

Localisation du chantier multimodal

La localisation retenue pour l'implantation du chantier multimodal dans le cadre de l'appel à projet de juillet 2008, suite à la décision du conseil d'administration de juin 2008, est située entre le barreau de l'A29 et l'usine Lafarge, au nord du grand canal. Cette note présente les éléments d'analyse ayant conduit à cette proposition. Elle reprend ensuite les éléments concernant les autres sites examinés depuis, en liaison notamment avec le calendrier de réalisation du prolongement du grand canal.

1 / Le cahier des charges pour la localisation du chantier

Une équation économique accessible pour un tel chantier impose, compte tenu des volumes relativement faibles de trafic massifiés liés aux différents terminaux du port du Havre, de regrouper sur ce chantier multimodal le maximum d'activités possibles, et donc de traiter à la fois le fluvial et le ferroviaire d'une part, et d'autre part d'être bien connecté à tous les terminaux du Havre. Les terminaux nord doivent donc être pris en compte aussi bien que les terminaux sud, lieu de la croissance la plus importante du trafic.

Il est nécessaire également de bien positionner ce chantier par rapport à la zone industrielle : le trafic continental constitue un potentiel là aussi indispensable, aussi bien pour la faisabilité économique que pour l'élargissement de l'offre ainsi permise pour les conteneurs maritimes (la ligne Railink sur l'Allemagne, par exemple, n'a pu être ouverte qu'en ajoutant des conteneurs terrestres aux conteneurs maritimes de différents terminaux). Ce positionnement concerne également l'accès au réseau d'autoroute pour la collecte dans la zone proche.

L'espace du chantier est de l'ordre de 80 à 100 ha compte tenu de la présence d'un faisceau de réception ferroviaire, d'une cour ferroviaire, d'une zone de chargement fluviale et d'une zone de stockage.

Le volume de trafic massifié envisageable, compte tenu que tout le trafic massifié ne passera pas ce chantier multimodal, dépasse à terme 500 Kevp.

Enfin, le chantier doit être desservi directement par des trains de ligne. Ceci impose d'une part l'électrification jusqu'à l'accès au chantier, et d'autre part une desserte, en première étape, par des accès ferroviaires existants (les contraintes liées aux modifications des postes d'aiguillage SNCF sont telles que la date de mise en service de nouveaux accès, dans le nouveau poste d'aiguillage qui vient d'être mis en service, est postérieure à la date visée pour la mise en service du chantier).

2 / L'analyse initiale des localisations possibles

Plusieurs emplacements ont été analysés, comme indiqué sur le schéma joint.

Les sites situés à proximité de Port 2.000 n'ont pas été retenus. Le seul site disponible pouvant être connecté au fluvial est situé à l'est du roulier, dans une zone dédiée, dans le cadre des réflexions dites « Port 2020 », au développement d'un terminal à conteneurs. Cet emplacement ne présentait en fait aucun avantage par rapport à celui retenu finalement (le bord à quai maritime à préserver est mieux placé, l'accès des terminaux nord est trop lointain, et l'accès des trains de ligne est plus long et plus coûteux).

Les sites à proximité de Soquence n'ont pas non plus été retenus, soit pour la zone des entrepôts Sage, soit pour le chantier de l'Europe.

Les entrepôts Sage ne présentaient pas un espace suffisant. Situer le chantier à l'Europe aurait supprimé un quai maritime, les accès ferroviaires étaient médiocres (traversée de l'avenue du 16^{ème} port pour tous les trafics).

Pour la zone centrale à proximité du barreau de l'A29, les deux espaces disponibles au nord et au sud du grand canal ont été étudiés. Celui du sud présentait plusieurs inconvénients majeurs : la longueur disponible entre l'autoroute et la réserve naturelle limitait significativement la taille du chantier, les terrains correspondaient à des dépôts de dragage difficiles à stabiliser dans les délais voulus, et les accès ferroviaires pour les trains de ligne et les navettes venant du nord étaient là encore longs.

Enfin, des emplacements vers l'est ont été examinés. La zone située à l'est du pont du Hode, accessible avec la réalisation du grand canal, ne présentait pas un intérêt particulier dans l'hypothèse d'une réalisation concomitante du prolongement du grand canal (voire le paragraphe 5 ci-après).

La zone située plus à l'est, à proximité des écluses de Tancarville, apportait une performance pour le fluvial mais dégradait légèrement le ferroviaire. De toute façon, les espaces disponibles n'étaient pas suffisants, compte tenu là encore de la réserve naturelle. Il faut préciser sur ce point que la performance économique du chantier implique que les différents secteurs – fluvial, ferroviaire, stockage – doivent être proches et connectés pour pouvoir mutualiser les postes de travail.

Enfin, la piste d'un accès direct vers Radicatel a également été analysée.

L'avantage pour le mode fluvial peut paraître important au premier regard, mais les contraintes de chargement en Seine ne sont pas négligeables. De toute façon, la dégradation pour le mode ferroviaire était trop forte pour conserver les deux modes sur un même chantier : le trajet ferroviaire était nettement allongé et pour les navettes, et pour les trains de ligne, sachant que les rampes de sortie vers Bréauté - Beuzeville par Bolbec sont trop importantes : les trains de ligne devaient de toute façon passer par Le Havre. Le coût de réalisation de cette liaison était également très élevé, de l'ordre de la centaine de millions d'euros, avec un ouvrage mobile sur le canal de Tancarville.

Seul finalement l'emplacement situé au nord du grand canal, entre Lafarge et le barreau de l'A29 répondait effectivement au cahier des charges.

3 / Données issues de la réponse à l'appel à projet

Les opérateurs ferroviaires et fluviaux ayant répondu conjointement à l'appel à projet ont indiqué explicitement que leur réponse ne prenait pas en compte et ne nécessitait pas la réalisation du prolongement du grand canal, ni celle du shunt ferroviaire.

4 / Analyse complémentaire des localisations situées sur le canal de Tancarville

Deux localisations complémentaires ont fait l'objet d'analyses postérieures à la décision du conseil d'administration de juin 2009, mais elle ne conduisent pas à une modification du lieu d'implantation retenu à l'époque, pour les raisons indiquées ci-après.

Elles sont situées au sud du canal de Tancarville, respectivement à l'est et à l'ouest du pont du Hode.

Le chantier multimodal pourrait être positionné sur la première localisation, moyennant des travaux supplémentaires par rapport au site initial de l'ordre de 80 M€ (protection des pipes, déplacement du canal de Tancarville et darse de retournement). Mais un deuxième problème majeur réside dans le décalage du calendrier : L'utilisation d'un tel site imposerait d'attendre les éléments de décision et de réalisation suite au débat public sur le tracé du grand canal, retardant le projet de manière trop importante (la DTA prévoit la disponibilité des espaces en lien avec la réalisation du prolongement). Il est en effet indispensable de réaliser dès que possible ce chantier.

Le dernier lieu examiné, à l'ouest du pont du Hode, ne présentait pas l'inconvénient lié à la DTA, mais imposait de récupérer des terrains déjà vendus à des opérateurs logistiques. Le montant estimé des coûts de récupération/reconstitution des entrepôts logistiques – qui viennent d'être construits – est là encore de l'ordre de 80 millions d'euros, en plus du coût d'aménagement du bord du canal (protection des pipes, aménagement du canal, darse de retournement).

Le seul emplacement répondant au cahier des charges reste donc l'emplacement affiché dans l'appel à projets, entre le barreau de l'autoroute A29 et l'usine Lafarge, au nord du grand canal.