

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

## **Réunion 21 octobre 2009**

### **ROGERVILLE**

#### **François NAU**

Bonsoir à tous. J'invite d'abord Monsieur le Maire, Monsieur Francis Sellier, à prendre la parole pour un mot d'accueil dans sa ville.

#### **Francis SELLIER**

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Merci, Monsieur le Président, d'avoir organisé cette réunion dans notre commune, dans le but de débattre sur le prolongement du grand canal du Havre. On parle beaucoup de développement durable et de relance économique. Le port havrais a l'opportunité de devenir un maillon fort dans le projet Grand Paris.

Cette troisième journée porte sur le thème des transports et de la circulation dans la zone portuaire. L'utilisation des voies d'eau et des voies ferrées contribuera à réduire la pollution atmosphérique, en préservant notre environnement, la faune et la flore.

Merci au public d'être venu débattre en nombre important et de rester respectueux dans ce débat. Je vous en remercie. Bonne soirée.

#### **François NAU**

Bonsoir à toutes et à tous. Je vous remercie beaucoup d'être venus à cette soirée à Rogerville, pour cette troisième réunion du débat, comme Monsieur le Maire l'a dit. Rappelons que ce débat porte sur deux aspects du dossier, d'une part sur l'extension des infrastructures portuaires et d'autre part sur le prolongement du grand canal du Havre. Merci Monsieur le Maire de nous accueillir dans cette salle et d'avoir accepté, malgré les difficultés que cela a pu occasionner à votre équipe, de mettre gracieusement cette salle à la disposition du débat public.

Comme vous le savez certainement, ce débat public porte sur le projet que le Grand Port Maritime a déposé auprès de la Commission Nationale du Débat Public, la CNDP. La CNDP a retenu le principe de tenue d'un débat et en a confié l'organisation à la Commission Particulière du Débat Public qui est en place ce soir, dont le président est Monsieur Claude Guillaume et dont je fais partie. Ce soir, c'est moi qui vais animer une partie de la réunion.

La Commission Nationale du Débat Public a donc retenu ce principe de débat public, au vu de trois considérants qu'il me paraît important de rappeler. D'une part, l'accroissement des capacités

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre portuaires et le développement du transport de marchandises par voie fluviale constituent ensemble un intérêt national. D'autre part, les impacts du projet sur les milieux naturels sont significatifs. Troisièmement, les enjeux économiques sont importants par le développement des activités portuaires et l'extension de la zone d'activités industrielles.

Il faut préciser qu'à ce stade, aucune décision n'est arrêtée sur le projet mis au débat et que le moment venu, l'ensemble des questions et l'apport du débat seront portés à la connaissance du maître d'ouvrage, le Grand Port Maritime du Havre, qui devra en tenir compte lors de sa prise de décision sur l'opportunité du projet, sur la décision éventuelle de le réaliser et s'il doit se réaliser, sur ses modalités de réalisation.

Nous sommes à Rogerville ce soir, sur un site très proche du territoire concerné par le projet soumis au débat. Nous pensons que ce thème des transports et des circulations doit concerner un grand nombre d'habitants de l'agglomération havraise et de riverains de l'estuaire qui sont notamment concernés par ce sujet dans leur vie quotidienne.

Pour préciser les choses, il faut s'entendre sur ce que l'on appelle transports et circulations. Pour nous, les transports comprennent à la fois les transports collectifs de voyageurs et les transports de marchandises, depuis l'acheminement des marchandises par voie maritime sur les quais maritimes jusqu'à leur départ du port vers leur lieu de destination, ainsi que le mouvement inverse. En ce qui concerne les circulations, il faut à la fois parler des itinéraires choisis par les différents modes de transport, que ce soit la route, le fer et la voie d'eau, ainsi que les trafics correspondants et les niveaux de service.

A titre d'exemple des problèmes de circulation, nous évoquerons particulièrement ce soir l'ensemble des problèmes posés par le fonctionnement des ponts mobiles. Vous savez que l'ouverture des ponts mobiles pour le passage des bateaux nécessite la fermeture à la circulation qui emprunte ces ponts, à savoir la circulation automobile dont les camions et pour certains ponts, la circulation des trains.

Pourquoi un tel thème ce soir ? Parce que dans le cadre de la programmation des réunions du débat, nous devons parler, le 27 octobre, de la présentation du projet et de ses alternatives. L'un des objectifs annoncés par le port dans ce dossier qui est à votre disposition à l'entrée de la salle est bien sûr d'améliorer les circulations dans les zones portuaires, cette amélioration devant permettre d'accroître les performances du port et de développer ses atouts. Pour la bonne compréhension des différentes thématiques du dossier, il est donc important de faire le point de la situation actuelle, avant de parler du projet et de voir également, dans le temps et dans l'espace, comment se présente cette problématique des transports et de la circulation.

En outre, au-delà de la situation actuelle, un certain nombre d'évolutions sont à prendre à compte. Par ailleurs, on sait d'ores et déjà qu'un certain nombre d'opérations sont engagées ou prévues d'ici à la réalisation éventuelle du projet. Il convient bien de distinguer les différentes incidences de ces évolutions d'une part et de ces différentes opérations et actions d'autre part, incidences sur la circulation et les transports, indépendamment de l'incidence du projet proprement dit sur les transports et la circulation.

Sur ce thème des transports et des circulations, nous souhaitons, ce soir, faire ensemble un état des lieux en écoutant le plus possible les gens qui ont à s'exprimer sur ce thème, ceux qui vivent tous les jours les difficultés de circulation, ceux qui ont à apporter des témoignages sur leur vécu, leur sentiment et ceux qui ont bien sûr des idées d'amélioration à proposer. Ce sont donc

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre principalement les usagers et les professionnels concernés qui peuvent s'exprimer et qui pourront enrichir le débat.

En conséquence, ce soir, nous vous proposons une organisation de la réunion en deux temps. Dans un premier temps, nous proposerons d'établir une photographie de la situation actuelle, sur la base d'une présentation établie par le Grand Port Maritime du Havre et des éléments recueillis lors des études préliminaires. Cette présentation sera suivie d'une table-ronde qui sera organisée en regroupant des usagers et des professionnels qui s'exprimeront soit à titre personnel soit au titre de l'organisme qu'ils représentent. Nous aurons, dans cette table-ronde, une représentation de l'AUPAES, l'Association des usagers de la plaine alluviale de l'estuaire de la Seine, de la Compagnie fluviale des transports, la CFT, de Naviland Cargo, de la SAITH, c'est-à-dire la Société d'aménagement de l'interface terrestre du port du Havre, de Réseau Ferré de France et de Voies navigables de France. Leur contribution permettra d'établir un premier diagnostic actuel du fonctionnement du port en matière de transports et de circulation. Je remercie d'avance les participants à la table-ronde de nous donner leur avis et leur contribution sur ce thème.

La deuxième partie de la réunion portera sur tout ce qui va évoluer ou risque d'évoluer par rapport à la situation actuelle, d'une part en termes d'évolutions de l'activité et du trafic et d'autre part en ce qui concerne les opérations particulières dont j'ai parlé, soit déjà engagées soit prévues. J'en cite quatre. Il y a l'aménagement des écluses de Tancarville, le projet de chantier multimodal, le projet de régulation des flux, dénommé TRIP, Transport régulation intermodale et portuaire, le projet d'écluse fluviale de Port 2000.

Cette présentation du Grand Port sera suivie de la même table-ronde que celle qui s'exprimera sur la situation actuelle, de façon à avoir distinctement un diagnostic de la situation actuelle d'une part et d'autre part, une évolution probable de ce diagnostic prenant en compte à la fois les évolutions et la réalisation de ces quatre opérations potentielles.

En amont de la deuxième partie de la réunion, nous aurons une intervention, au nom de l'association Ecologie pour le Havre, présentée par Monsieur Dieulafait qui a souhaité s'exprimer sur ses interrogations quant aux choix avancés par le port.

Le débat public doit rester un moment privilégié d'échanges avec la salle. C'est pourquoi chaque table-ronde sera suivie d'échanges avec la salle, de façon à ce que chacun puisse réagir en apportant son propre point de vue ou en demandant d'enrichir telle ou telle information donnée. La parole est libre et nous la souhaitons la plus riche possible.

Le sujet de ce soir est technique, nous en avons bien conscience. C'est pourquoi nous demandons à chaque participant de faire un effort de clarification de ses propos et de faire preuve de pédagogie pour que tout le monde comprenne bien de quoi il s'agit. En tout cas, si tel n'était pas le cas, n'hésitez pas à poser des questions pour clarifier les choses et bien comprendre ce dont il s'agit.

Le sérieux avec lequel les réunions précédentes se sont tenues me laisse espérer que nous aurons ce soir une même capacité d'écoute et des modalités d'expression tout à fait correctes, ce qui favorise bien sûr le débat, l'écoute et le respect des différentes expressions. Ce soir, j'espère que nous avancerons dans le débat par un apport fructueux, grâce à la qualité et à la sérénité des échanges. Je vais tout de suite passer la parole à mon collègue Michel Steiner qui va vous rappeler les règles de tenue de la réunion, afin qu'elle se déroule le mieux possible.

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

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

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

La documentation audité le jour des réunions est à votre disposition, comme vous avez pu le voir à l'entrée de la salle. Les hôtesse vous remettront l'ensemble des documents disponibles à ce jour, sans distinction.

Pour la bonne tenue de la soirée, nous vous demanderons de bien vouloir respecter les règles suivantes : éteindre vos téléphones portables, respecter le droit des autres personnes à prendre la parole et à porter leurs arguments au débat. Ce respect s'applique également dans le savoir-être de chacun (correction, politesse et pas d'injures évidemment). Pour d'évidentes raisons pratiques, nous vous demanderons de ne pas prendre la parole tant que le président de séance ne vous l'a pas donnée. Dites-vous bien que dans le brouhaha, personne ne comprend rien.

Nous rappelons que pour toutes les interventions, y compris celles du maître d'ouvrage, un temps de parole est fixé par la Commission et nous vous demandons de le respecter. Sinon, je serai moi-même obligé de vous interrompre. Lorsque le président de séance donne la parole, merci de vous présenter, de préciser votre nom, votre prénom et éventuellement votre fonction ou représentant de telle structure ou commune, ce qui permet l'attribution des propos de chacun, principalement lors de la rédaction du verbatim. Une hôtesse viendra après votre intervention vous demander confirmation de vos coordonnées et de leur orthographe. Pour avoir la parole, merci de vous signaler en levant la main et d'attendre pour vous exprimer que le président de séance vous y invite. Une hôtesse vous donnera alors un micro que vous lui restituerez après avoir posé votre question ou donner votre avis.

Pour chacun, quel qu'il soit, y compris pour les élus, un temps de parole de trois minutes est accordé pour poser sa question. Merci de respecter ce temps de parole. Un chronomètre affiché sur

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
l'écran vous permettra de voir le décompte de votre temps. Les questions écrites sont les bienvenues. Vous avez dû trouver sur vos chaises des cartes T qui vous permettront de poser vos questions par écrit. Vous pourrez les remettre à nos hôtes, elles seront alors retranscrites et vous les verrez régulièrement sur le grand écran. Vous pourrez également les déposer plus tard dans une boîte à lettres. Chaque question recevra une réponse éventuellement durant la réunion et toujours par écrit, sous trois semaines. N'oubliez pas bien sûr d'indiquer clairement vos coordonnées. Je vous remercie.

## **François NAU**

Merci, Michel. Nous allons commencer tout de suite la première partie de la réunion portant sur la situation actuelle, sauf s'il y a des questions préalables. Je demande à la salle si quelqu'un veut s'exprimer tout de suite. Démarrons tout de suite par une présentation faite par le Grand Port Maritime du Havre sur la situation actuelle des transports et des circulations dans la zone portuaire.

## **.I La situation actuelle des transports et des circulations dans la zone portuaire**

### **.1 Présentation de la situation actuelle par le Grand Port maritime du Havre**

#### **Jean-Pierre GUELLEC**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais commencer par vous faire une présentation de l'état actuel des circulations et des transports dans la zone portuaire et je commencerai par un bref rappel sur le fonctionnement du port aujourd'hui. Comme tous les ports modernes dans le monde, le port du Havre est organisé en terminaux. Nous avons tout d'abord des terminaux à vrac liquide qui traitent du pétrole brut et de la pétrochimie et qui ont représenté, en 2008, un peu moins de 50 millions de tonnes. Nous avons également des terminaux à vrac solide, à la fois un terminal charbonnier près de la centrale EDF et un terminal multi-vrac près de l'autoroute A 29. Il a traité un peu moins de 5 millions de tonnes en 2008. Nous avons des terminaux rouliers, un terminal ferry dans l'avant-port et un centre roulier en arrière de l'écluse François I<sup>er</sup> qui ont traité 1,8 million de tonnes en 2008.

Ces trois grandes familles de trafics sont relativement stables ou présentent des variations lentes dans la durée. C'est pourquoi dans la suite de la présentation, je traiterai essentiellement des containers qui aujourd'hui, sont présents sur un certain nombre de terminaux dans le port du Havre. Ces terminaux ont traité, en 2008, environ 2,5 millions d'EVP. Il faut savoir que sur ces 2,5 millions d'EVP, environ 30 % sont constitués par du transbordement de navire à navire et qu'en conséquence, seulement les 70 % restants transitent ensuite vers l'*hinterland* par les transports terrestres. En 2008, la situation était légèrement différente puisque le transbordement n'a été que de 20 %. Ce sont donc 2 millions d'EVP sur les 2,5 millions du trafic total qui ont ensuite transité en direction de l'*hinterland*.

Commençons par évoquer le transport routier de containers. Vous avez sur cette image, en rose, les différents terminaux à containers et voici superposé le principal réseau routier qui dessert l'ensemble de ces terminaux. Tous les terminaux sont bien évidemment embranchés à la route. Lorsqu'un camion vient de l'extérieur chercher un container sur un terminal, il emprunte donc ce

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
réseau et ensuite, se rend sur le terminal, récupère son container et repart en empruntant toujours ce réseau routier, soit pour se rendre dans des entrepôts logistiques où le container va être ouvert et la marchandise éventuellement transformée, soit pour se rendre directement à destination, à l'extérieur du port.

Je vous montre quelques chiffres sur ce transport routier de containers. Nous avons estimé environ 7 600 mouvements quotidiens de poids-lourds, entre l'aller et le retour, pour assurer les 84 % que représente aujourd'hui la part modale du transport routier de containers vers l'*hinterland*. Ce sont la souplesse et la réactivité du mode routier qui expliquent aujourd'hui son succès et sa part prédominante. Vous voyez quelques chiffres en comparaison. Sur les principaux axes circulés, ce sont des valeurs de trafic en moyenne journalière annuelle. Le pont de Tancarville reçoit un trafic d'environ 16 000 véhicules par jour, poids-lourds inclus et le pont de Normandie un trafic de 15 500 véhicules par jour. A comparer aux 7 600 poids-lourds qui sortent ou qui rentrent du port ou de la zone industrielle portuaire chaque jour et qui ensuite se dispersent sur ces différents axes. Ils ne représentent qu'une faible part du trafic total sur ces voies.

Venons-en maintenant au transport ferroviaire de containers. Sur la même photo aérienne, vous avez maintenant, ici en jaune, le réseau ferré portuaire principal qui permet également de desservir l'ensemble des terminaux. La partie qui apparaît en violet sur la partie haute de l'image est en fait la partie du réseau ferroviaire qui appartient à Réseau Ferré de France, la limite entre le jaune et le violet étant la limite entre le réseau portuaire et le réseau ferré national.

Lorsqu'un container est déchargé sur un terminal, il peut être chargé sur un wagon, en arrière de ce terminal. Il est rare qu'un train entier puisse être constitué directement sur un terminal. La plupart du temps, ce sont des parties de trains, ce que l'on appelle des coupons, qui sont constituées. Elles sont ensuite acheminées vers des faisceaux ferroviaires. Nous en avons un certain nombre sur la zone portuaire, un tout récent à Port 2000 ou encore le faisceau de la plaine alluviale. A cet endroit, les différents composants sont assemblés pour constituer des trains entiers, à destination du réseau national.

L'ensemble des trains qui quittent la zone portuaire doit passer aujourd'hui par le faisceau de Soquence qui est bien connu, soit par le pont VII bis qui nécessite ce que l'on appelle un rebroussement, une manœuvre assez particulière, soit par le pont VI, après avoir pris le pont rouge, pour pouvoir reprendre ensuite le réseau ferré national. Je précise également qu'à la sortie de Port 2000, les trains empruntent la grande boucle ferroviaire qui a de bonnes capacités plutôt que de passer par l'écluse François I<sup>er</sup>, trajet plus court sur le papier, mais beaucoup plus délicat à négocier dans la réalité. Voici quelques chiffres de 2008. Sur Port 2000 uniquement, il y a eu 950 trains directs, 1 380 coupons et 3 500 navettes de la SAITH dont nous reparlerons un peu plus loin.

J'en viens au trafic fluvial de containers. Toujours sur la même image, vous voyez l'ensemble des plans d'eau qui sont aujourd'hui accessibles aux barges. Lorsqu'un convoi arrive de la Seine, à l'est, il franchit les écluses de Tancarville et se rend ensuite sur les terminaux. Là, trois possibilités sont offertes. Soit une barge peut être entièrement chargée sur un terminal, ce qui est aussi un cas relativement rare. Soit, pour compléter son chargement, la barge doit faire de la collecte sur plusieurs terminaux, ce qui pose un problème de compétitivité, dans la mesure où les barges fluviales ne sont jamais prioritaires sur les terminaux maritimes. L'escale dans le port du Havre peut donc prendre un certain temps. La troisième possibilité est, comme je l'évoquais à l'instant, la navette organisée par la SAITH qui permet par voie ferroviaire, de transférer les containers depuis Port 2000 auquel les barges n'ont aujourd'hui pas accès directement, jusqu'au terminal de l'Europe, ce qui permet ensuite aux barges de reprendre le chemin de la Seine.

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

Je vous donne quelques chiffres sur le trafic fluvial. Un peu moins de 5 000 entrées et sorties de bateaux ont été enregistrées aux écluses de Tancarville en 2007. Il faut y ajouter environ un millier de mouvements internes chaque année entre les terminaux portuaires, par exemple un transport d'huile entre l'avant-port et la raffinerie.

Si on superpose maintenant les trois réseaux que nous venons de voir, le réseau routier, le réseau ferroviaire et le réseau fluvial, on s'aperçoit que les problèmes apparaissent aux points de croisement, en particulier sur les ponts mobiles. Il y en a au total 22 sur la zone portuaire et la manœuvre de chacun d'entre eux nécessite environ de 10 à 15 minutes. Plus particulièrement, sur l'itinéraire entre les terminaux à containers et les écluses de Tancarville, on trouve 5 ponts mobiles. Ces 5 ponts mobiles présentent ce que l'on appelle une hauteur libre sous l'ouvrage différente. Le plus bas est le pont VIII, qui a seulement 37 centimètres de hauteur au-dessus du plan d'eau moyen des canaux, les ponts de l'A 29 étant quant à eux situés à 10,60 mètres au-dessus de ce niveau.

Lorsque les bateaux doivent franchir ces ponts, ils nécessitent ou pas une manœuvre des ponts mobiles. Il faut savoir que la conférence européenne des Ministres des Transports a défini, en 1992, des caractéristiques standards de bateaux qui nous donnent, pour un bateau fluvial de vrac ou transportant deux couches de containers, une hauteur de 5,25 mètres, ce qui nécessite de manœuvrer à chaque fois le pont rouge et le pont VIII. Pour trois couches de containers, il faut une hauteur de 7 mètres et pour quatre couches de containers, 9,10 mètres. Cette définition date de 1992 et depuis cette période, sont apparus les containers que l'on appelle High Cube et qui présentent une hauteur supérieure par rapport aux containers standards d'un pied, c'est-à-dire 31 centimètres. Lorsque l'on considère qu'un chargement moyen de containers comporte normalement un certain nombre de High Cube, il faut rajouter à ces hauteurs standards autant de fois 31 centimètres qu'il y a potentiellement de couches de containers.

Vous avez également, à droite de la diapositive, le nombre moyen de manœuvres par jour. Il est de 14 manœuvres pour le pont VIII et statistiquement, de zéro manœuvre par jour pour les ponts de l'autoroute A 29 qui ne sont manœuvrés que quelques fois dans l'année, principalement pour des passages de barges exceptionnelles ou pour des opérations de maintenance.

Ces mouvements de ponts génèrent des encombrements. Il y a deux façons de qualifier l'importance de ces encombrements. Premier élément : les émissions de gaz à effet de serre. Intuitivement, on se rend compte qu'un trafic fluide est certainement moins émissif que des bouchons. Malheureusement, nous n'avons pas pu, à ce stade des études préliminaires, réaliser un calcul précis des émissions de gaz à effet de serre dans les différents cas de figure, tout simplement parce qu'il n'existe pas encore de méthode normalisée au niveau du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable. Ce sera donc certainement un sujet d'approfondissement pour la suite des études.

Le deuxième critère pour juger de l'importance des encombrements, ce sont les temps perdus par les usagers, que ce soient les véhicules légers ou les poids-lourds. C'est ce point que je vais développer plus particulièrement maintenant. Nous avons réalisé une modélisation de l'ensemble des circulations routières sur la zone portuaire, en commun avec la Ville du Havre et le Département de la Seine-Maritime. Le même modèle numérique a donc été retenu pour cette modélisation dite statique qui nous donne, sur chacun des tronçons routiers, un niveau de trafic aux différentes heures auxquelles on souhaite le calculer.

Vous avez à l'écran une reconstitution de la situation en 2007, puisque les études ont été conduites en 2008, à l'heure de pointe du soir. Vous retrouvez notamment la sortie du Havre et l'entrée dans le Havre qui sont en rouge. C'est bien connu, la circulation est toujours un peu difficile à cette

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre heure-là. Vous voyez également le secteur de la Brèque ou encore le secteur de Rouelles, au nord du Havre, qui sont des zones un peu chargées à cette heure du jour et de la nuit.

Nous avons réalisé cependant un second modèle, cette fois-ci dynamique, qui permet de visualiser les trajectoires des véhicules et surtout de modéliser le comportement des usagers lorsqu'ils sont face à une difficulté imprévue, notamment les changements d'itinéraire. Cette modélisation dynamique a été limitée à la zone des ponts pour pouvoir identifier les mouvements d'évitement des ponts ouverts. Cette simulation, effectuée à différentes heures, permet de faire des tests sur les aménagements de réseaux ou sur les manœuvres de ponts.

Les temps perdus par les usagers sont calculés en partant d'une situation où les ponts sont ouverts à la circulation. A l'intérieur de ce périmètre, les véhicules réalisent leur parcours en un certain temps, cumulé sur la durée de l'expérience. On fait ensuite un deuxième calcul en ouvrant le pont et en mesurant les temps de parcours des mêmes véhicules, sur la même durée. On obtient, dans le second cas, un temps de parcours beaucoup plus important puisque le pont a été ouvert entre dix et quinze minutes et la différence entre ces deux calculs nous donne les temps perdus du fait de cette ouverture de pont. Lorsqu'on les cumule sur l'ensemble des ouvertures de ponts sur l'année, en fonction des différentes heures du jour et de la nuit et des différents jours de la semaine, nous avons obtenu, sur cette première partie de modélisation, un total dépassant légèrement un million d'heures, total qui a déjà été cité, notamment lors de la réunion d'ouverture, comme étant l'équivalent de la durée de travail d'une entreprise de 625 salariés.

En guise de conclusion de cette présentation, je voudrais conclure avec une petite note humoristique. J'avais quinze minutes pour faire cette présentation – je pense que j'ai à peu près tenu le *timing* – ce qui correspond à la durée d'ouverture de pont.

## **François NAU**

Merci beaucoup, Monsieur Guellec, d'avoir fait cette présentation rapide, synthétique et néanmoins complète. Elle permet d'une part de dresser une première photographie des itinéraires empruntés par les containers au sein du port du Havre, dans la situation actuelle et pour chacun des modes, et d'autre part de nous indiquer comment le Grand Port Maritime du Havre a, dans ses études préliminaires ou projets, identifié les difficultés de circulation, à partir d'une modélisation et d'une quantification permettant de donner déjà une vue globale des problèmes de circulation liés notamment aux ouvertures des ponts mobiles.

Pour compléter cette photographie, j'appelle à la table-ronde les différents participants prévus : Monsieur Picard, le président de l'AUPAES, Monsieur Fortrye, directeur commercial de la CFT, Monsieur Daniel Le Berre de Naviland Cargo, Monsieur Maugé, directeur du développement de VNF, Monsieur Christophe Régnier, responsable d'activité de la SAITH et Monsieur Luc Roger, directeur régional de Réseau Ferré de France.

Avant de passer la parole à la table-ronde, il faudrait que la salle puisse poser quelques questions sur la base de l'exposé de Monsieur Guellec, y compris des questions de compréhension du sujet qui, encore une fois, est un peu technique. Nous avons prévu dix minutes d'intervention de la salle. C'est donc le moment de poser des questions par rapport à cet exposé et de faire part de votre vécu lié aux difficultés qui ont été signalées, pour peut-être mieux les identifier en termes d'incidences sur la vie quotidienne ou l'exercice de votre profession. Qui veut s'exprimer ? Monsieur ? Vous avez trois minutes pour vous exprimer.



## **.2 Débat avec la salle**

### **Claude BLOT, association Estuaire Sud**

J'ai deux questions par rapport à l'exposé de Monsieur Guellec. Vous nous avez annoncé les chiffres de temps perdus. Lorsque le grand canal sera fait, on gagnera du temps. Est-ce que vous pouvez nous préciser quel sera le reliquat de trafic sur ces ponts, le trafic qui restera sur ces voies et quel sera le temps perdu ? J'imagine que ces ponts continueront à fonctionner et auront besoin d'être levés de temps en temps. C'est ma première question.

Vous avez par ailleurs évoqué 30 % de trafic de transbordement maritime, avec une baisse à 20 % en 2008, si j'ai bien noté. Pouvez-vous nous expliquer la nature de cette baisse et peut-être les trajectoires futures ?

### **François NAU**

Merci, Monsieur Blot. Y a-t-il d'autres questions ? Nous pouvons regrouper trois questions. Monsieur ?

### **Laurent SAUTEUR, Ecologie pour le Havre**

Je voudrais savoir pourquoi on n'a pas représenté en bleu la troisième voie fluviale qui est majeure, à savoir la Seine. Pourquoi n'a-t-elle fait l'objet d'aucun développement dans ce qui nous a été présenté ?

### **François NAU**

Une troisième question peut-être ? Je demande au port de donner quelques éléments de réponse à ces deux questions qui, d'après ce que j'ai compris, ne portent pas directement sur la situation actuelle. Nous allons tout de même y répondre.

### **Jean-Pierre GUELLEC**

J'apporte quelques éléments de réponse rapides sur le sujet. Les chiffres de temps perdu que je vous ai donnés tout à l'heure, soit le million d'heures, correspondent à la situation actuelle. On verra dans la seconde partie, quelle sera l'ampleur des temps perdus en 2020, si l'on ne fait aucun aménagement spécifique. Le nombre de manœuvres résiduelles sera lié au projet qui sera retenu et je pense que les réponses pourront être données un peu plus tard dans la présentation.

La seconde question concernait la baisse de la part du transbordement dans le trafic de containers. Il faut savoir que le trafic de containers comprend deux composantes. La partie de trafic à destination de l'intérieur des terres est une partie relativement captive et est assez peu variable dans le temps, sauf en fonction de l'activité économique de l'*hinterland*. Par contre, le transbordement est une activité éminemment concurrentielle et beaucoup plus volatile en fonction des circonstances. Nous avons connu une année 2008 assez difficile dans le domaine du transport de containers, avec la crise en fin d'année, ainsi que quelques perturbations au printemps 2008. Ces

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
événements expliquent la baisse que nous espérons tout à fait localisée dans le temps, du transbordement, sur l'année 2008.

Enfin, s'agissant de la question de Monsieur Sauter concernant l'accès par la Seine, c'est une solution que nous n'avons pas présentée aujourd'hui puisque dans notre esprit, elle est plutôt une alternative au projet. Aujourd'hui, cette solution n'est pas utilisée. Or je vous ai fait la présentation du fonctionnement actuel de la desserte. Cette solution n'est pas utilisée, mais elle pourrait constituer, au moins sur le papier, une alternative au prolongement du grand canal. Nous l'avons donc plutôt renvoyée à la séance de la semaine prochaine au cours de laquelle seront évoquées les différentes alternatives. Nous en reparlerons donc plutôt la semaine prochaine. Aujourd'hui, le trafic est nul à partir de Port 2000 par voie fluviale directe en passant par la Seine ou par l'avant-port nord.

### **François NAU**

Merci, Monsieur Guellec. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur ?

### **Michel AUVRAY, Estuaire Sud**

Je voudrais revenir sur le fonctionnement du port. Peut-être ai-je mal compris. Si j'ai bien saisi, lorsqu'un container arrive à Port 2000, s'il est destiné à partir par camion, on le charge directement derrière un tracteur et il part vers son lieu de destination, s'il est destiné au transbordement, on doit d'abord le charger sur une sorte de brouette ferroviaire pour le poser ensuite sur des barges et s'il est destiné au transport fluvial, on utilise également une manipulation ferroviaire. Pourquoi était-il impossible techniquement de relier directement Port 2000 au réseau fluvial ? Pour le moment, cela fait un complément de manutention qui doit être coûteux en temps et en argent. Est-ce que j'ai bien compris le fonctionnement du transbordement ? Merci.

### **François NAU**

Une autre question ? Non. Monsieur Guellec peut répondre à cette seule question.

### **Jean-Pierre GUELLEC**

J'apporterai une précision, d'abord sur le chargement des camions, pour être sûr que nous ayons bien compris la même chose. Les camions ne sont pas chargés directement sous les portiques. Le container transite d'abord par le parc à containers, en arrière du portique et les camions viennent ensuite les chercher en partie arrière du terminal, avec une reprise du container sur le parc. C'était une précision, me semble-t-il, importante.

Pourquoi Port 2000 n'est pas relié au réseau fluvial ? Tout simplement parce qu'aujourd'hui, nous avons un projet dont nous allons parler dans la deuxième partie et qui est un projet d'écluse fluviale pour relier Port 2000 au réseau des canaux. C'est un projet qui est encore en cours d'étude et qui va nécessiter encore un certain nombre d'études avant qu'une décision soit prise sur sa réalisation. C'est donc en attendant l'éventuelle réalisation d'une liaison directe entre Port 2000 et les canaux qu'a été mise en place le transfert ferroviaire depuis Port 2000 jusqu'au terminal de l'Europe qui est un terminal dédié au transport fluvial.

Monsieur Scherrer du port ?

**Paul SCHERRER, directeur technique des projets du port du Havre**

J'apporterai simplement un complément à ce que vient de dire Jean-Pierre Guellec. Tous les ports du nord de l'Europe qui ont, pour beaucoup d'entre eux, des trafics fluviaux bien supérieurs à ceux du Havre, fonctionnent avec deux systèmes pour charger les barges. Lorsqu'il s'agit d'une barge qui va être chargée en totalité sur un terminal ou qui va être chargée avec beaucoup de containers, elle va sur le terminal maritime. Dès lors, le déchargement maritime du container et le rechargement sur une barge se fait au même terminal. Comme le signalait Jean-Pierre Guellec, les barges ne sont jamais prioritaires sur le maritime. Il y a donc des temps d'attente importants des barges. Par contre, dans ces mêmes ports qui permettent cet accès direct, il y a également des chantiers multimodaux ou des terminaux sur lesquels il y a une concentration des barges provenant de différents terminaux maritimes, ce qui permet à la barge de faire un seul stop et de se charger sur ce stop unique.

Actuellement, nous fonctionnons uniquement avec le système du mono-stop, si je puis dire, avec le quai de l'Europe. On amène les containers par voie ferrée s'ils viennent de Port 2000. On les amène par multi-trailer s'ils sont au niveau de tous les terminaux nord. Le multi-trailer, c'est un camion qui tracte quatre remorques. Nous avons donc déjà l'embryon d'un chantier multimodal au quai de l'Europe, mais nous n'avons pas l'accès direct. Dans un port comme Rotterdam, cet accès direct est très simple. Ils ont de l'ordre de 0,50 mètre de marnage, alors que nous nous avons, au Havre, 8,50 mètres de marnage. Nous avons l'obligation d'une écluse, alors qu'à Rotterdam, il suffit d'avoir une brèche dans une digue pour avoir cet accès direct. Comme nous le verrons tout à l'heure, en plus d'améliorer encore cette desserte par un chantier multimodal, nous envisageons un chantier multimodal beaucoup plus conséquent dans la plaine alluviale.

**François NAU**

Monsieur ?

**Luc CALAIS, Groupe ornithologique normand**

Dans quel secteur est envisagée la création de ce fameux chantier multimodal ? Est-ce qu'il est lié au trajet du canal ? Actuellement, on sait qu'il y a quatre projets envisagés.

**François NAU**

Si vous voulez, nous répondrons à cette question dans la deuxième partie qui est faite pour cela. Dans cette première partie, je souhaite que l'on reste bien sur la situation actuelle pour que le débat soit clair. Nous allons certainement entendre beaucoup d'entre vous sur cette situation, sur les difficultés en matière de transports et de circulations. S'il n'y a pas de nouvelle question, je pense que le mieux est de passer maintenant à la table-ronde qui est en place et que j'ai présentée tout à l'heure, en remerciant encore une fois ses participants d'être venus et d'exprimer leur témoignage en matière de ressenti des difficultés de circulation, notamment en tant qu'usager.

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
Pour la clarté du débat de la table-ronde, je propose qu'elle s'exprime par séquence, en commençant par les difficultés de circulation liées au fonctionnement des ponts mobiles. Ensuite, nous étendrons les témoignages et les points de vue à l'ensemble des autres difficultés ressenties globalement au niveau de la zone portuaire. Après avoir évoqué ces difficultés globalement, nous prendrons un peu de recul pour regarder comment elles se présentent par mode, par type de problèmes et en fonction de leur situation, notamment au niveau de l'organisation globale du port et de son fonctionnement.

Regardons d'abord les choses de la façon la plus concrète possible. Je pense que compte tenu de la position de la zone industrielle par rapport aux ponts mobiles, Monsieur Picard, en tant que président de l'AUPAES, est bien placé pour s'exprimer déjà sur ce problème lié au fonctionnement des ponts mobiles.

### **.3 Table-ronde**

*Thierry Picard, président de l'AUPAES*

*Stéphane Fortrye, directeur commercial de la CFT*

*Christophe Régnier, responsable d'activité de la SAITH*

*Daniel Le Berre, responsable de production de Naviland Cargo au Havre*

*Luc Roger, directeur régional de Réseau Ferré de France. (RFF)*

*Philip Maugé, directeur du développement de Voies Navigables de France (VNF)*

#### **Thierry PICARD**

Bonsoir. La zone industrielle du Havre étant placée quasiment sur une île, nous sommes effectivement très perturbés par les différents mouvements qui sont opérés par les ponts quasi quotidiennement. Comme il a été rappelé au tout début de la présentation, il y a un grand nombre d'heures perdues. On peut le chiffrer d'un point de vue économique, mais ce qui m'a fait intervenir à plusieurs reprises auprès du Grand Port Maritime, c'est la sensation vécue par les différents salariés qui attendent quasiment tous les jours, à peu près aux mêmes heures, au pied des ponts. On a parlé de quinze minutes de manœuvre, mais suite aux différents aménagements qui ont été faits autour du pont rouge notamment, avec des feux tricolores, le temps d'attente a été plus que doublé. Aujourd'hui, cela rajoute une certaine durée d'attente qui est très mal vécue par l'ensemble des salariés et cela vient ajouter un stress supplémentaire puisqu'ils ne maîtrisent plus l'heure d'arrivée au sein de leur entreprise.

Au-delà du fait que les camions perdent beaucoup de temps en termes d'approvisionnement et de ce qui part de nos usines, cette situation est donc très mal vécue et très mal ressentie par les différents salariés.

#### **François NAU**

Est-ce que quelqu'un veut réagir sur ce même thème des difficultés de circulation ? Y a-t-il des transporteurs routiers dans la salle ou des gens qui ont des professions concernées par ces difficultés ? Monsieur ?

**Marc BENARD, Transports Buffard**

Je suis de ceux qui sont concernés par la problématique des ponts puisque j'ai un site qui se trouve Chaussée de la Moselle et deux autres sites à proximité immédiate du pont de Normandie. Très clairement, j'estime que *grosso modo*, sur mes transferts intersites, je perds environ une heure par camion et par jour. Il y a notamment, comme Monsieur Picard l'a bien précisé, une problématique sur le pont rouge.

**François NAU**

Merci. D'autres interventions ? D'autres questions ? Peut-être pouvez-vous préciser non seulement la localisation, mais la durée de ces difficultés, leur fréquence et l'étendue des répercussions sur le réseau routier. Ceci a été apprécié bien sûr dans les études, mais il aurait été intéressant d'avoir un témoignage. Sinon, nous allons passer la parole au mode fluvial, étant entendu qu'au sein de la table-ronde, vous pouvez aussi réagir sur l'expression de vos voisins. Au niveau du fluvial, l'ouverture des ponts peut poser aussi problème pour le passage des bateaux. Je pense que Monsieur Fortrye peut s'exprimer sur ce sujet.

**Stéphane FORTRYE**

Je crois que plutôt qu'un long discours, quelques images pourraient agrémenter la discussion. D'abord, comment se présente le port du Havre au niveau fluvial ? C'est un vaste cul-de-sac puisque les bateaux doivent arriver par l'écluse de Tancarville, remonter le canal de Tancarville et ensuite, venir bien souvent sur le canal central maritime, même certains jusque chez Lafarge. Lorsqu'on charge un bateau sur le canal, il est obligé de faire parfois jusqu'à vingt kilomètres aller-retour pour rien.

Comme vous le voyez, l'itinéraire, toujours vu avec des yeux de transporteur fluvial, est jalonné de quelques points critiques : le pont rouge, le pont VII bis, le pont VIII, le pont de l'A 29, dans des cas particuliers, le transbordeur de Lafarge et le pont du Hode. Un convoi fluvial qui charge ici ou là devra franchir tous ces points, alors que si demain, le nouveau canal existait, il les chuinterait, ce qui ferait autant d'heures d'attente en moins.

On parle beaucoup de containers depuis le début de la séance, mais je voudrais rappeler que l'on ne transporte pas que des containers par voie d'eau. On transporte des produits traditionnels, des charbons ou des sables. On transporte également beaucoup de produits chimiques, que ce soit entre le Havre et Rouen ou dans la zone industrielle entre les différents sites. On transporte aussi les automobiles, aussi bien sur le centre roulier que sur l'usine de Sandouville. On transporte également des produits que l'on pourrait qualifier de modernes, un peu plus modernes encore que les automobiles. On transporte en effet les fusées Ariane qui en général, sont amateurs de *just in time*. On transport plein de containers de toutes sortes au départ du Havre, vers Rouen et vers Paris et on transporte aussi des ordures ménagères qui sont chargées au quai du Rhin et qui font l'objet d'une rotation quotidienne entre le Havre et Radicatel.

Si maintenant, on positionne sur le plan les lieux de chargement et de déchargement des bateaux fluviaux, on s'aperçoit qu'il y en a une belle quantité dans la partie sud. J'ai déjà cité les cimenteries Lafarge, on a parlé tout à l'heure du centre multi-*vrac*, il y a une zone sablière, il y a la plateforme pétrochimique et le site de LBC. Nous avons également le centre roulier où nous chargeons la fusée

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
Ariane et les colis lourds, les automobiles, les containers du quai de Bougainville. La SAITH est aussi ici. Demain, la future plateforme multimodale sera également ici.

Comme vous le voyez, la majeure partie des sites se trouvent sur ce canal central maritime et demain, bien entendu, si le canal de jonction existe, les bateaux fluviaux qui partiront de tous ces ports échapperont à la quasi-totalité des points durs. Il ne faudra pas pour autant fermer la navigation sur le canal existant puisqu'il existe d'autres ports. Il existe celui de Gonfreville pour la raffinerie ou de Total Petrochemicals. Il existe également les appontements de Sandouville pour les voitures. Ces ports peuvent faire l'objet de brouettage portuaire de bateaux, notamment pour les containers ou les voitures.

Je reviens sur une question qui avait été posée par Monsieur tout à l'heure. En 2007, nous avons manutentionné au Havre 2,638 millions de containers. 1,880 million de containers faisaient l'objet de mouvements vers l'*hinterland*, c'est-à-dire vers l'intérieur, les autres ne quittant pas le port. Parmi ces 1,880 million de containers, seulement 159 000 avaient été transportés par la voie d'eau et seulement 98 000 par le rail. Ces deux modes peuvent mieux faire par rapport au 1,6 million de la route. On constate déjà qu'il y a beaucoup de camions par rapport aux autres modes.

Le transport fluvial a très bien progressé entre 2002 et 2007. Quelques évènements, en 2008, tant en début d'année avec des problèmes sociaux, qu'en fin d'année avec la crise économique, ont perturbé la progression, mais c'est reparti et cela va continuer. Je voudrais rappeler aussi qu'un convoi fluvial, ce sont 352 containers, c'est-à-dire au *minimum minimorum* 176 camions. On peut parfois aller jusqu'à 200 parce qu'on ne met pas toujours 2 containers 20 pieds sur un camion. Il ne met que 8 heures pour aller à Rouen et que 32 heures pour aller à Paris. Faites le calcul. Vu le nombre de camions que cela représente, c'est très peu de temps.

Je voudrais simplement dire, pour terminer, qu'aujourd'hui, nous faisons des convois de quatre barges sur Paris et sur Rouen. Demain, avec un canal approprié, nous pourrions envisager, entre le Havre et Rouen, d'accroître cette capacité, peut-être jusqu'à six niveaux, avec des engins fluviaux d'un nouveau type. Pour nous, le prolongement du grand canal représente la sécurisation du trafic fluvial, un gain de temps évident pour rejoindre Tancarville, une économie d'énergie et une amélioration de nos performances. Comme je l'avais déjà dit et comme tout le monde le sait, il signifie également la séparation des flux. Merci.

## **François NAU**

Merci, Monsieur Fortrye. Votre exposé a été très général sur le plan de la présentation de votre activité sur la zone portuaire, mais vous avez aussi anticipé la suite du débat et notamment la réunion prochaine. J'avais seulement une question précise qui concernait la situation actuelle et les difficultés liées au fonctionnement des ponts mobiles. Est-ce que vous pouvez identifier ces difficultés en termes d'attente qui induisent peut-être des coûts supplémentaires ?

## **Stéphane FORTRYE**

Comme nous l'avons évoqué en début de réunion, je dirais simplement qu'un convoi de containers ne peut pas toujours charger toutes ses boîtes au même quai, mais qu'il doit parfois faire la collecte sur différents sites. Cela engendre des pertes de temps, ce qui signifie un risque d'arriver plus tard que prévu à l'écluse de Tancarville qui n'est ouverte que sept heures par marée et ce qui peut engendrer des pertes d'une demi-rotation ou d'une rotation.

**François NAU**

Nous pouvons peut-être prendre une question de la salle sur les exposés que nous venons d'entendre. Sinon, nous pouvons passer tout de suite au témoignage sur le fonctionnement de la SAITH qui est en partie en liaison avec le fluvial.

**Christophe REGNIER**

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais vous apporter peut-être un complément d'information sur le rôle de la SAITH, aujourd'hui, sur le port du Havre. Cette entreprise a été créée en 2006, à l'initiative d'opérateurs de terminaux à containers et de transporteurs fluviaux ou ferroviaires. Le but de la SAITH est de proposer une continuité aux volumes fluviaux qui aujourd'hui, n'ont pas d'accès direct à Port 2000, en mettant à disposition un espace situé sur les terminaux nord, au quai de l'Europe, pour permettre les chargements et déchargements de barges et offrir un lien ferroviaire jusqu'à Port 2000. Ce lien ferroviaire, d'une longueur de quatre kilomètres environ, passe par l'écluse François I<sup>er</sup>.

Pour subvenir à cette desserte, les moyens mis en œuvre sont de deux engins de traction, environ 80 wagons répartis sur un lot de 5 rames, 3 portiques ferroviaires au terminal de France pour opérer les chargements et déchargements des rames de la SAITH, mais également, en complément d'activité, des trains classiques Naviland ou Rail Link qui sont des trains distribuant les containers sur la France par exemple. Au quai de l'Europe, sur le terminal nord, nous avons un portique barge dédié uniquement aux opérations de chargement et de déchargement des barges.

L'un des atouts de la SAITH est de pouvoir proposer ses services sur une base de 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Ce n'est pas fait actuellement à 100 %, mais c'est une possibilité. Nous travaillons la nuit et le dimanche matin par exemple.

Pour illustrer ce que représente la SAITH sur la partie transfert, elle est tout simplement un moyen de traction des wagons, qui sont peut-être d'une autre époque, mais qui garantissent ce transport de containers entre les terminaux. Nous utilisons également, toujours pour relier les terminaux, un engin rail-route qui a la flexibilité de pouvoir éventuellement sortir des rails, reprendre un chemin routier par la route classique et rejoindre l'autre terminal, si jamais les flux sont déséquilibrés et nous obligent à travailler dans un seul sens.

Je vous donne juste une image des volumes d'activité de notre société. La manutention correspond aux mouvements de chargement et de déchargement des barges que nous opérons au quai de l'Europe. De 2007 à 2009, la progression a été assez constante. Cette année, nous enregistrons une augmentation de 15 % des volumes par rapport à l'année dernière. La partie transfert connaît également une progression ; elle est un peu moins flagrante parce que dans les volumes que nous transférons et qui sont représentés à 85 % par les volumes du fluvial, s'ajoutent des mouvements inter-terminaux, de transbordement de navire à navire. Ce n'est pas le rôle premier de la SAITH. C'est un complément de volumes pour ne pas laisser de wagons vides. Cette part a un peu diminué cette année, ce qui fait que les volumes de transfert totaux ont connu une augmentation un peu moins flagrante, mais restent tout de même en progression.

Le dernier rôle de la SAITH, comme je vous l'ai expliqué, ce sont les opérations de chargement et de déchargement de tous les trains à Port 2000, les nôtres, mais également ceux des opérateurs ferroviaires classiques. Pour les trains classiques, l'activité sur Port 2000 a légèrement diminué en

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre 2009. Par contre, l'activité totale de manutention du chantier est quasi constante par rapport à 2008, ceci dans l'environnement économique actuel.

### **François NAU**

Merci, Monsieur Régnier. Qui veut intervenir sur le fonctionnement de la SAITH et éventuellement sur les difficultés de transport rencontrées ? Dans la continuité, nous allons passer maintenant au train. Je propose donc que Monsieur Le Berre puisse s'exprimer.

### **Daniel LE BERRE**

Bonsoir. Notre intérêt se porte sur le chantier multimodal. Le Grand Port Maritime du Havre a décrit notre situation actuelle. Tous nos trains arrivent le matin à Soquence, entre cinq et sept heures. Ce sont des trains de lignes électrifiées. Ensuite, nous faisons un tri très important avec du diesel. Le container qui arrive le matin à 6 heures, est livré sur les terminaux de Port 2000 le soir entre 18 et 19 heures, ce qui est un inconvénient économique par rapport à notre clientèle.

Pour nous, le chantier multimodal sera plus près de Port 2000, TDF, TPO et représente la croissance future du port. Le chantier multimodal est donc pour nous le futur.

### **François NAU**

Merci, Monsieur Le Berre. Est-ce que Monsieur Roger peut ajouter quelque chose ?

### **Luc ROGER**

Le problème du gestionnaire d'infrastructures ferroviaires qu'est RFF est celui d'assurer l'interface entre le fonctionnement ferroviaire interne du port et le réseau ferré national dont il a la charge. Comme il a été évoqué implicitement tout à l'heure, le mode ferroviaire a l'inconvénient d'être beaucoup plus rigide que les autres modes, notamment que le mode routier. La problématique qui se pose à nous est de faire en sorte que les trains qui sortent ou qui entrent dans le port s'intègrent de manière adaptée dans les sillons qui sont délivrés sur l'axe principal utilisé par les trains, soit à l'origine soit à destination du port du Havre, à savoir l'axe Paris-Le Havre. A cet égard, le respect aussi précis que possible de l'horaire correspondant au moment où les trains arrivent d'un côté et sortent de l'autre à partir de Soquence, soit le lieu de passage de l'ensemble des trains, est évidemment fondamental. Or comme il a été dit tout à l'heure par le chef de projet du port du Havre, à l'intérieur du port, les trains circulent suivant les axes qui sont rappelés ici sur le schéma et sont donc impactés par les ponts, qu'il s'agisse du pont rouge, du pont VI ou du pont VII bis. S'ils sont en position levée, ils peuvent retarder les conditions de formation des trains sur le site de Soquence et éventuellement avoir une conséquence sur les conditions de sortie de ces trains et d'insertion dans le plan général des sillons qui est établi par RFF.

Pour répondre à votre question, sur la base de la situation actuelle, il est clair que Réseau Ferré de France est intéressé, par effet indirect en quelque sorte, à l'amélioration de la régularité qui pourra être observée, s'agissant de la formation des trains et donc de leurs conditions de sortie et d'entrée.



**François NAU**

Est-ce que nous pouvons quantifier et localiser ces difficultés et ces retards ? Sur la diapositive, on voit à la fois le pont rouge et le pont VII bis.

**Luc ROGER**

Comme le responsable de Naviland l'évoquait tout à l'heure, une grande partie des trains de fret sortent du port du Havre le soir, avec comme perspective d'utiliser, notamment sur la ligne Le Havre-Paris, les plages de nuit où le trafic passagers est moindre et durant lesquelles ils peuvent circuler dans de bonnes conditions.

Par ailleurs, s'agissant de l'arrivée, le processus est inverse et alternant avec celui que je viens d'évoquer. Les opérateurs sur le port du Havre sont évidemment intéressés à ce que leurs trains puissent se former pendant la journée, sur la base d'un retour du train en début de journée. Ce rythme est vraiment déterminant s'agissant de la bonne insertion dans le réseau ferré national et de la mise en adéquation avec le fonctionnement au quotidien des opérateurs qui interviennent sur le port.

**François NAU**

Merci, Monsieur Roger. Monsieur Maugé voulait peut-être intervenir, en revenant sur l'aspect fluvial, mais avec une vue peut-être plus globale de VNF.

**Philip MAUGE**

Je voulais juste rappeler qu'en matière de containers, le fluvial avait en 2008 une part de marché de 8,5 %. On peut rappeler les petits aléas qu'il y a eus pendant l'année. Le fluvial représente aussi 17 % des containers qui vont en Ile-de-France. Dans ces projets, nous avons des objectifs d'évolution assez sensible de ces trafics. Nous avons vu jusqu'à présent que le fluvial a des courbes de progression importantes, avec des objectifs qui vont jusqu'à 12 % de parts de marché pour 2022. Aujourd'hui, cinq millions de tonnes transitent par la Seine depuis le port du Havre, ce qui est déjà une réalisation importante.

Actuellement, comme le rappelait Monsieur Fortrye, la massification se fait avec des convois qui peuvent aller jusqu'à 352 EVP et qui peuvent représenter jusqu'à plus de 200 camions, ce qui est une belle performance. Il y a aussi des convois de 5 000 tonnes pour le transport de vrac. Tout cela est fait en majorité avec des lignes régulières, ce qui nécessite de la fiabilité et de la lisibilité dans les escales et dans les passages, notamment sur le canal. Aujourd'hui, on sent bien que le passage des différents ouvrages – le pont rouge, le pont VI ou le pont VII bis – peut représenter un aléa, surtout si sur les terminaux, hormis sur le terminal SAITH sur lequel il y a des longueurs dédiées au fluvial, on a pris du retard et que d'autres unités sont venues contrarier les horaires d'escale envisagés.

L'organisation actuelle des unités fluviales se fait principalement en direct, sur tous les ports qui sont à l'intérieur du port actuel. Pour Port 2000, nous sommes dépendants de la SAITH. En effet, aujourd'hui, les routes nord et sud qui seraient ouvertes pour les unités fluviales ou fluvio maritimes n'ont pas encore trouvé d'opérateur, pour – je suppose – des raisons de fiabilité météorologique et de coûts d'exploitation.

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
Les évolutions des trafics qui sont envisagées sur Port 2000 passent par la SAITH. C'est pourquoi à moyen terme, il est important d'avoir un autre outil qui vienne compléter ce dispositif, qui permette de faire face à cette augmentation et qui permette au fluvial de continuer son développement et de desservir la grande zone d'Ile-de-France, ce qui est quand même son rôle principal, avec le port rouennais de façon intermédiaire. On voit bien que c'est sa zone de pertinence maximum, dans la configuration actuelle, en grands gabarits. Des développements se font aujourd'hui sur le port de Limay, sur le port de Bonneuil, sur le port d'Evry et, je suppose, sur le port de l'Oise dans les années à venir.

Comme le disait Monsieur Fortrye, pour nous, le prolongement du grand canal, c'est limiter les conflits d'usage avec les autres modes. Nous avons plus de difficultés pour programmer les passages. C'est difficile. Lorsque sur 24 heures, nous n'avons que 14 heures pour passer aux écluses, il faut bien calculer son coup. Tout cela est un *timing* très contraint. Le canal raccourcit le trajet. Nous avons donc des perspectives de gains en termes de temps et d'émission de polluants. Il permet également de respecter les horaires, ce qui est important dans l'organisation actuelle des transports qui est vraiment fondée sur la fiabilité des dessertes.

**François NAU**

Merci, Monsieur Maugé. Est-ce qu'au sein de la table-ronde, vous avez des réactions par rapport à ce qu'ont dit vos voisins, sachant qu'au niveau du port, il peut y avoir des conflits entre plusieurs modes, notamment au niveau des ponts ? Non. Nous pouvons peut-être passer à une réaction globale du port par rapport aux exposés que nous venons d'entendre. Sinon, nous passons la parole à la salle pour de nouvelles questions, notamment sur les différentes interventions de la table-ronde que nous venons d'entendre, mais toujours en essayant de rester sur la situation actuelle. Monsieur ?

#### **.4 Débat avec la salle**

**Luc CALAIS, Groupe ornithologique normand**

J'ai deux questions, la première concernant le fluvial. Vous avez évoqué la possibilité de passer à l'écluse de Tancarville uniquement 14 heures sur 24. Qu'est-ce qui est envisagé ? Le prolongement du grand canal, en l'état actuel des choses, n'apporterait pas de solution, dans la mesure où, dans les quatre trajectoires envisagées, il se jette en amont de cette écluse.

Ma deuxième question concerne le routier. Si j'ai bien compris, vous avez dit que les aménagements qui avaient été faits au niveau du pont rouge vous faisaient perdre encore plus de temps. J'ai un peu de mal à comprendre comment il n'y ait pas plus de réactions sur ce sujet.

**François NAU**

Monsieur Picard, vous avez la parole.

**Thierry PICARD**

J'avais été également surpris, il y a quasiment un an, lorsque les modifications avaient été apportées. On m'a bien expliqué que les aménagements au niveau du pont rouge avaient été faits pour la sécurité ferroviaire, comme ils étaient faits par ailleurs sur la zone industrielle. Tels qu'ils ont été faits au départ, ils allongeaient la durée non pas de la manœuvre du pont, mais de l'attente puisqu'il y a un certain nombre de tourne-à-gauche et à droite à la sortie du pont rouge notamment. Il y a de quoi stationner en attente au niveau des feux que deux ou trois véhicules. J'étais encore ce matin bloqué au niveau du pont rouge, j'ai attendu 27 minutes pour une manœuvre qui a duré un peu moins de 15 minutes.

Dès l'instant où nous l'avons prévenu il y a environ un an, le port a travaillé sur un changement de séquençement des feux. Pour autant, la durée d'attente est toujours significative. On m'a aussi expliqué qu'il était impossible aujourd'hui de mettre en place des ronds-points à la sortie des ponts mobiles, pour des raisons de sécurité. Aujourd'hui, il n'y a pas de solution idéale. Tant que le pont rouge existera en l'état, nous serons condamnés à avoir des feux et donc des attentes d'environ trente minutes par manœuvre.

**François NAU**

Merci, Monsieur Picard. Le délai dépasse les quinze minutes dont on parlait tout à l'heure. D'autres interventions ?

Je pense que la première question de Monsieur Calais sera traitée dans la deuxième partie.

**Jean-Pierre GUELLEC**

En ce qui concerne les écluses de Tancarville, nous allons effectivement en parler dans la deuxième partie.

J'apporterai juste un petit complément sur la question du pont rouge dont les feux ont été modifiés récemment, suite à l'électrification de la voie ferrée. Jusqu'à l'an dernier, la voie ferrée sur le port n'était pas électrifiée. L'électrification a été conduite jusqu'au faisceau de la plaine alluviale, ce qui a nécessité, à tous les carrefours traversés par la voie ferrée électrifiée, de faire des phasages de feux. Cela explique des allongements de temps d'attente.

Dix à quinze minutes correspondent à la durée de la coupure de circulation. Il faut rajouter à ce temps d'intervention un temps de retour à la normale de la circulation qui peut atteindre, dans certains cas, jusqu'à 35 minutes après la réouverture des barrières, ce qui au total, peut produire jusqu'à 50 minutes de perturbation, surtout si nous sommes amenés à ouvrir une seconde fois le même pont, un peu plus de 35 minutes après l'avoir fermé une première fois. A certains moments, une répétition des ouvertures génère vraiment une congestion des circulations routières sur l'ensemble du secteur.

**François NAU**

Merci, Monsieur Guellec. Il faut préciser que le Grand Port Maritime du Havre est gestionnaire d'un réseau ferré, comme vous le disiez tout à l'heure. Cet aspect pourrait peut-être être développé maintenant en quelques minutes, notamment les difficultés que vous observez en tant que

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre gestionnaire. Vous avez dit que certains convois préfèrent faire la grande boucle plutôt que de passer par l'écluse François I<sup>er</sup>. Pouvez-vous indiquer assez rapidement l'ensemble des difficultés, liées à la fois à la structure du réseau et à son fonctionnement ?

**Jean-Pierre TERNON, responsable du développement des transports multimodaux au port du Havre**

Depuis octobre 2008, nous sommes en charge du réseau ferré portuaire et nous avons maintenant la gestion de l'ensemble des sillons. Les différents circuits que prennent les trains sont basés sur l'organisation de chacun des opérateurs qui utilisent le réseau ferré. Naviland passe par Soquence et là, il forme des coupons pour ensuite aller sur les différents terminaux. Rail Link qui est un autre opérateur de transport combiné va quant à lui directement sur Port 2000, mais fait ensuite des brouettages sur les différents terminaux qu'il veut desservir au-delà de Port 2000. Quant à la SAITH, Christophe Régnier a expliqué qu'il travaillait directement sur un circuit beaucoup plus court, sur l'écluse François I<sup>er</sup>.

Nous avons privilégié le passage par la grande boucle dans la mesure où l'écluse François I<sup>er</sup> doit être réservée en priorité au passage des navires qui ont des horaires à tenir et qui ne peuvent pas attendre de voir passer les trains.

**François NAU**

Monsieur voulait poser une question.

**Monsieur ARGENTIN**

On raisonne beaucoup en gain de temps, ce qui est bien parce qu'on cherche à améliorer la compétitivité du port du Havre en matière fluviale, mais de par la nature du débat public, j'aurais voulu poser une question et avoir un renseignement auprès du représentant de la société CFT. Vous avez raisonné en gain de temps. Je suppose que le fait de faire le tour vous fait consommer du gasoil. Pourrions-nous avoir une idée, sur l'année 2009, du gain qui aurait été fait en fioul et en rejet de polluants si le grand canal avait existé ? Je suppose que nous pouvons quantifier la consommation de gasoil économisée si on fait le tour ou si on ne le fait.

**Stéphane FORTRYE**

C'est une question difficile parce que je ne suis pas venu ici avec les éléments permettant de faire cette quantification. Je pourrai peut-être vous donner la réponse la semaine prochaine, au débat suivant, si j'ai le droit d'attendre jusque-là. Sinon, je ne me contenterai de dire qu'un pousseur envoie quatre fois de moins de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère qu'un camion, à la tonne-kilomètre. Si on fait la boucle, on peut faire, comme je vous l'ai dit, selon le point d'où l'on part, jusqu'à vingt kilomètres en trop, ce qui peut représenter une heure et demie de navigation en trop. Tout cela peut se convertir en grammes de CO<sub>2</sub>. Vous êtes assez dur avec moi, j'ai peur de vous dire une bêtise en vous sortant un chiffre. Je me propose de répondre à cette question la semaine prochaine. Pour faire un travail précis, il faudrait prendre l'ensemble des trafics qui passeraient directement par le futur canal plutôt que de passer par le pont rouge actuel. Je vous prie de m'excuser de ne pas avoir le chiffre à vous donner ; je ne l'ai pas.

**François NAU**

Qui veut s'exprimer dans la salle, toujours, si possible, sur la situation actuelle et les difficultés de circulation et de transport dans la zone portuaire ? Monsieur Baron ?

**Mickaël BARON, président de l'association Oxygène-Estuaire**

Je trouve ces débats assez intéressants parce qu'ils permettent d'étayer toutes les hypothèses. Nous pouvons étayer l'hypothèse de prolongement du grand canal, comme nous pouvons étayer parfaitement l'hypothèse de rehaussement des ponts. L'un et l'autre sont tout à fait justifiés. On voit les temps d'attente. Refaire le pont rouge permettrait de limiter le temps d'attente, tout comme refaire le pont VIII, mis à part les problèmes ferroviaires qu'il faudrait évidemment réussir à gérer.

Tout à l'heure, Monsieur Roger, vous avez parlé de fiabilité horaire. Chez nous, on rigole un peu au niveau des horaires sur les lignes voyageurs ! J'aurais bien voulu savoir quelle était l'incidence des problèmes horaires sur les lignes voyageurs avec le raccordement par la Brèque. Même si nous aurons bientôt le TGV et que tout sera résolu, d'ici là, je pense que si on raisonne en temps et en créneau, faire passer tous ces trains d'un kilomètre de long *via* la Brèque, avec les retards réguliers de la ligne voyageurs, risque de poser quelques problèmes. Vous me répondrez.

S'agissant de la question des écluses, nous y reviendrons tout à l'heure, mais *a priori*, depuis le début du débat public, tout le monde dit qu'il y a un problème aux écluses qui ne sont ouvertes que 14 heures. Je ne comprends pas pourquoi on ne met pas deux équipes supplémentaires. Y a-t-il un problème de marée ? Pourquoi on ne passe pas demain à 24 heures d'ouverture ? S'il n'y a aucun problème, mis à part un problème de personnel, il faut peut-être faire un effort. Le monde économique ne vit pas 14 heures par jour, mais il tourne en permanence. Les bateaux arrivent, repartent, etc. S'il faut faire un effort, il doit être fait. Je ne comprends pas.

**François NAU**

Je pense que nous aborderons votre deuxième question, Monsieur Baron, dans la deuxième partie. Monsieur Roger peut peut-être répondre à la première.

**Luc ROGER**

Je peux donner un élément de réponse sur la situation actuelle puisque la règle du jeu est que nous parlions de la situation actuelle. En 2008-2009, comme vous le savez tous, avec une situation dégradée du fret ferroviaire et donc un nombre de trains moindre que celui constaté au cours des années précédentes et hormis les périodes de travaux qui ont eu des conséquences malheureuses, y compris sur le trafic passagers, ce à quoi vous faisiez allusion, actuellement, la capacité de la ligne est adaptée par rapport au trafic. Le trafic de fret, pour l'essentiel, circule la nuit, mais pas uniquement. Un certain nombre de trains circulent de jour. En revanche, cela ne veut pas dire – ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui – que la capacité est suffisante pour le trafic passagers de jour, notamment à l'approche de la région Ile-de-France. C'est un autre sujet ; je crois que nous n'allons pas nous y engager ce soir. Là, il y a effectivement des problèmes de capacité.

Merci, Monsieur Roger. Pouvons-nous estimer que maintenant, la première partie de la réunion est terminée et que nous pouvons passer à la suite, dans le cadre du débat ? Comme convenu dans ma présentation, j'appelle Monsieur Dieulafait au pupitre, s'il veut bien y venir, pour qu'il présente, au nom d'Ecologie pour le Havre, ses interrogations sur les priorités du port.

## **.II Interrogations sur les priorités du port par Ecologie pour le Havre**

### **Monsieur DIEULAFAIT, Ecologie pour le Havre**

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Nous avons désiré intervenir plus sur un mode interrogatif que sur un mode affirmatif, même si ces interrogations vont parfois sonner comme des contestations et des affirmations.

Comment peut-on penser les transports intérieurs isolément des autres aspects et du reste du contexte ? En effet, on doit tenir compte notamment du commerce mondial dont l'évolution est tout à fait incertaine actuellement et des liaisons avec l'*hinterland*. Nous avons vu dans le passé que parfois, on se focalisait seulement sur une partie des problèmes et que l'on ne traitait pas l'ensemble. Par exemple, on pensait, semble-t-il, que l'autoroute A 29 et le pont de Normandie allaient désenclaver le Havre, le port et qu'ils étaient la solution miracle. On y pensait tellement qu'il ne semblait pas gênant que le premier franchissement ferroviaire soit le pont aux Anglais à Rouen, comme c'est toujours le cas actuellement. On fait donc parfois l'impasse sur des aspects très importants des problèmes.

On peut aussi n'exécuter qu'une partie de ce qui était programmé. L'écluse fluviale en est l'exemple le plus frappant, dans la mesure où elle est toujours annoncée, toujours reportée. Pourtant, elle est inscrite au CIADT et aurait pu déjà être réalisée. Elle était prévue pour être déjà réalisée.

On peut aussi délaissé des aspects qui auraient dû être prioritaires, par exemple, ne pas envisager seulement les transports de marchandises dans l'enceinte du port actuel, mais aussi envisager la totalité de la chaîne du transport, c'est-à-dire du départ du Havre à la destination ou de la provenance à l'arrivée au Havre.

On peut aussi continuer à prolonger des schémas qui ne sont plus adaptés aux changements en cours. Je ne vais pas insister, mais l'exemple est le port d'Antifer où l'on avait prolongé le schéma d'aménagement des supertankers et où on a été obligé de revenir sur ces problèmes.

Parmi ce qui nous préoccupe, nous avons justement un déficit d'informations sur ces chaînes de transport, alors que c'est un facteur décisif sur le report modal et sur les flux dans la zone industrielle et portuaire. Vous avez sur le croquis de gauche, les parts modales de trafic containers, dans un rapport d'activité de 2008 du Grand Port Maritime. On voit très facilement et très rapidement que la route se taille vraiment la part du lion. D'ailleurs, les évolutions en pourcentages qui enregistrent une régression, sont un peu trompeuses, dans la mesure où en valeur absolue, l'augmentation, d'après mes calculs, est aux alentours de 68 % par rapport à il y a dix ans. Les autres possibilités que sont la voie d'eau et le rail, sont assez mineures et assez sous-exploitées. En particulier, le ferroviaire n'a pas connu le développement qu'il était prévu qu'il connaisse.

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

Quand on pense report modal, il faut penser aussi que les containers ne sont pas les seuls à exiger un report modal. Le graphique de droite montre l'évolution du trafic total, mais ensuite montre la répartition entre les vrac solides, les marchandises diverses dont font partie les containers et les vrac liquides. Il faut envisager aussi le report modal pour ces marchandises.

Des projections aventurées, c'est-à-dire hasardeuses, ont été faites. Je vous donne un exemple, avec le document du débat public le plus récent. En milliers d'EVP, je vous laisse constater l'évolution qui enregistre une certaine stagnation en 2010 et reprend de plus belle en 2015 et 2020. Par rapport au projet stratégique de février 2009, les prévisions, si elles ont été revues dans l'immédiat, se sont encore amplifiées, au moins en pourcentage, pour 2015 et 2020, alors que beaucoup d'indices amènent à douter d'un tel envol du trafic. Quel scénario envisagé pour d'autres évolutions possibles ? Voilà la question.

Vous voyez le schéma de l'organisation ancienne puisque semble-t-il, elle n'est plus d'actualité. Vous voyez les différentes dessertes et les quais à containers sont bien indiqués. L'avantage de ce système était, semble-t-il, une certaine cohérence et une répartition dans l'espace assez compacte. Dans cette répartition, on envisageait bien le multimodal, par exemple, sur le quai de Bougainville qui doit être abandonné avec l'extension actuelle de Port 2000.

Dans le système actuel qui est ici représenté et qui est toujours issu du projet stratégique de 2009, l'organisation est tout à fait différente. Nous pouvons d'ailleurs noter que malheureusement, on ne voit pas très bien les lignes ferrées. Il serait intéressant de les voir mieux. L'emplacement actuel du chantier multimodal nous paraît un peu étonnant. Par rapport au précédent projet, il semble assez décalé par rapport aux terminaux et par rapport à l'ensemble des installations. Il manque aussi, nous semble-t-il, les franchissements qui devront intervenir sur la prolongation du grand canal, quel que soit le tracé retenu. Nous pouvons penser que ces franchissements induiront eux aussi un certain nombre de conflits d'usage.

Un autre élément qui nous interroge, c'est la massification. En effet, en principe, la massification est tout à fait écologique, mais on constate déjà actuellement, avec les réformes des réseaux ferrés qu'elle peut engendrer l'abandon de trafics. Lorsqu'on n'arrive pas à massifier, on ne fait plus du tout de transport. C'est donc un effet pervers possible.

Je vois que le temps passe vite. Je vous laisse un peu de temps peut-être découvrir les questions. Le plus important, dans les questions, concerne toujours l'impasse qui est faite sur la navigation en Seine. Vous avez dit que cette question serait traitée dans les alternatives. Nous pouvons peut-être envisager, avec le cabotage ou la construction de bateaux adaptés qui seraient capables d'une courte incursion en mer, d'autres schémas de transport maritime. Je vous laisse découvrir rapidement la deuxième série de questions.

Pour conclure, nous attendons en fait une toute autre manière d'aborder le problème, qu'il ne soit pas piloté avant tout par la volonté d'extension du port, mais qu'il soit guidé par une recherche d'optimisation des espaces, y compris en les économisant, par une recherche d'optimisation des pratiques et par un vrai souci de l'environnement. Merci.

**François NAU**

Merci, monsieur Dieulafait. Merci pour avoir structuré et rédigé votre présentation. Comme nous le disions lors des réunions précédentes, c'est beaucoup plus clair pour tout le monde, même si cela dure neuf minutes. Je voulais rappeler à cet égard que toutes vos interventions sont bien

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre enregistrées et sont ensuite notées dans le verbatim de chaque réunion. J'en profite pour dire que le verbatim de la première réunion, celle du 8 octobre, est déjà en ligne. Encore une fois, merci, Monsieur Dieulafait. Vous avez posé beaucoup de questions qui dépassent largement le cadre de la réunion d'aujourd'hui et son thème des transports et de la circulation. Certaines sont cependant en lien avec ce thème puisque vous avez parlé d'évolution modale, des problèmes d'organisation et de choix généraux qui ont trait à la politique générale des transports, mais qui ne dépendent pas seulement du port. Je pense que le port a enregistré les questions qui le concernent et sur lesquelles il peut apporter des éléments de réponse dès maintenant et peut-être d'autres au cours des réunions ultérieures.

## **Jean-Pierre GUELLEC**

Il paraît un peu difficile d'extraire une question en particulier. Enormément de questions ont été posées. Certaines vont avoir des réponses, en partie dans l'exposé qui va venir ; d'autres sont à renvoyer aux réunions thématiques suivantes.

Je voudrais juste faire une remarque au vol à propos du report modal sur les vrac liquides. Je pense qu'il faut avoir en tête le fait qu'aujourd'hui, sur la totalité du trafic du port, déjà plus de la moitié du trafic part par *pipeline*. L'essentiel du vrac liquide transite par *pipeline* qui est lui aussi un mode massifié qu'il ne faut pas oublier. Certes, une partie de ces produits est transformée sur la zone portuaire et peut ensuite repartir par d'autres voies, que ce soit par train ou par camion, peut-être moins par la voie fluviale. C'est aussi un élément important de la massification des transports. Il est d'ailleurs historique dans le port puisque c'est un facteur très important depuis très longtemps.

S'agissant des autres questions, j'aurai plutôt tendance à en prendre note ce soir et à y revenir dans les séances à venir, sauf sur les éléments que nous pourrions traiter dans la suite de la présentation.

## **François NAU**

En tout cas, maintenant que la Commission Particulière du Débat Public a vos questions, nous pourrions y revenir, quand le thème de la soirée y correspondra, de façon à les replacer dans le contexte de chaque réunion thématique à venir, notamment de la prochaine réunion. Je propose maintenant que nous passions vraiment à la deuxième partie de la réunion, partie consacrée à l'évolution générale que nous pouvons entrevoir dès maintenant, à la fois compte tenu de l'évolution des activités qui génère des impacts en matière de transports et de circulation et des opérations envisagées. Nous allons revenir sur chacune des quatre opérations que j'ai citées tout à l'heure – les aménagements des écluses de Tancarville, le projet de chantier multimodal, le projet TRIP et le projet d'écluse fluviale – pour voir, séparément pour chacune de ces opérations, où en est le port, comment elles se présentent, quelle est leur incidence sur le transport et la circulation, afin de clarifier les choses. Après l'exposé du port, nous reviendrons vers la table-ronde pour recueillir le sentiment des participants sur toutes ces évolutions. Je donne la parole à nouveau au port pour qu'il présente ces évolutions.

## **.III Les évolutions prévues**

### **.1 Présentation du port**



Pour évoquer les évolutions envisageables sur le port du Havre, je ferais une intervention en deux temps. Dans un premier temps, je présenterai les perspectives de croissance de trafic et les conséquences, en l'absence de projet, sur la situation des circulations. Dans un deuxième temps, je passerai en revue un certain nombre de projets. J'en ai même rajouté deux par rapport à ce qu'indiquait Monsieur Nau à l'instant puisque j'en évoquerai six et non pas quatre, au fil de la présentation.

Je commencerai par les perspectives de croissance des trafics terrestres, mode par mode, en commençant par le trafic routier. Pour évaluer la situation à différents horizons, 2020 et 2030, nous sommes partis d'hypothèses qui ont été partagées avec la Ville du Havre et le Département de Seine-Maritime, au niveau de la modélisation dont je parlais tout à l'heure et qui a été réalisée conjointement. Contrairement à ce qui se pratique classiquement dans les études de trafic, nous n'avons pas pris une augmentation forfaitaire du nombre de véhicules sur l'ensemble des voies chaque année, avec ce que l'on appelle des croissances géométriques. Nous nous sommes contentés de considérer les différents pôles d'activité localisés sur le port et à proximité, qui vont avoir des accroissements de flux, en particulier de poids-lourds, dans les dix à quinze ans à venir. Les projections présentent toujours des incertitudes. Néanmoins, nous n'avons pas considéré que le trafic normal, par exemple les échanges domicile-travail dans la zone, présentait une quelconque croissance, ce qui veut dire que nos hypothèses sont relativement prudentes puisque nous aurions pu cumuler les deux aspects.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, les perspectives de croissance sont liées à deux facteurs. Elles sont liées d'une part au report modal. Des marchandises qui sont aujourd'hui débarquées ou chargées dans le port du Havre changeraient de mode de transport. Elles sont liées d'autre part à la croissance attendue du trafic de containers à destination de notre *hinterland*. En termes de chiffre, nous envisageons 480 000 EVP en 2020, à comparer aux 125 000 de 2008 ou aux 98 000, le chiffre qui était cité tout à l'heure pour 2007.

En ce qui concerne le trafic fluvial, nos hypothèses de croissance sont également, comme pour le ferroviaire, liées au report modal, au changement de mode de transport pour les marchandises qui passent actuellement par le Havre, ainsi qu'à la croissance du trafic containers. Nous faisons donc une projection de 420 000 EVP à l'horizon de 2020, toujours à comparer aux 140 000 EVP en 2008 ou encore 160 000 EVP en 2007.

Nous avons pris également, pour le trafic fluvial, des hypothèses d'augmentation des capacités d'emport, c'est-à-dire une augmentation de la taille des bateaux et une augmentation de leur taux de remplissage qui est aujourd'hui limité en moyenne à 70 %. Ces deux augmentations ont pour effet de réduire le nombre de circulations fluviales. Là encore, c'est donc une hypothèse prudente sur l'accroissement du trafic.

Avec ces hypothèses, nous envisageons un triplement du nombre de containers transportés par voie fluviale, mais, nous ne triplons pas le nombre d'ouvertures de ponts. On le voit ici sur ce tableau où par exemple, le pont rouge passerait de 12 ouvertures quotidiennes en moyenne aujourd'hui à seulement 16, eu égard à un triplement du trafic total. Paradoxalement, ce sont les ponts les plus hauts qui seraient les plus impactés en termes de pourcentage de manœuvres supplémentaires, tout simplement parce qu'une massification produit des bateaux en général plus haut, emportant des containers sur plus de couches, ce qui amènerait à manipuler des ponts qui aujourd'hui, ne le sont pas beaucoup. Le pont de Hode et le pont VII bis auraient pratiquement un doublement de leur

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
nombre de manœuvres, alors que le pont rouge et le pont VII n'auraient seulement que 25 % de manœuvres supplémentaires.

Nous avons évalué, à l'horizon 2020, les pertes de temps liées aux manœuvres des ponts, en nombre supplémentaire, selon les mêmes modèles statistiques et dynamiques dont j'ai parlé dans la première partie de la présentation. Nous avons donc pris également en compte l'augmentation du trafic routier sur ces ponts. Au total, nous arrivons donc, à l'horizon 2020, à un peu plus de deux millions d'heures perdues, à comparer à la situation actuelle où il y a un peu plus d'un million d'heures. Ce nombre d'heures atteindrait, en 2025, 2,4 millions.

Venons-en maintenant aux différents projets. J'en ai identifié six. Quatre sont localisés dans l'espace : ce sont les écluses de Tancarville, le chantier multimodal, le raccordement de la Brèque et l'écluse fluviale de Port 2000. Deux concernent en fait la totalité de la zone portuaire.

Commençons par le projet TRIP qui concerne l'ensemble de la zone portuaire. Les objectifs de ce projet est d'améliorer la fluidité pour l'ensemble des modes de transport et sur l'ensemble de la zone portuaire. Le principe retenu pour la mise en œuvre de ce projet tient en une régulation des modes de transport, de manière à minimiser les effets des interactions, c'est-à-dire les croisements, que ce soit au niveau des passages à niveaux ou au niveau des ponts mobiles. En termes d'avancement de ce projet, nous en sommes aujourd'hui à une phase de recueil de données et de mise en place de différents outils qui devrait se traduire en 2010, avec l'installation d'un centre de régulation qui pourra disposer d'un certain nombre d'outils de simulation des circulations et progressivement, acquérir des méthodes lui permettant de réguler le trafic à bon escient.

Il faut noter que ce type de régulation fonctionne bien lorsque l'on peut proposer à chaque mode des itinéraires alternatifs. Aujourd'hui, lorsque nous manœuvrons un pont, nous pouvons proposer, bien que ce soit un peu difficile un autre itinéraire à la route, un autre itinéraire au ferroviaire, mais nous ne pouvons pas proposer un autre itinéraire au transport fluvial. A terme, si cette régulation se met en place complètement et dans la situation actuelle, nous aurons nécessairement un minimum de régulation sur le trafic fluvial, chose qu'aujourd'hui, nous ne connaissons pas.

Le deuxième projet qui concerne l'ensemble de la zone portuaire, c'est le jalonnement. Par jalonnement, on entend en fait de la signalisation directionnelle sur les routes, pour guider les usagers vers leur destination. L'objectif de ce projet est de faciliter le repérage dans la zone portuaire. Pour ce faire, un certain nombre de zones ont été définies et chaque entreprise s'est vue attribuer un numéro. Ensuite, par un jeu classique d'entonnoir, les différents usagers pourront atteindre leur destination en suivant des fourchettes de numéros de plus en plus restreintes. Ce jalonnement devrait être mis en service très prochainement, début novembre et permettra – nous l'espérons – d'améliorer considérablement le repérage sur la zone portuaire. On trouve encore, particulièrement à Rogerville, de nombreux poids-lourds qui s'égarer et qui se retrouvent dans le bourg.

Le troisième projet concerne le raccordement de la Brèque. Je vais parler au nom de RFF puisque c'est un projet qui est sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France, mais qui nous concerne directement. L'objectif de ce projet est d'éviter le passage obligatoire des trains par le faisceau de Soquence. Il apparaît à l'écran le futur tracé de ce faisceau qui permettra aux trains de sortir directement de la zone portuaire et d'accéder au réseau ferré national, sans passer par le faisceau de Soquence. Ce principe de liaison directe qui empruntera le pont VII bis s'effectue sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France. Je parle donc sous votre contrôle pour dire que la mise en service de ce raccordement devrait intervenir fin 2010, voire début 2011.

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
Sur les écluses de Tancarville que vous avez ici à l'image, l'ancienne écluse qui date de 1887 sur la gauche et la nouvelle qui date de 1974 sur la droite, nous avons deux projets différents. Un premier projet consiste à fiabiliser le fonctionnement des écluses, en particulier celui de l'ancienne écluse qui est plus que centenaire aujourd'hui. Le second projet consiste à augmenter leur capacité opérationnelle. Le premier projet consiste classiquement en des travaux de renforcement des berges, des bajoyers, des portes d'écluse, des radiers, etc. sur l'ancienne écluse. Pour le second, nous avons imaginé jusqu'à présent, de mettre en place une centralisation des commandes des deux écluses sur un seul site, de manière à pouvoir les faire fonctionner simultanément. Nous nous orientons maintenant plutôt vers une modification de l'organisation humaine, ce qui devrait nous amener à renoncer à une centralisation matérielle de ces commandes.

En termes d'avancement des travaux, les travaux de confortement devraient s'étaler sur l'année 2010. Quant à la nouvelle organisation prévue, nous y travaillons en ce moment, avec pour objectif de mettre en place une nouvelle organisation en fin d'année ou en tout début d'année prochaine. Cela permettrait de faire fonctionner, sur le cycle d'ouverture, qui est aujourd'hui de sept heures par marée, les deux écluses simultanément, alors qu'aujourd'hui, à l'ouverture de la marée, seule l'ancienne écluse est utilisée et ensuite, la nouvelle écluse effectue le reste des cycles.

Je ferai quand même une parenthèse sur les questions de capacité de ces écluses. Comme pour les routes, il y a deux façons de calculer la capacité d'une écluse. On a d'abord la quantité de passages que l'on peut assurer sur une année. En l'occurrence, nous avons effectué certains calculs qui nous donnent une capacité, dans le fonctionnement actuel, d'un peu moins de 18 000 passages par an. C'est une capacité théorique, mais il faut savoir qu'aujourd'hui, bon an mal an, le trafic oscille entre 5 000 et 8 000 passages par an, ce qui nous laisse une certaine réserve de capacité sur l'année.

La seconde façon de calculer la capacité, c'est le calcul de pointe, c'est-à-dire l'heure de pointe pendant laquelle beaucoup de bateaux se présentent et peuvent subir des encombrements. La période la plus chargée – je parle sous le contrôle des utilisateurs – c'est le début de marée où un certain nombre de bateaux attendent devant l'écluse et souhaitent profiter de l'ouverture pour remonter le plus vite possible en Seine. Le simple fait de pouvoir utiliser les deux écluses simultanément devrait permettre, sur cette première heure, de doubler quasiment la capacité de franchissement des écluses par les bateaux.

Quant à l'extension des horaires, il faut savoir qu'une ouverture sur 24 heures pourrait être techniquement envisageable, mais elle pose certains problèmes d'utilité, notamment parce que le courant en Seine est très important sur certaines parties de la marée. Il devient alors moins intéressant pour des bateaux de remonter le courant, parce qu'ils consomment davantage de carburant. Ainsi, une ouverture sur 24 heures serait probablement inutile, dans l'état actuel de la situation, sans parler des problèmes liés à l'envasement côté Seine qui mériterait également un traitement.

Le projet suivant concerne l'écluse fluviale de Port 2000 dont l'objectif, figuré ici sur cette vue, est de permettre l'accès aux bateaux fluviaux à Port 2000. Le principe est de construire une écluse et un canal entre Port 2000 et la darse de l'Océan qui est sur la droite de l'image. Aujourd'hui, ce projet n'est pas abandonné. Nous en sommes à mettre au point une étude socio-économique pour évaluer les avantages socio-économiques de ce projet. Un certain nombre d'études complémentaires vont être lancées. En tout état de cause, nous maintenons la faisabilité technique de cette écluse dans les aménagements d'accès de Port 2000 et nous savons que c'est un secteur qui est relativement difficile en termes de circulation routière et ferroviaire. Nous avons donc quand même prévu de retenir la faisabilité de cette écluse et de ce canal.

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

Le chantier multimodal, dernier projet de ma liste, a pour objectif de fournir au transport massifié les conditions d'un développement à une nouvelle échelle. A l'origine, il était prévu, pour desservir Port 2000, ce qu'on appelle une cour ferroviaire qui était finalement un terminal ferroviaire à l'est immédiat de Port 2000, dans le secteur que j'indique ici. Le chantier multimodal correspond à une ambition beaucoup plus forte, notamment en termes de massification. En effet, l'intérêt de ce chantier ne sera pas uniquement ferroviaire, ce qui était le cas dans un premier temps. Il sera aussi fluvial, notamment parce que sa localisation se situera en bordure de voies fluviales.

Pourquoi cet emplacement a-t-il été choisi ? Pour deux raisons. D'abord parce que la réalisation d'un chantier multimodal nécessite des longueurs de voies qui dépassent le kilomètre. Il est donc nécessaire d'avoir des emprises importantes pour pouvoir construire ce chantier. Ensuite, parce que ce chantier se trouve mieux positionné au cœur de la zone industrialo-portuaire qu'au sud du port. A cet endroit, il pourra également permettre au trafic conventionnel de la zone portuaire de rejoindre le chantier multimodal et donc de s'ajouter au trafic en provenance des terminaux.

Pour le fluvial, ce chantier multimodal permettra d'effectuer des chargements et déchargements complets sur un seul site, ce qui représente un gain en termes de compétitivité et d'efficacité dans l'escale à l'intérieur du port du Havre. Pour le ferroviaire, il permettra également de développer l'offre de destination, il permettra l'accès de trains directs et électrifiés sur l'ensemble du chantier, sachant que l'électrification s'arrête aujourd'hui au niveau du faisceau de la plaine alluviale, mais que demain, elle ira jusqu'au chantier multimodal. S'il avait fallu aller jusqu'à Port 2000, il aurait fallu poursuivre l'électrification sur la grande boucle ferroviaire jusqu'à cet endroit. En termes d'avancement, la mise en service de ce chantier est envisagée pour 2012.

Je voudrais en profiter pour répondre à une question qui a été formulée tout à l'heure sur l'interdépendance entre le chantier multimodal et le prolongement du grand canal du Havre. Aujourd'hui, les opérateurs qui ont été retenus pour la construction et l'exploitation du chantier multimodal, se sont engagés à réaliser ce chantier, qu'il y ait ou non prolongement du grand canal du Havre. En termes de réalisation, il n'y a donc pas de dépendance entre les deux projets. Pour autant, comme on le voit aisément sur la carte, ils seront très nettement complémentaires. Un prolongement du grand canal du Havre permettrait en particulier de rallier directement les écluses de Tancarville, plutôt que de faire le grand tour par l'ensemble du canal de Tancarville.

Je terminerai en revenant sur les projets à l'extérieur de la zone portuaire qui ont été évoqués la semaine dernière par RFF, VNF et la Direction centrale du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable. Les projets routiers, qui sont assez peu nombreux pour la Normandie, les projets ferroviaires qui ont été évoqués, telle la réactivation de la ligne Serqueux-Gisors ou encore la qualification de la ligne Le Havre-Paris en corridor européen et les projets fluviaux également cités par VNF, notamment la construction du canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2015, sont tous cohérents avec les ambitions du port. Ils complèteront donc de manière tout à fait intéressante les évolutions que nous envisageons à l'intérieur du port.

Pour terminer, je dirais que finalement, sur les six projets que je vous ai présentés, un seul est susceptible d'avoir un effet sur les encombrements au niveau du pont rouge. Si vous passez en revue les cinq autres projets, vous verrez qu'aucun n'aura d'effet de réduction des encombrements. Au contraire, certains peuvent encore plus développer le trafic et donc générer encore plus de trafic massifié, comme nous l'espérons. L'effet d'un projet de régulation est par ailleurs limité puisqu'il ne réduit pas le nombre d'ouvertures de ponts, mais se contente de réduire les effets de ces ouvertures de ponts. Nous pouvons donc attendre quelques pour cents de gain au niveau des encombrements, mais pas dans les mêmes proportions que permettrait un autre projet, que ce soit le

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre  
prolongement du grand canal du Havre ou que ce soit une alternative à celui-ci, en détournant une partie du trafic fluvial ou en réduisant ses interactions avec les réseaux existants.

Je rajouterais, pour terminer, que dans l'hypothèse de réalisation du prolongement du grand canal du Havre, il permettrait d'offrir un second itinéraire pour le transport fluvial et il permettrait alors de donner au projet TRIP toute son efficacité puisqu'il serait capable de proposer des modulations de circulation à l'ensemble des modes présents sur le port.

## **.2 Débat avec la salle**

### **François NAU**

Merci, Monsieur Guellec. Vous avez à peu près respecté votre temps et je pense que l'exposé a été clair en ce qui concerne ce qui a été annoncé, à savoir la présentation des différentes évolutions en tenant compte des différents projets que vous avez développés. Cela étant, comme le sujet est un peu complexe, je voulais avoir votre réaction. Est-ce que certains d'entre vous demandent des explications complémentaires ? Est-ce que certains éléments de la présentation du port vous ont paru devoir être développés ? Est-ce que vous pouvez tout de suite poser les questions correspondantes ? Nous avons noté tout à l'heure des observations, notamment de Monsieur Baron, sur les écluses de Tancarville. Les personnes qui ont posé des questions sur la deuxième partie, ont-elles eu des réponses satisfaisantes de la part de Monsieur Guellec ou veulent-elles intervenir de nouveau pour compléter leurs questions ? Y a-t-il de nouvelles questions ? Monsieur ?

### **Claude BLOT, Estuaire Sud**

Je reformule ma question que j'ai peut-être mal posée tout à l'heure. Lorsque le grand canal existera, quel serait le trafic résiduel sur les ponts tournants et quel sera l'impact sur les temps perdus ? J'attends la réponse.

### **François NAU**

Votre question porte sur le trafic routier qui passe sur les ponts mobiles.

### **Claude BLOT**

Prenons l'hypothèse où le grand canal serait prolongé. J'imagine qu'il y aurait toujours un trafic qui impacterait l'ouverture et la fermeture des ponts. Quel serait le trafic résiduel sur les ponts mobiles ? Quel serait l'impact en termes de temps perdus ?

### **Jean-Pierre GUELLEC**

Le nombre de manœuvres résiduelles, avec le projet, figure dans le dossier du maître d'ouvrage. Au niveau des différents ponts, le nombre de manœuvres chuterait à moins de cinq pour l'ensemble des ponts, notamment sur le pont VIII et le pont rouge où nous serions entre trois et cinq manœuvres à l'horizon 2020, alors que pour le pont VII bis et le pont du Hode, le nombre de manœuvres serait inférieur à 1 ou de l'ordre de 1, en sachant que c'est une moyenne quotidienne

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre sur l'année. Nous aurions donc une quasi-suppression de l'ensemble des manœuvres des ponts, sauf pour le pont rouge et le pont VIII, sachant que nous n'interdirions pas la circulation fluviale sur le canal Bossière du fait du prolongement du grand canal.

Il resterait le trafic interne, avec un certain nombre de mouvements de barges qui s'effectuent, tel le transport de produits chauffés, entre les installations de l'avant-port et la raffinerie, qui nécessitent d'emprunter un certain nombre de ponts et qui devraient continuer à s'effectuer dans les mêmes conditions. Le nombre de manœuvres chuterait donc de manière extrêmement importante avec cet itinéraire alternatif.

Pour ce qui est des heures perdues, on recherche les chiffres. Par rapport aux 2 millions d'heures perdues au total si nous ne faisons rien, en 2020, nous économiserions 1,7 million d'heures en disposant d'un itinéraire alternatif. Nous serions ainsi à 300 000 heures perdues, pour les ponts considérés. Je ne l'ai pas précisé, mais les calculs n'ont été conduits que sur les quatre ponts concernés par l'itinéraire principal. Nous n'avons pas pris l'ensemble des 22 ponts sur la zone portuaire. Nous aurions donc une chute par rapport aux heures perdues dans la situation actuelle.

**François NAU**

Je crois que Monsieur Baron veut poser une question.

**Mickaël BARON, Oxygène-Estuaire**

Concernant les écluses, il n'est *a priori* pas possible de les faire fonctionner 24 heures sur 24. Est-ce qu'aujourd'hui déjà, les écluses ouvrent avant le début de marée et après le début de marée ? Est-il envisageable de faire passer les barges avant qu'elles puissent partir, pour les stocker ? Cela permettrait de gagner du temps.

Concernant l'écluse fluviale, je me posais une question toute simple. Pourquoi faire cette écluse fluviale à l'emplacement que vous avez cité ? Ne serait-il pas plus intéressant de la faire au bout de la darse de l'Océan pour récupérer un espace qui pourrait être alloué à des navires de mer ? Cela permettrait de récupérer une grande partie des postes à quai. Le terminal de l'Océan pourrait alors être tout à fait adapté à la mise en place d'un mode de transfert vers le fluvial. C'est une question toute bête.

**François NAU**

Merci. Il y avait une autre question.

**Laurent SAUTEUR, Ecologie pour le Havre**

Je voudrais revenir sur ce que disait Monsieur Baron, mais à propos de Bougainville. J'ai observé que le quai de Bougainville allait être libéré. Une question se pose : a-t-on envisagé, à un moment, de mettre le centre multimodal au lieu et place de Bougainville ? *A priori*, les quais de l'Asie ne sont pas du tout utilisés. Pour les navires de mer, nous avons *a priori* une carence. Les quais de l'Asie ne sont pas du tout occupés depuis un certain temps. Quel est l'obstacle pour envisager un centre multimodal au lieu et place du quai de Bougainville, de toute cette partie de Bougainville ?

Merci. Une troisième question peut-être ? Monsieur ?

**Sébastien NOEL, MBS**

Bonjour. Je rejoins les questions de Monsieur Baron sur l'ouverture de l'écluse de Tancarville. Vous signifiez que l'augmentation des horaires d'ouverture et le fait de passer en ouverture permanente ne seraient *a priori* pas intéressants pour les usagers et ne changeraient pas les plannings horaires. Cela vous semblait inintéressant pour les transporteurs fluviaux. Pour affirmer cela, une consultation a-t-elle été faite auprès des usagers pour savoir si vraiment le fait d'amplifier ces horaires d'ouverture allait être bénéfique ou non ? Etant moi-même usager de l'écluse en transport fluvial, à mon niveau, l'ouverture 24 heures sur 24 me permettrait d'avoir plus de performance sur mes livraisons en région parisienne – on parlait de *just in time* – et de proposer des schémas logistiques encore plus bénéfiques pour le transport. Est-ce qu'une consultation a été faite ? Au contraire, est-ce que ce sont simplement des hypothèses que vous avez avancées ?

**François NAU**

Merci. On va déjà répondre à ces trois questions, comme lors des réunions précédentes, de façon à ce que ce soit plus facile. Monsieur Castaing veut répondre.

**Laurent CASTAING, directeur général du GPMH**

Je voudrais revenir sur les hypothèses générales et sur le terminal de Bougainville qui n'est pas un problème. Si l'on se souvient des grands chiffres, l'objectif sur le port est d'arriver à 6 millions d'EVP en 2020. La totalité de Port 2000, complètement réalisé, amènera une capacité de 4 à 4,5 millions d'EVP suivant la bonne utilisation de Port 2000. Port 2000 ne peut donc pas suffire en 2020 pour remplir l'ensemble des besoins de chargement et de déchargement des containers au port du Havre. Il nous faut donc utiliser nos autres terminaux. Il faut utiliser nos terminaux du port rapide aval, le quai Atlantique-Amérique, ainsi que le quai Asie-Osaka. Je voudrais simplement préciser que le quai Asie-Osaka n'est pas arrêté depuis longtemps. Il est arrêté depuis l'année dernière.

C'est le terminal qui subit actuellement, dans son activité directe, les conséquences de la crise, mais ce terminal est appelé à être rouvert dès que le trafic remontera. Dans ces conditions où nous sommes encore en manque de capacité, nous gardons Bougainville pour faire du container. Nous en avons absolument besoin si nous voulons atteindre les chiffres de trafic qui sont annoncés. Bougainville est un très beau terminal qui est utilisé principalement par la compagnie MSC qui est très exigeante sur les caractéristiques, tant de fiabilité que de productivité, du terminal. Son seul inconvénient est d'être placé derrière une écluse, mais une écluse qui fonctionne bien. MSC a fait le pari de passer ses bateaux derrière une écluse et constate finalement que cela se passe plutôt bien. Globalement, pour ce qui est des containers, nous avons besoin de l'ensemble de Port 2000, de l'ensemble des terminaux anciens et de Bougainville pour arriver à 6 millions d'EVP en 2020.

**Paul SCHERRER, directeur technique des projets du GPMH**

Je vais prendre le relais sur le fonctionnement des écluses de Tancarville et en particulier, sur les amplitudes d'ouverture. Comme l'a fort justement rappelé Jean-Pierre Guellec, la capacité actuelle des écluses, même dans leur système d'ouverture, est largement suffisante. On va augmenter fortement cette capacité avec un fonctionnement simultané.

Par contre, en ce qui concerne l'amplitude par rapport à la marée, on tombe sur des problèmes de caractéristiques physiques, liées aux 8,50 mètres de marnage. Au Havre, la seule écluse qui peut fonctionner 24 heures sur 24, c'est l'écluse François I<sup>er</sup>. Une écluse ne peut fonctionner 24 heures sur 24 que si son radier, c'est-à-dire le niveau en béton le plus bas, est situé tellement bas que même à marée basse, le navire peut rentrer dedans avec son tirant d'eau de 10 ou 13 mètres. Seule l'écluse François I<sup>er</sup> le permet. Même l'écluse Quinette de Rochemont qui est l'une des grandes écluses maritimes ne permet pas le fonctionnement toutes conditions de marée, donc ne permet pas le fonctionnement 24 heures sur 24.

Il en est de même pour les écluses de Tancarville. Compte tenu de leur configuration en termes de radier et compte tenu de leur accès en Seine qui n'est pas toujours des plus faciles – je pense que les spécialistes de la batellerie nous le confirmeront – il n'est pas possible, pour des raisons physiques liées à la lune et à la marée, de faire fonctionner cette écluse 24 heures sur 24. Nous ne pouvons donc pas jouer énormément sur les amplitudes. D'où la volonté du port de modifier la façon de gérer les écluses, de façon à ce que les deux fonctionnent simultanément.

**François NAU**

Je peux poser une question sur ces écluses puisqu'elle m'a été posée. Si l'ouverture 24 heures sur 24 n'est pas possible, compte tenu notamment de ces questions de marée, quelle serait l'amplitude maximum techniquement possible si des travaux étaient faits sur la liaison entre les écluses de Tancarville et la Seine ?

**Paul SCHERRER**

Je ne pense pas avoir la réponse avec moi ce soir. C'est un point que nous pourrions préciser plus tard.

**Stéphane FORTRYE**

Je reprends les propos de Monsieur Guellec. Pour les transporteurs fluviaux, il est extrêmement important que les deux écluses puissent fonctionner. Si les deux écluses peuvent déjà fonctionner sept heures par marée, nous aurons un gain considérable. Je ne vois pas l'intérêt d'ouvrir les écluses en permanence parce qu'il ne faut pas oublier que de l'autre côté, il y a la Seine et qu'il est beaucoup plus intéressant de remonter la Seine avec le courant que contre le courant. Cela peut se traduire par des grammes de CO<sub>2</sub>, mais aussi par du temps. En effet, un convoi poussé va mettre aux alentours de cinq heures pour aller de Tancarville à Rouen avec le courant, alors que contre le courant, selon le débit de la Seine, le temps de trajet peut atteindre jusqu'à sept heures et demie.



**De la salle**

Avec ces perspectives sur les écluses de Tancarville, pouvons-nous envisager une multiplication par trois du trafic fluvial par rapport à la situation actuelle ?

**Laurent CASTAING**

Je pense que la réponse est « oui », dans la mesure où la multiplication par trois du nombre de containers ne produirait pas une multiplication par trois du nombre de bateaux, mais simplement une augmentation de la taille des bateaux et une augmentation de leur taux de remplissage. Aujourd'hui, nous estimons qu'en capacité annuelle, nous avons une réserve relativement importante. En capacité de pointe, nous allons pouvoir améliorer la situation avec l'utilisation simultanée des deux écluses sur la totalité de la plage d'ouverture de sept heures. Nous réfléchissons aussi à une extension de ces plages d'ouverture. Nous pouvons peut-être les adapter, de part et d'autre, de trois heures et demie avant et après la pleine mer. Nous pouvons peut-être gagner une heure de chaque côté. Tout cela devrait nous permettre de continuer à écouler le trafic dans de bonnes conditions.

**François NAU**

Merci. Il y avait une question de Monsieur et de Madame Leroy.

**Paul DURANDIN, Institut de formation de la mer**

Toujours sur ces écluses, vous avez expliqué les plages d'ouverture. Le début du flot est après la marée basse, mais on est loin de l'ouverture de la marée basse. Nous aurions donc un gain sur l'attente des barges au départ en quittant le canal, ce qui renforcerait l'attractivité du port du Havre vis-à-vis des chargeurs. Il y a certainement quelque chose à faire, peut-être en ne travaillant que sur l'ouverture de l'ancienne écluse dans des plages plus importantes, compte tenu de l'ensablement de la Seine.

**François NAU**

Madame Leroy ?

**Annie LEROY, présidente d'Ecologie pour le Havre**

Si jamais l'écluse fluviale qui existe un an sur deux, se faisait, envisageriez-vous qu'elle fonctionne presque 24 heures sur 24 ? Vu sa situation un peu spéciale, est-ce que ce serait techniquement possible ?

**François NAU**

Monsieur ?

Je voudrais revenir sur les objectifs du port du Havre. Comment avez-vous déterminé six millions d'EVP, objectif 2020 ? Avez-vous connaissance des projets et des objectifs des autres grands ports avec lesquels vous êtes en compétition, des ports français et de certains ports européens ? En 2005, aviez-vous envisagé la chute de trafic de 2008 ? Merci.

**François NAU**

Nous pourrions déjà entendre les réponses aux deux premières questions et revenir ensuite sur la question d'ordre général de Monsieur Auvray sur l'évolution des trafics. Il y avait la question de Madame Leroy sur l'écluse fluviale et la question de Monsieur Durandin qui portait encore sur les écluses de Tancarville.

**Jean-Pierre GUELLEC**

En ce qui concerne les écluses de Tancarville, je pense qu'il faudra regarder cette question de manière très détaillée. Aujourd'hui, nous avons des périodes qui sont symétriques de part et d'autre de la pleine mer, c'est-à-dire trois heures et demie avant et trois heures et demie après, malgré le fait que la courbe de marée soit asymétrique. Je pense que ce sujet a déjà été examiné par le passé. Il y a certainement une raison à ce fonctionnement actuel. Néanmoins, je pense que la question est intéressante et qu'elle mérite d'être creusée, mais je n'ai pas la réponse instantanément.

En ce qui concerne le fonctionnement 24 heures sur 24 de l'écluse fluviale de Port 2000, je n'ai pas non plus la réponse. Si ? Paul, merci.

**Paul SCHERRER, directeur technique des projets du GPMH**

**L'écluse fluviale de Port 2000 est à un stade d'avant-projet uniquement, mais elle a été faite il y a deux ou trois ans. Sur une écluse neuve, c'est beaucoup plus facile que sur une écluse ancienne, à savoir que le radier a été conçu, de façon à ce que cette écluse fonctionne 24 heures sur 24.**

Je réponds à une autre interrogation qui s'est posée. Pourquoi avoir mis l'écluse côté Port 2000 et ne pas l'avoir mise plutôt côté darse de l'Océan ? C'est essentiellement pour faciliter la circulation et l'entretien. Vous imaginez que si l'écluse était du côté de la darse de l'Océan, le chenal pour entrer dans Port 2000 serait soumis à la marée. Les masses d'eau chargées de sédiments arriveraient jusqu'à l'écluse à chaque marée et ressortiraient avec un temps de séjour devant l'écluse. Il y aurait donc une sédimentation extrêmement forte devant l'écluse et donc d'énormes problèmes de dragage de ce chenal marnant entre l'écluse, tout près de la darse de l'Océan, et le bassin. Inversement, en mettant l'écluse du côté de Port 2000, elle sort directement dans le bassin maritime. Il n'y a donc aucun problème de dragage. De l'autre côté, il y a certes un chenal, mais ce chenal est relié à la darse de l'Océan et est à un niveau constant, ce qui engendre beaucoup moins de problèmes de sédimentation.

**François NAU**

Enfin, la réponse à la question de Monsieur sur les perspectives de développement. Monsieur Castaing ?

**Laurent CASTAING**

Comment arrivons-nous par le calcul à six millions d'EVP ? Je suis désolé de vous dire que si nous y arrivons – et nous allons y arriver – ce ne sera pas un grand exploit, pour la raison suivante. D'abord, monter de 2,5 à 6 millions d'EVP en 12 ans correspond à un taux de croissance moyen de 6 à 7 %, ce qui n'est pas un taux extraordinaire. Nous avons connu, ces dernières années, des taux qui étaient beaucoup plus forts.

Deuxièmement, il y a de toute façon un fond de croissance, même dans nos pays européens, qui est de l'ordre de 2 à 2,5 % parce que nous sommes plus nombreux, parce que nous consommons plus, parce qu'il y a un partage des tâches au niveau mondial. Ce fond de croissance est certes peut-être contesté aujourd'hui – je sais que certains le contestent – mais il est aussi un fait. Dans les projections qui ont été faites, y compris dans le projet stratégique du port, nous avons pris en compte un ralentissement de cette croissance, mais il y en aura toujours une. Je ne crois pas que beaucoup de gens, ici dans cette salle, sont prêts à accepter et à jouer la croissance zéro, voire la décroissance. Dans les dix ans qui viennent, il ne faut pas croire que la croissance va s'arrêter.

Troisièmement, il faut se souvenir qu'aujourd'hui, une estimation qui est contestée, mais qui est certainement vraie en ordre de grandeur, fait état que la moitié des containers qui viennent en France nous échappe et passe par les ports de la mer du Nord. Ces containers existent déjà, mais ils ne passent pas au port du Havre, alors qu'ils passent à Anvers et à Rotterdam. En améliorant notre compétitivité, en étant plus agressif commercialement et en améliorant notamment les modes massifiés, l'objectif va être de récupérer ces containers pour l'économie française, ainsi que pour les émissions de gaz à effet de serre, dans la mesure où la plupart de ces containers reviennent aujourd'hui par camion des pays du Benelux.

Il y a donc deux raisons principales qui sont les suivantes : il y a un fond de croissance que l'on n'évitera pas et les containers existent déjà, mais ils ne sont pas dans le port du Havre. Pour ces deux raisons, ajoutées à l'amélioration de notre productivité, nous estimons que le chiffre de six millions d'EVP est tout à fait atteignable.

Avions-nous prévu la crise de 2008 ? Je signale qu'en 2008, c'est plutôt en raison d'évènements sociaux que nous n'avons pas fait les objectifs que nous voulions. Pour 2009, comme beaucoup, nous n'avons pas vu la crise. Nous avons simplement vu un tassement, comme il est écrit dans notre projet stratégique. Nous n'avons pas vu venir la crise. Maintenant, il faut faire attention. La crise a fait perdre 10 à 15 % du volume. N'oublions pas que 85 % du volume sont toujours là et ne donnent pas de signes de baisse, voire même peut-être aujourd'hui, des signes de légère reprise.

Enfin, les autres ports européens avaient des grands projets. Comme il est écrit dans le projet stratégique du port du Havre, cela ne peut pas tenir. Il y a trop de projets portuaires par rapport au trafic. Nous l'écrivions déjà en toutes lettres avant même qu'il y ait la crise. Ceci ne nous pas empêchés de dire qu'il y aura quand même une croissance au Havre, pour les deux raisons que je citais précédemment, à savoir un fond de croissance et une reprise de parts de marché sur les ports concurrents.

Madame ?

**Sylvie BARBIER, Ecologie pour le Havre**

J'aurais d'abord une petite question technique. Tout à l'heure, si j'ai compris, il était question d'arrêter l'électrification, en tout cas pour le moment, à l'endroit que vous avez indiqué. La poursuite n'est donc pas à l'ordre du jour. C'est un problème.

Il me semble que la façon de prendre les problèmes qui ont été présentés reste sur des parts qui *grosso modo* ne seraient pas changées, avec en particulier un très fort trafic routier. Le traitement des autres modes, en particulier ferroviaire et fluvial, resterait sensiblement du même ordre, y compris sur l'accès et les priorités, un aspect qui a été à peine effleuré. Ils passent après les autres, ils attendent, ils se retrouvent face à toute une série d'obstacles. Lorsqu'on parle de report modal, on parle emplacement, mais on ne parle pas forcément comportement et traitement autre du besoin.

Si on s'oriente, pour diverses raisons, vers une politique de report modal qui irait au-delà des 11,7 % qui ont été envisagés, il faudra des réglementations et des incitations au niveau national et européen. Ce n'est pas le port du Havre qui va le décider. Il n'empêche qu'il faudra envisager d'autres scénarios, d'une part pour rendre applicables ces nouvelles priorités que l'on décréterait – on sait bien la force des usages – et d'autre part pour permettre à la part fluviale une partie semi-massifiée. Comme on l'a dit tout à l'heure et comme on l'a vu pour le ferroviaire, les exigences de massification peuvent avoir des effets pervers. Le fait de dire que ce n'est rentable que si l'on remplit peut conduire à une suppression des chargements. Des unités relativement fortes pourraient alors, grâce à divers aménagements et réglementations, passer par l'extérieur et non pas forcément par l'intérieur du port, en sortant de Port 2000 ou en mettant à profit l'écluse fluviale si elle arrive enfin à être construite. Cette part semi-massifiée qui n'aurait pas besoin des hauteurs que l'on a annoncées, passerait quant à elle davantage par l'intérieur. Je parle du fluvial.

Pour le ferroviaire, même avec le raccordement de la Brèque, on se retrouve avec une forte concurrence d'accès au sillon. Il y a un certain temps, il y avait eu le projet de passer le long de Tancarville pour le fret. Ne pouvons-nous pas essayer de différencier les accès, de façon à donner une vraie priorité au ferroviaire ? Si on y arrive, dès lors, une bonne part du flux des camions sera sérieusement réduite. Les chiffres qui nous ont été donnés sur les pertes d'heures, les engorgements, etc. seront donc à réévaluer également.

**François NAU**

Est-ce que le port peut donner une réponse à ces questions ?

**Jean-Pierre GUELLEC**

Concernant l'électrification de la voie ferrée, aujourd'hui, elle n'est pas à l'ordre du jour, mais rien ne dit que demain, ce ne sera pas le cas. Aujourd'hui, nos besoins vont s'arrêter à l'endroit du chantier multimodal, mais nous pouvons penser qu'à l'avenir, cette question de la poursuite de l'électrification se reposera pour aller jusqu'à Port 2000. Actuellement, en tout cas, l'électrification ne fait pas partie des études en cours.

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

En ce qui concerne les différentes possibilités évoquées, en particulier pour le transport fluvial, il faut savoir que nous ne sommes pas des organisateurs de transport. Le choix des bateaux, de leur taille et de la façon dont ils sont chargés ne relève pas du Grand Port Maritime du Havre. Nous ne pouvons pas décider que les grands bateaux passeront nécessairement par l'extérieur et par la Seine et que des bateaux moins chargés pourront passer par l'intérieur. L'équation est d'abord économique et est ensuite entre les mains des opérateurs fluviaux.

Concernant le passage du ferroviaire par Tancarville, nous l'avons évoqué un peu la semaine dernière. L'idée serait de construire une liaison ferroviaire entre la zone portuaire et Port-Jérôme en passant au nord du canal de Tancarville et en franchissant Tancarville. Aujourd'hui, la faisabilité de cette liaison est envisagée dans la Directive Territoriale d'Aménagement. Pour autant, nous n'avons pas engagé d'étude sur cette question. Néanmoins, notre première réflexion sur cette idée tient au fait qu'après être arrivés à Port-Jérôme, les trains doivent ressortir. Or leur seule possibilité de sortie est la vallée du commerce où il y a un réseau ferroviaire national. Je parle encore sous le contrôle de Monsieur Roger. Cette desserte par la vallée du commerce est une voie unique, avec des pentes importantes. Elle est donc moins performante que la sortie actuelle du Havre. Il faudrait donc faire des modifications sur les trains à l'arrivée à Port-Jérôme.

A ce stade de notre réflexion préalable, nous concluons que ce type de voie fonctionnerait bien dans l'autre sens, c'est-à-dire d'amener du trafic depuis Port-Jérôme et le faire sortir par le Havre. A ce stade, nous ne sommes pas allés plus loin que ces réflexions. Nous n'envisageons pas pour l'instant d'engager des études spécifiques sur cette liaison.

**François NAU**

Merci, Monsieur Guellec. Nous allons arrêter pour un temps les questions de la salle. Un mot, Monsieur Castaing, peut-être pour compléter la réponse à la question qui vient d'être posée, de façon à ce que l'on n'y revienne plus ?

**Laurent CASTAING**

Je me permets juste d'être polémique un instant. Je veux bien que l'on électrifie la voie ferrée jusqu'à Port 2000, mais cela veut dire que l'on met des caténaires dans la réserve naturelle.

**François NAU**

Il fallait le dire. Monsieur Baron, nous prendrons votre question tout à l'heure. La table-ronde attend déjà depuis un certain temps. J'aimerais, comme il était prévu, que la table-ronde s'exprime sur cette deuxième partie de la réunion, notamment sur les différents aspects qui ont été présentés par le Grand Port Maritime du Havre. Il y a tout ce qui concerne l'incidence de l'évolution globale des trafics dont on a parlé Monsieur Castaing, avec une perspective importante de croissance. Il faut savoir comment elle est gérable et quel serait son impact sur les transports et la circulation dans la zone. Nous pourrions regarder ce thème, avant d'évoquer l'incidence de chacune des quatre opérations dont il a été question ensuite. D'abord, concernant l'évolution globale, qui veut intervenir ? Monsieur Picard peut-être ?

**Thierry PICARD**

Les industriels et les entreprises de la ZIP ont moins de containers que sur les terminaux. Pour autant, il paraît évident et quasiment normal, d'un point de vue économique pour nos entreprises, que nous ayons la volonté d'augmenter les différents trafics qui passent par nos entreprises, afin d'améliorer le fonctionnement puisque les charges ne font qu'augmenter à l'intérieur de nos entreprises. Je ne maîtrise pas vraiment les chiffres. Il paraît évident et il est souhaitable pour la ZIP du Havre qu'il y ait une augmentation des trafics.

Nous vivons aujourd'hui une problématique de façon quotidienne. Pour différentes raisons, les modes de transport doivent être massifiés, pour des raisons économiques, mais aussi pour des raisons environnementales. Les différents modes de transport qui permettent la massification ne permettent pas systématiquement d'arriver au même endroit. Comme vous l'avez rappelé, on oublie souvent le transport par canalisations qui est un mode de massification très utilisé, très peu polluant et souvent relativement fiable et sécuritaire. Le mode fluvial et le mode ferroviaire ne doivent pas être opposés à d'autres transports de massification.

Bien que le réseau français, tant ferroviaire que fluvial, ajouté aux canaux, soit dense, il ne permet pas d'arriver partout. Même si ce n'est pas toujours souhaitable, on aura toujours inévitablement à la fin un camion qui partira d'un point pour aller distribuer la marchandise à l'utilisateur final. Pour autant, l'ensemble des entreprises souhaitent massifier les différents modes, afin de trouver une solution satisfaisante pour tout le monde.

C'est pourquoi la majorité des entreprises de la ZIP du Havre sont favorables au prolongement du grand canal. Il répondra en plus à la thématique que j'ai évoquée lors de la première table-ronde puisque j'ai appris avec joie qu'il permettra de passer à cinq mouvements par jour sur le pont rouge. L'autre problématique est de ne pas impacter l'autre mode de transport massifié qui est utilisé aujourd'hui par nos entreprises, à savoir les canalisations. Nous sommes donc favorables au prolongement du grand canal, sous réserve que le tracé qui sera retenu impacte le moins possible un transport massifié qui est déjà fortement utilisé par nos entreprises.

**François NAU**

Nous y reviendrons lors de la réunion consacrée au projet. Pour continuer avec les autres participants à la table-ronde, j'aimerais bien entendre leurs réactions face à la perspective d'augmentation de l'activité, que ce soit le transport fluvial ou le transport ferroviaire et sur son incidence sur les difficultés de transport et de circulation actuelles. D'abord, le fluvial, peut-être ?

**Stéphane FORTRYE**

Je suis assez d'accord avec les visions qui sont assez peu aventurières, contrairement à ce qui avait été dit sur les évolutions de trafic envisagées. Nous avons des parts de marché assez importantes à reprendre sur le Havre. L'attractivité des modes massifiés devrait permettre au Havre de faire ce développement qui est envisagé. Les six millions de containers paraissent tout à fait dans la lignée de ce que nous pouvons attendre. Une partie significative est destinée à Paris qui reste encore un secteur à développer pour les modes massifiés.

Pour nous, la difficulté tient au fait qu'une bonne partie de ces augmentations va se faire sur Port 2000. Il est bien évident que nous sommes très attentifs pour voir comment, avec le mode fluvial,

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre nous pourrions récupérer ces containers qui arriveront sur Port 2000. C'est tout le sujet de l'évolution du fluvial dans ce secteur, de l'évolution de la SAITH, du chantier multimodal et éventuellement des accès directs pour le mode fluvial. C'est bien le sujet qui se pose pour aller chercher ces containers qui vont se développer sur Port 2000.

**François NAU**

Vous pensez que l'évolution va dans le sens du renforcement des difficultés actuelles qui ont été évoquées.

**Stéphane FORTRYE**

Oui, cette évolution va nécessiter des solutions complémentaires.

**François NAU**

Sur le mode ferré maintenant ?

**Luc ROGER**

Je voudrais donner quelques éclairages complémentaires qui sont parfaitement cohérents avec ce que Monsieur Guellec a dit sur les effets du raccordement de la Brèque qui sera opérationnel à partir de 2011. Ce raccordement de la Brèque qui apparaît en bleu sur la carte du haut, va permettre d'ouvrir un itinéraire alternatif, ce qui répond à cette logique qui a été présentée par Monsieur Guellec, qui est tout à fait intéressante et qui consiste à veiller à la régularité des heures de départ des trains. Par ailleurs, il permettra une meilleure utilisation du triage de la plaine alluvionnaire dont parlait aussi Monsieur Guellec et donc une meilleure utilisation de cet investissement qui a été fait par le port.

S'agissant de la réponse à votre question précise, Monsieur Nau, comment le ferroviaire va-t-il s'adapter aux perspectives d'accroissement de trafic qui lui sont présentées ? L'enjeu qui est assigné au ferroviaire est un enjeu de prise de parts de marché à hauteur de 10 %. Il est de passer de 5 % actuellement à 10 % à échéance de 2020 et donc d'avoir 10 % des 4,5 millions à 6 millions d'EVP qui ont été évoqués par Monsieur Castaing.

Comme pour le fluvial, il faut d'abord avoir en tête que passer de 125 000 à 450 000 ou 600 000 EVP, ne veut pas dire multiplier par six ou sept le nombre de trains. En effet, les caractéristiques des trains qui seront opérés par les entreprises ferroviaires s'adapteront à cette évolution, notamment en termes de longueur.

Par ailleurs, il est du devoir du gestionnaire d'infrastructure qu'est RFF de prévoir une adaptation de l'infrastructure. En prenant en compte une réalité qui est d'ores et déjà identifiée et qui sera dans le paysage normand et entre la Normandie et l'Ile-de-France pendant de multiples années à venir, à savoir des travaux importants qui sont faits sur l'axe historique, il est nécessaire de rechercher la capacité supplémentaire. De ce point de vue, dans un premier temps, l'itinéraire alternatif passant par Motteville, Montérolier, Buchy, Serqueux et Gisors, pour accéder à l'Ile-de-France, sera une réponse par rapport aux perturbations provenant des travaux, cela à une échéance

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre qui a été évoquée par le Ministre des Transports récemment. Dès 2012, il semble possible de trouver des premiers éléments de réponse par rapport à cette problématique.

Au-delà, il faudra des investissements plus importants pour faire en sorte que la section de ligne entre Serqueux et Gisors puisse bénéficier d'une signalisation moderne et pour faire en sorte également que l'entrée en Ile-de-France entre Pontoise, Conflans, Argenteuil et l'accès à la grande ceinture puisse bénéficier de la création d'une voie supplémentaire, avec des enjeux financiers beaucoup plus importants. Dès lors, les ports bénéficieront d'un véritable itinéraire bis par rapport à l'axe historique.

Enfin, en phase avec les démarches de prospection et de développement des ports en matière d'*hinterland*, les axes vers l'est passant par Amiens et pouvant rejoindre la grande transversale est en itinéraire électrifié ou à destination de Dijon puis rejoignant l'axe vers le sud, posent un problème d'électrification entre Amiens et Reims. Ce sont des sujets sur lesquels nous travaillons ensemble pour étudier les conditions dans lesquelles cela pourrait être fait. *Itou* pour l'autre itinéraire qui apparaît sur la carte et qui s'appelle le « Rcade Ouest ». Pour l'instant, il n'est électrifié que de manière très partielle et il doit donc faire l'objet de travaux importants, à la fois en termes de mise au gabarit et d'électrification.

Ces différents axes permettront de répondre aux besoins présumés qui lui sont présentés par les entreprises ferroviaires. Il va de soi que tout cela ne pourra se faire qu'à la condition que les opérateurs que sont les entreprises ferroviaires, viennent demander les sillons au gestionnaire d'infrastructure qui les aura préparés. Pour répondre à différentes interventions, je dirais qu'il faut aussi que les conditions économiques de l'offre des entreprises ferroviaires soit suffisamment performante.

## **François NAU**

Merci, Monsieur Roger. Je reviens maintenant plus localement sur le port, notamment avec la SAITH et le transport ferroviaire à l'intérieur du port. Que pouvez-vous dire face aux perspectives d'évolution ?

## **Christophe REGNIER**

Je ferai deux ou trois remarques, la première liée à l'évolution des trafics. Si aucun projet mentionné aujourd'hui n'aboutissait et que les trafics étaient multipliés par trois, voire par quatre pour le fluvial, la SAITH serait certainement amenée à devoir revoir le mode de fonctionnement. Aujourd'hui, nous avons une marge de capacité pour transférer les containers depuis notre terminal au quai de l'Europe, vers Port 2000, mais en cas de triplement ou de quadruplement des volumes, nous devrions envisager un autre trajet. Nous avons déjà eu cette réflexion. Cet autre trajet pourrait être la grande boucle ferroviaire qui a déjà été mentionnée, mais nous passerions alors par le pont rouge, ce qui viendrait de nouveau encombrer la circulation en cet endroit.

Le deuxième aspect concerne le chantier multimodal. Depuis trois ans que la SAITH fonctionne, nous avons permis de démontrer qu'un lien ferroviaire en continuité d'une activité fluviale peut fonctionner et aider à maintenir ou à développer cette activité fluviale. Le projet du chantier multimodal sera certainement conçu de la même manière. Cela n'a pas été évoqué jusqu'à présent, mais il faudra de toute manière un lien ferroviaire pour rallier ce chantier multimodal à Port 2000. Le système de la SAITH qui fonctionne actuellement démontre que cela est réalisable. Cela nous



Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre permet d'envisager le même type de réalisation pour ce chantier multimodal. Voilà les deux éléments principaux que je voulais évoquer.

### **François NAU**

Merci, Monsieur Régnier. Monsieur Le Berre peut-il ajouter quelque chose ?

### **Daniel Le BERRE**

En 2005, le ferroviaire avait environ 5 % de parts de marché, ce qui était très faible. Il y a deux raisons à cela. D'une part, les trains n'étaient pas toujours à l'heure. Il y avait un manque de fiabilité et de souplesse. D'autre part, l'offre au client était très limitée. On offrait principalement des axes Bordeaux-Vénissieux.

Depuis 2005, à Naviland, nous avons travaillé sur la fiabilité. Cela va peut-être vous surprendre, mais 97 % de nos trains de fret sont à l'heure. Je précise que ce sont des trains de nuit. Ils sont à l'heure entre Bordeaux, Lyon et Soquence et inversement. Ensuite, le problème est un peu local. Si nous avons un réseau ferroviaire portuaire performant, nous serons performants et nous augmenterons nos parts de marché.

Nos parts de marché actuelles sont entre 8 à 9 %. La deuxième explication tient dans l'offre. Nous avons augmenté l'offre Bordeaux-Lyon et nous allons sur Strasbourg, une fois par semaine, ce qui a été multiplié par deux. Depuis un an, nous allons sur Paris, ce qui était d'ailleurs un pari. Tout le monde nous disait que nous ne réussirons pas à aller sur Paris. Tous les jours, nous avons un train qui va sur Paris et qui est rempli à 80 ou 90 %. Nous venons de démarrer une relation sur Dijon-Gevrey.

L'offre augmente, ce qui complique la tâche de nos amis manutentionnaires. Comme nous travaillons en coupons, au lieu de faire deux coupons, ils sont obligés de faire cinq coupons. Je pense que Laurent est d'accord avec moi. Le réseau ferroviaire portuaire est pour nous le maillon que nous devons renforcer. Je reviens également sur ce chantier multimodal qui est pour nous également très important.

### **François NAU**

Merci, Monsieur Le Berre. Pour en revenir à une question très concrète portant sur les ponts mobiles, tout à l'heure, Monsieur Guellec a parlé des ouvertures de ponts, mais je n'ai pas entendu parler du nombre de trains qui passeraient, dans l'avenir, sur les ponts, à l'horizon 2020 par exemple. Monsieur Régnier l'a évoqué un peu pour le pont rouge, mais qu'en est-il pour les autres ponts, notamment pour le pont VII bis ? Quel sera l'effet de l'augmentation du trafic ferroviaire, notamment avec la massification ? Est-ce que cela représente beaucoup de trains par jour ?

### **Jean-Pierre GUELLEC**

Je n'ai pas les données chiffrées. De mémoire, je crois qu'actuellement, sur le pont rouge, il doit y avoir une douzaine de sillons par jour pour les trains de fret. Je n'ai pas en tête d'autres éléments chiffrés sur les sillons disponibles, à l'intérieur du port, sur les différents itinéraires, mais ce sont des éléments que nous pourrions verser au dossier.

Je pense que nous pouvons maintenant revenir assez rapidement à l'appréciation de l'incidence de chacun des quatre projets sur les difficultés de transport et de circulation.

**Jean-Pierre GUELLEC**

Si je peux me permettre de rebondir sur ce qu'a dit Monsieur Picard tout à l'heure, il a fait une remarque qui me paraissait tout à fait pertinente sur le fait que les modes massifiés ne vont pas partout pour desservir le territoire. Je vous donne simplement quelques chiffres qu'il est bon de connaître. En France, la route, c'est plus d'un million de kilomètres, ce qui explique le caractère dominant du mode routier. Le réseau ferroviaire national est quant à lui légèrement supérieur à 30 000 kilomètres. C'est déjà un facteur de réduction extrêmement important. Le réseau des voies navigables, en France, est de 8 500 kilomètres, soit quatre fois moins que le réseau ferroviaire. Le réseau des *pipes* est de l'ordre de quelques milliers de kilomètres également, de moins de 10 000 kilomètres. Pour couronner le tout, je dirais qu'il y a seulement quatre ports en France qui dépassent dix millions de tonnes et qui sont reliés à ces quatre modes. D'où l'importance pour un port comme le Havre qui a cet avantage, de pouvoir développer ces modes massifiés pour continuer à être performant dans la durée.

**François NAU**

Comme l'heure avance, il faut aller assez vite maintenant. Est-ce que la table-ronde a encore des choses à dire sur les quatre projets ?

**Philip MAUGE**

Vous êtes optimiste avec le kilométrage du réseau fluvial puisque les voies à grands gabarits ne représentent que 2 000 kilomètres et peut-être 2 100 kilomètres demain si le canal Seine-Escaut est creusé.

**François NAU**

J'aimerais une expression assez rapide sur les quatre projets. Y a-t-il des questions complémentaires sur les écluses de Tancarville ?

**Stéphane FORTRYE**

Je crois que nous avons dit l'essentiel.

**François NAU**

Sur le projet TRIP ?

**Stéphane FORTRYE**

Sur le projet TRIP, je crois qu'il a été dit d'emblée qu'un projet de régulation n'est efficace que si un itinéraire alternatif existe. S'il n'y a pas d'itinéraire alternatif, je vais dire plaisamment que le million d'heures perdues actuellement n'est pas perdu pour tout le monde. En effet, quand le bateau passe, il n'attend pas. Si demain, on fait attendre les bateaux, c'est le bateau qui perdra du temps et qui n'arrivera peut-être pas à l'heure d'ouverture des écluses de Tancarville. Le bonheur des uns pourrait faire le malheur des autres.

Moi, je suis très réservé sur le dispositif TRIP. On attend de voir, mais il faut tenir compte qu'un convoi poussé qui attend est l'équivalent de 200 camions qui attendent. Si demain, on fait attendre un convoi pendant deux heures, ce seront 200 camions qui attendront deux heures. Fait-on le calcul des heures d'attente de cette façon ? Je n'en suis pas convaincu.

**François NAU**

Je précise que le cahier d'acteur établi par la CFT a été reçu par la Commission particulière et sera sur le site dès lundi prochain, après une mise en forme définitive au format des cahiers d'acteurs. J'en profite aussi pour rappeler que l'on vous a distribué, à l'entrée de la salle, une fiche du port sur les tirants d'air et les hauteurs sous les ponts, pour répondre à la demande de Madame Leroy.

Il reste peut-être une dernière intervention de la table-ronde sur le chantier multimodal. Non ?

**Stéphane FORTRYE**

Je crois que Monsieur a dit l'essentiel en parlant de la situation de la SAITH et des possibilités d'évacuer demain les containers sur le chantier multimodal. Si le chantier multimodal est au moins aussi performant, voire plus que la SAITH, tant mieux. Si le chantier multimodal est fait, mais que le canal n'existe pas, les convois feront un peu plus de kilomètres et enverront un peu plus de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère qu'en chargeant à la SAITH.

**François NAU**

Qui veut encore intervenir au sein de la table-ronde ?

**Luc ROGER**

Juste pour dire, du point de vue du ferroviaire, qu'un effort important en matière de relance du fret passe très clairement par l'existence d'une plateforme multimodale à l'origine et par son équivalent à la destination. Autrement dit, l'existence du pendant de la plateforme du Havre en Ile-de-France a évidemment beaucoup d'importance.

**François NAU**

Y a-t-il encore quelques questions de la salle ? Monsieur Baron voulait intervenir tout à l'heure. Ensuite, nous passerons à la conclusion de la soirée.

Je suis toujours un peu frappé par cette comparaison que l'on fait du port du Havre avec les ports d'Anvers et de Rotterdam. Cela me fait un peu penser à la fable de La Fontaine de la grenouille qui veut se faire plus grosse que le bœuf. Je veux bien éventuellement que l'on compare aux ports d'Anvers et de Rotterdam le port de Rouen ajouté au port du Havre parce que les *hinterlands* ne sont quand même pas les mêmes. Je pense qu'il faudrait en tenir compte dans l'expression du port du Havre.

Ensuite, j'ai une autre interrogation. Anvers et Rotterdam se sont développés à une époque où on ne se posait pas forcément des questions environnementales. La stratégie était le développement économique à tous crins. On a tout bétonné, on a fait des grandes écluses, on a fait des choses énormes. Dont acte. Un argument me pose problème : on nous dit que pour se développer, le port du Havre doit aller prendre des parts de marché à ses voisins. Pour que nous ayons de l'emploi chez nous et du développement économique, il faut *a priori* qu'aux Pays-Bas, il y ait peut-être moins d'emplois et moins de développement économique. Nous sommes quand même en Europe. Il faut arrêter ! A un moment donné, il faudra clairement se poser la question de la politique du transport fluvial, maritime et portuaire au niveau européen. Aujourd'hui, on va supprimer 160 à 500 hectares de zones humides pour arriver à piquer des parts de marché aux petits copains. Je fais un raccourci, mais je pense qu'il faut faire attention à cette argumentation. Il me semble qu'elle est un peu limite.

### **François NAU**

Je pense que vous avez exprimé ici une prise de position qui n'appelle pas de réponse directe, d'autant plus que le sujet sera abordé avec les autres thématiques, notamment avec la thématique de la présentation du projet et de ses alternatives, prévue à la réunion de la semaine prochaine. Y a-t-il encore d'autres questions dans la salle, avant de terminer la soirée ?

J'ai retenu de cette soirée l'excellente écoute de vous tous. Vous avez été vraiment parfaits. Je crois que chacun a pu s'exprimer complètement, en écoutant les autres, sans agressivité et en toute sérénité. Nous sommes très satisfaits, de la richesse des interventions. Même si elles ont dérivé un peu par rapport à la logique des deux temps de la réunion et des différents sous-thèmes, je pense qu'elles vous ont permis de voir la complexité des interrelations entre les différents thèmes et sous-thèmes, ainsi que leur connexion avec des thèmes concernant les autres réunions. Tout est noté. Un certain nombre de sujets reviendront inévitablement au cours des réunions prochaines.

En cette fin de réunion, je tenais à remercier tous eux qui sont restés pratiquement aussi nombreux du début jusqu'à la fin. Merci beaucoup. C'est très favorable pour le débat. Je remercie tous les intervenants. Je remercie spécialement les personnes qui ont bien voulu participer à la table-ronde et s'exprimer le plus possible sur les sujets qui les concernent. Tous ont participé à l'enrichissement du débat de façon importante ce soir. Je remercie les représentants du port, le Directeur général et ses collaborateurs, pour leurs présentations et leurs réponses aux différentes questions. Je remercie encore une fois Monsieur le Maire de Rogerville pour son accueil sympathique.

Pour ma part, j'ai retenu de cette réunion un certain nombre d'éléments. En ce qui concerne les difficultés de transport et de circulation dans la zone portuaire, j'ai retenu qu'elles étaient multiples, mais de différentes natures. Il y a la question centrale des difficultés liées au fonctionnement des ponts mobiles. Elles ont été développées dans la présentation et elles ont été

Réunion CPDP - Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre confirmées, je pense, par un certain nombre de témoignages dans la salle. Ces difficultés sont ressenties au niveau de la zone portuaire, sur un large territoire, non seulement dans le cadre de la ZIP, mais en beaucoup d'endroits. C'est une question importante qui est d'autant plus préoccupante qu'il y a une perspective de développement des trafics, notamment du trafic poids-lourds, conjugué avec le développement du trafic portuaire. Ce développement a une probabilité importante, dans la mesure où un certain nombre d'efforts sont faits en matière de massification, tant au niveau central qu'au niveau local. Nous avons vu la réalisation prochaine du chantier multimodal sur le port du Havre.

Toutes ces difficultés devront bien sûr continuer à être analysées et prises en compte, notamment dans le projet TRIP dont nous avons parlé et qui est en cours d'étude et de mise en place, mais qui pourra faire l'objet, au cours de ses développements, de concertations et de mises au point avec l'ensemble des usagers concernés, notamment avec les usagers fluviaux qui craignent l'arrêt du trafic au niveau des ponts mobiles.

En ce qui concerne les autres difficultés, elles ont été évoquées et notées ce soir. Elles ont un lien très indirect avec le sujet soumis au débat, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'il peut les résoudre. Nous avons vu la complexité des différents transports et circulations au niveau de l'ensemble de la zone portuaire. Certaines difficultés peuvent se répercuter dans la zone des ponts mobiles et aggraver la situation actuelle si elles se poursuivent avec l'augmentation du trafic.

S'agissant des éléments généraux que nous avons déjà abordés dans les réunions précédentes, c'est-à-dire les perspectives à long terme du développement des trafics et notamment des trafics de containers, nous avons encore noté ce soir de nouvelles interrogations. Il est certain que nous sommes dans le cadre des incertitudes, mais de la part des spécialistes qui ont étudié la question, notamment les responsables du port, un certain nombre d'études montrent qu'il faut prendre en compte une certaine évolution de l'activité pour engager des projets et pour répondre à ces difficultés potentielles.

J'ai retenu que face à ces perspectives de croissance des trafics liées à la croissance d'activité, dont certains estiment qu'elles sont aléatoires, un certain nombre de projets sont d'ores et déjà prévus. RFF et Monsieur Maugé en ont parlé. Nous avons donc des réponses. Maintenant, concernant le projet mis au débat, il faut regarder quelle est l'incidence et nous y reviendrons au cours de la prochaine réunion.

Bien qu'il soit difficile, à l'issue de cette réunion, de cerner les différentes priorités et efficacités relatives des divers projets en cours, je pense que nous pouvons difficilement aller au-delà de ce qui a été dit au cours de cette soirée. Pour ces quatre projets, le port continuera à assurer à la fois la liaison avec l'ensemble des usagers concernés et la coordination avec le projet. Bien que ces projets soient indépendants, ils sont complémentaires. Il faut donc considérer leurs interrelations et notamment leur incidence sur le projet soumis à débat.

Tout cela va être consigné dans le verbatim de la réunion. Malgré le caractère apparemment confus et un peu désordonné de l'ensemble de ces informations nouvelles, nous pourrons les restructurer et intervenir éventuellement sur cette masse d'informations, au cours des réunions futures.

Je rappelle que la prochaine réunion se tiendra le 27 octobre, à Saint-Romain-de-Colbosc. Elle sera consacrée entièrement à la présentation du projet et à ses alternatives. C'est donc une réunion très importante puisqu'il s'agit du sujet central du débat. Nous avons vu qu'elle était liée directement à la réunion d'aujourd'hui. C'est pour la raison pour laquelle nous l'avons située juste après.

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

Je rappelle également que ce soir, nous n'avons pas parlé d'environnement puisque le thème était consacré aux transports et à la circulation, mais qu'une réunion sera consacrée à l'impact du projet et de ses différents tracés sur l'environnement, le 28 janvier à Gonfreville-l'Orcher. J'en profite pour rappeler que nous avons programmé encore quatre réunions thématiques en dehors de la réunion du 18 janvier. Une réunion thématique aura lieu le 10 novembre à Oudalle pour la gestion de l'eau dans l'estuaire, le 9 décembre au Havre pour la place du port dans le développement économique, le 16 décembre au Havre pour la cohabitation des hommes et activités dans l'estuaire, le 14 janvier sur le thème « quels aménagements pour quelle nature dans l'estuaire ? ». Vous avez par ailleurs encore quatre réunions généralistes pour poser toutes les questions sur le projet : le 17 novembre à Saint-Romain-de-Colbosc, le 28 novembre à Honfleur, le 1<sup>er</sup> décembre à Tancarville et le 20 janvier à Beuzeville.

Je vous donne enfin des nouvelles du site et de l'activité globale de la Commission particulière. Nous avons reçu la contribution de quatre cahiers d'acteurs. Il y en a un qui est déjà disponible, vous l'avez eu. Le deuxième – j'en ai parlé – est celui de la CFT. Deux sont encore annoncés. Nous avons observé 81 questions écrites auxquelles il va être répondu sur le site internet du débat public. Ce dernier a reçu à ce jour 3 598 connexions pour 17 438 pages lues, ce qui fait une progression importante par rapport aux chiffres que Claude Guillaume signalait à la dernière réunion.

Il me revient maintenant de vous inviter à nous retrouver pour un pot amical, afin de continuer à débattre de façon beaucoup plus conviviale que jusqu'à présent autour du projet mis au débat. Encore merci à tous.