CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU HAVRE

Réunion du 23 septembre 2011 avec les associations environnementales

Participants

- Claire Grivel - CCI
- Clément Fasquel - CCI
- Clotilde Anjeaux – Ingérop Conseil et Ingénierie
- Benoît Paepegaey– Ingérop Conseil et Ingénierie
- Denis Comont – Arc en Terre
- Etienne Bonamy – Arc en Terre
- Mme leroy – Ecologie pour Le Havre
- M. Dieulafait– Ecologie pour Le Havre
- M. Blot – Estuaire Sud
- M. Cantais – Eco Choix

Invités excusés

- M. Muret – Eco Choix
- M. Auvray – Estuaire Sud
- M. Mercier – SOS Estuaire
- M. Barbier – HN Nature Environnement

Objet de la présentation

Cette réunion a pour objet de présenter les objectifs du projet d'aménagement des accès au Pont de Tancarville : sécurité, fluidité et amélioration environnementale. Ces aménagements sont prévus dans les emprises de la concession.

Le sommaire de la présentation fournie en annexe est le suivant :

1. Présentation du site et des objectifs du projet

2. Les enjeux environnementaux

3. Les données extérieures à prendre en compte

4. Les orientations d'insertion paysagère

5. Le calendrier

6. La démarche de la CCI

Présentation des intervenants :

Dans le cadre des études de réaménagement des accès au pont de Tancarville, la CCI représentée par Mme Grivel et M. Fasquel a désigné un assistant maître d'ouvrage : la société Ingérop Conseil et Ingénierie, représentée par Mme Anjeaux et M. Paepegaey.

La société Ingérop Conseil et Ingénierie est chargée de la conception technique en phase avant-projet et de l'étude d'impact, ainsi que de l'élaboration des dossiers réglementaires. Afin de compléter ses compétences, Ingérop a fait appel à un cabinet de paysagistes : « Arc en Terre » représenté par M. Comont et M. Bonamy et à une société d'ingénieurs écologues « Airele » non représentée en réunion, qui est chargée des études et investigations de terrain concernant la faune et la flore.

Relevé des questions soulevées lors de la présentation ou des explications complémentaires fournies :

Des travaux sont actuellement en cours sur le Pont de Tancarville ?

Il est précisé que les travaux actuellement en cours sur le pont n'ont pas de lien avec le projet. Il s'agit de travaux de réfection de chaussée et d'étanchéité du pont.

Quel est l'avenir du péage ?

Le Pont de Tancarville comme le Pont de Normandie sont des concessions de l'Etat dont la gestion a été confiée à la CCI du Havre. La fin de la concession est fixée au 17 mai 2027.

Le péage sert à l'entretien de l'ouvrage, au remboursement des emprunts et à la constitution d'un fond de réserve imposé par l'Etat et destiné à faire face à des dépenses imprévisibles.

Le projet va-t-il pérenniser le péage ?

Le projet n'a pas cette vocation. Il doit répondre à des objectifs plus immédiats d'amélioration de la fluidité, de la sécurité et de l'impact environnemental.

Fonctionnement des concessions par rapport à la CCI ?

La comptabilité des concessions est complètement indépendante de celle des autres activités de la CCI.

L'argent perçu par les péages ne sert que pour le fonctionnement et l'entretien (remise en peinture, réfection des chaussées, entretien de la suspension du pont, etc.). On n'est pas dans le même contexte que les sociétés concessionnaires d'autoroutes qui sont des sociétés privées.

La dernière augmentation du péage datait de 1996, lorsqu'il avait été découvert qu'il fallait entreprendre des travaux sur la suspension du pont.

L'augmentation mise en place en 2011 est destinée à financer en partie le projet nouveau.

Qui sont les autres gestionnaires de voirie ?

Les gestionnaires de l'autoroute de part et d'autre du pont sont différents : côté nord la Direction Interrégionale des Routes de Normandie, côté sud un concessionnaire autoroutier SAPN.

Les routes départementales sont gérées par les Conseils Généraux des deux départements 76 et 27.

Quel est le trafic actuel et comment sont calculées les évolutions ?

Le trafic est de l'ordre de 21 000 à 23 000 véhicules par jour en semaine et entre 12 000 et 15 000 le week-end.

La part des poids-lourds est de 25 % en moyenne sur l'année ce qui est très important.

Les études de trafic qui vont servir à la conception du projet tiennent compte des éléments suivants :

- Transfert modal : passage de 15% à 25% en 2020, sur la base des éléments communiqués par le Port du Havre.
- Prise en compte, du PDU, du fonctionnement des zones industrielles, de l'écotaxe, de la mise en service d'A150 qui va créer un itinéraire alternatif.
- Ralentissement de l'économie : les études tiennent également compte de la crise de 2009 et d'un autre évènement de ce type d'ici la fin de la concession.
- Augmentation du prix des carburants : il est indiqué que l'analyse des crises antérieures montre que cela impacte beaucoup plus le trafic VL que le trafic PL.

Les ponts de Normandie et de Tancarville n'ont pas les mêmes fonctionnalités. Tancarville est emprunté par le trafic de transit vers Rouen et Paris, Normandie par le trafic Nord-Sud.

Concernant le report modal, les associations ont entendu parler d'un projet de ligne fret qui passerait au pied du pont de Tancarville ?

La CCI n'en a pas connaissance mais peut se renseigner.

Des contacts avec la LPO ont-ils été pris ?

Un contact a été pris avec le PNR, qui fait le relai avec la LPO.

Déverglaçage et déneigement des ponts : quels sont les produits utilisés ? Des vaches en pâturage dans les champs situés sous le pont de Normandie ont été retrouvées mortes.

La CCI précisera les produits utilisés. Ce problème montre l'intérêt d'une mise aux normes de l'assainissement.

Quel est l'effet du vent sur l'ouvrage ?

Le pont n'a été fermé qu'une seule fois pour cause de tempête en 1999. Par contre il y a régulièrement des restrictions de circulation (interdictions aux caravanes ou aux PL à vide) pour cause de vent fort.

Coût du projet ?

Le coût est actuellement estimé à 65 M€.

Les demandes des associations :

- Il est souhaitable de maintenir les parkings de covoiturage.

Côté nord le parking existant n'appartient pas à la CCI mais au CG76. Il sera donc maintenu.

Côté sud, la CCI étudiera cette demande qui est cohérente avec la proposition du paysagiste d'aménager un lieu d'information.

- Inquiétude sur le fait d'apporter une infrastructure au sud avec un impact visuel, des risques de pollution supplémentaire, il est indispensable de justifier la nécessité du déplacement de la barrière au sud. Cette justification doit être technique et financière. L'opération doit être convaincante sur tous ses aspects.

- Il faudra être vigilent à la pollution lumineuse.

- L'artificialisation des sols est un point sur lequel il faut être très attentif de même que l'éclairage et l'impact visuel du projet.

La CCI explique qu'il ne s'agit pas de créer une nouvelle infrastructure mais de réaménager l'existant, en restant dans les emprises de la concession et minimisant l'impact sur l'environnement.

Suites à donner

La CCI informera régulièrement les associations de l'avancement des études.

Les associations souhaitent recevoir les documents à l'avance, sous forme papier et électronique. Elles souhaitent voir sur un plan les limites de la concession.