



INTERVENTIONS D'OUVERTURE

*L'atelier n°2 du Grenelle de l'Estuaire (« Enjeux de territoire » : Habitat et construction, énergies nouvelles, mobilité et transports voyageurs et fret, déchets, climat) a réuni **90 participants** le 25 mars à Toussaint, **sous la présidence de Jacques Duchemin**, ancien président de la chambre de commerce de Fécamp-Bolbec et du Pays des Hautes Falaises.*

André-Pierre Roussel, maire de Toussaint, ouvre la séance et accueille les participants, en souhaitant que les travaux de l'atelier **apportent des réponses aux questions des élus**.

Jacques Duchemin, appuie cette idée, en soulignant que le Grenelle de l'Estuaire doit permettre aux élus de **proposer des solutions concrètes** en replaçant les territoires de l'Estuaire au sein d'enjeux nationaux et européens.

Alain Bazille, président du Pays des Hautes Falaises, président de la communauté de communes du canton de Valmont, conseiller général, maire de Thérouldeville, remercie le maire de Toussaint de son accueil, ainsi que la mission d'appui au Grenelle, le Pays des Hautes Falaises et la Codah.

Il rappelle que les enjeux sont connus et que les Pays de l'Estuaire souhaitent s'inscrire ensemble dans un nouvel avenir.

Odile Moser (mission d'appui au Grenelle) résumé la méthode proposée pour la journée du 25 mars et introduit les experts et de chaque groupe de travail.

INTRODUCTION DES TRAVAUX

Antoine Morin, responsable du service Ingénierie et appui à l'application du Grenelle de l'Environnement à la DDEA 76, a accepté de réguler le groupe de travail « **Habitat et construction, énergie** ».

Il rappelle que ce groupe s'articule avec un autre animé par Brayima Dakyo et consacré aux énergies nouvelles. **L'habitat est consommateur d'énergie**. Des propositions seront faites et mises en lien (réflexion sur les filières locales « éco », réduction d'énergie consommée dans la construction, plans d'urbanisme et démarche des collectivités territoriales – ce sont ces dernières, en effet, qui ont « la main » sur le développement urbain).

Les **collectivités locales souhaitent, précisément, que l'Estuaire devienne un territoire exemplaire**.

Brayima Dakyo, professeur à l'Université du Havre, où il dirige un laboratoire affilié au CNRS et au Département des *Sciences pour l'Ingénieur* du Ministère (GREAH¹, Groupe de Recherche en Electrotechnique et Automatique du Havre) anime **le groupe « Energies nouvelles »**.

Il ajoute que son laboratoire travaille dans le domaine des énergies renouvelables, notamment en partenariat avec la plateforme technologique de Fécamp.

L'un des buts du Grenelle de l'Estuaire est d'avoir une **vision plus claire sur les potentialités et solutions possibles en termes d'énergies utilisables**.

« Avant de produire il faut savoir pourquoi produire ».

¹ Trois masters sont adossés au GREAH Spécialité recherche: Systèmes et Energie Electrique (S2E)(partenariat avec l'ESIGIELEC de ROUEN) Spécialités professionnelles : Génie des Systèmes Energétiques Electriques (GS2E) Sûreté de Fonctionnement des Systèmes Industriels (SFSI)

Madeleine Brocard, professeur émérite de l'Université du Havre, géographe et spécialiste de la mobilité et des transports, anime le **groupe mobilité et transports voyageurs** ».

Elle rappelle que le thème des travaux est d'abord celui de la mobilité dans l'espace de l'estuaire de la Seine. L'enjeu est, en particulier, de mettre en relation les représentations croisées des acteurs : les experts, la logique des savoirs, les élus et leurs besoins plus immédiats, les attentes des citoyens à court terme. L'estuaire de la Seine offre un cadre particulier, notamment avec la question du franchissement de la Seine.

Deux experts ont accepté d'enrichir les travaux du groupe:

Sylvain Pasquier, sociologue², **Pierre-Henri Emengard**, géographe spécialiste des transports ferroviaires (cabinet Mestrans).

Patrice Salini, consultant et économiste des transports³, régule le **groupe de travail « marchandises** ». Il rappelle que le **fret et la logistique sont symptomatiques des problèmes actuels** en matière de transport et ont des conséquences sur l'environnement.

Face à des **demandes contradictoires** et face aux réalités techniques, les élus doivent mesurer leur **marge de manœuvre** dans un contexte plus global. Le fret, dans une perspective de logistique durable (compétitive, fluide, durable), s'inscrit dans plusieurs champs :

1. « La connexion des ports normands avec le reste du territoire (national et européen) », **de l'hinterland et des ports**. L'objectif est de favoriser une croissance à la fois compétitive et durable. la logistique n'est compétitive que si elle est suffisamment fluide et massifiée. Cela pose la question de la gestion de l'interface, mais aussi celle de la coexistence des usages, de la conciliation des activités avec la préservation des milieux naturels et du cadre de vie.
2. « Les enjeux liés à l'économie de l'Estuaire » : **des spécialités, des compétences, des enjeux à décliner de manière très précise, selon les filières**. Des solutions liées à l'intermodalité, au transport en vrac, à la logistique des retours, aux regroupements et aux pratiques collaboratives, aux économies d'énergie et de matériaux, qui sont autant de gains de compétitivité.
3. « Les besoins en matière de logistique urbaine », qui répondent à la fois à des objectifs de fluidité et de compétitivité. **Le traitement » du dernier kilomètre est l'enjeu d'une concurrence entre les intercommunalités** et entraîne souvent un rejet des activités logistiques (quand il fait craindre aux riverains des nuisances et des trafics). **Il pose donc la question de l'articulation intermodale et comodale, de l'organisation des trafics** (plan de circulation, bonnes pratiques), des aménagements et innovations pour réduire les effets sur le cadre de vie.

Il faudra travailler à moyen et long termes et sur la résolution des « Points noirs CO² ».

Patrice Salini rappelle aussi qu'il est important de lui faire parvenir les études réalisées pour permettre aux acteurs de l'Estuaire de partager l'information.

Bernard Ameil, délégué régional adjoint de l'ADEME présente le **thème « Climat** », qu'il a **accepté de réguler dans le cadre du groupe de travail « Déchets et Climats** », animé par **Thierry Aubry**, consultant, (ADEKWA).

L'ADEME a une forte légitimité sur l'ensemble des thèmes de l'atelier. Il existe, par exemple, un lien étroit entre les problématiques de transport et d'énergie.

Le groupe de travail s'est demandé **comment les territoires peuvent agir et s'adapter face au changement climatique**. Il manquera à cette réflexion, cependant, une meilleure représentation des entrepreneurs. Le groupe de travail sollicitera donc ensuite les autres ateliers et sous-groupes (dont il attend des contributions).

Thierry Aubry, consultant spécialisé (Adekwa) anime le **groupe « Déchets** ». Il rappelle que l'objectif de l'atelier est de produire des propositions et pistes d'action concrètes. La **question des déchets**, mieux cernée par les experts, implique un travail de sensibilisation, de prévention et sur les installations de traitement de déchets (domestiques, agricoles, industriels, etc.).

Sandrine Makanga, chargée de mission à la Chambre de commerce du Havre, a évoqué les **activités de garage et d'imprimerie**, que la CCI accompagne pour la gestion de leurs déchets.

² Centre d'Étude sur les Risques et la vulnérabilité, Université de Caen, SOPHI(A)POL-CNRS, EA 392 Paris-X-Nanterre.

Co-auteur de : Brocard, M., Lévêque, L., Pierre-Marie, E., Pasquier, S., *Ils sont partis de l'autre côté de l'eau* ». Mobilités résidentielles, représentations des territoires et des sociétés dans l'estuaire de la Seine. Rapport rendu au Pôle Universitaire Normand, janvier 2008.

³ Professeur associé à la Sorbonne, Paris 4

1. SYNTHÈSE DU GROUPE « HABITAT ET CONSTRUCTION »

Antoine Morin, présente la synthèse de son groupe.

Les participants s'accordent sur la nécessité de soutenir les actions engagées et les innovations réalisées ou à encourager dans les territoires de l'Estuaire.

- Pour agir en matière d'habitat, il est important de **tenir compte des contraintes réglementaires** - non maîtrisables -, ainsi que des limites posées par les **assureurs** - qui acceptent ou non certaines techniques de construction. Pour favoriser l'utilisation des nouveaux matériaux il faudrait **travailler avec les assureurs et influencer pour faire évoluer l'approche des assurances**.
- **Des élus (des maires) prennent des risques dans leurs programmes de construction.** Il est important de les encourager, mais aussi de les assister, de les accompagner, car ces actions ont une valeur d'exemplarité.
Par exemple :
 - **mobiliser les banques** pour augmenter les offres de financements, notamment en développant des prêts non conventionnels ;
 - aider les acteurs locaux à connaître et **utiliser les aides disponibles**,
 - favoriser les **subventions** pour l'utilisation de nouveaux matériaux.
- **Développer les compétences, les connaissances et la formation** en matière de développement durable pour l'habitat.
L'Estuaire compte déjà trois Espaces Info Energies (EIE) et devra en développer d'autres. Il faut développer les compétences des entreprises et améliorer l'offre de formation locale.
- Développer les **filières de lin** dédiées à la construction et développer la **culture de chanvre** pour faire du **béton-chanvre**. Développer l'utilisation de la **ouate de cellulose** à partir du recyclage de papier, également pour la laine de bois et la fibre de bois.
Des **innovations sont réalisées sur le territoire de l'Estuaire** (procès et techniques, démarches, matériaux, nouvelles filières agricoles, etc.), avec des effets positifs sur la consommation d'énergie et le choix de matériaux. Il faut également les soutenir (et aider aussi les acteurs locaux à **soumettre leurs travaux à des avis de spécialistes**).
Les techniques innovantes sont et peuvent être favorisées par la **réglementation**.
Le Pôle scientifique et technique du Havre peut avoir un apport pour promouvoir les **nouveaux talents et l'innovation**.
- La **maîtrise de l'urbanisme**, par la densification de l'habitat, les regroupements, si elle s'accompagne de formes urbaines de qualité, **a un fort impact sur la consommation d'énergie : économie d'énergie, habitat, construction et urbanisme sont très étroitement liés**.
Il faudrait :
 - Utiliser les outils réglementaires pour promouvoir l'urbanisme durable :
 - . mettre en place l'**éco-conditionnalité des aides** (régionales) y compris sur l'urbanisme (zones d'activités),
 - développer les **conventions d'action foncière**, utiliser les outils de l'urbanisme pour libérer du foncier dans les centres villes.
 - **Redensifier les bourgs** autour des services et équipements avec un maillage des transports collectifs et des modes doux.
 - Promouvoir la **qualité de vie** dans les quartiers plus denses.
 - **Favoriser la mixité sociale**, la mixité des activités et la mixité démographique.
 - Eviter de créer des « pseudo » éco quartiers.
- On ne doit pas oublier de **prendre en compte les difficultés des propriétaires occupants**. Des **travaux de rénovation** peuvent contribuer à l'effort d'insertion (en associant des particuliers aux travaux. Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale s'applique aux chantiers de réinsertion).
 - . **Développer les aides** (subventions) pour la construction de logements sociaux et Haute Performance Énergétique (HPE).

Les solutions et les pistes d'amélioration sont connues. Comment faire pour que les outils mis à disposition des acteurs de l'Estuaire soient bien utilisés ?

En résumé.

1. Davantage travailler au niveau **des intercommunalités**, pour limiter la concurrence entre les territoires qui favorise l'étalement urbain.
2. Le développement durable est lié à d'autres enjeux - sociaux et économiques. Il faut y intégrer les démarches d'insertion sociale à engager, **via celles de « réinsertion énergétique »**.
3. **L'exemplarité de collectivités territoriales** peut permettre de mieux faire connaître les **bonnes pratiques** sur le territoire et d'encourager des solutions simples. On peut, à titre d'exemple, recruter des **contrôleurs de flux** et **généraliser des systèmes d'alerte** (quand des bâtiments consomment trop d'énergie).
4. Il faut également **aider les petites communes** : les mesures entreprises pour limiter la consommation d'énergie dans l'habitat et la construction impliquent le plus souvent pour elles un remboursement qui atteint deux à deux fois et demi la réduction de dépenses liée aux économies d'énergie générées.
5. . Développer les **Plans climat territoriaux. Solliciter l'ADEME.**

2. SYNTHÈSE DU GROUPE « ENERGIES NOUVELLES »

Brayima Dakyo, résume les questions sur lesquelles a porté la réflexion du groupe :

- Que sait-on faire ?
- Que veut-on faire ?
- Que pourra-t-on faire ?

Ses propositions devront être concrètes et réalistes, en s'interrogeant notamment sur les filières à développer en priorité ; il faudra partager une vision du futur énergétique dans l'estuaire de la Seine.

Quelle échelle d'action ?

L'énergie est-elle un thème que l'on peut aborder à l'échelle d'un territoire ?

Les engagements pris dans le cadre du paquet climat énergie de l'Union Européenne

Les engagements pris dans le cadre du paquet climat énergie de l'Union Européenne prévoient d'ici 2020 de réduire les gaz à effet de serre de 20%, la consommation d'énergie de 20% et d'augmenter la part des énergies renouvelables de 20%.

Dans ce cadre, la politique énergétique française et la part de l'énergie nucléaire produite, notamment en Normandie - qui relève d'une stratégie nationale - a suscité des débats au sein du groupe de travail.

Le schéma énergétique de la région promeut la **production d'énergie locale**. Ainsi, les objectifs et les projets peuvent coexister selon les échelles. A l'échelle locale, **l'objectif est la promotion de la production à partir des ressources locales**.

Il faut réfléchir de manière plus globale (en prenant en compte l'ensemble des échelles, des besoins, des usages, des avantages/inconvénients), **pour définir les choix importants et le positionnement des acteurs locaux en termes d'énergie pour chacun des usages**.

La gouvernance

La gouvernance permet, en régulant, de prendre en compte les représentations des acteurs sur les projets, de les informer et les sensibiliser, de trouver les bons créneaux d'intervention et de définir les bons usages de chaque source d'énergie renouvelable.

Les territoires, quant à eux, doivent faire preuve d'exemplarité sur le long terme. Si l'exemplarité d'un projet est avérée, on peut alors réaliser son essaimage. Mais quelle échelle préconiser ?

Il est donc nécessaire de s'interroger sur l'objectif de toute production d'énergie : autoconsommation, production individuelle ou production de masse ?

Diversifier les sources d'énergie : les enjeux du mix énergétique

La stratégie régionale en termes d'énergie doit s'appuyer sur le « mix énergétique » en favorisant la **complémentarité des énergies** tout en faisant des choix pertinents.

Différentes filières d'énergies renouvelables peuvent être développées.

Les éoliennes offshore

L'Estuaire, se caractérise par la présence de zones périurbaines denses, soumises à des contraintes réglementaires qui rendent l'implantation de parcs impossible (du fait du manque de place, de leur impact visuel et de la présence de nombreuses espèces d'oiseaux nichant dans les espaces naturels de l'Estuaire.

Les parcs éoliens « relais de croissance » à l'échelle nationale, ont une valeur d'exemplarité.

Les projets de parcs éoliens off-shore en mer présentent des avantages : ils rencontrent moins d'oppositions et permettent la réalisation de projets plus ambitieux, avec davantage de production d'électricité.

La chaufferie urbaine (énergie produite avec les déchets bois), a été expérimentée sur les territoires de Gonfreville-L'Orcher et de la CODAH. La CODAH a un projet de valorisation des déchets bois émis sur le territoire de l'agglomération havraise, destinés à l'isolation thermique des nouveaux bâtiments.

Cependant, cette technique produit de la poussière : il est donc **nécessaire de surveiller la qualité de l'air** pour évaluer les conséquences possibles de ces émanations sur la santé.

Il n'existe pas encore de réglementation spécifique pour le chauffage de bois des particuliers.

L'exploitation de la géothermie, très productive d'énergie, fait appel à des **moyens** simples pour sa mise en place : forages de 30 mètres et utilisation de pompes à chaleur.

Le photovoltaïque : L'exemple de la ferme photovoltaïque de Saint-Jouin-de-Bruneval a été évoqué. Ce projet, soutenu par EDF a été favorablement accueilli par les élus de la commune. Une information a été menée au mois de février 2009.

L'énergie hydrolenne (force des courants marins sous l'eau). L'exemple de l'hydrolenne de Bréal, en Bretagne, a été évoqué, mais c'est une technologie qui doit être encore perfectionnée.

Dans le cas de l'Estuaire, le développement de l'activité fluviale avec de l'énergie solaire est possible (des contributions sur ce thème ont été mises en ligne sur le site du Grenelle).

La biomasse et le forestier.

En Seine Maritime, il est possible de valoriser les déchets de lin et la paille des céréales.

En février 2009, EDF a signé une convention avec le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche pour promouvoir les économies d'énergie dans les exploitations agricoles.

EDF coopère déjà avec les chambres d'Agriculture de Normandie : en contribuant à installer des panneaux photovoltaïques sur les toitures d'exploitations agricoles et en accompagnant les éleveurs laitiers sur les économies d'énergie autour du bloc de traite.

Plusieurs participants font remarquer que les agro-carburants de deuxième génération doivent encore faire davantage la preuve de leur efficacité.

Enjeux et perspectives d'actions

Etudier le coût et le gain des projets

Le coût global des énergies renouvelables doit être pris en compte. Souvent réputées chères, elles ont évolué. On peut également choisir d'implanter des parcs éoliens dans des lieux où la ressource en vent est suffisante pour assurer un bon rendement énergétique.

<p>Les communes peuvent agir pour réguler la consommation d'énergie. Ainsi, réguler l'intensité énergétique des lampadaires permet de faire 30% d'économie (ce qui est intéressant lorsque l'éclairage public représente un budget important pour la commune).</p>

Formation et emplois

Des emplois se développent actuellement sur le créneau des énergies renouvelables.

Ainsi, l'Université du Havre a mis en place une Licence professionnelle et un Master sur les nouvelles technologies du bâtiment. Entre 2007 et 2009, 50 000 professionnels du bâtiment ont pu se former aux techniques d'Eco-efficacité Energétique via une formation créée par EDF avec la FFB, l'ATEE, l'ADEME et la CAPEB.

Des fiches seront réalisées pour approfondir les connaissances de chaque application. Un lien sera fait avec l'habitat : il faut profiter des espaces libres dans les constructions pour produire de l'énergie.

3. « MOBILITE ET TRANSPORTS DE VOYAGEURS »

Madeline Brocard, présente les travaux du groupe.

1. Analyse des résultats d'une étude sur la rive sud de l'Estuaire

par Sylvain Pasquier, sociologue, CEReV

« *Nous sommes dans une civilisation de mobilité, par souhait et par nécessité, qu'il faut accompagner. Quelles sont les aspirations à la mobilité au sein de l'Estuaire ?* »

« **Le désir et le besoin de mobilité est beaucoup plus important aujourd'hui** qu'il y a une dizaine d'années et plus difficile à appréhender. Ce désir de mobilité ne supportera pas forcément des politiques contraignantes. Il faut **engager des actions collectives** pour aboutir à des solutions qui sont également contraignantes, mais qui seront acceptées et comprises.

Le problème de la mobilité dépasse, par ailleurs, la question des déplacements : il pose la question des mobilités (travail, loisirs) et de leurs **dimensions sociales**. En ce sens, la mobilité dessine le territoire et l'accès à la mobilité est un marqueur social **au point d'être une cause des inégalités sociales**.

Le pont de Normandie a renforcé la discontinuité sociale. Les caractéristiques particulières des habitants de la rive sud attestent que la mobilité est liée à des modes de vie spécifiques :

Le choix de la rive sud est celui d'une région désenclavée qui donne une diversité d'accès (Le Havre, Paris, Caen, Rouen) et donc une mobilité professionnelle. Le choix de résidence est en partie déconnecté de l'emploi.

La place de la voiture reste dominante

Les trajets domicile - travail restent importants. Mais la périurbanisation encourage les autres modes de déplacements : visite aux proches et amis, transport des enfants, loisirs, ...

La périurbanisation et l'usage de la voiture relèvent des mêmes représentations symboliques : ce sont des investissements lourds et des marqueurs sociaux.

Les débats au sein du groupe de travail

- **S'il est difficile de proposer des politiques qui ne reposent que sur la contrainte et d'endiguer la périurbanisation, il faut l'accompagner** : créer des pôles secondaires qui satisfont davantage les habitants : proposer des **offres suffisantes en termes de services**. Le polycentrisme peut être géré à travers un schéma de déplacements au sein de l'Estuaire. Il faut **également impliquer davantage les populations dans la vie locale et les associer aux enjeux des choix qui seront faits**.

- L'usage de l'automobile est un impératif pour 80% des ménages. **On est sur des solutions plurielles pour répondre au besoin de mobilité**.

- On constate **un divorce entre le territoire de l'action publique et celui des usages**.

Une politique de mobilité ne peut pas se réduire à celle des transports : elle touche à l'urbanisme, à l'étalement urbain. Et comment la penser à différentes échelles ?

En Europe du nord, la périurbanisation est maîtrisée par des politiques d'urbanisation autour des axes de transports publics (la construction est limitée à la proximité des gares de tramway. Au-delà, le promoteur doit financer le prolongement de la ligne)

Aujourd'hui, les transports publics à travers l'Estuaire sont sous-développés : 4 liaisons quotidiennes entre Le Havre et Caen (dont 2 mettent 3 heures).

Les participants s'accordent sur la proposition d'un parking au pied du Pont de Normandie, en rive sud A Beuzeville, les nouveaux arrivants ont créé un pédibus pour répondre aux problèmes d'engorgement et d'embouteillages.

Ces initiatives réussissent si se recrée à travers elles un lien social sous la forme de responsabilisation commune.

Après des populations défavorisées, plusieurs solutions pourraient être mises en oeuvre :

- Location de voitures à bas prix
- Taxi social dans des campagnes rurales. Ces services sont souvent développés par le milieu associatif.
- Transport à la demande

L'apprentissage de la mobilité :

- les ateliers de mobilité de la RATP vers les jeunes,
- les conférences de citoyens.

2. Analyse prospective en termes de mobilité et transports pour l'Estuaire

par Pierre-Henri Emangard, géographe, spécialiste des transports ferroviaires (cabinet Mestrans)

Le contexte et le cadre dans lesquels s'inscrivent les questions de prospective :

- La nécessité de réduire par deux au niveau mondial les GES

- Les conclusions au niveau national et européen :

Les transports sont en première ligne

Il faudra agir sur le plan technique (évolution de la filière automobile), comportemental, urbanistique (cohérence entre les politiques d'aménagements et de déplacements à l'échelle des bassins de vie).

Agir sur les solutions alternatives et sur les contraintes.

Agir sur le nombre de déplacements. Agir sur la longueur des déplacements.

Agir sur le **choix du mode**. Et dans un mode donné, la consommation d'énergie qui lui est spécifique (ex : climatisation)

Le contexte local

Le Havre est un pôle excentré où la périurbanisation s'étale sur de plus longues distances, ce qui est défavorable du point de vue énergétique et écologique.

Les ponts sont des points de passage obligés sur lesquels peuvent être mis en place des politiques.

Plus qu'ailleurs, ce cadre est propice pour faire appel au covoiturage et aux transports en commun spécialisés (regroupement d'employeurs qui proposent des services personnalisés). Les grosses entreprises sont situées hors des zones centrales, aux horaires contraints (3x8).

Sachant qu'on a un réseau ferroviaire contraint, il faudra travailler sur les transports en commun routiers.

- Les grandes lignes ferroviaires

L'objectif est d'améliorer les relations entre Le Havre et Paris et pallier le déclassement progressif lié au développement des lignes à grande vitesse ailleurs qu'en Normandie.

⇒ Pour soulager l'axe existant du trafic ferroviaire, repenser le désenclavement fret du port en mettant fin à la concentration voulue par la SNCF sur la grande ceinture. Et **utiliser la grande rocade du Bassin parisien vers Tours à l'ouest, Reims et Dijon à l'est**, pour éviter la concentration en région parisienne. **Les problèmes de la Normandie trouvent des solutions à l'extérieur. C'est un problème géopolitique : il faut convaincre des acteurs ailleurs** (amélioration de la rocade qui n'est pas électrifiée entre Reims et Amiens). Autre solution : enlever le fret de la ligne Paris-Le Havre en utilisant la ligne Cergy-pontoise - Dieppe. RFF y pense.

⇒ Au niveau voyageurs, **viser un temps de trajet inférieur au temps actuel** : faire des **investissements là où cela permet de passer sous une heure le temps de trajet intermédiaire** (entre Rouen et Paris). Le gain et les investissements sont à réaliser entre Mantes et Paris. Avec une desserte Le Havre – La Défense – Roissy et une autre desserte Le Havre – Saint Lazare (en plus de 2 heures). Avec deux types de dessertes : rapide pour la première, semi-directe pour la seconde. Ces deux dessertes étant connectées à Rouen.

Il faut traiter le problème de la continuité des 4 voies avec celle des 2 voies. Comme si elles étaient en site propre. De Paris à Poissy, les voies rapides sont à l'intérieur. Puis elles sont à l'extérieur. Il y a un problème de continuité.

- Développer les transports en commun en site propre à l'échelle de l'aire urbaine

Pour structurer les aires urbaines, il existe des axes disponibles, pour les relier. **Il faut jouer sur le fer et développer parallèlement l'offre routière.** Aujourd'hui, le partage modal est de 90 / 10.

Il faut donc envisager des augmentations sensibles de capacité : des solutions multiples. Et travailler sur deux axes complémentaires :

⇒ Le Havre – Fécamp, entre les axes routiers.

⇒ Le Havre – Bolbec – Lillebonne.

- Le Havre / Caen

Les relations Le Havre-Caen peuvent avoir une réponse routière volontariste. Par l'utilisation de l'autoroute, avec éventuellement un détour pour desservir Honfleur (mais c'est coûteux en temps), Pont-l'Évêque.

L'objectif est une liaison en 1h30. Ce qui permet une liaison cadencée. Avec le point de passage obligé au pont de Normandie, on peut envisager un covoiturage au pied du pont.

Avec une liaison urbaine jusqu'au pont. Puis un parking autoroutier, avec incitation tarifaire et éventuellement une opération de service, pour que ce point devienne un point de ralliement. Puis une liaison interurbaine. Complétés éventuellement par des circuits de ramassage.

- Le franchissement de l'Estuaire

A plus long terme, envisager un 3^e franchissement de l'Estuaire.

Il est nécessaire de « penser » un document fort de gouvernance pour ces différents axes. Avec des solutions transcrites : ce serait une « grenellisation » de la DTA, qui demande un fort investissement des élus pour arriver à la mise en œuvre des solutions.

4. « TRANSPORT DE MARCHANDISES »

Patrice Salini, fait état de difficultés :

1. **dans le recueil d'informations sur l'organisation du fret et de la logistique dans la région au sens large.** L'Estuaire est un **maillon de la chaîne logistique mondiale**. Mais l'Estuaire a également une **dimension logistique locale**, avec les difficultés d'approvisionnement que connaissent les zones urbaines.
2. **Dans le recueil des préoccupations des professionnels.** À court terme (la façon dont fonctionne le système, le temps d'attente pour entrer dans le port qui, si il était réduit, permettrait de diminuer les émissions de gaz à effets de serre) et à long terme (desserte ferrée et fluviale du port du Havre).

Les réflexions du groupe

Sur le plan stratégique, quelles orientations peuvent peser à moyen et long termes ?

- La question posée est celle de **l'hinterland de Port 2000**. Le port porte des projets : centre multimodal, éventuels nouveaux canaux, ... Comment leur donner une meilleure accessibilité fluviale et ferrée ? Et ce, dans le contexte de la réforme portuaire.
- **Au-delà, comment traverse-t-on la Normandie ?** Se pose la difficulté du contournement de l'Ile-de-France et du manque d'infrastructures en Ile-de-France : plateformes multimodales, accueil des conteneurs, etc. Si on imagine une croissance rapide du port du Havre et un maintien, voire une augmentation de sa part de marché, **il faudra trouver des espaces en Ile-de-France. Est-ce compatible avec l'évolution des espaces en Ile-de-France ? Cela suppose que l'on inscrive nos réflexions dans une logique de « pacte » avec d'autres régions et avec l'Europe**. RFF a lancé une étude sur l'accueil des conteneurs en Ile-de-France, qui apportera des résultats d'ici quelques mois.
- Il existe un problème de **cohérence politique** entre ce que l'on décline sur le port et ce que l'on décline sur les régions voisines.

Eléments de diagnostic

. Le canal Seine-Nord va permettre aux entreprises du nord de l'Europe d'accéder à l'Ile-de-France. Il y a donc urgence à agir sur la desserte. Se pose la question de l'importance du trafic fluvial. A l'échelle mondiale, le transport fluvial est un transport d'estuaire. Il pénètre de moins en moins loin. Port 2000 n'est pas pensé pour le transport fluvial mais pour le transport maritime.

. Un port d'intérêt national doit prendre en compte l'intérêt de l'Ile-de-France et de la France.

. Il faut penser global

Diagnostic : réussir l'emboîtement entre la région, le Grand Paris, le schéma de transport européen.

La dynamique ferroviaire doit être pensée sur l'ensemble du territoire, au niveau national et européen.

La politique Suisse est exemplaire : la loi impose l'utilisation du ferroviaire pour le transit de marchandises. Mais cela se traduit par des reports de trafic en France : **il est nécessaire de penser global.**

. **Il faut essayer de développer des technologies qui permettent de favoriser la vitesse, l'efficacité, la régularité.** Les réseaux français, comme les réseaux européens, ne privilégient pas cette approche : aujourd'hui, les gares étrangères ont du mal à communiquer entre elles.

. **Des expériences existent, mais supposent des espaces embranchés sur les zones logistiques :** c'est l'exemple de Monoprix qui fait venir ses marchandises sur 30 kilomètres sur la Seine jusqu'à Bercy. Or les zones logistiques ne sont pas embranchées. Cela fait partie des initiatives que l'on peut développer au niveau local. **Au Havre, les industries sont embranchées mais n'utilisent pas ces embranchements. Par contre, à l'autre bout de la chaîne, les territoires d'accueil ne le sont pas.**

L'Estuaire semble être en limite de capacité ferrée. **On a fait baisser le fret sur la desserte du Havre, mais qui a pris la place au niveau des sillons ?** On sait que ce n'est pas le transport de voyageurs. Et pourtant, les transporteurs disent qu'ils ne trouvent pas de sillon disponible. Il existe un problème d'investissement sur cette ligne Paris-Le Havre, l'une des plus anciennes de France. **On note une absence de maîtrise d'œuvre globale.** L'autre problème est la **saturation de la ceinture parisienne. Il serait pertinent faire un contournement, avec un nouveau franchissement de la Seine, vers le Havre pour aller ensuite vers l'est de la France et rejoindre l'Italie.**

Enjeux de développement durable

Il faut s'inscrire dans l'engagement de 20% de réduction des gaz à effets de serre du Grenelle
Le développement économique doit intégrer dans ses indicateurs les enjeux qualitatifs (environnement). Le nouveau statut des ports, dont les compétences sont élargies, va permettre aux ports de raisonner en termes qualitatifs, à une échelle plus globale.

Les collectivités, à tous les niveaux, peuvent agir. Surtout dans le dernier kilomètre. Les acteurs sociaux et les citoyens ont fait un constat sur l'Estuaire depuis quelques années. Il y a un changement de culture que l'on doit tous avoir : les projets ne sont limités aux professionnels du transport.

Dans les deux décennies qui viennent, quid de l'augmentation des trafics ? Notre système économique mondial est adossé aux **aléas de la mondialisation**. Il faut fabriquer du développement durable en gagnant en CO₂, y compris sur ce qui restera du routier. Et l'on ne pense pas suffisamment aux retombées que cela pourrait avoir en termes d'emplois.

Le triptyque sobriété énergétique – efficacité énergétique – énergies renouvelables peut être valorisé.

Quel modèle d'organisation multimodale pour le port du Havre ?

Comment faire pour que la part routière du trafic se fasse dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui ? Pour mieux organiser l'interface et rendre le fluvial et le ferroviaire plus efficaces ?

LA GOUVERNANCE

On note des **difficultés de mise en cohérence et de financement des projets des différentes collectivités.**

Dans le cadre des pôles de compétitivité, les collectivités et l'Etat investissent dans l'innovation pour le dernier kilomètre. On peut faire une route sans CO₂. De la même manière, il peut être intéressant de massifier le transport routier.

5. « CLIMAT »

Bernard Ameil, délégué régional adjoint de l'ADEME **présente les travaux de son groupe sur le Climat.**

L'enjeu du climat concerne tous les secteurs du transport, de l'industrie, de l'habitat et de l'urbanisme. En Haute Normandie l'industrie émet beaucoup de gaz à effet de serre.

Dans les gaz à effet de serre, le CO₂ (millions de tonnes Carbonne) n'est pas le seul à avoir un impact sur le réchauffement climatique. Il faut aussi prendre en compte le N₂O généré par l'industrie et l'agriculture et le CH₄ (méthane) pour les déchets, l'agriculture et l'énergie.

La voiture individuelle et le chauffage des bâtiments sont les deux premiers émetteurs de gaz à effet de serre, soit environ 50 %.

Une politique efficace passe par **la sensibilisation des citoyens et un travail sur une production qui génère moins de gaz à effet de serre**, ainsi que le développement de nouveaux leviers de croissance et de matériaux moins polluants.

S'adapter au changement climatique

Quel climat y aura-t-il demain en Normandie et quel impact aura-t-il sur l'environnement (températures, cycles de l'eau, fonctionnement des rivières, érosion des sols) ?

L'enjeu de l'adaptation est de **réduire les conséquences néfastes du changement climatique** et de tirer profit éventuellement des opportunités qu'il peut fournir. La gestion des conséquences du changement climatique s'impose de plus en plus à notre société.

Quelques pistes d'actions pour agir...

La question du climat prend une dimension planétaire, qui dépasse l'échelle de la Haute Normandie. Dans cette perspective, nous devons faire évoluer les activités économiques présentes localement.

On devra aussi développer la coopération avec Météo France pour affiner les simulations et les modèles climatiques, afin d'anticiper et atténuer les impacts de nos activités sur le climat.

Cette notion d'atténuation et d'adaptation concerne tous les ateliers du Grenelle

Atténuation : dans tous les secteurs et enjeux : transports, bâtiment, agriculture, industrie, nouveaux leviers de croissance.

Les enjeux :

- protéger les personnes et les biens
- réduire les inégalités
- limiter les coûts
- tirer parti des opportunités identifiables
- préserver le patrimoine naturel, la biodiversité, etc.

Réaliser un plan climat de l'Estuaire, futur outil réglementaire permettant d'agir sur :

- la planification des services d'urgence
- le suivi des installations
- la santé et les services sociaux
- la gestion des espaces verts

Service local	Risques à gérer	Exemples de mesures d'adaptation
Planification des services d'urgence	Risques accrus d'inondation et peut être d'événements météorologiques extrêmes	S'assurer que les procédures d'urgence et les équipements sont suffisants pour faire face à l'augmentation des risques identifiés
Suivi des installations	Des étés plus secs augmentent les risques de tenue des fondations	Examiner les évolutions possibles des procédures et des inspections pour une meilleure tenue des fondations
Santé et service sociaux	Risques plus élevés de cancers de la peau et de coups de soleil en raison d'étés plus chauds et du développement des loisirs en extérieur	Améliorer l'information du public sur les dangers de l'exposition, proposer davantage de zones d'ombre dans les lieux de loisirs
Gestion des espaces verts	Croissance plus rapide demandant des tontes tout au long de l'année	Adapter les calendriers d'entretien et les moyens nécessaires en fonction de ce changement.

Le Grenelle de l'Estuaire peut nous amener à nous préparer ce plan territorial via un diagnostic.

Un plan climat est un diagnostic, l'identification de tous les acteurs qui peuvent avoir un effet sur l'effet de serre, pour définir quelles actions pour l'adaptation et le changement. Il faut que tous les acteurs du territoire soient investis. Identifier quelles espèces vont résister ou pas. Identifier les nouveaux cycles d'organisation de la biodiversité, les sols, avec aussi l'effet des actions de l'homme. On identifie les champs de responsabilité pour mettre en place un système en continu.

6. « DECHETS »

Thierry Aubry, Adekwa, présente les travaux du groupe sur le thème des « Déchets ».

Bilan des filières existantes

Les déchets résiduels comptent environ pour 50%.

On observe des évolutions:

Les déchets ménagers sont en diminution, mais il est plus difficile de diagnostiquer les DIB⁴. Les déchets portuaires et agricoles ont aussi été étudiés.

Le constat est que **beaucoup de filières de collecte et de traitement des déchets sont déjà en place** : centre de tri, incinération, etc. Elles suffisent au territoire normand jusqu'à l'horizon 2020.

⁴ DIB : Déchet Industriel Banal.

Optimiser et ajuster les filières

Pour optimiser les filières il est nécessaire d'augmenter les collectes et de valoriser les déchets. Mais le tri du déchet industriel banal (DIB) pose un vrai problème, notamment avec la fermeture du centre d'Etarex à l'horizon 2014.

Une série de questions restent en suspens :

Quel type de déchets accepter ?

Doit-on accepter les DIB récurrents, les déchets fluctuants, comme les terres polluées ?

Comment financer le tri sur des DIB alors que l'activité est peu rentable ? Et où mettre ces déchets ?

Le développement des filières existantes et des capacités de compostage sont des sujets en devenir qui peuvent bénéficier de préconisations.

Développer la prévention pour rendre le producteur et le consommateur responsable

. Il faut développer une **production responsable et l'éco-conception**, en prenant exemple sur les industriels qui ont fait des efforts en ce sens.

.Le consommateur peut également faire des **achats éco-responsables**. L'action « Caddie malin » permet de réduire les déchets issus des emballages et de diminuer la facture de 80 à 50 euros.

. Il faut développer les **campagnes de sensibilisation scolaires** vers les jeunes. Pour sensibiliser les familles, des **opérations « foyers témoins »** ont permis de déterminer 'les 10 gestes à faire » pour réduire les déchets.

Il faut un engagement du Grenelle de l'Estuaire et un engagement politique fort sur cet aspect de prévention.

. La gestion des déchets pose la question de son financement, particulier :

Comment accompagner et récompenser le geste de tri de l'utilisateur en l'incitant fiscalement ?

Le Grenelle de l'Estuaire pourrait avoir « l'audace » de prendre position sur une fiscalité tarifaire incitative.

« RENDEZ-VOUS »

Jacques Duchemin clôt l'atelier en constatant que des propositions émergent et vont permettre d'avancer vers de futures fiches actions. D'ici la réunion de synthèse prévue en mai, les experts affineront ensemble ces pistes de travail et bénéficieront des contributions des autres ateliers et des participants. ▲