avale et en zone maritime.

Le principal lieu de livraison au départ de MBS est le port de Gennevilliers. Le port de Gennevilliers est le premier grand point de chute du trafic fluvial, toutes marchandises confondues et le grand point de ralliement au départ du Havre par voie fluviale. Il est environ à 300 kilomètres de distance fluviale. A l'heure actuelle, cela correspond d'un à trois chargements par semaine, plus les chargements du partenaire. D'après les derniers chiffres que j'ai récupérés directement auprès de VNF et de l'écluse de Tancarville, ce trafic représente à lui seul près de 7, voire 8 % de l'ensemble du trafic à l'écluse de Tancarville, à un seul point de chargement. La durée de trajet moyenne actuelle est entre 26 et 30 heures, dont – point important qui nous concerne et qui est le débat du jour – entre 4 et 6 heures pour l'entrée ou la sortie du port du Havre selon le trafic et les interdictions dues aux manœuvres de ponts éventuelles. Pour être clair et concis et pour donner les chiffres qui vont, j'espère, marquer certains esprits, 20 % de trajet correspondent à moins de 5 % de distance. Voilà pour l'exploitation actuelle.

Quelles sont les perspectives d'avenir ? Quel est l'intérêt de la société pour le projet et quelles sont les attentes correspondantes ? A moyen terme et en restant réaliste, les perspectives permettent de songer à un accroissement de l'activité pour atteindre un doublement des chiffres actuellement réalisés. Je parle à moyen terme, c'est-à-dire d'ici quatre à cinq ans. Ce doublement correspondrait à une augmentation équivalente des évacuations fluviale jusqu'à atteindre un chargement quotidien au minimum au départ de l'installation. La société a déjà réalisé des investissements conséquents pour atteindre ces chiffres, les chiffres actuels et les chiffres futurs espérés, notamment avec la construction d'une rampe de chargement fluviale permettant de charger les barges ou les automoteurs à plus de 1 000 tonnes/heure. Cet appontement a été construit en concordance avec l'appontement de déchargement des dragues marines. C'est donc un appontement commun, de dernière génération, qui est tout neuf. En plus du moyen technique, nous avons donné des moyens humains supplémentaires et nous avons optimisé l'organisation logistique. Les chargements sont techniquement et humainement prévus pour avoir lieu la nuit et le week-end.

Pour réaliser ces objectifs, le projet de prolongement du grand canal du Havre devra permettre de fiabiliser les approvisionnements, de diminuer les contraintes géographiques de l'éloignement de l'Ile-de-France, contraintes qui sont particulièrement fortes pour l'offre dans le domaine des matériaux de construction. Ainsi, pour nous permettre de créer ces réels nouveaux flux attendus, l'exploitation actuelle se doit d'être réellement optimisée en tenant compte de toutes les caractéristiques de navigation, des coefficients de marée notamment et des caractéristiques des bateaux de dernière génération qui sont construits sur les bases de navires maritimes et qui sont notamment carénés pour permettre une navigation 24 heures sur 24, même en zone maritime, et à contre-courant. Dans l'exploitation de l'écluse de Tancarville, il est important aussi de prendre en compte le nombre de bateaux et de barges rentrant ou sortant vides et qui ont moins de contraintes vis-à-vis du tirant d'eau dans les écluses.

En clair, il est primordial d'anticiper l'évolution de ces trafics et des gabarits des outils fluviaux, pour ne pas avoir prochainement à résoudre les problèmes quand ils seront avérés. Cela nous permettrait de rentabiliser tous les investissements conséquents, qu'ils soient privés ou publics.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Sébastien Noël, de nous avoir fait partager un peu de votre vie professionnelle. Nous allons donner la parole à Monsieur Thébaud pour la CFT.

Christophe THEBAUD, directeur régional Seine-Nord de la CFT

Bonsoir. Certaines personnes de notre compagnie ont déjà présenté notre activité, je ne vais donc pas y revenir. Je vais simplement m'attacher à Tancarville et aux écluses de Tancarville. Nous nous retrouvons ce soir sur une commune dont les écluses qui portent son nom sont stratégiques pour le transport fluvial. On l'a déjà évoqué plusieurs fois au cours de cette soirée. Je reprendrai donc simplement une carte qui a été présentée les 21 et 27 octobre dernier. Elle met en exergue l'ensemble des trafics fluviaux qui sont et seront opérés sur deux axes majeurs que sont le canal de Tancarville et le grand canal du Havre. Il s'agit de transports massifs d'automobiles, de produits pétroliers et chimiques, de containers, de déchets ménagers, de colis et d'éléments de la fusée Ariane, de matériaux de construction, de charbon et de ciment. Nous voyons que ces deux axes permettent d'éviter le point noir qu'est le pont rouge. Tous ces trafics et donc tous les automoteurs, pousseurs

et barges qui les réalisent convergeront vers le point névralgique constitué par les deux écluses de Tancarville. Chaque jour, des convois de 350 containers, de 4 400 tonnes de fioul, de diester ou de ciment ou de 5 000 tonnes de charbon se présentent en début de marée aux écluses de Tancarville pour pouvoir bénéficier du flot qui leur permettra de remonter sur Rouen, puis sur Paris, en limitant leur transit *time* et leur consommation de carburant.

Dans les années à venir, en plus de l'augmentation du trafic de containers, des quantités importantes de sable marins seront à remonter sur la région parisienne. De nombreux convois emprunteront donc le grand canal. Ces écluses sont bien les clés de voûte du réseau fluvial du grand Port maritime du Havre. Il est donc primordial qu'elles puissent fonctionner simultanément pour améliorer la capacité de pointe et ainsi, doubler la capacité de franchissement. Une augmentation de la plage d'ouverture avant et après la pleine mer doit permettre d'écouler le trafic existant. A cet égard, le nombre accru de bassins aura l'avantage de limiter l'envasement, côté Seine, que nous connaissons actuellement. Enfin, il est également essentiel que des postes de stationnement permettent aux différentes unités de stationner.

Notre compagnie confirme son attachement à la réalisation du prolongement du grand canal. Le grand canal permettra de pallier aux limitations de tirant d'air que nous rencontrons actuellement et qui brident le développement du trafic de containers. Le prolongement du grand canal offre à nos yeux de fortes perspectives de développement pour le transport fluvial. Il permettra de ce fait le report modal depuis la route vers la voie d'eau.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Thébaud. Nous allons maintenant laisser la parole au Commandant Abjean.

Patrick ABJEAN

Je suis commandant de port au Havre, je dirige donc la Capitainerie. La Capitainerie est responsable de l'exploitation des écluses de Tancarville. C'est donc à ce titre que je viens vous parler de ces écluses, de la façon dont nous les voyons.

D'un côté, il y a la nouvelle écluse de Tancarville et de l'autre, l'ancienne écluse. On a la Seine, le canal et on appelle les darses des portions de plans d'eau qui donnent accès aux différentes écluses. On a la darse avale de l'ancienne écluse, la darse avale de la nouvelle écluse et réciproquement, de l'autre côté, on a les darses amont.

Mon propos va être articulé de la manière suivante. Je ferai un peu d'histoire, puis présenterai les caractéristiques des écluses, la façon dont elles fonctionnent et dont nous les exploitons. Je vous dirai également comment nous les voyons évoluer dans un proche avenir, l'entretien qui leur est apporté, les trafics que l'on y trouve. Enfin, je dirai quelques mots sur les capacités des écluses.

Tout à l'heure, on a montré une carte ancienne de l'estuaire. Au XIX^{ème} siècle, la Seine s'étalait dans toute cette portion plate que l'on voit maintenant. La Seine a été endiguée au milieu du XXI^{ème} siècle, vers 1850-1860. Une fois la Seine endiguée, un projet est né de relier le Havre au réseau qui existait en amont par un canal. Des études ont été menées. On a parlé tout à l'heure de toutes les difficultés, notamment de la partie rétrécie et rocheuse que l'on appelle le nez de Tancarville. Ce n'est pas un hasard, l'écluse a été mise à cet endroit parce que l'on était sur du dur,

sur une partie qui se prêtait particulièrement bien à l'implantation d'un ouvrage important comme celui-là. Par ailleurs, les conditions nautiques étaient également favorables. Les pilotes de la Seine avaient donné un avis favorable à la commission nautique locale, qui existait déjà à l'époque, pour installer cette écluse à cet endroit. L'écluse de Tancarville est un élément du canal. Le canal de Tancarville est un projet né aux alentours de 1975 qui a été réalisé assez rapidement, de 1880 à 1887, y compris toute la partie administrative que sont les expropriations et les activités de ce genre. Il a été inauguré en grande pompe le 27 juillet 1887, en présence de ministres venus de Paris qui ont accédé au Havre à partir de Bolbec. Ils ont descendu la Seine, passé ces écluses et sont arrivés au Havre sous les vivats de la population.

Le but était de permettre aux bateaux fluviaux d'accéder commodément et sans danger au port du Havre puisqu'anciennement, il était tout de même assez périlleux de fréquenter l'estuaire. Le choix a été fait d'une écluse à quatre portes busquées à un vantail, avec une porte de flot et une porte d'èbe par tête d'écluse. La tête d'écluse, ce sont les extrémités du sas. L'endiguement de la Seine avait créé la plaine alluviale. De nouveaux herbages avaient ainsi gagné sur la mer. Une nouvelle activité agricole avait donc vu le jour. Le canal était une frontière qui empêchait d'accéder à ces terrains. Des ponts tournants avaient donc été installés. Il y a le pont tournant de l'écluse de Tancarville. Il paraît qu'il a été construit à plusieurs exemplaires et que l'on trouve le même à Honfleur au niveau de la lieutenance. C'était du bon matériel puisqu'il est encore en fonction et qu'il marche bien. L'autre exemplaire était, paraît-il, l'ancien pont du Hode.

Je vous parlais de porte d'èbe et de porte de flot. Sur cette photographie, on est situé côté aval de l'ancienne écluse, côté du Havre et on regarde l'écluse depuis les maisons de pontière. La porte la plus basse est la porte d'èbe qui est censée retenir les eaux du canal. Vous voyez qu'elle s'appuie sur le pertuis de façon à retenir les eaux du canal. La porte de flot est quant à elle la porte la plus haute qui est censée retenir les eaux de la Seine et de la mer.

J'ai retrouvé quelques photos anciennes. Celle-ci est non datée. Vous voyez qu'il y avait une certaine affluence à l'époque. On remarque que la taille des péniches est nettement plus modeste que celle des péniches actuelles. On remarque également qu'il n'y a pas de bras hydraulique pour mouvoir les portes. Le système fonctionnait encore avec des chaînes. Ce n'est pas le cas sur une photo qui est toujours en noir et blanc, mais qui est sans doute plus récente. On voit bien le bras hydraulique ici. La mise en place de ces bras est une date facile à retenir : c'est en mai 1968. On se préparait déjà à construire l'écluse suivante puisqu'on voit qu'il y a des travaux de carottage pour étudier les terrains.

Le temps a passé, les bateaux ont grandi, mais l'écluse n'a pas grandi. On voit ici un convoi de 180 mètres. On arrive à le rentrer dans l'écluse, mais c'est difficile. Je ne vous parle que du rangement, je ne vous parle pas de la sortie vers la Seine où un temps important est nécessaire. Il faut attendre notamment qu'il y ait davantage d'eau que pour les autres bateaux. Il faut attendre au moins une heure trente après le début de ce que l'on appelle la marée et il faut être à plus d'une heure trente de la fin de marée pour pouvoir passer ces bateaux.

Il fallait donc une nouvelle écluse, ce qui a été fait au début des années 1970. La nouvelle écluse a été construite entre 1974 et 1976. Elle a été inaugurée le 5 juillet 1976. Le but était de faire passer des convois poussés de 180 mètres. Ce ne sont plus des portes busquées. Les portes busquées sont des portes à battants qui s'appuient par la pression de l'eau, sur leur encadrement. Là, il s'agit de portes de type wagon, de portes sur rails, des portes roulantes. Il n'y a pas de pont. Les véhicules qui passent vers le sud passent sur une plateforme qui est à l'aval.

Quelles sont les caractéristiques des écluses ? L'ancienne écluse comporte un pertuis, un rétrécissement à l'entrée sur lequel s'appuient les portes. Le pertuis fait 16 mètres. Le sas fait 30 mètres de large en haut. Les murs de l'écluse ne sont pas strictement verticaux, ils sont légèrement en pente. Plus on va vers le bas, plus c'est étroit. On perd 25 centimètres par mètre de hauteur, ce qui peut poser des problèmes quand on tasse un peu trop les péniches. La cote du radier est de 0 CMH. La nouvelle écluse est quant à elle un peu plus longue. Elle fait 203 mètres. Le sas ne fait que 24 mètres, mais ne comporte pas de pertuis, ce qui est plus pratique pour entrer. La cote du radier est plus profonde, elle est de moins 3 sous le 0 des cartes, ce qui ne nous avance pas à grand-chose puisque la cote d'exploitation côté Seine est au 0, soit au même niveau que l'ancienne écluse.

Comment fonctionne une écluse ? Le principe est très simple. On a deux niveaux de part et d'autre de l'écluse et on joue sur le niveau du sas pour faire passer les bateaux d'un côté ou de l'autre. Vous voyez un bateau qui cherche à passer. On équilibre le niveau dans le sas, on ouvre la porte par un système de vannes et le bateau peut continuer de l'autre côté.

Vous voyez maintenant la courbe des marées à Tancarville. Elle a une forme très particulière. Tout dépend du coefficient de la marée. Vous avez des courbes de différentes couleurs en fonction du coefficient. Vous avez les petits coefficients, les marées de morte-eau et les marées de fort coefficient, les marées de vive-eau. On s'aperçoit qu'en marée de vive-eau on a une double pleine mer, espacée de deux heures et demie environ. La période d'exploitation commence trois heures et demie avant la pleine mer du havre et se termine trois heures et demie après la pleine mer du Havre. Sachant que le premier sas prend environ une heure un quart, on arrive à des niveaux de taux qui sont compatibles avec les tirants d'eau des bateaux. On est à 4,50 ou 5 mètres selon le coefficient de la marée.

Le courant lié à la marée montant s'appelle le flot et il est relativement ponctuel. Il arrive normalement deux heures quinze après la basse mer du Havre. Le flot dont parlait Monsieur Thébaud et qui est très favorable à la remontée des bateaux sur la Seine, dure environ cinq heures. Il est assez violent, a une vitesse d'environ six kilomètre-heure, ce qui n'est pas rien en vive-eau. Le jusant lui succède sans guerre de transition. Il est un peu plus long, il dure sept heures et il est à peine moins fort. Il atteint assez facilement des vitesses de cinq nœuds en vive-eau.

L'exploitation des écluses se fait par le personnel de la Capitainerie. Nous avons cinq surveillants de la circulation maritime qui sont des personnels du port, recrutés généralement parmi d'anciens pontiers. Le surveillant de la circulation maritime est le chef de quart pendant la marée. C'est lui qui applique les lois et les règlements, c'est lui qui régule le trafic, c'est lui qui surveille le stationnement et l'amarrage des bateaux qui sont sur les postes d'attente et c'est lui qui prend les premières mesures en cas de problème. Il est secondé par un pontier éclusier régulateur, un PER dans le langage du port. Le PER est en charge de la manœuvre des ouvrages. Vous le voyez ici en pleine action. A le voir, on dirait une console de jeu. En fait, il n'en est rien. Il a à sa disposition un certain nombre de caméras pour surveiller. Il a la possibilité de voir l'ouvrage directement à travers les vitres et il peut le voir plus finement par les caméras. L'ordinateur qui est devant lui est l'organe de commande des écluses.

Quelle est la façon de travailler ? Globalement, nous prenons d'abord contact avec les bateaux par radio, sur fréquence VHF. Les canaux ont été changés récemment, cette année. Le canal est maintenant le 88. Une fois que nous avons connaissance des usagers que nous aurons à faire passer pendant la marée, il faut planifier les mouvements, les diriger, les ordonner, en tenant compte des

tirants d'eau et d'un certain nombre de règles que nous allons voir par la suite. Il faut aussi surveiller les ouvrages. Quand un bateau rentre dans une écluse, la manœuvre est souvent délicate. Il peut y avoir des avaries. On peut nous abîmer une porte d'écluse, nous arracher certaines parties et endommager l'écluse pour une durée significative. Il faut donc surveiller tout cela d'assez près et ne pas laisser les bateaux partir sans contrôle. Il y a aussi les formalités administratives. Pour l'instant, nous sommes encore aux déclarations papier. Chaque mariner qui passe l'écluse déclare d'où il vient, où il va, ce qu'il transporte et quelle opération il fait. Comme je l'évoquais tout à l'heure, nous avons des mesures d'urgence en cas d'accident, en cas de malaise. Le relais d'alerte se fait vers la vigie.

Quelles sont les différentes façons de commander les ouvrages ? Le mode normal correspond à ce que l'on a vu tout à l'heure sur la photo. Le pontier est devant sa console et le mode télécommande permet d'ouvrir et de fermer les portes, de manœuvrer les vannes, de manœuvrer le pont. Si jamais la télécommande est en avarie, on a un mode secours. Il faut alors se déplacer vers les locaux techniques qui se trouvent à chacune des têtes d'écluse. On fonctionne toujours en électrique, que l'étrique provienne du réseau EDF ou qu'elle soit fournie par un groupe électrogène. Le deuxième mode de secours est avec des câbles et un cabestan et n'est valable que pour l'ancienne écluse.

Quelles les règles ? Je vous ai déjà annoncé les périodes d'ouverture. Le premier sassement se fait systématiquement à l'ancienne écluse et la priorité va à la montée vers la Seine pour que les bateaux puissent profiter du flot. La règle générale est le premier arrivé premier servi et la priorité va au tirant d'eau compatible avec le sassement. Si on a un grand tirant d'eau en sassement, alors que le niveau d'eau en Seine est un peu juste, on favorisera le petit tirant d'eau qui attend derrière.

Je vous montre rapidement quelques photos. Un jour d'affluence à l'ancienne écluse. Vous voyez qu'il y a des jours où il y a du trafic. Vous le voyez également à la nouvelle écluse, avec un rangement que je qualifierais de chausse-pied. La sortie peut poser des problèmes. Il faut savoir qu'à la sortie de l'écluse, ce n'est plus le port du Havre qui contrôle la situation, mais le port de Rouen. RPC, à Honfleur, nous donne l'autorisation de sortir les convois fluviaux. Cela peut poser des problèmes. Parfois, il faut attendre un certain temps. Cela ne favorise pas notre exploitation.

Ici, vous voyez un automoteur d'une certaine longueur qui sort de l'ancienne écluse. On voit que lorsque son avant sera en Seine, donc soumis au courant, son arrière sera toujours prisonnier du pertuis. Cela signifie qu'il faut y aller franchement. Le bateau doit vraiment se lancer.

Quelles sont les perspectives d'organisation à venir, à très court terme ? Il nous faut résoudre le problème, maintes fois évoqué, de la pointe de trafic au premier sassement. Pour ce faire, il n'y a pas d'autres solutions que de faire fonctionner, au moins en début de marée, les deux écluses simultanément. Il nous semblait évident au départ que cette solution passait par une solution technique, par une sorte de télécommande de l'écluse depuis l'autre. Une étude sérieuse qui a été faite par un organisme indépendant nous a prouvé que ce n'était pas la bonne solution. La solution sera donc humaine. Il faudra que l'on rajoute des effectifs. C'est en discussion avec les partenaires sociaux. L'autre solution est d'élargir les horaires, au moins pour les petits tirants d'eau, puisque les grands tirants d'eau sont à peu près limités aux horaires actuels.

Une autre perspective d'avenir, c'est la gestion prévisionnelle des mouvements. La Capitainerie du Havre qui gère les navires, va s'équiper prochainement d'un nouveau logiciel de gestion des escales. Les convois fluviaux seront intégrés dans ce nouveau système. Ainsi, comme les navires, les bateaux fluviaux devront s'annoncer, ce qui permettra une meilleure régulation et ce qui évitera

par exemple les déclarations papiers dans le sas dont je vous parlais tout à l'heure. Nous aurons tous les renseignements à l'avance, il ne sera donc plus nécessaire de procéder aux déclarations papier.

Pour ce qui est de l'entretien, je distingue l'entretien courant qui est fait par des services techniques du port (graissages, vérification des éclairages, etc.) ou par des entreprises privées attributaires de marchés, notamment pour l'entretien des terre-pleins. Il y a des entretiens un peu plus importants qui nous font intervenir plus directement. Ils impliquent souvent un arrêt de l'écluse et demandent une coordination. On n'arrête pas une écluse aussi facilement, il faut être sûr de son coup, il faut que l'on ait toujours l'une des deux écluses prêtes à fonctionner. Je citerai pour mémoire, dans un passé récent, la remise en état du radier, le fond de l'ancienne écluse qui partait un peu en morceaux et qui a été refait. Nous avons également changé toutes les portes de l'ancienne écluse. La porte avale vient d'être changée cet été. Nous sommes en train de refaire les berges de la darse aval de l'ancienne écluse. Il est prévu, au début de l'année prochaine, l'arrêt de la nouvelle écluse pendant une semaine, pour remplacer les câbles d'ouverture et de fermeture des portes.

Vous voyez une photo d'une porte de flot de lancer d'écluse. Vous voyez la fente particulière en forme de coque de navire et sur la partie supérieure, des opercules qui permettent à l'eau de mer de rentrer. Cela permettait d'avoir quelque chose qui soit relativement léger en haut et d'avoir une portance à peu près constante grâce à la forme du bas.

En ce qui concerne l'entretien des fonds, le dragage est l'un des gros problèmes de l'écluse. Dans l'entretien des fonds, on distingue les chasses. La chasse consiste à faire sortir violemment de l'eau, de façon à balayer un peu les sédiments. On ne fait cela qu'en période de vive-eau et à la basse mer, pour que ce soit efficace. On le fait quatre fois par mois et par écluse, ce qui fait huit chasses au total tous les mois. Ensuite, il y a les dragages. Nous avons un service du port qui s'occupe des dragages et qui nous fait les sondages. Les sondages sont faits tous les deux mois, plus à la demande si un marinier nous dit avoir trouvé quelque chose de bizarre sous sa coque. Les dragages se font soit à la benne, soit à l'élinde. L'élinde, c'est un gros tuyau qui aspire les sédiments. Nous avons essayé récemment le râteau, ce qui a l'air d'être efficace bien que très simple. C'est un objet métallique qui est traîné par un petit remorqueur du port qui permet de niveler le fond. On distingue aussi le curage des enclaves et des chambres de porte.

Je vous vous montrer tout cela. Vous avez ici une vue d'une entrée de sédiments. A peine la porte s'est décollée de son busage que les sédiments ne demandant qu'à rentrer. Là, on voit la drague à la benne dans le sas. Là, on voit une entreprise privée qui procède au curage des chambres de porte, grâce à des moyens terrestres.

Je dis quelques mots des trafics. De 1948 à nos jours, on voit l'apogée des mouvements en 1964, avec 23 000 mouvements, ce qui correspond à 6 millions de tonnes de trafic. Ensuite, le trafic décroît. On retrouve le même tonnage en 1981, bien que le nombre de bateaux soit nettement moins important, ce qui nous laisse entrevoir que les bateaux sont de plus en plus grands. Il n'empêche qu'il y a une chute jusque dans les années 80-90 et une renaissance actuellement.

Sur ce graphique, en orange est représenté le trafic de containers. On l'aurait tous deviné sans graphique, les containers sont la valeur montante du trafic actuellement.

Jean-Pierre GUELLEC

Quelques mots, pour terminer concernant la capacité des écluses. C'est un calcul qui n'est pas simple à effectuer. Il faut simplement avoir en tête la différence entre le nombre de bateaux ou d'unités qui apparaissent sur le graphique précédent, en l'occurrence 9 728 unités qui ont franchi les écluses de Tancarville en 2007, et le nombre de convois qui est en fait le nombre d'assemblages de ces unités. Un pousseur avec deux barges fait par exemple un seul convoi, mais trois unités qui franchissent les écluses. On avait 4 828 convois en 2007. Cette courbe qui fait état de la situation à partir de 1948, montre qu'en 1964, on a atteint 23 500 passages de bateaux dans l'écluse de Tancarville, puisqu'il n'y en avait qu'une seule à l'époque, alors qu'aujourd'hui, on est aux alentours de 9 000 à 10 000 maximum sur deux écluses, ce qui vous laisse imaginer la réserve de capacité dont disposent ces écluses. Vous allez me dire que les bateaux étaient plus petits à l'époque qu'ils le sont aujourd'hui. C'est pour cette raison que nous avons fait une pondération du nombre de bateaux, cette fois-ci en fonction de leur taille. On obtient ainsi cette seconde courbe jaune. Elle montre que dans les années 60, il y avait 11 000 équivalents bateaux actuels qui franchissaient la seule écluse de Tancarville. Tout cela démontre que nous sommes assez loin de la saturation en termes de capacité annuelle d'écoulement du trafic par les deux écluses de Tancarville.

Quelles sont les prévisions ? En 2007, il y a eu 4 828 convois. Ces chiffres sont dans l'étude socioéconomique préliminaire. Ces convois se répartissaient à environ 33 % pour le transport de containers, pour 160 000 EVP et 67 % pour les autres types de trafic. Nous prévoyons pour 2020 une évolution de ces deux grandes familles de trafics. Tout d'abord, nous prévoyons une augmentation assez raisonnable du nombre de convois pour les autres types de marchandises, soit seulement 6 % dans les prévisions. Par contre, nous prévoyons une augmentation de 47 % du nombre de convois de containers qui feraient passer le trafic de 160 000 à 420 000 Equivalents Vingt Pieds. On aurait donc un rééquilibrage entre le trafic de containers (41 %) et le nombre de convois autres (59 %). Pour ce qui est de l'évolution totale du nombre de convois, on retrouve le chiffre de 19 % qui a été cité dans des réunions précédentes et qui correspond à l'évolution totale du nombre de convois qui franchiraient les écluses de Tancarville.

En conclusion, sur la question de la capacité, je dirais deux choses. Dans les conditions de fonctionnement actuelles, les deux écluses de Tancarville ont une capacité totale suffisante pour absorber l'augmentation de trafic jusqu'en 2020 et même au-delà et ce, sans changer les conditions de fonctionnement actuelles. Cela dit, si on change ces conditions d'exploitation en faisant fonctionner simultanément les deux écluses et en étendant légèrement les créneaux horaires, nous allons plus que doubler la capacité actuelle. Nous serons de plus capables d'absorber la pointe de trafic de début de marée et de ce fait, d'améliorer les conditions de remontée en Seine des différents bateaux.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Guellec et surtout merci au Commandant Abjean pour ses explications très claires qui a dû en intéresser plus d'un. Je laisse maintenant la parole à la salle. Vous pouvez poser des questions à nos intervenants.

Laurent SAUTEUR, citoyen et association Ecologie pour le Havre

Je me permets d'intervenir avant Madame Barbier. Je suis à la fois citoyen et de la même association que Madame Barbier qui depuis un certain temps, essaie d'avoir la parole. Je suis désolé, mais je trouve cela relativement anormal.

Je voulais d'abord poser une question à Monsieur Sébastien Noël qui nous dit que ses navires seraient aptes à naviguer dans la zone maritime. J'aurais aimé qu'il précise ce qu'il entend par cette aptitude. Est-ce que les navires qu'exploite sa compagnie sont capables de remonter la Seine, au même titre qu'ils peuvent emprunter le canal de Tancarville ou éventuellement le grand canal s'il était étendu ? C'est la première question que je voulais poser.

Ma deuxième question s'adresse à Monsieur Thébaud. Est-ce que la CFT envisage de pouvoir armer des bateaux qui seraient des bateaux fluviaux qui pourraient utiliser la Seine ? *A priori*, je crois relever qu'il y a là deux points de vue tout à fait différents entre deux armateurs. C'est la première que nous avons affaire à des armateurs. J'aimerais bien avoir une réponse à ce sujet parce que l'utilisation de la Seine en tant que vecteur de transport, n'est pas absolument pas évoquée et je trouve cela relativement anormal.

Je reviens à une troisième question. Quand on imagine qu'on va élever la fréquence du passage des écluses de Tancarville, est-ce qu'on a envisagé le fait que cela allait vraisemblablement perturber le trafic maritime qui remonte sur Rouen ? C'est ce qu'avaient d'ailleurs évoqué les pilotes à une autre occasion. Voilà mes trois questions.

Michel STEINER

Merci. Une autre question avant de répondre ? Monsieur Baron ?

Mickaël BARON

Juste deux questions. Est-ce qu'une barge qui ballaste ne peut pas déballaster ? J'ai cru comprendre qu'elle ne pouvait pas déballaster, d'après les propos de Monsieur Guellec. On peut très bien ballaster à un moment donné et peut-être déballaster à un autre moment pour passer une écluse.

Monsieur Guellec, vous avez expliqué par ailleurs que le trafic ferroviaire dans la zone portuaire n'était pas forcément rentable. Cela veut dire que le trafic entre Port 2000 et le chantier multimodal sera donc déficitaire. Merci.

Michel STEINER

Merci pour votre brièveté. Madame Barbier ?

Sylvie BARBIER, association Ecologie pour le Havre

Un certain nombre de choses ont été dites. J'ai craint à un moment que les personnes qui se sont déplacées pour en apprendre un peu plus sur le débat public et les projets du port repartent sans

savoir qu'il y avait quand même d'autres propositions alternatives que celles qui nous ont été présentées et qui n'émanaient pas du tout de l'association. On a parlé en particulier de la massification, pour employer ce terme qui veut dire essayer de concentrer le maximum de tonnes et surtout de containers sur des unités, qu'elles soient fluviales ou ferroviaires. Je ne vais pas refaire tout l'historique. Nous en sommes à la huitième séance et ces réunions nous ont amenés à douter que ce prolongement du grand canal soit vraiment un instrument adapté à la massification fluviale. Cela coûterait par ailleurs très cher et on vient de voir qu'au niveau des écluses de Tancarville, on se retrouverait avec des problèmes similaires, liés à la marée, à l'envasement, etc.

Nous avons donc entre autres proposé que l'on améliore le fonctionnement du canal de Tancarville, lequel a besoin d'un certain nombre de travaux de réfection, que l'on améliore aussi le passage des ponts, pour essentiellement les unités petites et moyennes qui continueront à naviguer. Il y a une flotte importante et une demande également importante.

Pour la massification de centaines de containers, il nous semble qu'il serait beaucoup plus intéressant d'opter pour des unités dites fluviomaritimes. Le terme prête à confusion. Ce sont des unités qui doivent remonter la Seine, sans être vraiment des bateaux de mer. Il y a des possibilités. Cela existe. D'ailleurs, dimanche dernier, dans un article de la presse havraise, MARFRET qui est un armateur important dans ce domaine, dit lui-même qu'il s'apprête à acheter des unités adaptées. Le directeur commercial du port de Rouen dit lui aussi que c'est quelque chose qui serait à développer. On s'étonne fort que la coordination qui, paraît-il, est à l'ordre du jour entre les ports de Paris, Rouen et le Havre, n'aboutisse pas à étudier sérieusement cette question.

Ce serait également lié au problème de l'emplacement du chantier multimodal et à l'activation de l'écluse fluviale entre Port 2000 et le port intérieur. Toutes ces questions sont constamment laissées en dehors du débat, alors qu'elles sont cruciales si nous voulons aboutir à un report modal vraiment important, à hauteur de ce qui est présenté comme un atout pour les concurrents. Il faut opter pour toute autre chose que ce prolongement du grand canal.

Enfin, la mare plate n'est pas simplement un creux. C'est une constitution très particulière sur le plan hydrologique qui amène les eaux recueillies par précipitations sur le plateau, les eaux douces, à remonter. Il y a un effet de puits artésien. Elles passent par en-dessous, elles remontent et elles irriguent ensuite toute la zone humide. C'est quelque chose qui ne peut être transposé par quel que dispositif artificiel que ce soit et qui a aboutit en outre à une richesse biologique tout à fait particulière. Elle ne peut pas être déplacée. Si c'est bétonné, l'effet est irrémédiable. Il y a donc des solutions.

Par ailleurs, on s'apprête, pour des extensions dont on ne voit pas très bien l'intérêt pour le moment, puisqu'il n'y a pas vraiment de preneur de ces 500 hectares, à abîmer quelque chose qui ne pourra pas être restitué. Nous pensons nécessaire que soient vraiment étudiées l'option fluviomaritime et l'implantation ailleurs que là est il est pour le moment envisagé, le chantier multimodal.

Michel STEINER

Merci, Madame Barbier. Nous allons passer aux réponses. Nous allons d'abord donner la parole à Monsieur Noël.

Sébastien NOËL

Pour ma part, je ferai deux réponses. Il n'y a actuellement aucun bateau ni barge fluviale qui est à même de passer par l'extérieur du port et qui a les qualités purement maritimes pour le faire. Il y a des problèmes de réglementation qui sont malheureusement bien au-dessus de nos pauvres têtes d'utilisateurs et d'armateurs. Quand je parle de bateaux configurés pour la zone maritime, je parle de seino-maritime fluviale. Le terme est un peu bizarre, mais c'est celui qu'on utilise. C'est jusqu'à Rouen. On considère que même sur la Seine, on est en zone maritime jusqu'à Rouen. Quand je parle de bateaux à même de remonter en zone maritime, je parle de bateaux qui sont carénés pour naviguer en flot contraire, ce qui n'est pas forcément le cas de tous les outils fluviaux actuels.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Noël. Monsieur Thébaud, voulez-vous ajouter quelque chose ?

Christophe THEBAUD

Pour accéder au port historique ou au Port 2000, le trafic fluvial a deux possibilités, deux accès. D'une part, ce que l'on appelle l'accès nord qui permet de passer du port historique à Port 2000 avec des bateaux fluviaux, mais dans une configuration bien particulière. Actuellement, aucun bateau n'est configuré pour cette navigation. Il faut savoir d'autre part que ces bateaux seront assujettis à une réglementation très particulière et très contraignante en termes de DTO. Notre compagnie a estimé qu'ils ne pourraient rejoindre Port 2000 que 60 % du temps environ. On voit mal comment des armateurs maritimes disposant de bateaux et de navires importants, avec un nombre de boîtes important à évacuer, pourront le faire en temps et en heure. Cela a déjà été évoqué lors de réunions précédentes.

D'autre part, l'accès sud que l'on appelle la division 229 puisqu'en fait, il correspond à une classification des unités très proche du maritime. Notre compagnie a également estimé que le coût était trop important – plus de 30 % par rapport à une activité classique en fluvial. Nous ne nous intéressons donc pas à ce trafic, d'autant plus qu'un convoi de 180 mètres composé de deux barges peut transporter 352 EVP, alors que ce type de bateaux qui emprunteraient l'accès sud, ne pourrait en transporter que 240. Cette approche induit un développement environnemental qui ne nous convient pas et conduit à des émissions de CO₂ supplémentaires.

Michel STEINER

Merci, Monsieur Thébaud.

Jean-Pierre GUELLEC

Je voudrais simplement apporter une petite rectification à ce qu'a dit Monsieur Thébaud. On a failli avoir aujourd'hui le premier essai de transit par la voie nord, entre le port historique et le Port 2000 par un automoteur, mais il a préféré attendre une période de beau temps un peu plus large que celle d'aujourd'hui puisque normalement, le vent se remet à souffler ce soir.

Christophe THEBAUD

C'est exactement ce que l'on évoque. Ce type d'accès n'est possible que dans certaines conditions météorologiques.

Patrick ABJEAN

Cet automoteur a été autorisé par les Affaires maritimes pour un essai.

Michel STEINER

Monsieur Scherrer voudrait ajouter quelque chose.

Paul SCHERRER

Cette question est très souvent abordée lors de ce débat, mais il y a d'autres accès que par le canal de Tancarville ou par le grand canal prolongé. Profitons du fait que nous avons des professionnels de la navigation. Est-ce que vous pouvez nous en dire un peu plus sur les 30 % de surcoût pour un fluvio-côtier ou fluviomaritime passant par le sud ? On a déjà entendu ce chiffre, mais il serait intéressant de profiter de votre présence ici pour que vous nous en disiez un peu plus sur la manière dont s'élabore ce chiffre de 30 %.

Christophe THEBAUD

Il y a d'abord le coût de construction de l'unité. Ce sont, à l'heure actuelle, des bateaux qui n'existent pas, qu'il faut concevoir ou il faut éventuellement déclasser un maritime. Ils génèrent donc des coûts très importants. Par ailleurs, il y a le diviseur qui est le nombre de boîtes transportées pour une telle unité. Je parlais tout à l'heure de deux fois 176 EVP pour un convoi de 180 mètres de deux barges, ce qui nous permet de transporter 352 EVP sur quatre hauteurs, alors que d'après nos calculs, un fluviomaritime qui prendrait la passe sud, dans le cadre d'une division 229, ne pourrait transporter que 240 EVP.

Michel STEINER

Merci. Monsieur Guellec, je crois que Madame Barbier attend vos réponses.

Jean-Pierre GUELLEC

Concernant l'accès fluviomaritime, je vais rappeler ce que j'ai déjà indiqué la semaine dernière à la même question. Nous ne sommes pas dans une économie administrée où les établissements publics organisent de bout en bout les chaînes de transport. Le rôle du Grand Port Maritime du Havre est de créer les conditions pour que des activités de transport puissent s'organiser. En l'occurrence pour l'accès des unités fluviomaritimes à Port 2000, cela a été fait puisque le Grand Port Maritime du Havre a équipé des houlographes avec un serveur vocal qui permet de connaître en permanence et en temps réel la hauteur de houle pour accéder à Port 2000. Par ailleurs, les arrêtés ministériels ont

été pris en leur temps, fin 2007, par le Ministère. Les conditions sont donc créées pour permettre ce transport. Maintenant, il revient à l'initiative privée de déterminer si ces conditions permettent une exploitation viable de ce mode de transport. Je crois que les réponses que vient de donner Monsieur Thébaud sont particulièrement concluantes à ce sujet. Depuis maintenant deux ans, je crois que sur tous les essais qui ont été tentés, aucun n'a été réussi par faute de bonnes conditions météo. C'est donc manifestement une solution qui n'est pas fiable sur la durée.

Michel STEINER

Nous allons maintenant conclure parce qu'il est tard. Je voulais d'abord vous remercier, chacun et chacune, de l'intérêt que vous avez porté à ce débat. En particulier, je voudrais remercier les intervenants qui sont venus à la tribune. J'ai retenu entre autres l'inquiétude des habitants de Tancarville quant aux problèmes de circulation. Cet altruisme signalait aussi l'accent qui a été mis sur d'éventuelles nuisances dues à l'accroissement du trafic aux écluses et à la gestion des espaces sur le plan de l'urbanisme local.

Je rappelle que la prochaine réunion, une réunion thématique, aura lieu le 9 décembre au Havre, salle Europe du CHCI. Nous y débattons du développement économique de la zone portuaire du Havre et avant la trêve des confiseurs, le 16 décembre, une réunion importante se tiendra au Docks Océane, sur la cohabitation des hommes et des activités dans l'estuaire et la plaine alluviale.

Je voudrais également attirer votre attention sur un changement pour la réunion thématique du 14 janvier 2010 sur le thème : « Quels aménagements pour quelle nature dans l'estuaire ? ». Cette réunion était programmée salle municipale Franklin au Havre. Or cette salle a été réquisitionnée par l'Etat pour en faire un centre de vaccination contre la grippe A. De ce fait, cette réunion du 14 janvier se tiendra en lieu et place, salle municipale François I^{er}, 175 boulevard François I^{er} au Havre. Vous trouverez cette information et bien d'autres dans le journal du débat qui est à votre disposition dans cette salle ou à l'entrée.

Je vous donne enfin, avant de clore la réunion, des nouvelles de l'activité du site internet de la Commission Particulière. Nous avons reçu, à ce jour, la contribution de 11 cahiers d'acteurs et 9 avis. Nous avons reçu 151 questions écrites auxquelles il a déjà été en partie répondu sur le site du débat public. 6 953 connexions ont été effectuées sur le site pour 40 755 pages lues. J'en ai terminé et je vous invite à nous retrouver tous ensemble autour d'un pot amical au fond de la salle pour continuer cette discussion à bâtons rompus.