



Avis sur le Projet Stratégique 2015-2020 Ports de Paris/Haropa

Remarques préalables

Ile de France Environnement (IDFE) s'est prononcée en mai 2013 sur le schéma des services portuaires d'Ile de France. Elle a également rencontré le 20 mai 2014 l'Agence Algae, cabinet conseil missionné par HAROPA-Ports de Paris pour l'assister dans la rédaction de son projet stratégique.

Ainsi, notre Union a souligné que:

- elle était favorable au développement du transport fluvial sur l'Axe Seine s'il permettait de réduire le transport routier longue distance ;
- il était indispensable de développer le transport ferré de manière concomitante à celui du transport fluvial afin d'avoir des plates-formes multimodales ;
- il fallait adapter et développer les infrastructures existantes avant d'en créer d'autres ;
- des secteurs pressentis pour y développer des ports étaient très riches en biodiversité et devaient faire l'objet d'études environnementales poussées ;
- l'analyse économique du besoin ne semblait pas assez étayée.

Toutes ces remarques s'appliquent au Projet Stratégique 2015-2020 Ports de Paris/Haropa.

Remarques d'ordre général

Le développement du transport fluvial en Seine est-il un leurre ?

Entre 1970 et 2010, le transport fluvial de marchandise en France a chuté de plus de 40 % en raison des évolutions structurelles de l'économie : déclin des industries lourdes traditionnelles et des transports de pondéreux. Si le transport en Seine s'est légèrement amélioré entre 1995 et 2010, il n'en est pas de même au niveau du port maritime d'entrée dans l'hinterland. Le Havre n'arrive plus à concurrencer les ports d'Europe du Nord : Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Brême, Hambourg. En termes de transport d'équivalents 20 pieds (EVP), la part de marché européen du Havre est passée de 7,7 % en 2002 à 5,5 % en 2011 alors que ses concurrents ci-dessus doubleraient tous quasiment leur part de marché (sources: DREAL et CESER Haute Normandie). Cette chute des entrées au Havre, si elle n'est pas enrayerée, pourrait jouer un rôle néfaste sur une redynamisation du transport en Seine.

Le canal Seine-Nord est-il un « serpent de mer » ?

Le concept d'une liaison par voie d'eau entre la Seine et le Nord de la France date du 18^{ème} siècle. Depuis, les différentes études menées ont toujours été en retard sur le développement capacitaire des moyens de transports, les péniches, et ont de ce fait été reprises plusieurs fois. En outre, la dernière étude présentée en 2008 a été refusée en janvier 2013 par M. Cuvillier, ministre des transports, qui a déclaré : « *Le coût du canal a été sous-évalué, les recettes ont été surestimées et le financement était tout simplement inatteignable.* ». Il propose de refaire un nouveau projet en modifiant le tracé et l'architecture du Canal, puis de demander le financement d'un tiers par l'Union Européenne. Le retard accumulé, pour le réaliser, alors que Le Havre présentait des avantages sur ses concurrents en termes de tirant d'eau lui permettant de recevoir des très gros porte-conteneurs, pourra difficilement être comblé d'autant que ses concurrents recréent leurs ports. Aussi les dates d'achèvement du canal inscrites dans le projet HAROPA sont peu fiables.

Siège social : 2 Rue du Dessous des Berges 75013 PARIS

Tél : 01 45 82 42 34

idfe75@gmail.com – www.idfe.eu

La concurrence acharnée de la route peut-elle être contrecarrée par la voie d'eau ?

Des cas concrets de terrain (comme le cas de la mise en place du transport fluvial « Montoir-Nantes ») montre que les transporteurs routiers s'entendent pour « casser les prix » et ainsi freiner le développement du transport fluvial. Par ailleurs, si le coût des carburants liquides continue d'être aussi bas qu'en cette fin d'année 2014, c'est à la fois le fret ferroviaire et le fret fluvial qui en pâtiront car la part de l'énergie dans ces types de transport y est bien plus faible que pour le transport routier.

Remarques ciblées

*** Sur la tenue de la consultation**

Lors de notre rencontre de l'agence Algoe, IDFE avait mis l'accent sur la nécessité d'une bonne communication sur cette consultation, en raison notamment de sa durée très courte d'un mois. IDFE regrette donc que cette consultation ait été placée en partie sur la période des fêtes de fin d'année : ce moment n'est pas très propice au recueil des avis.

*** Sur une appréciation convaincante de l'évolution des trafics**

L'évolution des trafics (plutôt à la baisse) est indiquée au chapitre 1.2, mais il n'y a aucune indication sur la situation actuelle en termes de trafic par rapport aux capacités des installations.

Or il est écrit dans le chapitre 3.1.2 : « *Etendre l'offre portuaire pour répondre à la contrainte capacitaire. Afin d'accompagner le développement économique, dans la perspective d'une ouverture du Canal Seine Nord Europe à horizon 2023, et pour devenir le « créateur de valeur » que le Port ambitionne d'être, une stratégie de développement de l'offre foncière et immobilière doit être déployée.* » Avant même que des données soient indiquées sur les trafics futurs, le chapitre 3.1.2. expose déjà les extensions des capacités portuaires.

IDFE regrette que le « *chapitre 3.2.1 le développement des trafics* » ne démontre pas précisément la nécessité de ces extensions : il n'y a que quelques indications vagues sur les trafics futurs, et l'on peut même avoir des doutes sur leurs croissances, sauf peut-être pour la filière logistique.

*** Sur le foncier nécessaire**

Dans le chapitre 3.1.1, IDFE a noté la mobilisation possible de friches : elle y est favorable.

Au chapitre 3.2.3, IDFE a également noté que « *Le Port va rapidement perdre les trafics fluviaux liés aux énergies fossiles (fuel et charbon sur les sites de Porcheville et Vitry).* ». Il y aura donc potentiellement des espaces portuaires qui vont se libérer : cette évolution a-t-elle été prise en compte ?

*** Sur le développement concomitant des dessertes ferroviaires**

Le nécessaire partenariat avec RFF, cité à plusieurs reprises dans le document (pages 39, 42...), doit être concrétisé : IDFE a participé au débat public PSMO fin 2014 et a pu constater le manque d'investissement de RFF sur ce projet...

*** Sur l'impact du Canal Seine Nord**

Page 30 à propos des céréales : « *Il (le port de Paris) est également relié par la voie d'eau à Anvers et Gand, qui constituent d'autres points de sortie (en concurrence avec Rouen) dont la capacité est appelée à augmenter via le Canal Seine Nord Europe.* »

Il est donc clair que la situation actuelle ne permet pas d'absorber le trafic fluvial qui serait généré par le Canal Seine Nord. Cependant, il est également à craindre que le Canal Seine-Nord, au lieu d'avoir un impact positif, ait un impact négatif sur les ports du Havre et de Rouen, mais peut être aussi celui de Paris.

*** Sur les relais de croissance**

Le chapitre 3.2.3 repose principalement sur une augmentation des tarifs et des taxes, ce qui nous semble un peu réducteur sur l'impact économique, souhaitable, du projet.

Parmi les activités nouvelles :

- le port producteur d'énergie photovoltaïque restera une fonction très marginale ; par contre, les espaces portuaires pourraient être des lieux d'implantation de centrales de méthanisation dont les matériaux seraient transportés par voie fluviale.

- concernant le Tourisme et l'évènementiel, IDFE a du mal à en apprécier le potentiel, dans la mesure où les structures existantes sont pour la plupart non adaptées à ce type d'usage. Ce ne pourra être qu'une évolution à longue échéance, et l'habillage touristique et à haute valeur environnementale ne cache pas un projet de développement sans limite afin de faire face à la concurrence mondiale.

En outre, IDFE demande à HAROPA d'être précis et explicite sur la pérennité des nouveaux ports créés, notamment sur les reconversions prévues en termes d'activités après les phases de creusement et de construction du port.

Enfin, elle souligne qu'une trop grande diversification d'activités peut amener une baisse de qualité du « cœur de métier » de Ports de Paris.

*** Sur les dépenses environnementales**

Dans le chapitre 2.2.3, IDFE s'interroge sur la variation des dépenses environnementales d'une année à l'autre, de l'ordre de 10000 K€ en 2009 et 2012, moins de 8000 K€ en 2011 et 2013.

Autres remarques

* Dans le chapitre 2.1.2, page 17, il serait souhaitable de respecter l'appellation du PREDEC, qui est le Plan Régional d'Élimination des Déchets de Chantiers, et non le Plan régional d'évacuation des déblais de chantier

* Il est écrit au chapitre 1.4 que les ports de HAROPA tiennent une place de premier plan pour l'éolien marin et terrestre et l'hydrolien : de quelle façon ?

* Quelle est l'assurance du statut juridique du Port ? Ne peut-il, à plus ou moins long terme, devenir une société privée avec une modification substantielle de ses objectifs prioritaires?

Conclusion :

IDFE, dans la continuité de ses positions antérieures, adhère au contenu de l'encadré en fin de chapitre 1 du projet. Mais, compte tenu des remarques exposées ci-dessus, IDFE constate que :

1-l'ensemble du projet correspond à la création de réseaux qui s'inscrit dans une logique de développement et d'échanges toujours plus importants ;

2-la logique économique du « toujours plus », qui structure le projet, ne va pas dans le sens d'une adaptation salutaire pour la Planète en répondant à des besoins locaux réels ;

3-un certain nombre des arguments avancés ne sont pas suffisamment étayés;

4-la période retenue pour la consultation et sa durée portent atteinte au principe même de celle-ci.

IDFE confirme néanmoins son attachement au développement du transport fluvial et souhaite un engagement politique, ferme et constant, pour ce faire. Elle souhaite continuer de travailler avec Ports de Paris/HAROPA pour l'établissement et le suivi d'un projet stratégique, pour le développement économique de notre région et son impact sur la transition énergétique.

Fait le 7 janvier 2015

Pour le Conseil d'administration,

Dominique DUVAL
Présidente IDFE