

Réunion CPDP du 28 janvier

Projet d'extension des infrastructures portuaires

Sylvie HAUDEBOURG

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vous remercie de votre présence aujourd'hui, dans cette salle Arthur Fleury à Gonfreville-l'Orcher pour notre treizième réunion organisée dans le cadre du débat public qui, comme vous le savez, porte sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre.

Je vous rappelle très rapidement des choses que vous savez. Le débat public qui nous réunit ce soir porte sur un projet qui a été déposé par le Grand Port Maritime du Havre auprès de la Commission Nationale du Débat Public. Cette Commission a décidé de l'organisation d'un débat public au vu de trois considérants que vous connaissez et que je vous rappelle. D'une part, l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic de marchandises par voie fluviale constituent un intérêt national. D'autre part, les impacts du projet sur les milieux naturels sont significatifs. Enfin, les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement des activités portuaires et l'extension de la ZIP.

La Commission Nationale du Débat Public a mis en place notre Commission Particulière, neutre sur le sujet, indépendante du Grand Port et de l'ensemble des parties prenantes en présence. Nous sommes cinq membres autour de Claude Guillerme, notre président que vous connaissez bien maintenant. Notre rôle est d'organiser le débat, de l'animer. Aucune décision n'est prise sur le projet soumis au débat et je rappelle bien encore une fois que le Grand Port Maritime devra indiquer, à la suite du débat, quelle suite il compte donner au projet, comme la loi l'exige. La Commission Nationale lui demandera d'exposer dans sa décision comment il a tenu compte des avis et des propositions formulés au cours du débat, tant au niveau de l'opportunité des opérations que des modalités de leur éventuelle réalisation.

Cette réunion, ce soir, est la dernière réunion thématique de notre débat. C'est aussi la dernière réunion avant la réunion de clôture qui se tiendra le 4 février prochain. Tout au long de ce débat qui nous a réunis, nous avons abordé les thèmes liés à l'opportunité du projet. Nous avons aussi abordé plusieurs des aspects de ses modalités dans les précédentes réunions. Aujourd'hui, je vous propose que nous abordions un thème essentiel du projet porté par le Grand Port, à savoir les impacts qu'auraient les familles de variantes proposées par le maître d'ouvrage et les coûts et évaluations socio-économiques qui leur sont attachés.

Ces thèmes se sont imposés d'eux-mêmes. D'une part, parce que le débat public doit porter sur les opportunités, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, selon les termes de la loi de 2002 et ses décrets. D'autre part parce que ce sont des sujets abordés par plusieurs des personnes que nous avons rencontrées lors de la préparation du débat, au printemps dernier. Enfin, nous constatons que les échanges, lors des douze réunions précédentes, ont largement abordé les différents points qui sont relatifs aux impacts des variantes, par le biais des naturalistes, des usagers de la plaine alluviale, des défenseurs de l'environnement, des pilotes, des industriels, etc. Les

positions clairement exprimées parfois ou les interrogations démontrent que le sujet méritait bien une réunion à part entière.

Avant de revenir sur l'organisation de cette soirée, je donne la parole à Michel Steiner pour présenter les règles du débat.

Michel STEINER

Bonsoir à tous. Notre Commission s'est dotée de règles particulières pour assurer la bonne tenue de nos réunions. Il me revient de vous les rappeler ce soir. Notre premier objectif est de respecter une règle importante du débat public, c'est-à-dire laisser du temps aux échanges. A cet effet, nous avons fixé la durée des réunions à trois heures environ. Dans chacune de ces réunions, des plages régulières sont prévues pour créer des moments où chacun peut poser ses questions ou donner son avis.

Notre deuxième objectif est que ces échanges soient les plus fructueux possibles et respectent l'une des finalités du débat public, à savoir que chacun ait le droit à l'expression de façon équivalente, sans distinction de rôle ni de qualité. « Chacun » désigne aussi bien le particulier que le grand public en général à qui s'adresse ce débat, aussi bien les représentants d'associations, de syndicats, d'entreprises que les élus, au titre de leurs fonctions et rôles. Bien sûr, il s'adresse aussi au maître d'ouvrage puisque le débat public est organisé suite à la saisine qu'il a déposée auprès de la Commission Nationale du Débat Public et qu'il s'agit du projet dont il est porteur au titre de ses missions.

A cet effet, nous demandons aux participants de respecter les règles du savoir-être que nous partageons tous, c'est-à-dire la politesse et l'écoute des autres. Nous demandons également aux participants de demander la parole en levant la main, de ne pas prendre la parole tant que le président de séance ne l'a pas donnée, d'attendre pour ce faire qu'une hôtesse ait apporté un micro, de se présenter en donnant son nom, si possible sa commune et éventuellement ses fonctions. Il faut enfin respecter un temps de parole limité à trois minutes, soit pour donner son avis soit pour poser sa question, de façon à ne pas empiéter sur le temps des autres.

Toutes les réunions sont enregistrées pour la rédaction d'un *verbatim* qui est mis en ligne sur le site internet de la Commission Particulière, dans les six jours, après chaque réunion. Un chronomètre affiche sur l'écran le décompte de chaque prise de parole. Enfin, les questions peuvent être posées par écrit pendant chaque réunion grâce aux cartes T que vous avez trouvées à disposition sur vos chaises. Chaque question recevra une réponse, éventuellement durant la réunion et toujours par écrit, sous trois semaines, à condition de bien mentionner vos coordonnées. Je vous remercie.

Sylvie HAUDEBOURG

Je reprends la parole pour vous proposer une soirée en trois parties. En première partie, nous vous proposons de revenir sur la problématique des *pipelines* qui a déjà été abordée en octobre dernier, mais qui nous a paru mériter quelques approfondissements. A ce titre, Monsieur Delille, chef du bureau logistique et distribution pétrolière à la Direction générale de l'Energie et du Climat, la DGEC, qui est rattachée au Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, et Monsieur Vandelanotte, de la société Trapil, nous apporteront des précisions aptes à éclairer la discussion sur

ce sujet que nous avons compris comme étant structurant vis-à-vis du choix de telle ou telle variante de tracé.

La seconde partie, quant à elle, sera consacrée aux impacts communs et différenciés des diverses variantes de tracés. En effet, le maître d'ouvrage nous a bien précisé qu'il n'avait pas de préférence, à ce stade de la réflexion, sur une variante en particulier, mais son dossier nous montre bien que les variantes sont loin d'être équivalentes en termes d'impacts. Par ailleurs, l'idée de dissocier extension de la ZIP et prolongement du grand canal a fait émerger une autre possibilité, certes mal cadrée, mais sur laquelle il peut être intéressant de revenir. En préambule, le Grand Port nous fera une synthèse sur la base des tracés envisageables, en comparant les impacts sur les infrastructures, les activités, le fonctionnement hydrologique et tout autre thème apparu durant nos réunions. Ensuite, Monsieur Mercier, au titre des associations de défense de l'environnement, nous exposera son analyse des impacts différentiels des quatre familles de tracés sur les milieux naturels. C'est un sujet qui a fait l'objet de nombreux échanges et de débats, dès le début d'ailleurs. Ces deux visions nous permettront, je l'espère, de voir avec vous, au-delà des prises de position parfois passionnées que ces sujets suscitent assez légitimement, si les éléments factuels sont bien tous mis sur la table et s'il faudra en approfondir certains après le débat.

Ces points nous permettront enfin d'aborder, de façon logique me semble-t-il, la troisième partie qui sera consacrée aux coûts et évaluations socio-économiques des tracés proposés par le port. Ces questions ont aussi suscité plusieurs échanges, en particulier celle des bilans socio-économiques et celle de la prise en compte de la biodiversité. Très clairement, nous aurions souhaité apporter un éclairage sur l'état de l'art en matière de valorisation des espaces naturels et de la biodiversité car le sujet nous a paru pointu et méritait largement une intervention spécialisée. Cela n'a malheureusement pas été possible et j'y reviendrai tout à l'heure. Nous demanderons au Grand Port de nous exposer les coûts et évaluations socio-économiques des variantes et nous ouvrirons avec vous le débat sur le sujet.

Avant de rentrer dans nos sujets, je souhaite prendre quelques minutes pour vous indiquer que nous allons bientôt mettre en ligne quelques documents en lien avec les sujets de ce débat, d'abord, un hors-série du magazine, *Guide du container fluvial*, hors série édité en décembre dernier, avec des éléments sur le transport fluvial et ses acteurs, des informations sur les opérateurs fluviaux, des données techniques, etc. Ensuite, nous avons mis en ligne des éléments sur la DTA, avec le texte de l'article L.111 du code de l'urbanisme qui expose en particulier les modalités de modification d'une DTA. Enfin, nous avons mis en ligne un lien vers le centre d'analyses stratégiques et le rapport du groupe Chevassus-au-Louis sur la valorisation économique de la biodiversité, rapport paru en avril 2009. Enfin, nous avons mis un lien vers un article de Monsieur Jean-Michel Salles, chercheur au CNRS et membre de ce groupe Chevassus-au-Louis, qui résume de façon très pédagogique les propositions du groupe. Monsieur Salles nous a autorisés à le diffuser.

Mesdames, Messieurs, je vous souhaite une bonne soirée avec nous et j'appelle Monsieur Delille et Monsieur Vandelanotte pour ouvrir la réunion.

I. La problématique des *pipelines*

Sylvie HAUDEBOURG

Comme je vous le disais tout à l'heure, je vous propose que l'on revienne sur la problématique des *pipelines*. Ce sujet, pour ceux qui ont suivi le débat, a déjà été abordé à la tribune, le 27 octobre, lors de la réunion consacrée aux projets et à ses alternatives, avec l'intervention de Monsieur Legalland. Pourquoi y revenir ? Nous avons retenu que cette opération, surtout dans la configuration extrême où la nappe de 17 canalisations devrait être déviée, est complexe et inédite et que l'interruption en gaz et en pétrole peut avoir des conséquences importantes en bout de chaîne sur les clients desservis. Ces clients ne sont pas de moindre importance. Aux industries locales s'ajoutent les raffineries de la vallée de la Seine et les aéroports de la région parisienne. Monsieur Legalland nous avait en outre précisé que la pré-étude n'avait pas intégré la question de la sécurité de l'approvisionnement au plan national, pour les produits à fort enjeu comme le kérosène et les carburants, tout en indiquant que la question relevait de l'autorité de l'Etat. Il nous a donc semblé nécessaire d'approfondir cette question au cours du débat, en particulier pour comprendre en quoi elle pourrait être structurante vis-à-vis du choix de telle ou telle variante de tracé.

Monsieur Delille de la DGEC a bien voulu accepter d'être avec nous ce soir pour nous présenter la problématique de l'alimentation de la région parisienne et de ses aéroports que le Port devrait intégrer en cas de projet qui toucherait aux *pipelines*. A sa suite, Monsieur Vandelanotte de la société Trapil a bien voulu être présent avec nous ce soir pour nous rappeler les grandes lignes de la pré-étude de déviation des canalisations et ses conclusions. Messieurs, au nom de la Commission, je vous remercie d'avoir fait le déplacement et d'être avec nous ce soir. Je donne la parole à Monsieur Delille pour environ dix minutes.

Jean-Luc DELILLE, chef du bureau logistique et distribution pétrolière à la Direction générale de l'Energie et du Climat

Merci. Bonsoir Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs. Pourquoi la Direction générale de l'Energie intervient ce soir sur ce projet ? Pour montrer et souligner l'importance des enjeux sur la sécurité énergétique de la France. La Direction générale de l'Energie et du Climat est l'une des six directions centrales du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer. Le MEEDAT est devenu maintenant le MEEDEM. Cette direction est en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat. Elle a un portefeuille qui est constitué premièrement de l'accès à l'énergie de la France, de nos concitoyens et de toute la vie économique. Deuxièmement, cette direction est en charge de l'efficacité énergétique et des pollutions atmosphériques, pour les orientations de durabilité notamment. Enfin, elle est en charge de la sécurité d'approvisionnement qui est l'un des objectifs importants de mon propos de ce soir et qui sera mon fil rouge tout au long de l'intervention.

L'espace territorial du Grand Port Maritime du Havre, au cours de son développement, a vu le déploiement de canalisations de transport. Ce déploiement ne s'est pas fait de façon anarchique. Il a un suivi réglementaire très strict. Ces ouvrages sont soumis à autorisation, parfois à déclaration. L'un des réseaux les plus anciens qui est le LHP, Le Havre-Paris, a fait l'objet d'un engagement fort de l'Etat qui en a défini une loi en 1949, avec des droits très forts, afin de garantir l'approvisionnement de Paris et de l'Ile-de-France désormais. Tous ces réseaux sont très surveillés techniquement et administrativement, afin de contrôler la permanente adéquation entre la raison

sociale qui a conduit l'Etat à les autoriser, à les exploiter et la sécurité énergétique. Tout cela concourt aussi à les définir comme points d'importance vitale pour des sociétés opérateurs d'importance vitale. Les différentes contraintes sont aussi très bien prises en compte, en ayant un souci permanent et constant de préserver les Hommes, les biens et les espèces. Tout cela a été redéfini très récemment par l'arrêté de 2006 qui régleme la sécurité des canalisations, arrêté dit multi-produits.

Comme vous le voyez sur ce transparent, les *pipelines* d'intérêt général sont présents sur le territoire et leur construction a fait aussi l'objet d'un décret d'utilité publique. Le Havre-Paris pourvoit l'approvisionnement de l'Ile-de-France. Comme vous le voyez, douze millions de tonnes de produits correspondent environ à 20 % de la consommation de produits finis français. Le moyen de transport est un moyen de transport massif. Il est le plus pertinent du point de vue des moyens de transport, le plus sûr en termes de risques industriels. Il permet d'acheminer des quantités sans commune mesure avec les capacités de transport routières et ferrées. Un camion-citerne transporte 30 mètres cubes, un wagon-citerne 80 mètres cubes. Au regard des 650 000 chargements de poids-lourds, on voit que ce sont des chiffres qui font tourner la tête. Notre problématique est bien celle-là. Elle est de maintenir le flux logistique pour garantir l'accès à l'énergie de l'Ile-de-France.

Cette carte du réseau montre combien l'approvisionnement de l'Ile-de-France s'appuie sur le réseau de *pipelines*. Les produits finis entrent en importation au Havre, à Gonfreville, à Port-Jérôme, à Petit-Couronne ou à Gargenville, soit en importation, soit après la transformation du brut dans les outils de raffinage qui sont mentionnés sur cette carte. Derrière, il y a deux grosses plateformes de consommation qui sont Orly et Roissy, avec respectivement 27 et 60 millions de passagers par an et 2 millions de tonnes de fret pour Roissy. On voit bien, à travers cette carte, combien le choix de la Seine a été fait pour soutenir Paris dans son approvisionnement énergétique. On pourra voir que par la suite, cela s'est prolongé sur Tours et Orléans et qu'une petite connexion avec un petit tuyau s'est faite vers Levesville et Champeaux.

A partir de la carte que nous venons de voir, nous nous apercevons que 20 % de la consommation française sont directement liés aux nappes de canalisations qui passent dans le Grand Port Maritime du Havre. Après un regard plus précis, on identifie une nappe de 17 canalisations qui est particulièrement sensible. Cette nappe de 17 canalisations prend en compte les trois *pipelines* de produit fini, prend en compte des *pipelines* qui vont vers la raffinerie Esso, vers la raffinerie Total, vers la raffinerie Petroplus. Ce *package* n'est pas complet si je ne parle pas du gaz par GRTgaz, ainsi que d'autres gaz comme l'azote, l'oxygène, le propylène et le butène. Comme on peut le voir, il a été défini cette zone de passage de canalisations. Il y aurait un impact très fort s'il y avait une rupture sur celle-ci. Comme vous pouvez le deviner, les interactions sont nombreuses entre tous ces tuyaux en termes de sécurité industrielle et en termes d'exploitation naturellement.

Ce plan simplifié présente quelques tracés qui ne se veulent certainement pas directs et encore moins exhaustifs. Il montre bien qu'un dévoiement des canalisations s'impose pour le prolongement du grand canal. La faisabilité technique fera l'objet de l'exposé suivant. Je ne m'étendrai donc pas sur ce sujet. On pourra retenir que deux, trois ou quatre tuyaux peuvent être déplacés et nous pouvons maîtriser l'ordonnement de façon plus précise, à partir du moment où les natures de produits sont assez proches. Cette fameuse nappe de 14 canalisations qui longe le canal de Tancarville, avec une bascule sur la rive droite du canal quelques kilomètres avant l'écluse, est le point sensible du tracé. Si on n'impacte pas ces 17 canalisations, au sens sécurité énergétique et sécurité de l'approvisionnement, je n'y trouverais qu'un choix optimal pour garantir la sécurité des approvisionnements et éviter tous les aléas de chantier et d'interruption.

Vous avez ensuite ce mode de gestion de crise légèrement brossé. Qui y a-t-il en aval de ces canalisations ? Comment pourrions-nous gérer une crise d'approvisionnement ? Les dépôts d'Ile-de-France ont des stocks qui s'élèvent entre huit et dix jours de consommation. On voit bien qu'une rupture au-delà de sept jours posera de grandes difficultés, de grandes incertitudes et des remises en cause de l'activité aérienne, de l'accès à l'énergie, au chauffage, à la communication et à toute l'activité économique. Les voies alternatives ne sont malheureusement que très partielles. Il y a un petit tuyau qui fait Nantes-Metz, mais il fait dix pouces de diamètre. Il devrait déverser dans un seize pouces de diamètre. Vous imaginez bien que nous n'arriverons pas à écouler une quantité équivalente à ce qui se passe par la vallée de la Seine. Il en est de même sur l'autoroute A13 où on peut imaginer un corridor de poids-lourds et toutes les insuffisances qui pourraient en découler s'il y avait un risque industriel avéré et une rupture plus longue que sept jours.

En conclusion, je dirais que les risques liés aux travaux sur les canalisations ne sont pas à négliger parce qu'ils pourraient engendrer une rupture significative de l'approvisionnement en produits pétroliers, jusqu'à provoquer l'arrêt des raffineries, le trafic aérien, le transport. Les conséquences économiques et sociales d'une telle situation seraient assez importantes. En définitive, si le choix impose le dévoiement des canalisations issues de la nappe, les délais techniques ne devront pas excéder une semaine par canalisation et toutes les mesures devront être prises, afin d'éviter toute rupture sur une canalisation.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Monsieur Delille. Je laisse maintenant Monsieur Vandelanotte revenir sur la pré-étude Trapil.

Michel VANDELANOTTE, société Trapil

Bonsoir, Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs. Je suis Monsieur Vandelanotte de la société Trapil et j'ai été chargé par les différents concessionnaires d'effectuer la pré-étude de dévoiement des canalisations.

Dans le cadre du prolongement du grand canal, le GPMH a demandé aux différents concessionnaires impactés par le projet d'effectuer une pré-étude de faisabilité de dévoiement de leurs ouvrages suivant divers tracés qu'il a proposés. Nous les remercions d'ailleurs de nous avoir donné des solutions. Cette pré-étude ne répond pas vraiment à un cahier des charges précis et porte exclusivement sur la faisabilité des travaux liée à chacune des nappes. Seules les nappes 2, 3, 4 et 5 sont concernées par cette pré-étude. Le *slide* suivant montrera une carte sur laquelle sont répertoriées les nappes. Tous les concessionnaires concernés nous ont mandatés pour faire cette pré-étude. Voilà la carte. Le scénario 1 n'est pas du tout impacté et ne concerne pas du tout cette pré-étude. Ensuite, vous avez les scénarios 2, 3, 4 et 5. Le scénario 5 correspond aux 17 canalisations.

Une déviation de canalisation se compose de plusieurs étapes. Nous avons une conduite existante, en activité, avec le produit qui s'écoule à l'intérieur. Nous construisons un nouveau tronçon lié à une déviation quelconque à la demande d'un aménageur. Nous faisons l'inertage de la canalisation existante, c'est-à-dire que nous vidons la canalisation par vidange gravitaire ou par injection d'azote. Puis, nous déposons le tronçon qui est à remplacer. Nous faisons ensuite le raccordement

du nouveau tronçon sur la canalisation existante. Une fois que toutes ces opérations sont effectuées, nous remontons le *pipeline* en service. C'est très courant et sans difficulté aucune.

Pour la faisabilité des travaux, trois options de traversée du grand canal ont été étudiées. Nous avons étudié une traversée en souille, une traversée par forage horizontal dirigé et une traversée par galerie technique. Ces options constituent des méthodologies maîtrisées et déjà appliquées à diverses occasions, suite à des déviations qui ont été demandées. Le temps estimé de la réalisation de ces trois options est entre 500 et 800 jours, sans tenir compte des contraintes d'exploitation des différents concessionnaires, ce qui est très important. Notamment, la nappe 5 impose une intervention simultanée sur 17 canalisations de transport. C'est quelque chose qui n'a pas de précédent connu. A ma connaissance, ce serait même une première.

Pour la traversée en souille, nous faisons une excavation, c'est-à-dire une tranchée suffisamment éloignée des conduites en service, de manière à ne pas les déstabiliser. Nous construisons en parallèle les siphons, y compris les cintres de remontée. Puis, à l'aide de grues, nous mettons en place les siphons dans la tranchée effectuée. Ensuite, nous faisons les parties terrestres et nous raccordons au tronçon existant.

La deuxième option qui a été retenue, c'est une traversée par forage dirigé. L'opération consiste à mettre en place des canalisations ou des câbles sous des obstacles, tels que des autoroutes ou des cours d'eau, sans ouvrir des tranchées. Trois phases décomposent le forage horizontal dirigé. La première phase consiste à faire le trou pilote. A partir d'un *rig* de forage, qui se trouve à gauche de l'écran, à partir de tiges de forage, nous creusons le sol. En tête, il y a un équipement de guidage qui permet de déterminer à tout moment sa position en altimétrie et en planimétrie, suivant un tracé bien déterminé en amont. Ensuite, nous avons l'alésage qui consiste à élargir ce trou pilote par passages successifs d'aléseurs en fonction du diamètre extérieur des conduites à tirer. Puis, nous avons le tirage. Après assemblage des nouveaux tronçons à poser, ils sont tirés par le *rig* de forage. Eventuellement, il peut être prévu de faire des lestages pour les conduites. Comme pour la traversée en souille, nous faisons les constructions des parties terrestres et nous raccordons les conduites en service.

La troisième option est une traversée par galerie technique, appelée microtunnelier. Cette opération consiste également à franchir des obstacles par la mise en place d'une galerie technique, visitable ou non, de manière à visiter les canalisations, à faire le suivi des canalisations, par une méthode dite de microtunnelier. Le principe du microtunnelier fait partie des techniques guidables par fonçage. La méthode consiste à pousser des gaines béton à l'aide de vérins hydrauliques, placés dans un puits d'attaque qui se trouve à gauche de votre écran. En tête du forage, est placé un outil de coupe qui exécute l'abatage des terres et l'évacuation des déblais. Puis, nous effectuons l'évacuation des déblais par un marinage hydraulique, c'est-à-dire que nous injectons de la boue qui se mélange aux déblais et nous retraisons tout cela en surface, de manière à pouvoir le réinjecter. L'alignement des buses est contrôlé par rayons laser. Puis, nous mettons en place les conduites à l'intérieur, suivant un ordre bien établi, les plus petites étant devant et les plus importantes au fond, de manière à bien les contrôler.

En conclusion, je dirais que les techniques pour effectuer des déviations existent. On n'a aucun problème pour gérer les dévoiements. Par contre, l'intervention sur la nappe 5, composée de 17 canalisations n'a pas de précédent à ce jour et serait excessivement compliquée. Dans tous les cas, la nature des travaux impactera le tissu industriel et la communauté sur une longue durée. Il y aura obligatoirement un impact, notamment sur la livraison pour les usagers, pour les hôpitaux,

pour les raffineries, etc. De plus, pour effectuer ces travaux très complexes, la coordination nécessitera la mise en place d'une structure excessivement adéquate. Il faudra bien prévoir en amont les différentes obligations de chacun des concessionnaires quant à leurs livraisons, pour pouvoir effectuer les travaux de déviation.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Vandelanotte, merci. Merci pour cette présentation qui était très imagée, qui était du coup très pédagogique et qui nous a bien éclairés. Je retiens que les travaux sont faisables de façon unitaire et qu'il existe plusieurs techniques, mais ce serait une première sur la nappe de 17 *pipes*. Par rapport à la sécurité d'alimentation de la région parisienne, la question de l'aléa et celle de son acceptabilité, si j'ose dire, paraissent extrêmement importantes, surtout que le contexte donné est une durée maximum de coupure de l'alimentation de huit jours. Je pense que ces situations vous ont amenés à exprimer de légères préférences. Ce sont des choses importantes.

Maintenant, je voudrais savoir si par rapport à tout cela, vous avez des choses à exprimer, des questions et des prises de position dont vous souhaiteriez que nous discutions. Je vous rappelle, même si je connais déjà un certain nombre d'intervenants, qu'il ne faut pas oublier de vous présenter pour le *verbatim*. Je vous en prie.

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre

Je voudrais rappeler l'incident récent qui s'est passé le 4 décembre dernier dans le port du Havre et qui nous a permis d'avoir quelques informations. C'était une fuite de Brent qui s'est passée dans le port. La DREAL a été prévenue avec une bonne dizaine d'heures de retard. Au travers des informations que nous avons eues à ce sujet, nous avons appris que l'emplacement des *pipes* n'est pas bien connu. En particulier, quand on est intervenu sur cette fuite, on pensait trouver deux *pipes* et on en a trouvé beaucoup plus. Voilà quelque chose qui semble être une incertitude pour tout ce qui est d'avant 1960 ou 1970. On a de grosses incertitudes sur la position, le trajet des *pipes*. Je pense que pour Trapil, ceci doit être un obstacle supplémentaire. Est-ce que cet aspect a été pris en compte ?

J'avais une autre question. Il aurait peut-être fallu faire venir quelqu'un de Roissy ou d'Orly. Les renseignements que nous avons nous indiquaient que les aéroports parisiens avaient trois jours d'autonomie.

Sylvie HAUDEBOURG

Y a-t-il une autre question ? Je vous en prie.

Bruno LECOQUIERRE, Université du Havre

J'aimerais avoir quelques précisions sur ce que deviennent les tuyaux au niveau de l'écluse. On nous a dit qu'ils changeaient de rive. Est-ce que l'on pourrait préciser un peu les choses ? Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Une troisième question. Ensuite, nous organiserons la réponse.

Charles MASSON, Le Havre

J'ai une question concernant le coût de l'ensemble de ces travaux et une autre question sur le financement. Qui paiera ?

Sylvie HAUDEBOURG

Je propose à nos intervenants de répondre aux questions qui les concernent.

Jean-Luc DELILLE

Je vais commencer par les premières questions et on verra ensuite pour la dernière. Madame, je regrette de vous dire que nous savons où passent les *pipelines* et tant mieux. Que vous ne le sachiez pas, c'est tant mieux aussi, comme l'a montré dernièrement la menace Al-Qaïda.

Je vais vous donner plusieurs exemples. Ma première diapositive portait sur la réglementation. L'arrêté de 2006 a imposé un guide et le système d'information géographique. Une base de données va centraliser cela. Deuxièmement, depuis de nombreuses années, tous les *pipelines* qui sont soumis à autorisation, doivent, dans leur dossier, avoir une cartographie au 25 000^{ème}. Nous savons donc où ils sont. Les *pipelines* sont surveillés toutes les semaines à pied, en voiture, en avion et il est défini une bande de servitude qui permet de savoir où ils passent. Vous pourrez d'ailleurs voir la profusion de balises qui permettent de suivre le tracé. Ces marcheurs ont une action importante parce qu'ils détectent les engagements de travaux non déclarés. Il n'est pas tout de savoir où sont les travaux, il s'agit de voir que des travaux ne sont pas engagés à proximité de ces tuyaux, ce qui pourrait les fragiliser et provoquer une agression extérieure. D'ailleurs, depuis la réglementation, ils ont été renforcés par des dalles, par tout un tas de protections. Nous savons donc où ils sont.

Pour terminer sur le cas du *pipeline* dans le port du Havre, ce n'était pas du Brent, le Brent étant malheureusement une qualité de brut assez rare qui sert à la cotation. Si vous en avez, gardez-le. Vous pourrez peut-être le montrer aux générations futures parce qu'il est très rare. Derrière, il y avait plusieurs canalisations et la protection était faite. Quand on attaque une dalle béton, tout ce qui est en-dessous en subit les conséquences. Quand on a touché la dalle béton pour trouver la fuite, on a touché le tuyau qui était à côté. Cela ne fait que montrer encore plus les risques industriels et les aléas de chantier d'intervenir sur une canalisation, alors qu'il y en a d'autres à proximité. Rassurez-vous, le sujet est là, il sera renforcé. Les dossiers doivent d'ailleurs être remis aux différentes instances. Les collectivités locales pourront maintenant s'adresser à un guichet unique dans les mois à venir. Maintenant, je le dis, la menace terroriste existe. Nous, nous savons où sont les *pipelines*.

La deuxième question concerne Roissy. Vous disiez que l'autonomie était de trois jours. Non, elle n'est pas de trois jours. Il y a 70 000 mètres cubes de capacité de stockage à Orly et 200 000 mètres cubes de capacité de stockage à Roissy. Trapil, l'opérateur, fait des cycles de six jours. L'autonomie n'est donc pas de trois jours, mais de sept jours. Je vous donne un exemple concret. Dernièrement, les événements climatiques, avec la neige, ont fait que l'on a fait voler un avion sur deux. Au lieu

des dix jours d'autonomie, on en a eu quinze, ce qui a perturbé les trafics. On avait du produit à pousser. Il n'y avait pas de creux parce qu'on a moins consommé. L'autonomie est entre sept et dix jours. Jusqu'à l'année dernière, j'aurais eu tendance à dire qu'elle était de sept jours parce que l'activité aéronautique était en progression. Depuis la fin 2008, l'activité aéronautique chute un peu. Nous sommes donc entre sept et dix jours d'autonomie sur les aéroports parisiens.

Quant aux tuyaux de l'écluse de Tancarville, il y a plusieurs années, quand il avait été prévu différents aménagements, le tracé de *pipeline* longeait Tancarville et dans la tête de nos anciens, il y avait un raccordement possible d'un prolongement du grand canal au niveau de ces écluses. Ainsi, les canalisations traversent le canal de Tancarville et changent de rive, quelques kilomètres avant ces écluses. On pourra donner des éléments techniques. En amont, toutes ces canalisations passent au fur et à mesure vers l'autre rive.

Quant au coût des travaux, je n'aurais pas grand-chose à dire. Quels sont les coûts des travaux, les coûts du canal, les coûts des tuyaux ? De quels coûts s'agit-il ? C'est très vaste. Un peu plus de précisions seraient peut-être nécessaires.

Sylvie HAUDEBOURG

Sur la question des coûts, pouvons-nous avoir des éclairages d'une façon ou d'une autre ?

Jean-Luc DELILLE

Sur cette carte, vous voyez, tout à fait au bout, le passage des canalisations. Les canalisations changent de rive.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Monsieur Delille. Sur la question des coûts, pouvons-nous apporter des éléments de réponse d'une façon ou d'une autre ? J'ai bien noté que la question portait à la fois sur les coûts et le financement.

Jean-Pierre GUELLEC, chef de projet au Grand Port Maritime du Havre

Concernant les coûts, l'étude qui a été réalisée par Trapil pour le compte des pétroliers a fait de son côté certaines estimations. Nous, GPMH, avons effectué de notre côté également une estimation des coûts de déplacement des canalisations qui a d'ailleurs été reprise dans le dossier du maître d'ouvrage et qui évalue le coût, en cas de travaux devant croiser la nappe principale de 17 *pipes*, à 35 millions d'euros au total. Dans le cas où cette nappe ne serait pas croisée, le coût a été estimé environ à 10 millions d'euros pour, de mémoire, les 8 canalisations qui seraient dans tous les cas croisées par le tracé.

Concernant le financement de ces travaux, ils ne font pas partie du budget de l'opération, pour la raison suivante. Ces *pipelines* sont des occupants du domaine appartenant au Grand Port Maritime du Havre, sous forme d'autorisation d'occupation temporaire. Ces contrats d'occupation temporaire prévoient qu'en cas de travaux d'intérêt général liés notamment à la vocation du domaine, le

déplacement des canalisations est effectué par les propriétaires, à leurs frais. C'est pourquoi, comme nous le verrons plus tard dans la soirée, notamment au niveau de l'évaluation des coûts socio-économiques, ces coûts ont été identifiés, mais ne sont pas aujourd'hui clairement budgétés par le port puisque ce n'est pas son rôle dans le cadre du projet.

Je voulais juste apporter un petit complément à propos de la localisation précise des *pipes*. Comme nous avons pu le voir sur la diapo tout à l'heure et comme nous le voyons ici à l'écran, nous avons des plans qui précisent la localisation des nappes. La précision reste bien sûr toute relative. Dans le cas particulier de la fuite du mois de décembre, nous connaissons parfaitement, au niveau du poste minéralier, la traversée d'une nappe de canalisations, encore plus importante en nombre. Je n'ai pas le chiffre exact, mais plus de 17 canalisations traversent à cet endroit. Le problème n'a pas été la localisation précise ou la découverte de canalisations nouvelles. Le problème a été l'identification de celle qui fuyait puisque plusieurs canalisations transportaient le même type de produit. Il a donc fallu un certain temps avant d'arriver à identifier précisément laquelle posait ce problème de fuite.

Sylvie HAUDEBOURG

Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir sur le sujet, demander des éclaircissements ?

Mickaël BARON, Oxygène Estuaire

Bonjour. Les explications sur la déviation des *pipes* étaient intéressantes. Je voudrais que l'on aille un peu plus loin sur la question de cette nappe de 17 *pipes* puisqu'*a priori*, c'est ce qui pose question. Visiblement, c'est une question de coûts puisque vous avez dit que tout était à peu près possible. Les questions sont les suivantes. Quel est l'état de ces 17 *pipes* ? Je rappelle l'incident de Crau qui peut peut-être conduire à faire un certain nombre de vérifications complémentaires. Ensuite, vous avez signalé tout à l'heure qu'il fallait absolument vider les *pipes*. Il me semble que dans certains cas, il est possible de réaliser des *pipes pass* en production. Sur ces 17 *pipes*, certains peuvent-ils être déviés en production ? Ensuite, vous avez annoncé 500 à 800 jours de travaux. Certes, il y a des travaux à faire, mais il serait intéressant de savoir combien de temps est nécessaire entre le moment de la coupure d'un *pipe* et la remise en réseau d'un *pipe*. Est-ce qu'il faut refaire les *pipes* d'un seul coup ? Est-ce qu'on peut les refaire les uns après les autres ? Je pense que l'on a besoin de précisions et que ce soit précis. On ne peut pas traiter la question en disant que c'est excessivement compliqué. C'est très général. Il faut que l'on soit précis. On n'est pas en train de rigoler. La salle et les commissaires ont besoin d'informations précises. Ensuite, je voudrais savoir quelles sont les zones de servitude. Avec le plan, maintenant, Al-Qaïda sait où sont les *pipes* dans l'estuaire. C'est un peu dommage. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Autre intervention ? On donne la parole à Monsieur Legalland qui était déjà intervenu sur le sujet.

Jean-Pierre LEGALLAND, délégué UFIP (Union française des Industries pétrolières) pour la région Haute-Normandie

Je voudrais d'abord dire que les coûts sont essentiellement des coûts de perte de production. Je crois que c'est un point tout à fait important. C'est pour cela que nous ne les avons pas chiffrés. Monsieur Delille a exprimé les choses de façon beaucoup plus percutante que je n'avais su le faire lorsque j'avais parlé à Saint-Martin. Effectivement, les *pipes* sont indispensables parce qu'ils permettent d'avoir huit jours de stock, à la fois au niveau de l'approvisionnement en brut des raffineries et d'autres établissements, en produits initiaux et en expédition. La mise à disposition qui a été évoquée et qui est la mise en inertage du *pipe* pour des raisons de sécurité, par des rinçages et autres, est de l'ordre de huit jours, mais personne ne peut garantir qu'il faudra huit jours. Ce peut-être plus de huit jours, ce peut être moins. Si c'est moins, il n'y a pas de problème. Si c'est plus, l'usine s'arrête. Sans que j'aie à me prononcer sur ce sujet, l'usine va se trouver dans une situation sociale, économique et diverse avec laquelle elle va devoir s'arranger. C'est là que le coût va être le plus important. Je représente ce soir l'UFIP, mais également l'ensemble des transporteurs. Les responsables de ces usines devront faire face à cette situation. Ils le feront, avec l'aide de leur service programme et de leur service juridique. En effet, il est évident que s'ils arrêtent leur usine pendant quelques semaines ou quelques mois, pour une raison ou pour une autre, cela va avoir un coût qui est imprévisible, mais qui sera conséquent. Il ne m'appartient de le faire, mais le coût sera maximum.

Le deuxième coût qui a été évoqué à juste titre, c'est le coût de l'intervention sur les 17 *pipes*. Cette intervention sur les 17 *pipes* ne consiste pas à couper 17 *pipes* à la suite et à additionner les coûts. C'est pour cela qu'il faut, comme il a été dit, un organisme qui va gérer cela parce qu'il va y avoir des retentissements mutuels et des précautions particulières. C'est un projet. Ce projet est sans précédent. Nous n'avons donc pas fait l'évaluation du coût parce que nous ne savons pas prévoir les choses sur lesquelles nous n'avons pas de retour d'expérience. Nous avons pris la précaution de ne pas annoncer des chiffres que nous n'étions pas en mesure de garantir compte tenu des incertitudes qui existent. Je crois que ce sont des choses qu'il fallait absolument dire.

Je crois qu'au niveau des contractants, compte tenu de certaines possibilités que l'on aille au-delà des limites de stockage, des arrêts de toutes sortes d'usines pourraient intervenir, de façon non pas aléatoire, sans que cela remette en cause la capacité et la compétence des gens qui auront à mettre en œuvre les travaux qui seront à faire. Deuxièmement, lorsque nous avons affaire à un projet que l'on n'a jamais eu à mener, il est difficile de faire une prévision.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Monsieur Legalland. Il me semble que vos préoccupations rejoignent certaines de celles de Monsieur Baron en termes de transparence et de lisibilité de tout le dispositif qu'il faudrait mettre en place pour gérer un projet, s'il s'avérait nécessaire. Je vois que la préoccupation des associations et des industriels se rejoignent bien sur ce point. Monsieur Baron avait posé des questions, peut-être plus techniques, sur lesquelles nous pouvons peut-être revenir, notamment sur la possibilité de faire un dévoiement en charge, si j'ose dire.

Jean-Luc DELILLE

Je vais parler d'un point de vue général sur l'état des canalisations et je passerai la parole à Monsieur Vandelanotte pour l'aspect technique. L'état des canalisations est bon, ce qui veut dire tout et n'importe quoi. Il est conforme à la réglementation et il est très suivi. Les racleurs et les dispositions de règlements de sécurité sont appliqués. Tout cela fait que nous ne sommes pas dans l'orientation de laisser des tuyaux qui sont en mauvais état et d'en construire des neufs. Nous n'en sommes pas là. Ils sont conformes, ils assurent la sécurité d'approvisionnement, ils assurent leur fonction et ils sont très étroitement liés.

Vous faisiez la mention de l'incident de La Crau, le 7 août 2009, sur un *pipeline* de brut, avec un épandage d'une quantité de 3 000 mètres cubes. Le *pipeline* était aussi surveillé. Les événements ont fait que la maintenance est arrivée trop tard. Cela a quand même fait bouger très sérieusement les choses. Vous allez me dire qu'il faut toujours attendre un accident pour réagir. Non. C'était déjà parti avant. Il y avait des études sur le vieillissement des installations pétrolières. C'était parti d'autant plus tôt que dès le mois de mai et juin, avant l'été, sous la pression de Madame Jouanno, nous avons lancé les choses. D'ailleurs, la semaine dernière, le 13 janvier, un colloque a eu lieu sur le vieillissement des installations. Vous avez pu voir dans la presse les investissements qui allaient suivre : le renforcement de contrôle, le renforcement prédictif. Les enseignements ont été tirés, les actions sont menées. On ne fait pas l'impasse là-dessus.

Les chiffres semblent énormes, mais il faut voir les quantités qui passent à l'intérieur de ces *pipes*. Le *pipeline* de La Crau, ce sont 20 millions de tonnes par an, ce qui représente à peu près 26 millions de mètres de cubes et il y a eu une fuite de 3 000 mètres cubes. Ce sont 3 000 mètres cubes de trop, je vous l'accorde, mais imaginez le nombre de camions, le risque de circulation, le risque environnemental de tous ces véhicules, sans parler des émissions de CO₂. Certes, c'est un accident de trop, mais l'état des *pipelines* est correct. Nous continuons à travailler. Les études de vieillissement ont abouti et la réglementation s'adapte pour que l'outil industriel concoure toujours à donner l'accès à l'énergie et à poursuivre l'activité économique, tout en préservant les Hommes, les biens et les espèces.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Vandelanotte, sur les aspects assez pointus des modalités de travaux ?

Michel VANDELANOTTE

Effectivement, le plus souvent, on emploie le système de vidange de la canalisation pour faire les raccordements puisque c'est plus sécurisant. Cependant, dans le cas présent, il y aura des canalisations appartenant à Air Liquide et à GRTgaz et on interviendra par des piquages en charge. Pendant tout le temps des travaux, la conduite continue à fonctionner et il y a juste un arrêt au moment où on fait le raccordement puisqu'on ferme une vanne et on dévie le produit. Est-ce que j'ai répondu à votre question ?

Mickaël BARON

Seules ces deux canalisations sont concernées.

Michel VANDELANOTTE

Oui. A ce jour, seules ces deux canalisations ont été recensées pour un raccordement de cette façon.

Sylvie HAUDEBOURG

Autres points que vous souhaiteriez aborder sur ces sujets ? J'aurais peut-être une petite question. On a bien noté cette question de l'aléa et de la prise de risque liée à tous travaux qui toucheraient cette nappe de 17 *pipes*. Est-ce que vous pouvez nous éclairer sur la manière dont peut se former la décision ? Qui prend le risque ? Comment se gère-t-il ? Comment l'Etat intervient-il ? Quel dispositif de suivi peut être mis en place ? Cela permettrait d'aller au bout des sujets que nous avons commencé à aborder.

Jean-Luc DELILLE

Vous pointez en fait un élément de ma conclusion. C'est un projet, comme l'a dit Monsieur Legalland. Comme vous pouvez l'imaginer, sur un tableau blanc d'université, on prend le premier, on va jusqu'au 17^{ème} et ça roule. Nous n'en sommes pas là parce que l'oxygène, l'azote et le butène ne se gèrent pas. Il faut en fait regarder les interactions entre tous les dépôts, entre toutes les canalisations. Il faut regarder dans quels sont tous les aléas d'une coupure et en faire l'ordonnancement, voir si c'est 1,5, 7, 12 ou 7,17, 2. Il n'y a guère qu'un projet très précis, avec une étude assez approfondie qui pourra le voir.

Qui le décide ? Ce sont les autorités de la Préfecture. C'est le Préfet qui donne l'autorisation d'exploitation. C'est aussi le Préfet qui prononce, par arrêté, l'arrêt d'exploitation. Voilà du point de vue administratif et du point de vue réglementaire. Aspects techniques – faisabilité, gros projet et interactivité – aspects réglementaires, administratifs : c'est le Préfet qui en a la charge. Il est conseillé par la DREAL sur cet aspect lié à la sécurité, à la maîtrise des risques industriels et aux conséquences sur l'approvisionnement. Je serai aussi très vigilant sur la garantie qu'il pourra nous donner quant à la sécurité d'approvisionnement de Paris sur laquelle on ne fera pas l'impasse.

Sylvie HAUDEBOURG

Je vous remercie. Je vous propose de conclure cette première partie en remerciant nos intervenants pour toutes les informations qu'ils nous ont apportées. Je vous propose maintenant de passer à la deuxième partie. Est-ce que Monsieur Mercier est là et peut nous rejoindre ? Je vous en prie, je vous invite à nous rejoindre pour la deuxième partie que je vais vous présenter. Cette deuxième partie va nous permettre d'aborder, comme je l'ai dit tout à l'heure, les impacts communs et différenciés des diverses variantes de tracés : tracé longeant la réserve naturelle, tracé court, tracé parallèle, tracé direct et d'autres propositions éventuellement. C'est Monsieur Guellec qui, au nom du Grand Port Maritime, va nous broser le tableau de ces impacts, de façon, je l'espère, à vous donner une vision d'ensemble propre à mieux qualifier ces variantes.

Ensuite, comme la question de ces impacts environnementaux est essentielle, de l'avis de tous, et comme cette question a fait débat depuis le début de nos réunions, Monsieur Mercier va nous exposer, au titre de SOS Estuaire, une analyse de ces impacts, sur la base de l'expertise naturaliste et associative. Les zones potentiellement traversées ont-elles toutes la même sensibilité ? Comment

localiser la mare plate ? Comment définir en quoi un projet comme celui du port aurait des conséquences irrémédiables ou transitoires ? Voilà toutes les questions que nous nous posons. Nous comptons sur la présentation de Monsieur Mercier pour faire un tour des arguments utiles au débat et surtout à l'après-débat. J'espère que ces deux exposés nous permettront d'ouvrir avec vous un espace de débat sur ces sujets importants. Monsieur Guellec, je vous donne la parole pour une vingtaine de minutes.

II. Les impacts communs et différenciés des diverses variantes de tracés

1. Présentation du Grand Port Maritime du Havre

Jean-Pierre GUELLEC

Merci. Je commencerai par rappeler brièvement les différentes variantes de tracés possibles de prolongement du grand canal du Havre. Il existe une infinité de possibilités de relier l'extrémité Est du grand canal du Havre au canal de Tancarville. Dans le cadre de ce débat, nous avons choisi de présenter quatre familles principales de tracés qui sont les plus représentatives et les plus contrastées.

La première famille de tracés longe la réserve naturelle. C'est en quelque sorte l'hypothèse de base de la Directive Territoriale d'Aménagement. Ce tracé permettrait de disposer d'environ 580 hectares de zone d'activités dont 231 seraient remblayés avec les produits extraits lors du creusement du canal.

La deuxième famille de tracés est le tracé court qui étant le plus court, est aussi le moins cher. C'est celui qui affecte le moins les espaces naturels, mais aussi celui qui libère le moins de zones d'activités, avec seulement 166 hectares dont 143 remblayés dès le chantier.

La troisième famille de tracés est le tracé parallèle. Les deux tracés précédents ont la caractéristique de croiser la nappe de 17 canalisations. Le tracé parallèle, quant à lui, a le mérite d'éviter cette nappe de 17 canalisations. Il permettrait de disposer de 290 hectares de zone d'activités. Cependant, c'est le tracé le plus long, donc le plus onéreux.

Enfin, la quatrième famille de tracés est le tracé direct qui traverse la réserve naturelle. Il a aussi le mérite d'éviter la nappe de 17 canalisations dont on vient de parler. Ce tracé permettrait de disposer de 450 hectares de zone d'activités dont 289 environ remblayés dès la phase chantier.

Voici donc les quatre tracés représentés sur la même carte. Je vous rappelle que le Grand Port Maritime du Havre n'a pas formulé de préférence pour un tracé en particulier, notamment afin de mieux évaluer, dans le cadre de ce débat public, les différents enjeux en présence.

Il faut enfin noter que lors des précédentes réunions publiques, a été évoquée l'idée de dissocier le tracé du canal de la création de la zone d'activités, tel que prévu par la Directive Territoriale d'Aménagement, en localisant toute ou partie de la zone d'activités sur le marais de Cressenval qui est au nord du canal de Tancarville. Cette hypothèse pourrait permettre de disposer d'une surface de zone d'activités quel que soit le tracé et donc d'aborder la comparaison des tracés de manière un peu différente. J'y reviendrai à la fin de ma présentation.

Le plan de mon intervention va être le suivant. Pour comparer des variantes, il est nécessaire de disposer d'un certain nombre de critères. Je commencerai tout d'abord par évoquer des critères qui finalement n'en sont pas puisqu'ils sont indépendants des tracés et qu'ils ramènent à des choix de caractéristiques du projet. Ensuite, j'évoquerai les quatre variantes en les passant au crible d'un certain nombre de critères. Enfin, je terminerai par une analyse de sensibilité de ces critères vis-à-vis de cette hypothèse de localisation d'une partie de la zone d'activités dans le marais de Cressenval.

Commençons par les caractéristiques indépendantes du tracé, par les dimensions du canal tout d'abord. La profondeur que l'on a déjà légèrement évoquée, serait de l'ordre de cinq mètres environ, à la cote + 2, cote marine du Havre, cinq mètres étant nécessaires pour assurer le tirant d'eau maximum des bateaux fluviaux qui est de 3,50 mètres. Cette profondeur permettrait également de disposer, sous la quille, d'une profondeur comprise entre 1,30 mètre et 1,90 mètre qui permet une navigation dans de bonnes conditions. La largeur du canal serait, en alignement droit, de l'ordre de 120 mètres. Cette largeur permet le croisement en toute sécurité de deux automoteurs d'une largeur de 15,50 mètres qui sont les deux bateaux de projet les plus larges qui ont été pris en compte dans l'étude, tout en permettant un stationnement d'un côté du canal. Ces dimensions sont encore optimisables, notamment dans le cadre des études de détail qui seront conduites ultérieurement.

Le deuxième élément caractéristique indépendant du tracé, c'est la caractérisation des berges du canal. Trois options sont possibles, peut-être même davantage. Des berges inclinées tout d'abord, avec des talus recouverts d'enrochements. C'est la technique la moins chère. Elle favorise également les circulations animales qui peuvent traverser le canal, mais elle nécessite une emprise importante d'environ six hectares supplémentaires par kilomètre de canal, nécessitée par l'emprise de ces talus de chaque côté. Elle présente par ailleurs un certain inconfort pour la navigation. Il est vrai qu'un certain nombre de canaux sont déjà équipés de talus inclinés, mais d'une manière générale, les navigants préfèrent les berges verticales où le repérage de la zone franchement navigable est plus facile.

C'est donc le cas suivant des berges verticales qui sont très intéressantes pour la navigation. Elles sont très intéressantes également pour les aménagements ultérieurs. Lorsqu'il s'agit d'aménager un garage, un poste de stationnement, il est plus facile de modifier un rideau de palplanches existant qu'une zone en enrochement, tout simplement parce qu'on travaille en deux dimensions au lieu de trois. Avec des berges verticales, l'emprise est également limitée au strict minimum nécessaire à la navigation. Par contre, c'est une solution qui est plus chère que les berges inclinées et qui va nécessiter des interruptions de berges verticales notamment au droit des *pipelines*, ce qui permettrait d'ailleurs, physiquement sur le terrain, de repérer la localisation des siphons, mais également, peut-être de manière plus limitée, de faire des passages à faune permettant la traversée du canal.

Enfin, le troisième type de berges est un compromis et il est aussi plus complexe à réaliser sur le plan technique. Ce sont des berges mixtes, composées d'un rideau de palplanches en partie basse et surmontées d'un talus recouvert en enrochement. C'est une solution un peu intermédiaire qui a le défaut des solutions intermédiaires de ne pas pleinement satisfaire l'ensemble des critères.

L'écart de coût est compris entre plus ou moins 5 % entre ces trois types de solutions. La préférence que nous avons affichée dans le dossier du maître d'ouvrage va vers des berges verticales. L'ensemble des chiffrages qui ont été conduits tiennent compte de cette hypothèse, de même que les plans d'emprise qui figurent dans le dossier.

La troisième caractéristique importante, indépendante des tracés, ce sont les ponts. Quel qu'il soit, le tracé devrait croiser un certain nombre de voies routières et ferroviaires existantes. Nous envisageons le rétablissement de la double voie ferrée qui dessert Port 2000 et toute la zone au sud du grand canal, ainsi que le rétablissement de la route de l'estuaire pour les circulations autorisées aujourd'hui (les agriculteurs, les chasseurs, la maison de l'estuaire, les circulations liées à l'exploitation, les convois exceptionnels, etc.). Particularité pour ces ponts : il sera nécessaire de réduire la largeur du canal au droit de ces ponts par ce que l'on appelle un pertuis, afin de limiter l'envergure des ponts. Vous imaginez bien que des ponts de cent mètres d'ouverture présentent des coûts beaucoup plus importants que des ponts de largeur plus faible. Nous avons donc évalué la largeur maximale des ponts mobiles à 58 mètres et à 73 mètres celle des ponts fixes, ce qui serait une réduction ponctuelle de la largeur du canal au niveau des ponts.

Quels sont les avantages des ponts fixes ? D'abord, ils ne présentent pas de perturbations pour les circulations. Le pertuis pourra être plus large, comme on vient de le voir. Par contre, la hauteur de ces ponts devra être importante et qui dit hauteur dit également rampes d'accès, en particulier pour des ponts ferroviaires, ce qui poserait un problème d'insertion dans le paysage relativement important. La hauteur avec laquelle ces ponts ont été évalués a été fixée, dans le dossier, à 13,10 mètres, ce qui correspond à cinq hauteurs de containers *high cube* transportés sur une barge. Les bateaux qui emporteraient éventuellement des chargements plus importants auraient encore la possibilité de faire le tour par le canal de Tancarville actuel qui n'a pas de limitation en hauteur puisqu'il est équipé de ponts mobiles sur tout son linéaire.

L'autre solution consisterait à aménager des ponts mobiles qui représentent l'avantage de ne pas limiter précisément les tirants d'air. On peut les construire à différentes hauteurs, au ras de l'eau. On sait déjà aujourd'hui que les ponts qui sont au ras de l'eau doivent être manœuvrés à chaque fois qu'un bateau doit passer. On peut aussi les construire à des hauteurs intermédiaires, à cinq mètres, sept mètres, neuf mètres, etc. Par contre, nous avons nécessairement des perturbations des circulations lorsqu'il est nécessaire de les manœuvrer. La route de l'estuaire est peu circulée. De fait, en cas de manœuvre sur ces ponts, les encombrements seraient très loin d'avoir les effets que nous rencontrons aujourd'hui sur le canal de Tancarville. La voie ferroviaire connaît également un nombre de circulations tout à fait raisonnable dans la journée, ce qui fait que les perturbations liées aux manœuvres de ponts, pourraient également être gérées de manière convenable. Un autre inconvénient de ces ponts mobiles, c'est qu'ils nécessitent des pertuis plus étroits, donc un peu plus contraignants pour la navigation. Ils nécessitent, notamment pour les ponts ferroviaires, un itinéraire de secours en cas d'avarie sur le pont mobile ferroviaire.

Le dernier élément concerne la localisation de ces ponts. Tous les tracés ne sont pas égaux vis-à-vis de cette localisation. Le tracé court, tout comme le tracé qui longe la réserve naturelle, ne permettrait pas de construire des ponts fixes ou mobiles à l'emplacement actuel de la route de l'estuaire et de la voie ferrée, soit en raison de ce qu'on appelle le biais, c'est-à-dire l'angle aigu formé par le tracé du canal et la voie ferrée, en raison de la position du franchissement dans la courbe, là où il y a surlargeur qui atteindrait au total 180 à 200 mètres. Il n'est donc pas envisageable d'installer des pertuis dans les courbes car cela pose trop de problèmes de navigation. Dans le cas de ces deux tracés, la localisation des ponts, qu'ils soient fixes ou mobiles, se situerait nécessairement ici, à l'extrémité est du grand canal et permettrait donc de raccourcir les voies ferroviaires et routières.

Dans le cas du tracé parallèle et dans le cas du tracé direct, on peut par contre envisager soit un rétablissement sur place soit un rétablissement ici, au même endroit que dans les deux cas

précédents. Le rétablissement sur place est possible puisque les voies sont pratiquement perpendiculaires au tracé tel qu'il figure ici à l'écran.

Enfin, en cas de ponts mobiles, l'itinéraire de secours qui est envisagé, se situerait ici, à l'est de l'autoroute A29 et permettrait de raccourcir la grande boucle ferroviaire et de desservir directement le futur chantier multimodal. Itinéraire de secours est peut-être un terme un peu péjoratif. Cet itinéraire serait utilisé aussi bien que celui de la grande boucle.

Venons-en maintenant aux différents critères qui permettent d'évaluer les différents tracés possibles. Pour chacun de ces critères, nous avons identifié un indicateur chiffré et nous avons essayé de classer les tracés en fonction de cet indicateur.

Pour ce qui est de l'impact écologique, l'indicateur que nous avons retenu n'est pas trop complexe, mais est plutôt simplificateur. C'est celui de la surface consommée par l'ensemble du projet, à savoir l'emprise de la future zone d'activités ajoutée à l'emprise du canal lui-même. Vous avez ici à l'écran les différentes surfaces concernées. Si l'on fait un classement du trajet le plus favorable à celui qui est le moins favorable au regard du critère de l'impact écologique, le tracé le plus favorable est le tracé court, celui qui consomme le moins d'espace et le tracé le plus défavorable est celui qui longe la réserve naturelle.

Ensuite, on fait le même exercice avec l'impact hydraulique. Ce critère nous a posé une petite difficulté. Si on prend le linéaire de contre-canal que l'on est capable de chiffrer et qui est nécessaire pour supprimer l'effet de drainage lié au creusement du canal, on obtient des valeurs. Cela dit, le contre-canal a pour effet d'annuler cet effet de drainage. Finalement, on arrive à la conclusion que tous les tracés sont équivalents sur le plan de l'impact hydraulique.

Le troisième élément, c'est l'agriculture. On retrouve pour l'agriculture le même indicateur que pour l'impact écologique, à savoir la superficie totale du projet qui retirerait de la surface à l'agriculture. On retrouve donc le même classement de ces différents tracés.

Si l'on considère maintenant le critère de la chasse, l'indicateur, c'est le nombre de gabions qui serait supprimé du fait du projet, compris entre 0 pour le tracé court et 18 pour le tracé longeant la réserve naturelle. Là encore, on a une façon assez simple de classer ces différents tracés.

La création de plans d'eau est un critère qui peut vous paraître nouveau. Il vient tout simplement de la réflexion suivante : lorsqu'on creuse un canal, d'un côté, on supprime une emprise naturelle, de l'autre, on remplace cette emprise par un plan d'eau, par un milieu qui est capable d'accueillir des poissons, de la faune et de la flore benthique. On remplace finalement un milieu par un autre milieu qui a une valeur différente. La création d'un plan d'eau n'est évidemment comparable à l'imperméabilisation d'une surface en termes d'effets sur l'environnement. De ce fait, on a l'inverse des classements précédents. Cette fois-ci, le tracé qui crée le plus de plans d'eau devient de fait le plus favorable pour le milieu piscicole.

Le critère suivant est celui de la navigation. Le commandant de pousseur qui s'est exprimé la semaine dernière, lors de la réunion généraliste, l'a bien indiqué, du point de vue de la navigation, plus un tracé est rectiligne, mieux c'est. Ce critère de sinuosité du trafic montre que le tracé direct est le plus performant sur le plan de la navigation. Il est suivi du tracé parallèle, du tracé court et enfin, du tracé longeant la réserve qui ménage deux courbes.

Le critère suivant est celui de surface de zone d'activités, qui est en quelque sorte un critère de possibilité de développement économique. On a un indicateur simple qui est la superficie de zone possible. Il nous donne encore un classement de ces différents tracés.

Le critère suivant est celui des *pipes*. Il a été largement évoqué tout à l'heure. Je pense que l'indicateur simple est celui du croisement ou non de la nappe de 17 canalisations. On retrouve deux paires de tracés, entre les deux qui ne croisent pas cette nappe de canalisations et les deux qui la croisent.

Enfin, le dernier critère – il y a en a neuf au total – concerne le coût des travaux. Nous avons des éléments chiffrés assez simples qui permettent là encore de faire un classement.

Si nous faisons maintenant une synthèse de l'ensemble de ces critères, nous obtenons ceci, sans préciser les critères. Il faudrait tout d'abord ajouter que la liste des critères n'est pas exhaustive. On pourrait par exemple en rajouter un certain nombre : la complexité des procédures administratives, le taux de rentabilité financière, le linéaire de berge accostable, etc. On peut imaginer un nombre de critères extrêmement important. L'exercice doit donc être particulièrement relativisé.

L'appréciation que l'on peut se faire du choix de tel ou tracé est finalement fonction du poids que l'on va donner à ces critères. Si l'on se place par exemple du point de vue des critères environnementaux qui sont les cinq premiers que j'ai présentés, à savoir l'impact écologique, l'impact hydraulique, l'agriculture, la chasse, la création de plans d'eau, on va faire abstraction d'un certain nombre de critères et on va probablement trouver une certaine convergence dans les critères que je viens de citer. Si au contraire, on ne se focalise que sur les critères techniques, on va avoir un peu plus de mal à se faire une idée puisque ces critères sont plutôt divergents. Si on se focalise uniquement sur l'aspect économique du projet, il va être assez simple de faire un choix. Si on regarde uniquement le critère des *pipes*, deux tracés sont envisageables. Dans ce débat public, le GPMH a toujours cherché objectivement à prendre en compte l'ensemble des critères. C'est pour cette raison que nous n'avons pas souhaité formuler de préférence pour un tracé en particulier.

L'hypothèse de localisation de toute ou partie de la zone d'activité dans le marais de Cressenval, qui est apparue au cours du débat, permettrait, quel que soit le tracé, de disposer d'une superficie de réserve foncière équivalente. Cette hypothèse n'aurait pas d'effet sur le critère de navigation puisque le tracé serait indépendant, sur le critère de création de plans d'eau, sur les *pipes* ni sur le coût des travaux.

Si l'on fait le même exercice que précédemment – je ne vais pas repasser en revue tous les critères – on obtient ce type de résultat où apparaissent en rouge les classements selon les critères qui sont différents par rapport à l'exercice précédent. Dans cette hypothèse du marais de Cressenval, le choix d'un tracé serait également fonction de la pondération que l'on accorde à ces différents critères. On pourrait refaire la même simulation en prenant soit les critères environnementaux, soit les critères économiques, soit les critères de *pipes*, etc.

Voici donc l'ensemble des éléments que je voulais porter à votre connaissance ce soir pour la comparaison des variantes et qui devraient permettre d'en débattre. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Guellec, merci, pour cette présentation que nous avons tous écoutée avec intérêt. Vous avez proposé une méthode qui est certes perfectible, comme vous le dites vous-même, mais qui a le mérite de montrer que la chose n'est pas facile et qu'en effet, la question des pondérations n'appartient peut-être pas au seul Grand Port Maritime du Havre. Monsieur Mercier, je vous invite maintenant à nous exposer votre analyse de l'impact des différentes variantes sur l'environnement. Pour une quinzaine de minutes, Monsieur Mercier, nous vous écoutons avec intérêt.

2. Présentation de SOS Estuaire

Robert MERCIER, président de SOS Estuaire

Bonjour. Que pouvez-vous attendre de SOS Estuaire, de cette fédération d'associations défendant les espaces naturels de l'estuaire depuis 22 ans ? Pont de Normandie, Thann et Mulhouse, création de la réserve naturelle, centre d'enfouissement du Hode, Port 2000, gestion de la réserve et aujourd'hui, prolongement du grand canal avec destruction de plus de 500 hectares d'espaces humides. Impliqué depuis 22 ans dans l'estuaire, comment SOS Estuaire pourrait-il laisser faire ce désastre écologique ?

Quels que soient les tracés proposés, ils sont tous inacceptables car tous détruisent la mare plate et perturbent donc dangereusement l'équilibre hydraulique de la plaine alluviale. N'en déplaise à certains qui mettaient en doute non seulement sa richesse à sauvegarder absolument, mais son existence même, la mare plate existe ! Tous les tracés la traversent et la détruisent. Peut-être est-il nécessaire d'expliquer ce qu'est cette mare plate.

Les prairies humides du Hode et de Cressenval dont on parlait à l'instant sont des dépressions correspondant à l'ancien chenal de la Seine au XIX^{ème} siècle, qui faisait à cette époque un méandre vers le nord et revenait vers le sud, formant alors le nez du Hode. Au nord du canal actuel, cela subsiste sous la forme du marais de Cressenval et au sud du canal, cela forme la mare plate. En fait, la mare plate n'est pas une véritable mare. C'est une dépression qui voit la nappe aquifère des sables fins affleurer plus ou moins selon les précipitations saisonnières. Les aménagements réalisés au cours des dernières décades ont fait perdre petit à petit à ce milieu naturel son fonctionnement primitif qui était un écoulement d'eau douce du pied des falaises vers la Seine, du nord vers le sud. Canal de Tancarville, route, autoroute, puis grand canal ont entraîné une perturbation totale de cet écoulement.

Les eaux sont trop captées par les canaux. Elles butent contre des obstacles. La rencontre des eaux de la marée et des eaux douces, source de biodiversité, est gravement freinée et le prolongement du grand canal ne fera qu'amplifier cette perturbation, jusqu'à même faire disparaître la mare plate et constituer un nouveau barrage. Un rétablissement des connexions hydro-biologiques fonctionnelles entre le nord et la Seine devra, d'une façon urgente, être entrepris pour assurer une vraie gestion de la réserve naturelle, assurant une biodiversité digne d'un tel site.

Nous pensons donc les quatre tracés destructeurs et nous demandons au port, qui a maintenant une responsabilité envers les espaces naturels placés sous son autorité, d'aider ce projet au lieu de détruire le site. Réhabilitation, oui ; destruction, non. Cela serait du développement durable, disons plutôt supportable.

Creuser dans les zones humides sur plus de huit kilomètres, remblayer 570 hectares de prairies humides, l'année de la biodiversité et des zones humides : cela n'est pas supportable. Un projet est dit de développement durable à condition de respecter trois piliers : l'économique, le social et l'environnemental. Aucun ne doit être mis au second plan. Les quatre tracés sont destructeurs de l'environnement. Ils spolient agriculteurs, chasseurs et pêcheurs. Le projet n'est donc pas social. Il conduit par ailleurs à une dépense de 250 millions d'euros au moins pour un creusement inutile car le canal de Tancarville est une alternative. Il n'est donc pas économique. L'utilisation du canal de Tancarville n'exigerait qu'à peine 150 millions d'euros pour être bien aménagé. Dépense excessive face à un désastre écologique pour une entreprise déraisonnable. Par ailleurs, Bruxelles interviendrait certainement et condamnerait cette entreprise sur le plan écologique.

Il y a la hantise du port de manquer d'espace, mais une sérieuse révision de l'utilisation du foncier devrait en faire découvrir. L'utilisation du canal de Tancarville conduirait déjà à l'abandon du site prévu pour le centre multimodal. Celui-ci devrait alors se situer plus près de la Darse de l'Océan, proche des terminaux, pour diminuer le coût du transfert, ce qui libérerait environ 200 hectares.

Le tracé court est inacceptable. Il est d'abord insuffisant en hectares pour justifier l'investissement. Le tracé parallèle est inacceptable. Courant sur huit kilomètres, il ne donne que 290 hectares. Le tracé direct est inacceptable. Lui aussi est de huit kilomètres et il traverse la réserve naturelle. D'ailleurs, celui-ci serait certainement condamné par Bruxelles. Le tracé le long de la réserve naturelle est inacceptable, remblayant 570 hectares de zones humides. Ils sont tous inacceptables car détruisant tous la mare plate et perturbant l'équilibre hydraulique des milieux naturels d'une richesse exceptionnelle.

Ce n'est pas le gadget de contre-canal, aménagement jamais encore expérimenté, qui empêcherait les perturbations du système hydraulique fragile de la plaine. Nous ne lui faisons pas confiance, sachant que l'on peut détruire facilement la nature, beaucoup plus que la recomposer artificiellement. Quelle eau apporterait cette dangereuse expérimentation conçue pour contrecarrer un drainage et un assèchement, danger reconnu par le port ? Venant d'où ? Salée et polluée, donc destructrice des richesses faunistiques et floristiques. En voulant compenser, on détruirait.

Ce projet est inacceptable. Toutes les études menées, même par le port, l'ont prouvé. On ne doit pas détruire ce lieu au nom d'une nécessité économique, d'autant qu'une alternative moins coûteuse se présente *via* le canal de Tancarville. Ce projet doit donc être abandonné. Je vous remercie.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Mercier, merci. Je vous propose de rester sur la scène car il y a sûrement des questions et des points sur lesquels vous voudrez intervenir. Maintenant, je me tourne vers vous. Nous avons eu deux présentations fort différentes dans leurs attendus et dans leur conclusion. Vous, dans la salle, quelles sont vos positions ? Quels sont les points que vous souhaitez approfondir ? Monsieur Baron, qui se représentera pour le *verbatim*.

3. Débat avec la salle

Mickaël BARON, Oxygène Estuaire

Est-ce que l'on peut revenir sur la carte où sont présentés les différents tracés avec les densités de biodiversité, s'il vous plaît ? C'est la carte avec les carrés rouges, orange et jaunes. Je pense que c'est en quoi le port doit faire un changement de paradigme. Dans votre présentation, Monsieur Guellec, vous avez analysé la problématique de la biodiversité au regard de la superficie. Or c'est une erreur. La question ne se pose pas ici en termes de superficie ; elle se pose en termes de densité de biodiversité. La question ne devrait pas porter sur la préservation de superficies, mais sur la préservation d'un maximum d'emplacements où il y a le maximum de biodiversité. La réflexion ne doit pas porter sur la superficie, mais doit être de savoir de quelle superficie ont besoin les espèces pour survivre. Vous voyez ce que je veux dire.

Là, en gros, on nous donne l'impression que la biodiversité ne se réduit qu'à une question d'espace. Ce n'est pas vrai. C'est une question de densité de biodiversité en fonction de l'espace. Sans l'intégration de ce paramètre, il y a un biais dans la présentation et il me paraît extrêmement important. C'est d'ailleurs ce qui avait été présenté lors du débat public à Saint-Romain-de-Colbosc par la personne qui était venue nous expliquer le développement des oiseaux migrateurs. Elle disait que chaque espèce a besoin d'un certain espace pour se développer. Plus on réduit leur espace de développement, moins ces espèces ont la possibilité de croître. A titre d'exemple qui est extrêmement mal choisi, je prendrais le conflit israélo-palestinien où l'Israël continue d'avancer et réduit au fur et à mesure l'espace de la Palestine. Si Israël prend tout l'espace, il n'y a plus de Palestine. Vous voyez ce que je veux dire. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Un autre point de vue ? Monsieur ?

Francis SIBILLE, Ecologie pour Le Havre

Bonjour. Le débat public se termine et en même temps, ce débat paraît un peu surréaliste. Le nombre d'EVP qui transitent par le Grand Port Maritime du Havre est en forte baisse. Les files d'attente des camions pour accéder aux terminaux s'allongent et posent de sérieux problèmes aux transporteurs routiers qui mettent eux-mêmes en doute la capacité du Grand Port Maritime à doubler le trafic de containers d'ici 2015. Les transitaires sont inquiets. Plusieurs articles sont parus récemment dans les journaux.

La situation financière de l'un des armements les plus importants – CMA CGM – ne serait-ce que par son histoire et son lien avec la ville, est dans le rouge. Là encore, ce sont les articles dans les journaux qui le montrent. Les écluses ne fonctionnent pas, aujourd'hui pas plus qu'hier. Tous ces dysfonctionnements peuvent être corrélés avec la mise en place assez difficile de la loi de 2008 sur la gestion des Grands Ports Maritimes, loi qui a imposé une privatisation importante de la gestion de ces Grands Ports, en particulier sur ce qui concerne les terminaux à containers.

Par ailleurs, un essai très récent, d'il y a une quinzaine de jours, de navettes fluviomaritimes entre Le Havre et Rouen, s'avère concluant. L'alternative du fluviomaritime doit être sérieusement

étudiée. Or nous débattons du choix du tracé du prolongement du grand canal. Alors, oui, ce débat est surréaliste.

L'attractivité du Grand Port Maritime du Havre ne cesse d'être mise en cause par de multiples acteurs économiques. A vrai dire, il ne s'agit pas d'un problème uniquement havrais. Il faut que le débat porte sur l'ensemble de ces questions et non sur le fait de savoir si le meilleur tracé serait le court, le parallèle, le direct ou autres car de toute façon, le prolongement affecterait très gravement la zone naturelle la plus riche de l'estuaire.

Sylvie HAUDEBOURG

Une autre intervention ? Monsieur ?

Jean-Yves APARD, Association de défense des intérêts vitaux du port du Havre (ADPH)

Je voudrais d'abord saluer Monsieur Mercier. Son intervention me ramène treize ans en arrière quand nous participions à toutes les réunions lors du grand débat sur Port 2000. Je me souviens du plan que vous aviez proposé lors de ce grand débat ; je l'ai regardé encore tout à l'heure. Vous aviez proposé de faire un Port 2000 à l'intérieur. Finalement, le Port 2000 actuel n'est quand même pas mal. On peut se tromper un peu.

Je voudrais dire aussi que je dirige une entreprise qui se trouve en plein milieu du grand canal, près du centre multivrac. Cette entreprise se trouve aussi à Limay et à Evry. Je suis donc doublement intéressé par des surfaces de logistique et par un trajet rapide entre Paris et Le Havre avec beaucoup de hauteurs de containers. Je suis bien sûr intéressé par le plus de surfaces possibles à récupérer. Je suis intéressé aussi par un trafic dense et par le prolongement du grand canal.

Tout à l'heure, Monsieur Guellec a expliqué qu'il avait éventuellement une autre solution sous le coude qui est le marais de Cressenval. On est en pleine réserve naturelle. Je voulais savoir quelle est la solidité juridique d'une telle solution. Actuellement, l'ADPH a tendance à se coller à la DTA. La DTA existe, elle a été discutée entre nous tous, pendant des années. La DTA existe et elle est juridiquement forte. Si on allait dans ce nouveau marais, dans ce que l'on appelle la Demi-lune, pour faire une zone économique, quelle serait la solidité juridique d'une telle position ? Utiliser ce qui est actuellement en réserve naturelle ne me semble pas tellement raisonnable. Je ne sais pas. Je voulais avoir l'avis du port ou d'un juriste quelconque. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Je vous propose qu'on lance les réponses. Je rajouterai une question à la vôtre. Le port pourrait-il nous préciser la question des surfaces liées à cette possibilité du marais de Cressenval parce qu'il me semble que c'est un point sur lequel vous n'êtes pas intervenu ?

Monsieur, je ne sais pas si ce débat public est surréaliste. Par contre, il y a une chose que je sais très bien et je crois l'avoir rappelée un peu en introduction, à savoir que ce ne serait pas un débat public au sens de la loi de 2002 et de ses décrets s'il ne traitait pas du projet en lui-même, en l'occurrence des variantes du projet proposées par le port. C'est la seule réponse et le seul rappel que je pourrais vous faire.

Comme vous avez posé un certain nombre de questions multiples et intéressantes, maintenant, je vous propose que nous rentrions dans la réponse à ces questions, à ces positionnements ou à ces avis. Je pense que le port a déjà un certain nombre de questions dans sa besace.

Jean-Pierre GUELLEC

On va essayer de répondre dans l'ordre des questions. Je suis tout à fait d'accord avec la remarque formulée par Mickaël Baron. C'est vrai qu'il est difficile de réduire la biodiversité à un critère de surface. Je l'ai moi-même annoncé dans mon commentaire en disant que c'était vraiment simplificateur, mais je n'ai pas trouvé d'autres critères simples qui permettent d'essayer d'évaluer l'impact des différents tracés sur la biodiversité. Si on prend ce critère de surface, on voit bien que le tracé court qui occupe trois fois moins de surface que le tracé qui longe la réserve naturelle aura fatalement un impact plus faible. Ensuite, on peut affiner cet indicateur. On pourrait prendre effectivement la rareté des espaces telle qu'elle a été mise en évidence dans les différentes études, mais je ne suis pas certain que l'on changerait la conclusion. Comme l'a évoqué Biotopie dans sa présentation, le 14 janvier, l'ensemble des inventaires que nous avons conduits n'ont pas permis de faire une comparaison sur la totalité des onze groupes écologiques. Les données n'ont pu être comparées que sur six d'entre eux. Prendre la carte colorée rouge, jaune et orange telle qu'elle apparaissait à l'écran et faire un indicateur un peu raffiné par rapport à cette carte aurait consisté à mettre de côté cinq groupes écologiques importants et donc à faire une approche imparfaite. En définitive, certes, le critère de la superficie n'est pas satisfaisant, mais je pense qu'il a le mérite d'être simple et de donner, en valeur relative, une comparaison possible entre les différents tracés.

Laurent CASTAING, directeur du Grand Port Maritime du Havre

Moi, je voulais répondre à Monsieur Sibille. D'abord, je trouve qu'on a déjà débattu, dans les réunions généralistes, du bien-fondé ou non de ce canal. Ce soir, on veut centrer la discussion sur : que faire ? C'est peut-être dommage de passer du temps à revenir à nouveau sur les problèmes généraux. Vous avez décrit une situation. Concernant la chute en EVP, je vais vous donner une bonne nouvelle. Le nombre d'EVP a baissé dans tous les ports européens. Le port du Havre est le deuxième port où la chute a été la moins forte, ce qui prouve que l'on n'est peut-être pas si mauvais que cela. En plus, on est en train de recompter les containers de Rotterdam. Rotterdam annonce dans la presse moins 6 %, alors que nous, on en trouve moins 8 %. Le Havre est à moins 9 %. Le Havre ne dysfonctionne peut-être pas tant comme cela.

Vous racontez que les écluses ne marchent pas. Les écluses s'entretiennent. On sait que les écluses ne marchent pas parce que la capitainerie diffuse des avis et l'entretien des écluses est organisé. Je ne crois pas qu'il faille voir et prétendre à un dysfonctionnement permanent et total du port du Havre. Je ne comprends pas. Nous sommes tous citoyens de cette région. Quel avantage avons-nous à dénoncer publiquement des dysfonctionnements du port du Havre ?

Je vais vous donner un exemple. Vous parlez des camions. On en parle ici et tout le monde s'en plaint. Rotterdam a été perturbé pendant près de huit jours, Félixstowe a été fermé pendant trois jours et Anvers a été dans un bazar épouvantable et n'a pas reçu de marchandises pendant trois jours. Ça, on ne l'a pas vu dans les journaux. Par contre, au Havre, tout le monde s'est délecté pour le mettre partout en disant qu'il fallait arrêter de développer le port. La citoyenneté est quand même différente à Anvers et à Rotterdam. Voilà ce que je voulais dire.

Le port du Havre veut se développer. Evidemment, si certains veulent qu'il ne se développe pas, la question du grand canal ne se pose pas. Nous, on pense qu'un certain nombre de citoyens veulent que ce port se développe. La question qui se pose est de savoir comment faire pour mettre le maximum de containers sur les trains et sur les barges. C'est ça l'objet du débat.

Sylvie HAUDEBOURG

Est-ce que l'on peut maintenant revenir un peu sur cette possibilité du marais de Cressenval ?

Jean-Pierre GUELLEC

La question formulée par Monsieur Apard concernant la solidité juridique de l'hypothèse du marais de Cressenval est une question compliquée puisque l'utilisation du marais de Cressenval nécessiterait de modifier un certain nombre de documents qui sont élaborés au niveau national. Le marais de Cressenval est classé en réserve naturelle. Une modification de réserve naturelle nécessite un décret en Conseil d'Etat. Ensuite, la Directive Territoriale d'Aménagement ne prévoit pas l'aménagement du marais de Cressenval en zone d'activités, ce qui veut dire qu'il faudrait également modifier la Directive Territoriale d'Aménagement, ce qui nécessite un arrêté du Préfet de Région après une procédure de consultation. Enfin, certains terrains appartiennent au Conservatoire du Littoral. Contrairement à ce qu'a indiqué Monsieur Lacoste la semaine dernière, le déclassement est possible, mais nécessite également un décret en Conseil d'Etat. Dans cette hypothèse, nous aurions à déployer un arsenal de procédures administratives relativement complexes, plus délicates que la réalisation d'un projet qui s'inscrirait parfaitement dans la Directive Territoriale d'Aménagement, en dehors de la réserve et en dehors des terrains du Conservatoire.

Cela dit, le projet met en avant un certain nombre d'enjeux d'importance nationale. Le port du Havre est le premier port de France en matière de transport de containers. La desserte de l'*hinterland* est donc aussi un enjeu national. La Commission Nationale du débat Public elle-même, dans les attendus justifiant le débat, a reconnu l'intérêt national du projet. Quand il y a des enjeux nationaux, voire un intérêt national du projet, on peut envisager des procédures administratives d'une certaine complexité nécessitant des décrets en Conseil d'Etat. Ce critère des procédures administratives pourrait être aussi un critère d'appréciation et de choix d'une solution. Pour autant, il n'est pas totalement à exclure de réussir à engager de telles procédures, même si elles doivent procurer un délai supplémentaire dans l'avancement du projet, si une telle solution devait en définitive être retenue.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Guellec, pouvez-vous nous apporter une précision sur les superficies ? Nous avons noté de notre côté que c'était un point sur lequel vous n'aviez pas, nous semble-t-il, donné d'information. S'agissant d'un projet qui se déploierait sur le marais de Cressenval, est-ce que vous avez une fourchette, une idée des superficies de zones d'activité industrielles, pour compléter votre présentation ?

Jean-Pierre GUELLEC

Non, je n'ai pas de fourchette particulière. Nous avons qualifié cette solution d'hypothèse dans la présentation. Ce n'est pas une hypothèse qui a été étudiée. Elle est survenue lors du débat public. Si on fait un raisonnement à voix haute et si on cherche à obtenir des surfaces à peu près équivalentes dans tous les tracés, en localisant peut-être une partie des surfaces au sud du canal de Tancarville et une autre partie au nord, on pourrait avoir une répartition sur un total de l'ordre de 580 hectares, en prenant le maximum des tracés aujourd'hui mis au débat. Ces 580 hectares pourraient être répartis entre le marais de Cressenval et la partie au sud du canal de Tancarville, l'hypothèse pouvant être d'éviter au maximum les zones les plus riches sur le plan écologique. C'est difficile de donner des chiffres sans avoir étudié précisément la question.

Sylvie HAUDEBOURG

D'accord. Madame ?

Marina LABEYLIE, Voies navigables de France

Bonjour. Voies navigables de France est un établissement public chargé notamment du développement du transport fluvial. Je voulais apporter un petit complément aux propos de Monsieur Castaing et répondre à Monsieur Sibille. Effectivement, au Havre, il y a eu une baisse du trafic de containers maritimes, mais au niveau fluvial, cette baisse ne s'est pas ressentie, au contraire, puisque le trafic de containers enregistré aux écluses de Tancarville montre une hausse de plus de 11,5 %. Quant aux marchandises générales qui concernent également le projet, la hausse a été de 6,5 %. Le fluvial est vraiment en augmentation, malgré la conjoncture et les événements qui se sont passés sur le port. Je vous remercie.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci de ces précisions. Monsieur ?

Paul DURANDIN, Institut français de la mer, groupe Seine-Estuaire

Le port n'a pas répondu aux sollicitations de Monsieur Mercier sur deux solutions : déplacer le chantier multimodal plus à l'ouest, plus près des terminaux à containers et développer le canal de Tancarville, en associant ce que vous venez de dire, Monsieur Guellec, en utilisant les terrains au nord, voire au sud. Il y a des suggestions qui sont faites et sur lesquelles vous n'avez pas répondu.

Sylvie HAUDEBOURG

Madame ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Il y a une chose qui m'a quand même étonnée. Nous avons eu une réunion très intéressante avec Monsieur Feunteun en particulier et il n'en transparait rien dans les différents critères que Monsieur Guellec nous a exposés tout à l'heure. En particulier, lorsqu'il a été question de l'aspect hydrologique, nous avons vu un « 1 partout ». Autrement dit, le contre-canal était censé tout résoudre. Or il est apparu que loin d'être une vraie solution, ce qui a été proposé ne répondait pas vraiment au rétablissement des circulations hydrologiques qui permettent la diversité biologique la plus pleine possible de la zone. Il n'y a pas que l'aspect physique de l'eau ; il y a la salinité, tout ce que transporte l'eau, les éléments nutritifs, les oligo-éléments, etc. qu'elle transporte en traversant les terrains. Il n'y a pas non plus la trame verte et bleue. En fait, on s'apprêterait à morceler encore plus la zone humide.

Surtout, on n'a pas du tout vu apparaître le rôle essentiel de cette zone appelée mare plate, en tant qu'approvisionnement en eau douce. Une diapo nous avait été présentée la dernière fois sur le dôme piézométrique, elle n'a pas été reprise. Aucun des tracés n'épargne cette zone. Or cette zone a été qualifiée par Monsieur Feunteun de rein naturel, une image que j'ai trouvée remarquable. Elle contribue à l'épuration, alors qu'il y a de forts problèmes de toxicité dus au fonctionnement industriel de la région, mais aussi de la Seine. Nous considérons que ce n'est pas envisageable d'altérer la mare plate. D'ailleurs, nous l'avons déjà dit et nous le disons encore plus, nous irons à Bruxelles pour ne pas laisser faire cela. On a parlé des obstacles juridiques. Ça, c'en est un. C'est en plus en corrélation avec ce qui est actuellement à l'étude au Ministère, à savoir étendre la protection des zones humides. Au niveau de la faisabilité juridique, nous pensons que ce n'est pas envisageable. Par contre, nous nous préoccupons quand même de l'aspect économique et social. Nous pensons qu'il faut développer le flux *via* la voie fluviale, mais que le canal, tel qu'il est prévu, n'y contribue pas vraiment. Malheureusement, chaque fois qu'il a été question d'étudier d'autres formes concourant davantage à la massification, surtout par le fluvial, elles n'ont pas été vraiment au centre du débat.

Ce matin, a eu lieu un Conseil de développement du port. Monsieur Castaing y était présent, Monsieur Mercier aussi. Entre autres choses qui nous ont redonné un peu espoir, c'est qu'enfin, VNF, *via* Monsieur Duclos qui est son directeur national, est sorti des propos lénifiants qu'on a eus jusqu'ici à la tribune. Nous savions que lors des rencontres préalables avec la CPDP, des acteurs fluviaux dont VNF avait dit – je résume à gros traits – qu'on ne pouvait pas dire que le canal apportait grand-chose. Par contre, quand l'écluse fluviale entre Port 200 et le port ancien va devenir vraiment à l'ordre du jour ?

Sylvie HAUDEBOURG

Madame Barbier, je vous invite à aller vers la chute.

Sylvie BARBIER

Votre plateforme multimodale, vous allez la mettre loin, ce qui va faire des coûts supplémentaires. Ce n'est pas possible, il faut la mettre à côté des containers. Elle revient très chère. Passons.

Enfin arrive le discours vrai et non plus le discours de façade qui a été fortement incité auprès divers acteurs. J'ai encore en mémoire le discours du brave Monsieur Cras la dernière fois. Un débat public doit aussi éviter ce genre d'habillage de la vérité.

Sylvie HAUDEBOURG

Madame Barbier.

Sylvie BARBIER

Oui, j'ai quatre minutes, je sais. Justement, je voudrais faire état d'une chose. Apparemment, ça bouge et non pas seulement en nous ressortant Cressenval. Apparemment, on commence à envisager d'utiliser d'autres voies. Il a été question de quelque chose qui était qualifié de chatière entre le Port 200 et le port ancien pour enfin, redonner un fonctionnement branché sur le fluvial à Port 2000. Si on pouvait continuer comme ça, ce serait bien. Cela dit, on ne peut pas toucher à la mare plate. Nous le disons, nous ne le laisserons pas faire.

Sylvie HAUDEBOURG

Madame Barbier, merci de votre intervention. Il y a eu des prises de position et des questions ; on va essayer de faire le tri. Déjà, deux points. Monsieur Durandin, j'ai du mal à vous laisser dire que personne n'a jamais répondu, pendant tout le débat, aux questions ou aux positions prises par Monsieur Mercier. On a quand même eu une réunion consacrée aux alternatives. Cette question, d'ailleurs reprise par Madame Barbier, est revenue à quasiment toutes les réunions et ce sont des sujets dont on a parlé, peut-être pas de façon satisfaisante pour tout le monde, mais nous en avons parlé, si vous me permettez, Madame Barbier. Sur ce point, je demanderais quand même au port de mettre en perspective le sujet rapidement, mais je ne souhaite pas, dans cette réunion qui est ciblée sur le projet, que l'on refasse complètement les autres réunions.

Deuxièmement, Madame Barbier, je suis émerveillée de voir que vous savez ce qui s'est dit à nos réunions préparatoires avec un certain nombre de parties prenantes. Je pense quand même – et je peux le dire au nom de la Commission – que nous n'avons pas en tête que VNF nous ait tenu des propos tels que ceux que vous rapportez. Je me tourne vers mes collègues, ce n'est pas du tout ce que nous avons en tête. A partir du moment où vous faites parler la Commission ou les parties prenantes, je devais quand même le préciser. Ce n'est pas du tout ce que nous avons en mémoire par rapport à nos discussions préparatoires avec VNF.

Maintenant que j'ai dit cela, je pense qu'il y a plusieurs questions qui ont été posées et qui partent dans plusieurs sens, toujours au niveau des critères d'appréciation des différentes solutions. Quelle méthode adopter ? Comment la faire coller aux réalités assez complexes du terrain, avec une remise en perspective de ce que Monsieur Feunteun avait dit ? Je ne sais pas si quelqu'un est en mesure de revenir sur ses propos. Il sera peut-être un peu difficile de revenir sur ce point, Monsieur Feunteun n'étant pas là ce soir. Il y a eu des questions de mise en perspective des alternatives. Je vous en prie.

Laurent CASTAING

Je vais revenir à nouveau sur les alternatives. Je pense que cela peut être intéressant parce que ce ne sont pas des alternatives. Le débat autour de Port 2000 ne nous exonérera pas du débat autour de l'évacuation fluviale. La façon par laquelle les barges rejoignent le grand canal, que ce soit par l'écluse ou par la chatière, ne change rien au problème final. Une fois que des barges sont dans le système fluvial, comment font-elles pour quitter la zone du Havre ? Il y a un débat sur l'alternative sur le fluvio-maritime. C'est quelque chose qui existe. Je rappelle qu'il a été souligné dans le débat que ce n'était pas si facile, que cela est règlementairement possible depuis près de trois ans et qu'aujourd'hui, seul un essai a été fait. Les gens qui envisagent de faire du fluvio-maritime louent des bateaux. Pourquoi louent-ils des bateaux ? Parce qu'ils ne pensent pas que ce soit une solution durable. Allez leur demander pourquoi.

Le deuxième problème concerne le chantier multimodal. Comme il a été rappelé dans le Conseil de développement, il y a des ports comme Anvers et Rotterdam qui n'ont pas de problème de liaison entre le système fluvial et le système maritime. Pourquoi ces ports font-ils des chantiers multimodaux ? Monsieur Duclos est peut-être expert en fluvial, mais il n'est pas expert en chargement dans les ports maritimes. Le chargement des barges dans les ports maritimes est un problème à lui tout seul. Dans d'autres ports où il y a des gens qui ne sont quand même pas mauvais – à Rotterdam et à Anvers, il y a des gens qui s'y connaissent – aujourd'hui, alors qu'ils n'ont pas de problème de liaison entre les terminaux maritimes et le système fluvial, ils montent des chantiers multimodaux.

Ce sont des débats qui sont annexes à notre débat. Qu'elle passe par un chantier multimodal ou qu'elle n'y passe pas, qu'elle passe par une écluse, une chatière ou n'importe quoi d'autres, une fois que la barge est chargée, comment fait-elle pour sortir de la zone ? C'est ça l'objet du débat et c'est ce que nous devons discuter.

Je dis un dernier mot sur le chantier multimodal. La localisation du chantier multimodal n'est pas liée au problème du prolongement du grand canal. Le chantier multimodal, c'est un endroit où on charge les barges et les trains. Il faut que l'on positionne cet endroit quelque part. D'ailleurs, aujourd'hui, il n'y en a qu'un, mais il pourrait y en avoir deux. Pour l'instant, on n'a de l'argent que pour s'en payer un. Il faut le localiser quelque part dans la zone industrielle et portuaire. Le choix qui est aujourd'hui fait est de mettre ce chantier multimodal le plus au milieu de la zone. Il faut faire attention à ne pas être focalisé sur Port 2000. Il y a des containers à Port 2000, mais demain, la moitié des volumes de Port 2000 sera dans les terminaux nord. Eux aussi doivent être chargés sur des trains et sur des barges. La zone industrielle et portuaire produit elle aussi des containers qui doivent être chargés sur des trains et des barges, voire des chargements directs. Pour toutes ces raisons, le choix de localisation qui a été fait pour le chantier multimodal, aujourd'hui, à l'état de projet, est de le mettre le plus au centre possible de la zone. De toute façon, qu'on le mette là ou ailleurs, il prendra la même surface et cela ne changera rien à notre problème. Une fois qu'on aura chargé des barges dans un chantier multimodal, où qu'il se trouve, il faudra sortir les barges de la zone. On revient à nouveau sur notre problème. Prolongement du grand canal ou pas, quelle option pour le prolongement du grand canal ? Voilà en résumé les données générales, choses que dont nous avons déjà discuté un certain nombre de fois dans ce débat public.

Sylvie HAUDEBOURG

Madame Barbier a posé une question sur les critères, sur votre grille méthodologique dans son état actuel.

Jean-Pierre GUELLEC

Je pense que ce qui a été dit est tout à fait exact, dans le sens où nous pouvons trouver un nombre absolument incalculable de critères. Je n'avais matériellement pas le temps de les présenter tous ce soir ou de détailler un certain nombre d'entre eux. En préparant la présentation, je m'étais d'ailleurs posé la question de l'indicateur de la compartimentation. Finalement, je ne l'ai pas abordé. D'abord, ce n'est pas simple de trouver une définition à la compartimentation, dans un cas tel que celui-ci. Ensuite, il était encore moins simple de trouver un indicateur qui permettait de comparer les différents tracés sous cet aspect.

Effectivement, on pourrait rajouter un certain nombre d'autres critères pour analyser les choix possibles entre les différentes variantes. Cela dit, plus on rajoutera, plus on rendra probablement la comparaison difficile. C'est vraiment la difficulté à laquelle on est confronté depuis que l'on a pris ce projet en main. Au moment où on a décidé de saisir la Commission Nationale, on s'est aperçu que le choix entre ces différents tracés possibles était extrêmement difficile. On peut trouver des critères supplémentaires. On est tout à fait prêt à les examiner. Il n'en reste pas moins que la question du meilleur tracé intégrant l'ensemble des critères reste tout à fait problématique.

Sylvie HAUDEBOURG

D'autres interventions ?

Laurent SAUTER, Ecologie pour Le Havre et citoyen

Je voulais simplement relever quelque chose d'assez curieux dans tout ce qui se passe. *A priori*, si on regarde le projet court, il semblerait que sur le plan écologique – je rejoins Monsieur Guellec – c'est celui qui prend le moins sur la zone. Cela me paraît évident. Ensuite, il y a l'histoire des 17 *pipes* à passer qui n'est pas du tout résolue. Je pose une question. Pourquoi n'a-t-on posé le débat entre le projet court, comme il est prévu, et l'utilisation du canal de Tancarville, avec le viaduc et peut-être le croissant de Cressenval ? Pourquoi ces deux options ne sont pas débattues avec autant d'études techniques ? Concernant le doublement du pont rouge et du pont VII bis, pourquoi n'a-t-on pas fait trois options possibles ? On a fait une option par le dessous en creusant un canal. C'est surtout la façon dont le débat a été posé qui me pose problème. Je ne comprends pas pourquoi, à cette avant-dernière séance qui est la plus technique, on travaille sur un projet de quatre prolongements et non pas sur un projet d'un petit prolongement et sur un contre-projet de viaduc. Je n'arrive pas à comprendre. J'aimerais vraiment que l'on m'explique pourquoi le débat s'est fait de cette manière. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Y a-t-il une dernière question à rajouter à celle de Monsieur Sauteur ? Non. Au titre de la Commission, je pense que votre question est intéressante parce qu'elle remet en perspective la problématique telle qu'elle est rentrée dans le débat et telle qu'elle peut évoluer. Je pense qu'il est intéressant en effet de rappeler rapidement ce qui a fait que la problématique a été structurée avec ces quatre familles.

Jean-Pierre GUELLEC

Tout d'abord, je dirais que notre obligation, dans un débat public, c'est d'explorer les champs des possibles. Par conséquent, on essaie de présenter le maximum de solutions possibles pour la réalisation du projet. On a donc identifié quatre variantes. On avait également identifié quatre alternatives, ce qui fait déjà un nombre important de solutions. On ne pouvait pas préjuger, avant le démarrage du débat, laquelle de ces alternatives ou laquelle de ces variantes allait se dégager à la fin. Je ne suis même pas sûr que l'on soit encore tous en phase sur cette question à la fin du débat.

Pourquoi aborde-t-on cette question si tard ? La responsabilité de la planification des réunions incombe à la Commission, mais je peux déjà apporter un argument à cette question. Pour mener une analyse comparative des tracés en utilisant des critères, il faut bien connaître le contenu de ces critères. Toutes les réunions thématiques précédentes ont justement été l'occasion d'aborder ces questions, de les approfondir, de manière à ce qu'aujourd'hui, on puisse faire une comparaison des différentes variantes en ayant en tête les acquis des différentes réunions thématiques qui se sont déroulées depuis le début du débat.

On peut avoir le sentiment que du chemin a été parcouru et d'avoir une forme de retour en arrière en examinant la totalité des variantes. Cela dit, comme il a été rappelé en ouverture de la réunion, l'objet d'un débat public est à la fois de traiter de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet. Jusqu'à présent, les caractéristiques du projet n'ont été que peu abordées. C'est ce qui justifie, de mon point de vue, que l'on rentre aujourd'hui dans le détail sur ces différentes variantes.

Sylvie HAUDEBOURG

Au titre de la Commission, je voudrais préciser que la question de savoir quelle réunion à quel moment a déjà fait l'objet de discussions entre nous. C'est une bonne question, sur laquelle on n'a pas forcément une réponse très logique à vous apporter, à part qu'il nous a semblé logique en effet de terminer par cette réunion pour ramasser tout ce qui avait été dit et essayer aussi d'apporter une certaine vision de synthèse. C'est toujours critiquable et je le comprends fort bien.

Pour terminer cette partie, j'aurai simplement une petite question à l'intention de Monsieur Mercier. On a vu que des questions sont posées sur les critères. Pourquoi ce critère ? Il n'est pas parfait, il n'intègre pas ci ou ça. Est-ce que le monde associatif pourrait avoir des compétences, des idées, des apports méthodologiques à proposer par rapport à une telle question qui est assez pointue, me semble-t-il et dont on a vu qu'elle n'était pas simple ? Des questions se sont exprimées sur les critères. Pourquoi tels critères ? Pourquoi des critères aussi imparfaits, aussi globaux qui ne reflètent pas la complexité de la question ? Sur ce point, est-ce que les associations pourraient apporter une compétence particulière et des avis particuliers propres à améliorer la méthode ?

Robert MERCIER

Tout à l'heure, j'ai exposé les raisons de notre opposition au projet. Les tracés que l'on nous propose sont tous inacceptables pour la même raison, à savoir qu'ils conduisent à la destruction d'un milieu naturel irremplaçable. Quels critères voulez-vous que l'on recherche ? C'est simple, c'est clair, c'est net.

Sylvie HAUDEBOURG

C'était simplement une question, Monsieur Mercier.

Je vous propose de clôturer cette partie et d'entamer la troisième partie qui concerne des points qui sont – je pense que vous serez d'accord avec moi – importants pour le projet, tel que le maître d'ouvrage le porte : les coûts qui sont en jeu et les évaluations socio-économiques qui y sont rattachées.

Finalement, les coûts du projet ont été assez régulièrement remis en cause, avec des questions sur le niveau de précision des chiffrages et sur leur exhaustivité. J'ai en tête un certain nombre d'échanges qui ont eu lieu. Sur le chapitre de l'exhaustivité, il nous semble que la question des modalités de prise en compte de la biodiversité dans les premières évaluations socio-économiques est ressortie comme une véritable attente. Faut-il aller au-delà des logiques de compensation et d'accompagnement des impacts ? Comment intégrer la valeur de la nature et du vivant dans l'approche économique du port ? Sur quelle base et quel coût de référence s'appuyer ? Ce sont des questions qui nous ont paru – je ne vous le cache pas – tout à fait légitimes.

Nous avons la volonté, comme je l'ai expliqué rapidement tout à l'heure, d'apporter dans le débat un éclairage à la fois expert et indépendant sur l'état de l'art en matière de valorisation des espaces naturels et de la biodiversité et sur les perspectives. En effet, le sujet nous a paru et m'a paru en particulier assez pointu et aurait mérité une intervention spécialisée, comme celles que nous avons pu avoir par ailleurs dans d'autres réunions. Sur le sujet, nous avons pensé à des membres du groupe de travail dirigé par Monsieur Chevassus-au-Louis qui a produit un rapport pour le centre d'analyses stratégiques en 2009. Nous avons pensé au professeur d'économie à l'université de Rouen qui a dirigé la thèse de Monsieur Laroutis, thèse dont Monsieur Guezennec nous avait parlé le 10 novembre. Nous avons eu des échanges sur le sujet. Nous avons même pensé à des chercheurs du Muséum d'Histoire Naturelle qui travaillent sur le sujet. Très clairement et très malheureusement, les personnes que nous avons contactées n'ont pu être disponibles ce soir et je ne vous cache pas que nous sommes les premiers à le regretter. C'est aussi pour cela que nous avons mis sur le site du débat public, les liens dont je vous ai parlé tout à l'heure et qui peuvent, assez utilement, éclairer la réflexion dès aujourd'hui et pour la suite de la problématique.

Dans ce contexte, je vais laisser la parole à Madame Sibué du Grand Port Maritime pour qu'elle nous fasse un exposé récapitulatif des coûts et des évaluations socio-économiques, en ayant bien en tête toutes les questions et les attentes qui ont été exprimées sur le sujet depuis le début.

III. Les coûts et les évaluations socio-économiques des variantes du projet

Morgane SIBUE, chargée des études économiques au Grand Port Maritime du Havre

Merci. Ce soir, je vais essayer de vous présenter le plus simplement possible l'évaluation économique qui a été réalisée sur le projet de prolongement du grand canal du Havre.

Dans un premier temps, je vais vous présenter le contexte de réalisation de l'évaluation économique. On a réalisé l'approche économique de l'étude du prolongement du grand canal du Havre telle qu'elle est demandée dans une enquête publique. Ainsi, nous avons suivi le cadre réglementaire, c'est-à-dire l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport. Cette méthode d'évaluation nous permet principalement de rendre les projets ou variantes comparables entre eux, en fournissant des valeurs tutélaires, comme par exemple la valeur du temps. Néanmoins, il faut préciser que cette évaluation doit être considérée comme une première évaluation qui sera enrichie avec les apports du débat public et affinée par les différentes options qui seront retenues à l'issue du débat. Cette évaluation a aujourd'hui pour but d'apporter des premiers éléments chiffrés pour le débat public.

Les différents niveaux pour appréhender l'évaluation économique d'un projet sont tout d'abord la contextualisation dans les différents paramètres du projet, ensuite, leur quantification et si possible leur monétarisation.

Les éléments de monétarisation de l'évaluation économique du projet de prolongement du grand canal du Havre sont tout d'abord la réduction des conflits de circulation. Une étude de trafic a été confiée à Egis Mobilité afin de simuler le trafic sur la zone industrielle et portuaire et de mesurer les temps perdus et l'impact des ouvertures de ponts lors de passages de convois fluviaux sur le canal, du Havre à Tancarville. Nous nous rendons compte que les principaux bénéficiaires de la réduction de ces interruptions de trafic, liée au prolongement du grand canal du Havre qui permet de dévier le trafic qui passe sur le canal du Havre à Tancarville et qui est à destination ou en provenance des écluses de Tancarville, sont les usagers du port, principalement sur des trajets domicile/travail. Quand on parle de trajets domicile/travail, on entend bien entendu les usagers de véhicules légers. Je tiens à préciser que parmi ces usagers, on trouve aussi des déplacements professionnels.

Nous nous sommes contentés d'utiliser les valeurs du temps pour les trajets domicile/travail et elles sont légèrement inférieures à celles des trajets professionnels. Grâce à la réduction des conflits de circulation, 90 % de la valorisation des temps perdus va donc aux usagers, aux travailleurs, aux gens qui se déplacent chaque jour sur la zone industrielle et portuaire. Les 10 % complémentaires correspondent à la valorisation des temps perdus pour le transport routier de marchandises et comprennent autant le contenant, c'est-à-dire le camion, que le contenu, c'est-à-dire la marchandise. C'est donc le temps du contenant et du contenu.

Au-delà, nous avons valorisé aussi le gain de parcours pour les fluviaux. C'est la valorisation du temps gagné pour l'exploitation des unités fluviales et de la marchandise, principalement pour les convois fluviaux qui iront au chantier multimodal et qui économiseront donc le grand tour par le canal du Havre à Tancarville.

Enfin, la valorisation des terrains rendus aménageables par le prolongement du grand canal a été faite de deux façons. D'abord, les revenus domaniaux pour le Grand Port Maritime du Havre, nets des investissements et des charges associées, soit les investissements de pré-chargement des

terrains, de viabilisation, ainsi que la mise en place de voies routières et de réseaux divers tels que les réseaux d'électricité, d'eau ou d'assainissement. A cela s'ajoute la valorisation des gains économiques des activités implantées sur ces terrains, nets des investissements et des charges associées. Tout cela a été calculé sur la moitié des terrains et cela prend en compte un profil type d'activités plutôt logistiques.

Je tiens à préciser que nous avons donné une priorité au trafic fluvial tout au long de l'évaluation économique puisque le service rendu par le prolongement du grand canal du Havre s'applique à tout le trafic fluvial et non pas seulement, comme certains peuvent le dire, au trafic de containers. De plus, la priorité est donnée au fluvial parce que c'est un objectif de gouvernance des ports et c'est un arbitrage économique qui est pertinent. Enfin, l'augmentation de la part du mode fluvial dans le trafic du port du Havre n'a pas été valorisée puisque le prolongement du grand canal du Havre est un vecteur et non pas un générateur de trafic massifié. Ainsi, le prolongement du grand canal du Havre s'inscrit dans un ensemble beaucoup plus large, mais est lui-même un soutien au trafic massifié fluvial.

Je vous donne maintenant quelques ordres de grandeur. Une interruption de dix minutes en heure moyenne correspond à une perte pour la collectivité de 2 300 euros pour le pont rouge, de 900 euros pour le pont VIII, de 1 350 euros pour le pont VII bis et de 150 euros pour le pont du Hode. Nous avons choisi de faire passer les barges et d'interrompre le trafic puisque tout a été calculé en heure moyenne. On part du principe que l'on a un trafic routier continu et que si l'on fait attendre une barge, on aura un effet cumulatif du temps perdu routier et du temps perdu fluvial, ce qui aura un effet d'autant plus positif sur la rentabilité du projet.

Parmi les éléments plus quantifiables ou contextualisables, nous avons tout d'abord l'impact sur les *pipelines*. Ont été pris en compte les coûts de déplacement, situés entre 10 et 35 millions d'euros suivant le tracé retenu, dans l'investissement du projet. A ce jour, sans élément de réponse, nous n'avons pas pris en compte l'impact sur les coûts d'exploitation des gestionnaires des *pipes* et des entreprises qui leur sont reliées. Nous partons donc d'une ingénierie des travaux qui permettra de minimiser ces pertes et coûts d'exploitation.

Enfin, la création d'un deuxième itinéraire fluvial entre le port et les écluses de Tancarville permettra de sécuriser le trafic fluvial.

Je vous montre quelques résultats chiffrés de l'évaluation. Sur une période de quarante ans, à partir de la mise en service du prolongement du grand canal du Havre et actualisé à un taux de 4 %, les bénéfices économiques nets sont de 346 millions d'euros pour la réduction des conflits de circulation, de 46 millions d'euros pour le gain fluvial et la réduction du parcours et se situent entre 143 et 313 millions d'euros pour la valorisation des terrains suivant le tracé réalisé. L'investissement quant à lui se situe dans une fourchette allant de 180 à 255 millions d'euros, avec le coût de déplacement des *pipes* inclus. Le taux de rentabilité économique se situe donc dans une fourchette allant de 10,3 % à 12,6 %.

Aujourd'hui, plusieurs éléments n'ont pas été inscrits dans l'évaluation économique. C'est tout d'abord l'emploi. En termes d'emploi, nous avons une idée puisque nous avons observé ce qui se passe sur la zone industrielle et portuaire. En gros, aujourd'hui, il y a 12 emplois à l'hectare. Cela peut être très différent suivant les types d'activités. La logistique crée environ 9 à 10 emplois à l'hectare, tandis qu'une PME en créera jusqu'à 18.

De plus, la réduction des émissions de gaz à effet de serre des véhicules, lors des interruptions des ponts et des embouteillages créés, n'a pas été prise en compte. Nous partons du principe que la réalisation du prolongement du grand canal du Havre aura pour effet de fluidifier la circulation sur le réseau. Ainsi, les véhicules passeront moins de temps sur le réseau et donc émettront moins de gaz à effet de serre. C'est donc un impact positif supplémentaire sur la rentabilité du projet, mais nous ne l'avons pas pris en compte.

L'impact sur la biodiversité n'a pas non plus été inscrit dans l'évaluation économique. Il y a des rapports d'études qui sont postérieurs à la réalisation de l'évaluation économique. Aujourd'hui, je tiens à vous préciser qu'il faut bien faire la différence entre une valeur d'utilité et une valeur d'échange. On peut aujourd'hui essayer de quantifier la biodiversité et des méthodes sont en cours, mais cette valeur ne peut pas être réellement monétarisée. Elle ne rentrera pas en compte dans une rentabilité économique, tout comme l'emploi. L'emploi peut être quantifié, il est rare aussi et il ne se remplace pas forcément. Il est quantifié, mais il n'est pas monétarisé.

Enfin, l'impact sur l'agriculture et sur les pertes d'exploitation n'a pas été inscrit à ce jour dans l'évaluation économique, ainsi que l'impact sur la chasse.

Dans les thématiques à positionner et l'apport du débat, on reprend les différents niveaux d'une évaluation économique et ce qui peut être approfondi et enrichi à l'issue du débat. Ce sera d'une part une quantification et une monétarisation des effets sur l'agriculture, principalement sur les pertes d'exploitation, ce qui méritera d'être approfondi. Concernant la biodiversité, il y a définitivement un exercice important à faire sur sa quantification. En termes de méthode, la monétarisation semble beaucoup plus difficile. Pour la chasse, une quantification des effets sera aussi nécessaire, ainsi que pour l'emploi. Enfin, la fluidité du trafic qui sera apportée par le prolongement du grand canal du Havre permettra une performance portuaire dans son ensemble en fluidifiant le trafic et en soutenant aussi le trafic fluvial massifié. Je vous remercie.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Madame Sibué. Si vous avez des questions de compréhension par rapport à l'exposé, je vous propose qu'on les passe maintenant. Le concept n'est pas tout à fait simple. Avant de se lancer dans le fond, il faut peut-être éclaircir des questions de compréhension que vous auriez éventuellement. Si tout le monde a compris, on ouvre le débat.

Alain DESCHANDOL, SOS Estuaire, LE CHENE et d'autres associations

Bonsoir. Je voudrais apporter une précision quant à l'exposé de Mademoiselle. En fait, depuis quelque temps, se pose la question de la valeur de la biodiversité. Beaucoup de gens y réfléchissent, notamment des scientifiques à travers le monde. Il est certain que dans les prochaines décennies, la fleur, l'oiseau, le renard auront une valeur marchande. Il sera alors facile de comptabiliser et d'évaluer les destructions qui sont apportées à l'environnement. Ce qui est fait aujourd'hui est évidemment tout à fait théorique d'après les schémas que nous avons vus, mais dans l'avenir, vous verrez qu'il sera plus difficile de faire certains projets.

Sylvie HAUDEBOURG

Je pourrais éventuellement vous lire deux ou trois phrases de l'article de Monsieur Salles, non pas pour répondre – je ne me permettrai pas – mais simplement pour apporter un petit complément par rapport à ce que vous avez dit. Le lien est disponible depuis deux jours sur le site, le temps que je récupère l'autorisation de Monsieur Salles.

« Attention, il n'est pas question de donner une valeur marchande à la nature dans l'idée de la vendre à qui que ce soit. Il s'agit d'estimer sa valeur économique, c'est-à-dire sa capacité à contribuer au bien-être des gens parce qu'elle est utile et rare. La démarche est de l'évaluer pour éclairer les décisions publiques, comme la construction d'une autoroute par exemple ».

Je voulais simplement apporter cette précision en lisant, de façon tout à fait factuelle, cet article que nous vous conseillons. Commençons nos séries de positions, questions, etc. Monsieur Baron ?

Mickaël BARON, Oxygène Estuaire

Je persiste. Je pense que la financiarisation de la biodiversité n'est pas forcément souhaitable. On en a déjà parlé. A un moment donné, il y aura toujours des gens qui feront des plans de financement pour dire que c'est rentable. Je pense qu'une rentabilité de 10 à 12 % est une rentabilité assez importante, mais il y a des choses que l'on ne prend pas en compte. On va faire de l'activité logistique. C'est intéressant. Monsieur Maheut nous avait expliqué le problème de la pêche et nous avait dit que la réduction des vasières entraînait une moindre reproduction des poissons et qu'en bout de chaîne, ils avaient des problèmes de quotas. A un moment donné, il faut manger, avant de faire transiter des containers avec des biens à l'intérieur. C'était le cas notamment sur les carburants verts de première génération où on prenait du blé et du pétrole pour mettre dans les voitures. Il y a un problème. Il y a des gens qui meurent de faim à l'autre bout du monde.

Qu'est-ce qu'on fait avec les terrains que l'on utilise ? A un moment donné, cette question est fondamentale. Si on ne peut pas assurer la subsistance en termes de nourriture et s'il n'y a plus de poissons, il y aura un problème en bout de chaîne, on ne pourra pas manger. Avoir du travail ne sert pas forcément à grand-chose si on meurt de faim. C'est un peu le débat qui se pose autour de cette question.

On a peu le sentiment d'avoir le port qui nous dit que la DTA autorise 580 hectares et qu'on les prend sur le marais de Cressenval. Merci. Il ne faut peut-être pas raisonner de cette façon. Je comprends le raisonnement du port. On est dans un espace fini, on n'a pas de possibilités d'aller plus loin, au-delà de la DTA. A la limite, on prend tout. Puis, il y a une autre position qui est de dire qu'il ne faut rien faire. A mon avis, il faut essayer de transiger parce qu'on ne va peut-être pas y arriver comme cela. Je ne pense pas que la question de la massification souffre de critiques. Tout le monde est d'accord là-dessus. La question est de savoir ce que l'on fait, comment on le fait et si on peut encore le faire, en sachant que la DTA qui est un document législatif important, a un poids. Aujourd'hui, on ne peut pas la modifier. Si on dit que le tracé sera comme cela, ce sera terminé. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Autre question, prise de position ou apport ? Monsieur ?

Jean-Yves APARD, Association de défense des intérêts vitaux du port du Havre (ADPH)

Je regrette que Madame Sibué n'ait pas pu chiffrer l'emploi. Je voudrais parler un peu d'emploi. Certains ont beaucoup de chance : le matin, ils vont à leur bureau ou ils restent chez eux. Moi, je me pose tous les matins la question de savoir ce que je vais donner comme travail à mon personnel. Tout à l'heure, je disais que j'étais situé au centre multivrac, sur le grand canal et que j'avais aussi des installations sur Paris, notamment à Limay et bientôt à Evry. Je suis en compétition dans le trafic des orges et des sucres que l'on met en container et que l'on envoie vers la Chine. Tous les jours, je dois faire des chiffrages pour amener des orges vers la Chine et tant qu'à faire, que cela passe par Limay, par Le Havre, que cela donne du travail à mon personnel. Tous les jours, je me bats contre d'autres filières qui ne passent pas par Limay ni par Le Havre. Tous les jours, j'ai besoin de tarifs. Il est évident que pour avoir des tarifs, il faut avoir de la rapidité et il faut avoir des barges qui soient pleines de containers, avec des hauteurs les plus importantes possibles. Tous les jours, on se bat pour donner du travail au personnel. On aura donc du trafic et je pourrai donner du travail à mon personnel. Je serai un peu plus rassuré, surtout en ces temps difficiles, quand je rentrerai le matin dans mon bureau. Je regrette que Madame Sibué n'ait pas pu chiffrer l'emploi, mais l'emploi indirect qui n'est pas directement lié à ce projet sera vraiment très important pour les entreprises. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur ?

Gérard MERCHER, Association Le Havre Développement

On a travaillé sur les perspectives de développement de nouvelles activités sur la zone économique du Havre. Je crois qu'il faut y prêter attention parce qu'on se doit de créer des activités pour l'avenir, pour l'emploi de l'avenir. La plupart des filières qui seront opérationnelles dans vingt ou trente ans n'existent pas. Beaucoup des entreprises qui seront sur le marché dans trente ans n'existent pas aujourd'hui. Les filières qui se créeront seront pour beaucoup des filières plus proches de l'environnement que celles d'aujourd'hui, même si les industriels y travaillent et investissent beaucoup. On peut citer quelques exemples : les éco-matériaux, les écoproduits, les plastiques biosourcés, la déconstruction de véhicules en fin de vie. Je citerai un autre exemple. On était cet après-midi en groupe de travail pour créer une activité industrielle de production d'éoliennes destinées à l'installation en mer, sur la région du Havre.

Toutes ces activités, il faudra les mettre quelque part. On a fait une analyse de ces besoins. Vous la trouverez dans un cahier d'acteurs que nous avons déposé tout à l'heure, sur les tables, à la sortie de la salle. Ce sont des surfaces qui sont loin d'être négligeables. Si on les cumule avec les surfaces que l'on estime nécessaires au développement des activités logistiques, on arrive à une surface entre 350 et 450 hectares qui seront nécessaires à terme, d'ici 2020 ou 2025. Nous sommes très près des estimations qui sont faites en ce qui concerne les terrains qui pourraient être rendus disponibles. Tout cela crée de l'emploi. Même si on prend comme base entre 12 et 18 personnes à l'hectare, faites le calcul et vous verrez que l'impact sur l'emploi est tout à fait non négligeable. Je partage la préoccupation de Jean-Yves Apard.

Beaucoup de ces activités ne pourront pas s'installer sur certains terrains de la zone industrielle portuaire parce que leur installation est rendue difficile par la présence d'autres entreprises. Je ne parlerai pas des sas de danger, etc. Ils existent. Il faut bien regarder les choses en face. Par conséquent, il faut libérer des terrains pour que ces entreprises puissent s'installer et puissent profiter bien sûr de la multimodalité, particulièrement de la manutention de pièces lourdes et encombrantes. Je pense notamment à l'éolien off-shore.

Je souhaite que l'on soit aussi conscient de cela. Je crois que l'on est tous attaché à la biodiversité et à pouvoir assurer la subsistance de l'humanité, mais il faut aussi prévoir l'emploi. Je crois que les jeunes ont le droit d'avoir des perspectives en termes d'emploi. C'est un peu dans ce sens que nous travaillons. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Une autre intervention ? Madame Barbier ?

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre

Il me semble que la logique du débat public aurait voulu qu'une évaluation semblable, même si nous contestons un peu les bases sur lesquelles elle est faite, soit faite pour les solutions alternatives. Comment juger si elles ne sont pas comparées sur des bases du même ordre ? Nous avons, depuis le début, souligné que d'une part, ce prolongement du grand canal n'apportait pas de vraies améliorations quant à la massification vers le fluvial parce qu'il aboutit à l'écluse de Tancarville qui même mise en service en double, alors qu'une seule à la fois fonctionne actuellement, est dépendante des horaires de la marée. Il y a donc de toute façon une limitation physique. D'autre part, tel que le port a estimé les flux pour 2020, lui-même reconnaît qu'il y aurait deux passages par jour de barge massifiée à la plateforme multimodale. Ce n'est quand même pas démesuré. Il dit que l'on aboutirait à une augmentation de tous trafics, containers mais aussi hors container, de 19 %, soit un cinquième. Alors que le canal de Tancarville est déjà sous-utilisé, on prévoit de dépenser plus de 200 millions d'euros. Je crois qu'il faut aussi mettre cette équation sur la table.

En même temps, cela ne permet pas une massification importante. Il est vrai qu'actuellement, les conditions économiques n'incitent pas à aller vers une plus forte massification *via* la Seine. Dès lors, il faut l'étudier sur l'axe Seine en entier. Les implantations de logistique ou de transformation doivent être prévues par rapport aux flux globaux entre Paris et Le Havre, dans les deux sens. En effet, on peut penser que tout l'ensemble Seine-Escaut peut aboutir à des flux dans les deux sens. Pour le moment, on en reste uniquement à ces quatre tracés.

On en reste aussi à une évaluation des coûts en heures de fonctionnement dans la zone portuaire, sans prendre en compte que s'il y a une réelle massification, on aboutit à une réduction de camions. Par contre, si on reste sur les projections du port, on double pratiquement le nombre de camions dans la ZIP. Je ne sais pas si elle peut absorber cela. J'ai bien l'impression que non.

Il y a donc toute une série de choses qui ne sont pas vraiment évaluées. Je voudrais également dire qu'il faut quand même aussi voir les choses d'une façon autre que quantifiées. Comme Monsieur Baron l'a rappelé, la perspective n'est pas si lointaine que cela où nous serons en manque de

surfaces agricoles et de surfaces naturelles assurant le renouvellement de ressources comme par exemple les poissons. Cela va arriver assez vite, cela commence. Il y a des problèmes démographiques au niveau mondial. Ce n'est pas le moment de rester sur une logique de prendre tout le temps, tout le temps, tout le temps, sur ces espaces. Il faut absolument revoir les choses autrement. Il y a encore des espaces dans le port et il va s'en libérer. Par rapport à la dernière intervention, je voudrais souligner qu'il faut une autre logique pour aller rechercher de l'espace.

Sylvie HAUDEBOURG

Je pense que nous avons un certain nombre de questions. Je rajouterai une question qui rejoint un peu, me semble-t-il, certains points abordés. Finalement, à quoi sert l'évaluation socio-économique ? Est-ce une façon de mettre sur le même niveau la question des emplois, la question de la biodiversité, toutes ces questions qui reviennent un peu de façon antagoniste dans les échanges ? Que fait-on avec une évaluation socio-économique ? A quoi sert-elle ?

Laurent CASTAING

Une évaluation socio-économique est un moyen de peser si un projet a un sens, notamment un sens économique. On peut faire beaucoup de choses tous les jours, on peut imaginer beaucoup de choses. Après, il faut regarder entre différentes hypothèses quels sont leurs avantages et leurs inconvénients, voire même regarder si elles ont un sens et si le projet n'est pas un puits sans fond dans lequel on dépense de l'argent sans jamais en retirer des avantages. Voilà le but d'une évaluation socio-économique. Ce n'est pas une mesure totale qui va répondre à tout. C'est une mesure où on va tenter d'agréger un certain nombre de critères et ce que l'on peut monétariser, mais l'on n'arrivera pas à répondre à tout. .

Je prends n'importe quel exemple. La basilique Saint-Marc à Venise est couverte d'or à l'intérieur. Je suis certain que l'on peut faire une évaluation socio-économique selon laquelle la détruire et vendre l'or qui est à l'intérieur est une excellente idée. Bien sûr, personne ne le fera parce qu'on n'a pas pesé tous les critères qui peuvent être pris en compte.

Clairement, une évaluation socio-économique ne pourra pas répondre à la question de la biodiversité, etc. Je tiens à signaler que l'évaluation socio-économique ne traite pas non plus la question des réserves foncières dont a besoin le port pour les emplois dans vingt ou trente ans. Une évaluation socio-économique, c'est une évaluation sur une part, celle qui est chiffrable et c'est une évaluation des différents avantages et inconvénients d'un projet. Elle a beaucoup d'intérêts. Je pense par exemple que pour le débat de ce soir, quand il faut juger plusieurs solutions, il est assez intéressant d'avoir une évaluation socio-économique. Cela va permettre de regarder du point de vue économique celle qui est la plus avantageuse ou celle qui est la plus ruineuse. Cela dit, elle ne répondra à tout. D'ailleurs, nous n'avons pas mis en avant l'évaluation socio-économique comme base fondatrice du débat ou de la justification. En revanche, c'est un outil très commode pour arriver à juger de la pertinence d'une ou d'autres solutions.

Sylvie HAUDEBOURG

Peut-on apporter quelques éléments de réponse à Madame Barbier ou à Monsieur Baron ?

Jean-Pierre GUELLEC

Concernant l'apport du projet de prolongement du grand canal à la massification du transport fluvial, je crois que nous avons déjà dit à plusieurs reprises que la création de ce canal n'entraînerait pas une augmentation du trafic fluvial. Un tel projet ne peut pas être moteur du développement du trafic fluvial. Comme il a été redit tout à l'heure par Morgane, dans le bilan socio-économique du projet, l'évaluation du trafic fluvial n'a pas été intégrée. Par contre, il a été dit à plusieurs reprises que le gros intérêt du projet est d'accompagner la croissance de ce trafic qui se produit pour d'autres raisons et d'empêcher les effets secondaires de cette croissance du trafic, à savoir les encombrements dans la zone portuaire, de se produire. C'est ça la vraie raison du projet. Ce n'est pas l'accroissement du trafic fluvial. C'est vraiment une mesure d'accompagnement de cette croissance du trafic qui se produira, qu'il y ait ou non un prolongement du grand canal. On l'observe déjà aujourd'hui. Tout à l'heure, Madame Labeylie rappelait les chiffres de croissance que nous avons observés sur l'année 2009, soit plus de 10 % de trafic fluvial en matière de containers, malgré une chute de 10 % du trafic total de containers du port du Havre. On n'a pas le prolongement du grand canal. Cela montre bien que la croissance n'attend pas ce projet. Par contre, si on ne fait rien, les effets secondaires vont se faire sentir assez rapidement et ils pénaliseront le fonctionnement de l'ensemble de la zone portuaire.

L'évaluation socio-économique des alternatives n'a pas été réalisée dans le cadre du dossier du maître d'ouvrage. Nous avons en revanche publié un complément d'informations, il y a deux semaines, concernant l'utilisation du canal de Tancarville par la dénivellation des ponts. Dans ce document, les bénéfices socio-économiques liés à cette alternative, d'ailleurs découpée en deux possibilités, soit avec des ponts surélevés à 10,60 mètres, soit avec des points surélevés à 7 mètres, ont été présentés. Ce document est disponible. En termes d'encombrements, des ponts mobiles surélevés à 10,60 mètres procureraient un bénéfice à hauteur de 330 à 350 millions d'euros, soit l'équivalent de ce que l'on observerait pour le prolongement du grand canal, chiffré à 346 millions d'euros. Des ponts mobiles surélevés à 7 mètres, moins performants en nombre de manœuvres, ne procureraient qu'un avantage à hauteur à 230 à 250 millions d'euros. Ces deux solutions alternatives ne procurent aucun avantage aux barges en termes de distance parcourue, avantage qui a été évalué à 46 millions d'euros pour le prolongement du grand canal du Havre. On ne le retrouve pas dans ces deux alternatives puisque l'itinéraire reste le même. Enfin, ces deux alternatives de rehaussement des ponts ne répondent pas à la question des besoins fonciers pour le port du Havre qui est aussi une source de rentabilité socio-économique importante pour le projet.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur ? Ensuite, Monsieur Sauteur ?

Michel DUVAL, Le Havre

Je voudrais instantanément répondre à Monsieur Guellec sur la dernière phrase qu'il a prononcée, étant donné que l'on a déjà introduit dans le débat qu'il y aurait certainement moyen d'obtenir une dérogation à la DTA en matière de foncier, si on épargnait davantage la zone naturelle. Cela figure dans une intervention que j'ai déjà faite auparavant et à mon avis, c'est juridiquement accessible.

Sylvie HAUDEBOURG

Monsieur Sauter ?

Laurent SAUTEUR, Ecologie pour Le Havre

Je n'ai pas vu l'analyse socio-économique dont parlait Monsieur Guellec. Je rebondis sur ces propos pour poser une question. Vous dites qu'*a priori*, le projet à 10,60 mètres aurait à peu près le même rapport au niveau des bénéfices. C'est là où je voudrais poser ma question. Vous rajoutez que vous n'avez pas pris en compte le foncier, ce qui veut dire que si on faisait le pont et si vous aviez en plus du foncier, ce serait beaucoup plus bénéfique. Est-ce ce qu'il faut comprendre ? Si on fait le projet du doublement des ponts, vous auriez à peu près le même rapport au niveau du bilan économique et social, étant entendu que vous n'avez pas pris en compte le fait que vous y gagneriez peut-être en foncier si vous récupérez du foncier dans un endroit, sans qu'il y ait un prolongement de grand canal. Est-ce que je me fais bien comprendre dans ma question ? Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Une troisième question ? Madame Leroy ?

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre

Cette étude apporte quelques réponses seulement et bien des questions n'ont pas été posées dans cette étude. Je voudrais revenir sur l'évaluation des temps d'attente. Il y a quand même quelque chose dont on ne parle pas beaucoup, à savoir les temps d'attente des bateaux. Il faut savoir que la profession des bateliers est une profession très spéciale qui travaille 365 jours par an. Ce ne sont pas les 35 heures. Certains bateaux passent un temps considérable à l'intérieur du port du Havre. Ce ne sont pas les 2 ou 3 heures de supplément pour aller dans une plateforme multimodale excentrée qui comptent véritablement quand on passe 15 ou 18 heures sur la place du Havre.

Je voudrais revenir aussi sur le transport par camion par rapport au fluvial. Si on est aussi peu ambitieux que ce que l'on est actuellement au niveau du transport fluvial, si on parle en pourcentages, on va dire que le fluvial augmente au détriment du camion, mais si on parle en nombre de camions, c'est clair et net – il faut reprendre vos documents – le nombre de camions va aller en augmentant. Cela veut dire qu'il faut favoriser considérablement le fluvial et qu'il faut être beaucoup plus ambitieux que ce qui est annoncé dans le projet. Il est possible d'être beaucoup plus ambitieux puisque le canal de Tancarville est considérablement sous-employé. Il faut aussi améliorer le fluvial en flux, en pourcentage et en qualité. Il ne faut pas non plus que les bargistes passent 18 heures dans le port.

Sylvie HAUDEBOURG

Je vous propose que l'on réponde à ces trois questions. Monsieur, je ne vous ai pas oublié. On a trois questions. Après, je vous donnerai la parole. Excusez-moi, je ne vous l'ai pas donnée plus tôt. On a eu trois interventions ou questions.

Laurent CASTAING

Je vais répondre à quelques points. J'apporterai un élément de réponse à Monsieur Sauteur, mais Jean-Pierre complétera. Il faut avoir bien conscience – c'est un point intéressant – que retenir comme solution le canal de Tancarville nous laisse avec un problème de DTA. En effet, la DTA dit que des terrains sont aménageables une fois que le trajet du grand canal est fixé. Si le trajet du grand canal n'est pas fixé dans la zone de la DTA, que fait-on des terrains ? C'est un point qui n'est pas réglé par la DTA et que nous aurons à régler. Je l'ai dit dans l'introduction au débat le premier jour, nous avons un problème de frontière. Où s'arrêtent les terrains aménageables à l'est de la zone industrielle et portuaire ? Cette question n'est pas totalement réglée aujourd'hui dans les textes. C'est un premier point.

Concernant l'intervention de Madame Leroy, s'il vous plaît, vous démolissez notre projet en nous disant qu'il faudrait faire mieux. Qu'est-ce qu'on fait ? On ne fait rien ! Nous sommes conscients qu'il faut faire passer plus de barges. On y travaille et vous nous dites qu'il ne faut rien faire, au nom qu'il faudrait faire plus. Laissez-nous déjà faire la première étape.

Je tiens d'ailleurs à rappeler, comme il a été montré dans le débat, qu'aujourd'hui, le port du Havre, pour l'ensemble de ses marchandises, respecte déjà les critères du Grenelle, avec une part qui excède largement les 25 % des modes de transport non routiers. Toutefois, ne revenons pas sur le débat précédent.

Enfin, les professions fluviales et les barges passent du temps dans le port du Havre. C'est regrettable. Ils le regrettent. Aux Pays-Bas – excusez-moi d'y revenir – on fait des chantiers multimodaux. En effet, la profession fluviale s'est révoltée dans le port de Rotterdam parce qu'elle en avait assez d'attendre trois, quatre ou cinq jours pour arriver à charger une barge dans les terminaux maritimes. Ceci a déclenché la réalisation de terminaux multimodaux. Nous sommes en train de travailler sur les mêmes questions. Maintenant, je vous le rappelle, le terminal multimodal n'est pas lié à la question de l'évacuation des barges. Il est lié à l'efficacité du chargement dans le port du Havre. C'est un autre débat. C'est un débat tout à fait intéressant qui est plein et entier en ce moment et qui vise à améliorer l'efficacité du transport fluvial et donc à augmenter le transport multimodal qui est fait par le fleuve. On est bien en train de travailler l'ensemble de ces éléments. Comme nous pensons que nous allons réussir à augmenter cette part fluviale qui augmente déjà aujourd'hui, nous posons cette question : comment allons-nous faire pour faire sortir les barges du port du Havre au fur et à mesure que ce transport fluvial va augmenter. C'est l'objet de ce débat.

Jean-Pierre GUELLEC

J'apporterai quelques éléments de réponse à la question formulée par Monsieur Sauteur concernant le bénéfice socio-économique de l'alternative portant sur la dénivellation des ponts. Il n'a pas été fourni un complément d'études socio-économiques. Simplement, dans le document de description de l'alternative de dénivellation des ponts qui a été distribué il y a quinze jours, en dernière page, on trouve, dans un tableau comparatif, les bénéfices socio-économiques, uniquement la valeur calculée, pour différentes solutions comparées. En matière de gains par rapport aux encombrements économisés par la réduction des manœuvres de ponts, le prolongement du grand canal du Havre donnerait un bénéfice de 346 millions d'euros. Des ponts surélevés à 10,60 mètres procureraient un bénéfice à hauteur de 330 ou 350 millions d'euros, soit la même chose en termes d'évaluation. Des ponts mobiles à 7 mètres ne donneraient un bénéfice que de 230 à 250 millions d'euros.

Dans ce tableau, nous n'avons pas repris le bénéfice socio-économique lié à la valorisation des terrains pour rendre purement comparables les différentes alternatives. Cela dit, par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, dans l'hypothèse de l'alternative du canal de Tancarville, on pourrait engager des modifications réglementaires de la DTA, comme on pourrait l'imaginer pour le marais de Cressenval, afin de rendre équivalentes les différentes alternatives également sur le plan foncier.

Il faut quand même rajouter un élément à cela, à savoir les économies liées à la réduction des temps de parcours des barges. On ne va les trouver que dans le cadre du prolongement du grand canal. Aujourd'hui, entre les terminaux et les écluses de Tancarville, que l'on aménage ou pas les ponts, les barges continueront à avoir le même temps de parcours. Il n'y aura donc pas d'économies. Par contre, à l'aide du prolongement du grand canal, les raccourcissements de parcours, notamment depuis le chantier multimodal, sont très significatifs et atteindraient un montant qui a été évalué à 46 millions d'euros qu'il faut rajouter au bénéfice lié aux encombrements, ce qui donne, sur ces deux aspects, un avantage au prolongement du grand canal. Encore une fois, le bénéfice socio-économique devient un critère de comparaison des variantes ou des alternatives, mais ce n'est pas forcément le seul. Celui-là plaide en faveur du prolongement du grand canal par rapport aux alternatives, mais ce n'est pas nécessairement le seul critère à prendre en considération.

Sylvie HAUDEBOURG

Vous avez fait un raisonnement oral. Est-ce qu'il serait possible d'avoir une mise à plat par écrit parce que c'est un peu difficile à suivre ? Je pense parler au nom de beaucoup de personnes.

Jean-Pierre GUELLEC

On va essayer de le faire.

Sylvie HAUDEBOURG

Merci, Monsieur Guellec. Je vous propose une dernière série de questions. Monsieur qui demande la parole depuis un certain temps ?

Monsieur SMADJA

Tout à l'heure, quand j'ai entendu le port parler de l'évaluation socio-économique, j'ai été sidéré. Le Havre est une ville où il y a 15 % de chômeurs. Il y a donc des problèmes d'emploi. Je trouve gros que dans un tel projet, le port ne soit pas capable d'avoir une évaluation en termes d'emploi.

Un petit problème se pose. Quand on met des containers sur des barges, on ne les met pas sur les camions. Cela veut dire que les gens qui conduisent les camions vont se retrouver au chômage. C'est déjà un problème dont il faudrait tenir compte. Ce ne sont pas des gens qui vont se retrouver à travailler dans les chantiers multimodaux ou dans d'autres projets de ce genre. Il faudrait en tenir compte.

Au niveau de l'évaluation socio-économique, à mon avis, il faudrait tenir compte aussi de la façon dont se passent les grands projets de ce genre. De tels projets sont confiés à des gros groupes de

travaux publics, ce qui veut dire que la collectivité havraise n'y participe pas. C'est aussi un autre critère qu'il faudrait prendre en compte quand on évalue un tel projet.

On pourrait continuer ainsi. C'était pareil pour Port 2000. Le port avait annoncé des créations d'emplois. En fin de compte, il n'y a rien eu du tout. Evidemment, il n'y avait pas eu d'études approfondies sur cette question.

Sylvie HAUDEBOURG

On prend encore deux autres questions. Ensuite, je pense que l'on pourra clôturer cette partie. Monsieur Mercier et puis Monsieur Mercher ?

Robert MERCIER, président de SOS Estuaire

Le port cherche à tout prix des terrains. En faisant le prolongement du grand canal, la réserve naturelle, en dix ans, perdra toute valeur et il aura des terrains disponibles pour s'étendre et se développer. C'est formidable ! Voilà la solution ! Je contredis le prix des rehaussements de ponts. Rehausser les ponts à 10,60 mètres sur le canal de Tancarville ne coûterait que 219 millions d'euros. J'ai lu le rapport du port. Le coût est de 219 millions d'euros. De plus, si on ne touche pas au pont VIII que l'on pourrait annuler, le coût serait de 184 millions d'euros. Rehausser les ponts coûte moins cher que de creuser le grand canal.

Gérard MERCHER, Le Havre Développement

Suite à l'intervention de Monsieur, je voudrais lui dire que nous avons fait une première approche d'estimation d'impact emploi. Il la trouvera, comme chacun d'entre vous, dans le cahier d'acteurs que nous avons déposé.

Par ailleurs, j'aurai une suggestion. Jean-Yves Aparé soulignait qu'un chiffrage de l'impact emploi en termes de bénéfices économiques aurait pu peut-être être possible. Pourquoi ne pas faire une étude de type PIB ? En clair, il s'agirait de faire une estimation du produit territorial brut qu'amèneraient les activités nouvelles qui s'implanteraient, comme on calcule le PIB, la valeur ajoutée additionnée aux salaires distribués par les entreprises. Cela peut être une option. Je pense que l'on peut arriver à une approche puisqu'en logistique comme en industrie, on a des ratios de nombre d'emplois à l'hectare, de salaire moyen, etc. On peut arriver à faire une estimation du type PIB, me semble-t-il. Merci.

Sylvie HAUDEBOURG

Je vous propose d'en terminer avec ces questions. Je voulais quand même préciser quelque chose. Sur la partie emploi, nous avons eu une réunion qui a été consacrée à traiter un certain nombre de sujets, en particulier la question des emplois. Je n'hésite pas à vous renvoyer à un certain nombre d'éléments qui avaient été donnés sur le sujet.

Jean-Pierre GUELLEC

Quelques éléments rapides sur la question des emplois. Je voudrais répondre à Monsieur, tout d'abord. Nous avons fourni une évaluation quantitative des emplois qui pourraient être créés sur la future zone d'activités, en prenant une fourchette prudente de deux à dix emplois par hectare, ce qui est inférieur à ce que l'on constate actuellement sur la zone industrialo-portuaire. Bien que l'on puisse avoir ces chiffres et qu'il y ait cette quantification, nous ne sommes pas capables, au vu des règles dont nous disposons aujourd'hui pour faire une évaluation socio-économique, de transformer ces quantités d'emplois en intérêt socio-économique, donc de monétariser, de transformer en argent ces emplois pour comparer telle ou telle solution. C'est la difficulté à laquelle nous sommes confrontés sur le sujet.

Concernant la balance des emplois entre le fluvial et le transport routier, on se place dans une perspective de croissance du trafic total de containers sur la durée, donc dans une augmentation du gâteau à partager entre les différents modes. Notre perspective, c'est que la part du transport fluvial et celle du transport ferroviaire vont croître plus vite que la part du transport routier. Néanmoins, nous ne l'avons pas caché, la part du transport routier va continuer à croître. On n'envisage pas de réduction d'emplois dans le transport routier. On ne voit pas cette perte d'emplois dans la durée du fait de ce report modal.

Vous avez évoqué la possibilité pour les entreprises locales de répondre aux appels d'offres lancés pour les travaux. Le Grand Port Maritime du Havre est un établissement public de l'Etat qui est soumis au code des marchés publics. Lorsqu'il engage des travaux, il a donc obligation d'appliquer le code des marchés publics et de faire des appels d'offres qui seront très probablement, dans ce cadre, de niveau européen, en garantissant une égalité de traitement à l'ensemble des entreprises de niveau européen. On ne peut pas favoriser l'emploi local. Ce sont les entreprises les plus compétitives et celles qui présentent les offres les mieux disantes qui décrochent les marchés.

Enfin, je reviens sur la question de la création d'emplois suite à la création de Port 2000. Comme Paul Scherrer l'avait développé lors d'une réunion précédente, nous avons observé une hausse de l'emploi portuaire de 12 % entre 2000 et 2006, avant l'ouverture de Port 2000, du fait que la majeure partie des entreprises portuaires, entre la décision de faire et la mise en service, avaient anticipé sur les recrutements. La majeure partie des emplois ont donc été créés juste avant la mise en service des terminaux. Cela se poursuit encore aujourd'hui. Nous n'avons pas des chiffres plus récents que ceux de 2008, mais on observe encore une augmentation des professions portuaires. Elle est certes moindre que sur les six années précédentes, mais néanmoins, cette croissance est au rendez-vous.

Sylvie HAUDEBOURG

Dernière intervention ?

Laurent CASTAING

Je voudrais répondre à Monsieur Mercier, d'abord très ponctuellement sur la question du coût. Nous avons toujours dit que le coût de rehausse sur le canal de Tancarville était équivalent à celui du prolongement du grand canal, mais avec une utilité socio-économique différente. Nous n'avons

jamais rejeté la rehausse des ponts sur le canal de Tancarville. On a simplement dit que de notre point de vue, ce n'était pas le meilleur choix.

Enfin, je reviendrai sur un deuxième point. Vous dites que ces travaux vont détruire la valeur de la réserve. Quand je suis arrivé au Havre, très rapidement, après avoir fait un premier bilan, j'ai dit publiquement que je pensais que cette réserve fonctionnait mal. Je redis publiquement que je suis inquiet pour l'avenir de la réserve si on ne fait rien. Elle fonctionne mal. Il faut améliorer le fonctionnement de cette réserve. Je suis prêt à aider le fonctionnement de cette réserve et je vous demande de m'aider à faire fonctionner ce port pour développer le chantier multimodal. C'est ça aussi l'enjeu de ce débat.

Sylvie HAUDEBOURG

Mesdames, Messieurs, je vous propose de clôturer notre réunion. Je me permettrais de me laisser le mot de la fin pour faire un petit bilan des points qui m'ont semblé ressortir de nos échanges. La question des *pipes* est très clairement structurante et correspond à une prise de risque qui serait à gérer en mode projet, si jamais une décision en ce sens était prise. S'est exprimé un souhait de transparence sur les dispositifs de traitement à mettre en place vis-à-vis des divers usagers et des parties prenantes et je l'ai trouvé relativement partagé.

Ensuite, sur la comparaison des variantes, il m'a semblé que si le principe d'un projet était retenu, alors se poserait le problème d'une méthode à construire et à partager, le port ayant indiqué lui-même que sa méthode est largement perfectible. Vous-mêmes, vous êtes intervenus sur le sujet.

Quant à la question de l'évaluation socio-économique, je crois que l'on a bien compris que ce n'était pas un critère miracle dans le choix de tel ou tel projet ou possibilité et que des choses restaient à creuser et à partager sur le sujet.

Maintenant que j'ai tiré ces quelques points, je voulais vous remercier toutes et tous de votre participation, encore dans une ambiance studieuse et très à l'écoute. Comme je vous l'ai dit, c'est notre dernière réunion thématique et notre dernière réunion avant la réunion de clôture qui va avoir lieu le 4 février prochain à la salle des Docks Café et qui se passera de façon un peu différente. Ce ne sera plus le temps du débat, mais le temps des bilans et de la clôture. Je vous invite tous bien évidemment à nous accompagner à cette réunion.

Je ne résiste pas à notre manie des chiffres. J'ai le plaisir de vous annoncer que nous avons 27 cahiers d'acteurs, que nous avons recensé jusqu'à présent 176 questions dont une seule n'a pas encore reçu de réponse. Nous avons recueilli 23 avis. Nous avons constaté 13 122 connexions, 75 208 pages lues et 272 735 dossiers consultés. Je ne sais pas vous dire le taux de progression par rapport à notre dernière présentation, mais il me semble que c'est un marqueur de l'intérêt que vous avez manifesté au sujet, même si en effet, nos réunions n'ont pas toujours permis de rassembler un nombre très important de personnes. Par contre, elles nous ont permis d'aborder, dans une grande sérénité, un certain nombre de points extrêmement intéressants.

Mesdames, Messieurs, je vous invite à notre traditionnel petit pot de fin de réunion. Je vous souhaite une bonne soirée et j'espère vous revoir la semaine prochaine.