



cndp
Commission particulière
du débat public

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

Novembre 2009

Contributions du Groupe des élus régionaux Verts et des Verts de Haute-Normandie

En matière de transport de marchandises, la route prédomine sur le Grand Port Maritime (GPM) du Havre. Ainsi, en 2007, la répartition modale des trafics terrestres de conteneurs (en % du nombre d'EVP) s'établit ainsi : 9 % pour le fluvial, 5 % pour le rail et 86 % pour la route. Il est nécessaire de rompre avec la logique du tout routier. Pourtant, Anvers et Rotterdam ont démontré qu'un autre équilibre était possible avec une part de la route limitée à 60 %, contre 10 % pour le ferroviaire et 30 % pour le fluvial ! Il est urgent que le port du Havre rattrape son retard et fasse du développement de la logistique fluviale sa vraie priorité. Il n'est pas certain que le projet du GPM du Havre s'inscrive dans cette démarche.



La logistique fluviale : quel projet ?

Le principal frein au développement de la logistique fluviale est le coût de « brouettage », c'est-à-dire le surcoût lié au transbordement des marchandises des bateaux maritimes aux barges fluviales.

Pour supprimer ce surcoût et rendre le transport fluvial compétitif par rapport à la route, il faudrait permettre aux barges fluviales d'accéder directement aux terminaux maritimes de « Port 2000 ».

Le projet de « Grand Canal » ne répond pas à ce besoin de chargement de bord à bord.

Par contre, un autre projet, soutenu par les Verts, avait été envisagé pour résoudre ce problème. Il s'agit de l'écluse fluviale reliant la « Darse de l'océan » directement aux terminaux de « Port 2000 » (Bassin Hubert Raoult Duval).

Pourtant, après avoir soutenu le projet d'écluse fluviale jusqu'en 2006, le GPM du Havre s'est opposé à son inscription dans le Contrat de Plan Etat Région (CPER).

Dès lors, le projet de « Grand Canal » répond-il à une logique de développement de la logistique fluviale ou à celle de rentabilité foncière ? L'objectif n'est-il pas seulement de gagner 500 ha sur la réserve naturelle ?

Enfin, comment le GPM du Havre prévoit-il de financer le projet ?

L'écluse fluviale, rejetée par le port, avait été estimée entre

130 et 150 M€. Le projet de « Grand Canal » avait été

estimé initialement à seulement 100 M€. Mais, depuis,

il a été successivement réévalué pour atteindre

250 M€. Pourtant le projet n'est financé dans

le CPER qu'à hauteur de 150 M€.

S'il est indispensable de développer la logistique fluviale, le projet du GPM du Havre ne répond pas à cet objectif tant d'un point de vue technique que financier alors qu'il s'accompagne d'impacts environnementaux importants.

Contributions :

• **Groupe des élus régionaux Verts :**

12, avenue Aristide Briand

76000 Rouen

Tél. : 02 35 89 01 75 - Fax : 02 35 70 98 02

Courriel : verts.crhn@wanadoo.fr

Site : <http://hncrverts.free.fr>

• **Les Verts de Haute-Normandie**

34-35, quai du Havre – 76000 Rouen

Tél. : 02 35 70 12 10 - Fax : 02 35 07 47 44

Courriel : ecologie.hn@wanadoo.fr

Site : <http://haute.normandie.lesverts.fr>



La logistique : d'utilité publique ?

Le débat sur le projet d'extension des infrastructures portuaires ne peut se limiter à un choix de tracé pour le « Grand Canal ». Il doit aborder la légitimité du développement des activités de logistique au regard de leurs impacts sur l'environnement.

La logistique est consommatrice d'espace, le plus souvent naturel, que ce soit pour ses activités de stockage, de manutention ou pour la réalisation des infrastructures de transport. En outre, l'acheminement des marchandises au destinataire final peut impacter fortement l'environnement et la santé.

Cependant, deux logiques coexistent.

D'un côté, **la nécessité d'approvisionner les habitants et les entreprises du territoire** en marchandises et matières premières et, de l'autre, **le devoir de préserver notre patrimoine naturel** pour les générations futures.

Les deux approches relèvent de l'utilité publique ce qui implique de trouver un compromis en sélectionnant les projets avec le plus faible impact sur l'environnement.

Pour autant toutes les activités logistiques du GPM du Havre ne relèvent pas que de la logique d'approvisionnement :

- **Une logique de transbordement : un tiers du trafic du GPM du Havre est lié au transbordement**, c'est-à-dire le transfert d'un chargement d'un navire à un autre ;
- **Une logique foncière** : l'accueil d'entreprises, par exemple des centrales à charbon, qui n'ont rien à voir avec sa mission d'acheminement des marchandises mais qui suppose d'occuper toujours plus de terrain au détriment d'espaces naturels sensibles.

On peut se demander dans quelle mesure c'est le rôle d'un établissement public, financé par l'Etat et les collectivités locales, de soutenir l'installation d'entreprises privées qui n'entrent pas dans son champ premier de compétence et ne rendent pas de services d'utilité publique. Bien au contraire, les missions du Grand Port Maritime stipulent : « *L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire* » (loi du 4 juillet 2008 portant réforme des ports autonomes a entraîné une modification des missions des ports autonomes).

Nous ne devons pas oublier l'exemple du terminal pétrolier d'Antifer, sous utilisé, alors que sa réalisation a défiguré l'un des plus beaux sites naturels du littoral.

Enfin, il est à noter que 60 % du trafic portuaire relève de l'acheminement de pétrole, de ses produits dérivés et du charbon à l'avenir plus qu'incertain.

Lorsque les projets de logistique relèvent de simple logique de transbordement, foncière ou, lorsque leur pérennité à long terme n'est pas démontrée, ils doivent être rejetés d'emblée si leur réalisation impacte l'environnement.





Un projet désastreux pour l'estuaire

Le projet de « Grand Canal » intervient dans un contexte déjà très défavorable à la réserve naturelle. Depuis vingt ans, la population des espèces d'oiseaux migrateurs est en fort déclin et l'état général des zones naturelles se dégrade..

La faute aux grandes infrastructures, à commencer par le « Pont de Normandie », mais surtout « Port 2000 » qui a supprimé 1 000 ha d'espaces riches pour les oiseaux nicheurs. Egalement responsables, la chasse intensive sur 90 % du territoire et les prélèvements en eau effectués par certains agriculteurs qui assèchent les prairies humides.

Il en résulte que 80 % des surfaces des vasières, nécessaires à l'alimentation des oiseaux migrateurs, ont disparu, entraînant un déclin similaire des populations d'oiseaux. Plus globalement, c'est l'ensemble du système hydraulique de l'estuaire qui est gravement perturbé.

Le projet de « Grand Canal » s'inscrit dans la lignée de cette longue liste d'aménagements destructeurs pour la réserve naturelle.

Il va entraîner la destruction de 500 ha de zones humides remarquables, dont la « Mare plate », classées ZNIEFF (Zones naturelles d'intérêt écologique faunisti-

que) et ZICO (Zones importantes pour la conservation) sur lesquelles des espèces rares nichent.

En outre, le prolongement du Grand Canal aura un impact hydraulique sur la réserve naturelle en particulier dans sa partie Est constituée de milieux d'eaux douces alimentés par résurgence de la nappe en provenance des plateaux.

Enfin, **c'est l'ensemble de la réserve naturelle qui est menacé**, la compartimentalisation des espaces naturels produisant inévitablement le comblement et l'assèchement des zones humides.

Aucune mesure compensatoire, réelle ou virtuelle, ne pourra réparer les dégâts irréversibles causés à la réserve naturelle.

A ce titre, l'affirmation du GPM du Havre selon laquelle le projet de « Grand Canal » contribuera au bon fonctionnement environnemental de la réserve naturelle apparaît comme une affirmation au mieux hasardeuse pour ne pas dire fausse.

Il est fort probable que si le projet de « Grand Canal » est réalisé dans cette configuration, il condamnera définitivement la réserve naturelle et menacera gravement le fonctionnement hydraulique de l'ensemble de l'estuaire maritime qui est, faut-il le rappeler, l'un des estuaires les plus pollués d'Europe.



Pour un report modal durable

Les prévisions du GPM du Havre, dans son projet stratégique, indiquent une inflation du transport routier qui passe de 1,6 million d'EVP en 2010 à 2,7 millions d'EVP en 2020 soit un flux quotidien supplémentaire de plusieurs milliers de camions. A l'inverse, la part modale du fluvial passerait modestement de 10,4 % en 2010 à 11,7 % en 2020, ce qui se traduit par une dizaine de barges par jour tout au plus.

L'évolution prévue du report modal vers les transports massifiés est donc largement insuffisante. Les Verts de Haute-Normandie considèrent que le projet de « Grand Canal » n'est pas la réponse adéquate car il se révèle inadapté techniquement, coûteux, inefficace et sa réalisation mettrait en péril la réserve naturelle.

Comme souvent, la solution à un problème complexe n'est pas unique mais multiple :

- Il faut tout d'abord réaliser **un diagnostic du foncier disponible, des besoins ainsi que des flux de fret**. L'objectif est de mesurer l'impact d'une optimisation du foncier existant, et la prise en compte du déclin inéluctable de la part des produits pétroliers ;
- Ensuite, à court terme, **le « Canal de Tancarville » doit être aménagé**

pour permettre le passage des convois de conteneur à trois niveaux. Deux ponts n'ont pas la hauteur suffisante (7 mètres) : le « Pont Rouge », qui doit être rehaussé, et le « Pont VIII ». Les Verts contestent les estimations du coût réalisées par le maître d'ouvrage au regard des coûts d'opérations similaires et réclament une contre-expertise sur ce sujet ;

- Enfin, à moyen terme, il faut **réaliser « l'Ecluse fluviale »**, dont les études sont inscrites au CPER car elle permettra de relier directement Port 2000 au réseau fluvial en évitant les surcoûts liés au « brouettage ».

L'ensemble de ces mesures devrait permettre d'absorber une bonne partie de la croissance du trafic conteneurs du GPM du Havre pour un coût inférieur à la réalisation du « Grand Canal » et sans impacter la réserve naturelle.

Conclusion

Les Verts de Haute-Normandie sont opposés à la réalisation du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal. Il est trop coûteux, non adapté techniquement, désastreux pour la réserve naturelle et ne répond pas à la nécessité du développement du transport fluvial.

En alternative, les Verts de Haute-Normandie proposent, dès maintenant d'aménager le « Canal de Tancarville » et de réaliser « l'Ecluse fluviale » tout en développant en parallèle la logistique ferroviaire, le tout sur la base d'un diagnostic établissant les besoins en foncier et l'évolution des flux du Port du Havre à horizon 2030.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 4 000 exemplaires.
©Vae Solis Corporate