Port 2000
Port Autonome du Havre
Estuaire de la Seine

Robin des Bois - Mars 2006

Le Havre, Port 2000

Sommaire

Recueil des communiqués de Robin des Bois

rédigés et diffusés entre 1998 et 2006

Port 2000

2006 29 mars, " Optic 2000"
2003 29 octobre, "Une occase à 700 millions d'euros"
4 septembre, "Smog sur Port 2000"
2002 10 juin, "Port 2000 est à quai"
31 mars, "Demain 1er avril, M. Chirac enterre les poissons"
2000 9 mai, "Port 2000: trafic de risques"
1998 Eté 1998, "Le port du risque obligatoire", article de La Flèche n°32.

Risques industriels, maritimes et pyrotechniques

2006 27 février, "Un dock flottant qui tombe à pic"
2004 Mai, "Normandie: vestiges de guerre" extraits du dossier
2003 26 mars, "Sécurité, Sécurité, Sécurité", lettre ouverte
2002 4 février, "Port 2000 à l'hosto"
28 octobre, "Lorient-Le Havre: sous les projets, les bombes"
2001 21 décembre, "Un port très autonome"
7 novembre, "Plus jamais ça, sauf au Havre"
30 octobre, "Un havre pour les risques"
11 septembre, "L'engrenage explosif"
6 septembre, "Le bug pyrotechnique"
5 septembre, "La nuit tous les risques sont gris"
4 septembre, "De sombres pratiques pour un déminage nocturne"
29 juin, "Port 2000 remis à plus tard"
9 juin, "Déminage du Port du Havre: l'information et les populations sont barricadées"
4 mai, "Vimy-sur-Mer"

Effets collatéraux

2004 23 novembre, "Mémoire trouble en Baie de Seine"
2002 11 septembre, "Le grand camouflage archéologique"
4 juillet, "Les vandales de Port 2000"
13 février, "Pour Port 2000, une carrière Natura 2000"

Annexe

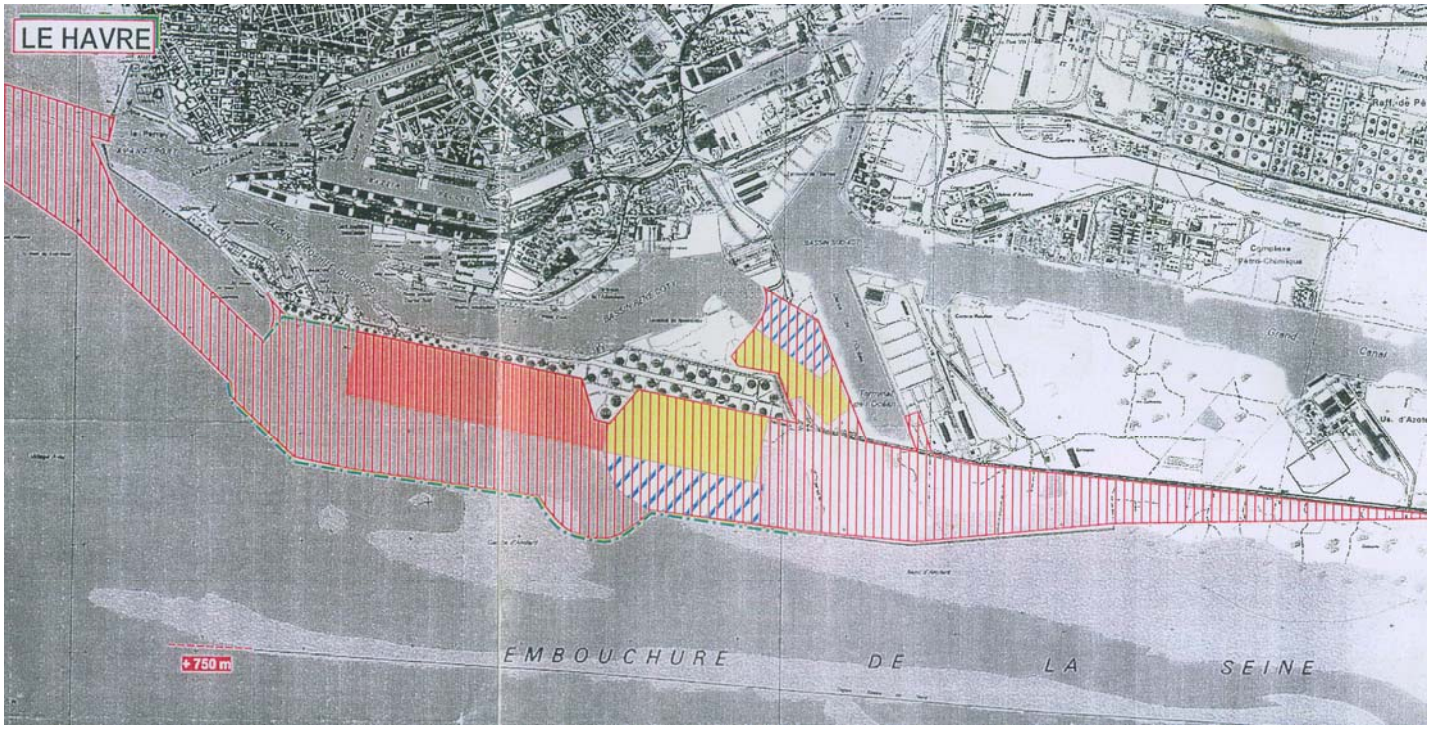
"Les dents de la mer", dossier de presse. Octobre 2002 (sans ses annexes)

Carte 1 a: Emprise de Port 2000
Carte 1 b: Port 2000 et les risques industriels

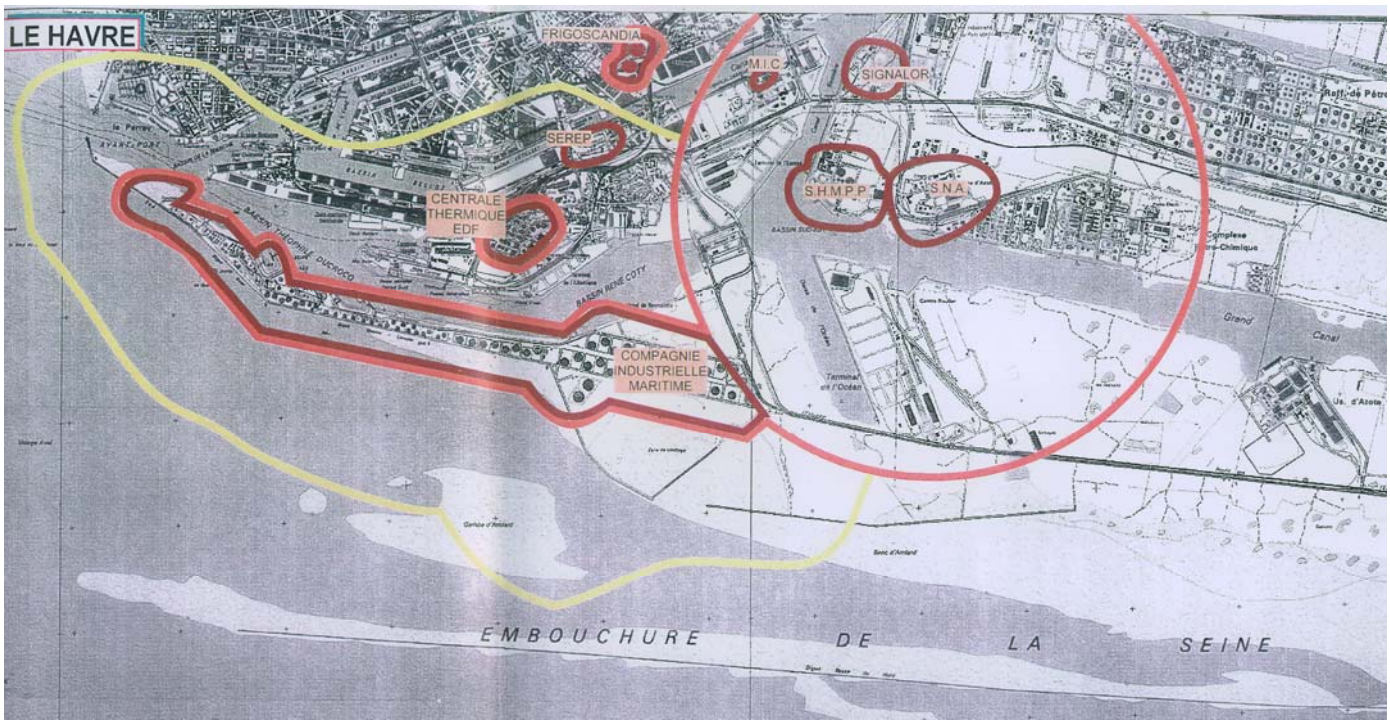
Photos © Robin des Bois

Couverture
Le Havre: porte-conteneurs CMA CGM à quai, avocette élégante et pétardage de bombes.

<u>Carte 1a</u> Emprise de Port 2000



<u>Carte 1 b</u> Port 2000 et les risques industriels



Légende carte 1a

Légende carte1 b

Communiqué le 29 mars 2006

Objet: inauguration jeudi 30 mars de Port 2000 au Havre

ROBIN DES BOIS

Optic 2000

C'est l'union sacrée qui a fait Port 2000, gauche plurielle, droite au singulier, avec mention spéciale au Président de la République qui élevait en septembre 1995 le projet de Port 2000 au rang de « projet d'importance économique nationale d'un intérêt public majeur » et au ministre communiste des Transports, l'intarissable Mr Gayssot qui ne cessa de prendre au mot le sommet de l'Etat et d'apporter à chacune de ses visites à la Porte Océane des rallonges budgétaires quasiment inépuisables. Seuls SOS Estuaire et Robin des Bois ont grippé la machine.

Le plein des risques

Port 2000 manipulera et stockera toutes les classes de matières dangereuses. L'arrière des parcs à conteneurs est à 100 m de l'emprise de la CIM. La CIM (Compagnie Industrielle et Maritime) a une capacité de stockage pétrolier de 5 millions de tonnes. Elle est assujettie à la directive Seveso. Pour réduire les effets domino entre les 2 installations, en phase d'accident industriel, il n'avait pas été prévu grand chose dans les premières versions du projet. Puis est apparue l'idée d'un merlon de 1à 2 km de long, 60 m de large en sa base, et 17 m de hauteur. Il était considéré par les experts et les tiers-experts comme la solution la plus sûre en ce qui concerne la réduction des effets missile, le confinement des flux toxiques et thermiques. Cette option aurait réduit de 20 % la disponibilité des parcs à conteneurs et par conséquent a été considérée comme « inacceptable au regard de l'investissement public réalisé par ailleurs dans les infrastructures maritimes ». L'ouvrage a donc été abandonné au profit de deux empilements de conteneurs séparés par un couloir de 46 m ayant vocation de voierie interne. Il était prévu que ces murs écrans soient composés de 4 étages de conteneurs. La réalisation finale atteint seulement 3 étages. La prévention des risques en est affaiblie. Exemple : « Contrairement à un mur constitué de 4 conteneurs, un mur à 3 conteneurs ne permet pas de contenir la zone Z1 (létale, NDLR) résultant d'une fuite de chlore ». La CIM sous la pression de la DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement) a démantelé un bac de 150.000 tonnes incrusté dans l'emprise de Port 2000. En échange, la CIM négocierait avec le Port Autonome du Havre la prolongation de la concession qui expire en 2019.

Le plein des vases

Même les vases font des leurs. Le dragage d'entretien de Port 2000 était évalué à 1,3 million de tonnes / an. Il est revu aujourd'hui à la hausse et certains professionnels estiment dans l'état actuel des moyens de dragages que le tirant d'eau nécessaire aux plus grands des porte-conteneurs ne peut pas être garanti sur l'ensemble de la darse. Dès le dévoilement du projet, Robin des Bois avait mis en avant les incertitudes sur les modifications de courant dans l'estuaire de la Seine et les aléas de la sécurité maritime. 41 millions de tonnes de vases contaminées par des métaux, du PCB et des hydrocarbures ont été extraites pour le creusement de Port 2000 et de son chenal d'accès. La plus grande partie des vases a été immergée en face du Havre. Elles contribuent aujourd'hui à l'insalubrité de la Baie de Seine et du littoral.

Le vide de Port 2000

Au début, c'était l'euphorie et la manipulation des masses : palanquées de porte-conteneurs géants, massification des conteneurs et bousculades au guichet du projet. A l'arrivée, plus de 3 ans après les délais annoncés, c'est plus morose. Un seul armateur s'est engagé à exploiter 2 postes à quai sur 12 projetés. C'est la CMA-CGM. Maersk, le 1er armateur mondial fait pour le moment défaut et plusieurs autres candidats se sont désistés. MSC (Mediterranean Shipping Company) s'est installée dans le port interne. C'est donc dans un climat délétère que l'inauguration de Port 2000 va avoir lieu. Le *CMA CGM Tosca* pourrait en effet toucher Port 2000 jeudi : une escale factice. Aucun conteneur ne serait chargé ou déchargé sur Port 2000, et après cocktails pour 2000 personnes, mise en lumière des digues, cérémonie et manifestations, et peut-être un détour non programmé par le port interne, il reprendrait la route de Southampton ou de la Méditerranée comme l'indique sa feuille de route sur la French Asia Line de CMA-CGM.com; une illustration symbolique de l'insuffisance des dessertes ferroviaires, routières et fluviales connectées à Port 2000.

Optic 2000

Tous les armateurs sont d'accord. Port 2000 est une bonne idée du point de vue des échanges maritimes. Le problème est qu'elle arrive avec 10 à 20 ans de retard dans un contexte évolutif où s'affirment les trafics de proximité et la diversification des flux. En captant plus d'un milliard d'euros pour la construction de Port 2000 et la surspécialisation conteneurs, le Port Autonome du Havre fait durablement obstacle à la complémentarité des ports normands et à leur développement ; comble de l'ironie, en 2005, Rouen a malgré tout augmenté son trafic et Le Havre a fléchi.

Communiqué, le 29 octobre 2003
Objet : le plus grand chantier européen de travaux portuaires,
« Port 2000 » au Havre.

ROBIN DES BOIS

Une occase à 700 millions d'euros

Cet été, le quai du fleuron des chantiers de travaux publics français s'est déchaussé et déformé sur 280 m de long et 25,6 m de hauteur. Ces dégâts auraient été causés par la rupture d'une des digues provisoires de protection. Cet « incident de chantier » estimé à au moins 21 millions d'euros est dû à un défaut de conception du Port Autonome du Havre -PAH- ou de l'entreprise Soletanche-Bachy. Pour rattraper le coup, il faudrait détruire la section défectueuse. Trop cher, trop long. En conséquence, le quai ne serait détruit que sur une hauteur de 15 m, et une prothèse s'appuierait sur les vestiges de l'ouvrage mort-né. C'est sur ce quai de guingois que les porte-conteneurs de 40 à 100 millions d'US dollars accosteraient. Ces informations sont officieuses, le Port Autonome, maître-d'ouvrage et maître-d'œuvre n'a pas rendu publique son expertise. Une des questions en suspens est de savoir si cette déformation est susceptible de se propager sur tout le linéaire de quai (1400 m).

Les mauvais calculs sont légion au port du Havre. Le quai des Amériques situé dans le port interne devait être allongé de 170 mètres, pour permettre aux armateurs de patienter en attendant la mise en service de « Port 2000 ». L'ouvrage d'un montant de 15 millions d'euros devait être terminé au 3ème trimestre 2002. Le quai a été construit une fois, puis s'est dérobé. Il a été reconstruit, puis s'est encore dérobé. Le procès entre le Port Autonome et l'entreprise Bouygues est toujours en cours.

Car s'il y un domaine où le port fait des bons calculs, c'est pour faire durer les procès, comme celui qui l'oppose aux entreprises auxquelles il a voulu faire endosser la responsabilité du déminage de la zone terrestre de « Port 2000 », la plus proche du stockage stratégique d'hydrocarbures de la CIM -Compagnie Industrielle et Maritime-. La pollution de la zone maritime par les vestiges de guerre a déjà entraîné des retards considérables pour les entreprises chargées des dragages. GTM -Grands Travaux de Marseille- attend depuis 6 mois que ces travaux soient suffisamment avancés pour construire les digues d'enclôture.

Les musoirs (extrémités des digues) du futur port auraient dû, pour respecter le programme et assurer la poursuite des travaux, être acheminés sur site au plus tard en septembre 2003. Ils ne pourront pas être remorqués avant le printemps prochain. Quant à l'extension de la réserve naturelle, présentée comme mesure accompagnatrice de « Port 2000 » et indispensable à la mobilisation des fonds européens, elle n'est pas retardée, elle est enterrée (*).

Mauvais plans, déminage sous-estimé, quai déformé, dragage retardé, budget non-maîtrisé, rien ne laisse entrevoir que le Port Autonome du Havre et le Ministère des Transports se penchent sur « Port 2000 » depuis 1970. Les conventions d'utilisation des quais et des terminaux doivent selon le planning du PAH être signées d'ici la fin de l'année. Prétendre que les premiers porte-conteneurs y accosteront en juillet 2004, c'est prendre les armateurs pour des marins d'eau douce.

(*) Un décret est paru le 9 novembre 2004 portant extension de la réserve naturelle à l'Est de l'estuaire dans une zone dont l'intérêt écologique n'a rien à voir avec celui de l'emprise détruite par Port 2000.

Communiqué, le 4 septembre 2003

ROBIN DES BOIS

Smog sur Port 2000

Le mois d'août a été catastrophique pour les promoteurs de l'extension du port du Havre sur le domaine maritime de l'estuaire de la Seine. Les rallonges financières, les soutiens politiques et le marketing ne suffisent plus à maintenir l'illusion que Port 2000 se déroule bien.

Le 4 août à 23h30, une bombe Tall Boy de 5 tonnes a été mise à jour par une drague pendant le creusement du chenal d'accès, dans une zone certifiée déminée. La plus grosse munition jamais utilisée par les Alliés pendant la dernière guerre a été transportée en mer et abandonnée par la Marine Nationale dans une décharge sous-marine. Sans information auprès des usagers du port, des habitants de l'agglomération et sans périmètre de sécurité. L'imprévoyance voire l'illégalité règnent sur le déminage en mer et à terre.
Le 6 août, dans la nuit, 280 mètres de quai en cours de construction ont été déformés à la suite d'une entrée d'eau massive dont les causes ne sont pas encore définies. Les conséquences, elles, sont claires. Toute la section de 280 m de long et 25 m de haut doit être retirée et remplacée. Les travaux seront difficiles en termes de sécurité pour les intervenants, incertains pour les délais et pour les surcoûts.
Ces deux informations ont fait l'objet de rétention d'information des autorités portuaires et de la préfecture.

Le projet Port 2000 est un gouffre financier. L'argent manque désormais pour le financement des dessertes routières et ferroviaires. Environ 29 millions d'euros de crédits d'Etat affectés au réaménagement de la RN12 devraient faire l'objet d'un « redéploiement pragmatique » pour pallier aux insuffisances budgétaires. Les surcoûts liés aux opérations de déminage, de dragage, de génie civil, aux litiges avec les entreprises sont totalement occultés, à croire que le Port Autonome du Havre bénéficie de machines à fabriquer les billets. (*)

La sécurité de l'accès maritime à Port 2000 et de son plan d'eau n'est pas garantie. Elle s'appuie sur des évaluations sommaires et forcément apaisantes face à la modification des courants, de la houle et du gigantisme des porte-conteneurs. Les risques majeurs générés par la proximité des stockages pétroliers stratégiques de la CIM et de plusieurs autres usines Seveso de la zone ne sont pas maîtrisés, pas même inventoriés. Malgré l'installation de commissions et sous-commissions, les informations sur le déroulement du chantier et ses conséquences sur les ressources naturelles de l'estuaire sont tragiquement insuffisantes.

Ce projet est bâclé. Il évoque une autre obsession corporatiste et gouvernementale, celle, il y a 20 ans, de l'aéroport de la base Dumont d'Urville en Antarctique. A grands frais et à grands dégâts écologiques, il a été en partie construit et s'est rapidement effondré. Pas un seul avion n'y a jamais atterri.

Une mission pluridisciplinaire devrait être installée par le gouvernement en vue de vérifier la validité technique, financière et environnementale du projet Port 2000. En ce qui concerne les risques industriels, son principe à la demande de Robin des Bois, est déjà acquis par le Ministère de l'Ecologie, mais son application est toujours différée. Gageons que M. le Ministre ne s'engagera pas sur ce terrain accidenté.

(*) Le Port Autonome du Havre a contracté un nouvel emprunt d'un montant de 248 millions d'euros en mars 2004

Communiqué, le 10 juin 2002

ROBIN DES BOIS

Port 2000 est à quai

Port 2000 ne décolle pas. Le report des opérations de dragage et de terrassement immobilise sur le site des équipements lourds arrivés en urgence l'année dernière. Au cours d'une réunion tenue en avril 2002 au Port Autonome du Havre, le principe proposé par Robin des Bois d'une information régulière sur l'état d'avancement du chantier a été accepté. Le Port Autonome du Havre devrait donc diffuser publiquement des rapports d'étape dans le cadre de réunions organisées par la Maison de l'Estuaire.

Lancé en octobre 2000, le chantier maritime de déminage / débombage du projet d'extension du Port Autonome du Havre « Port 2000 » devait être terminé en septembre-octobre 2001 puis en avril 2002 selon les déclarations successives devant le Conseil d'Etat. Au mois d'avril, les équipes de déminage sont effectivement parties mais elles sont revenues en mai. Le nouveau chantier porte sur les abords des anciennes canalisations industrielles et des futurs musoirs, dans des zones où pourtant « l'achèvement des opérations de déminage et de débombage » a été attesté par le Préfet Maritime en janvier 2002.

Mais l'improvisation du Port Autonome du Havre face aux risques industriels et pyrotechniques paralyse le chantier dans un autre secteur crucial : le creusement à terre des nouvelles darses. Les travaux de terrassement sont reportés depuis 4 mois. La dragline du plan Marshall et la dragline rapatriée de Patagonie sont immobiles depuis leur arrivée sur site. La zone où il est projeté d'extraire 18 millions de tonnes de matériaux est située à 400 m des bacs pétroliers. Maritime en 1944, elle a été bombardée, puis remblayée dans les années 70 par des déchets et des boues de dragages du port. La détection des munitions sur le périmètre terrestre aurait du être effectuée bien avant l'arrivée des hommes et des machines, mais elle est en cours. L'INERIS a été mandaté en urgence pour délivrer un avis qui devait intervenir fin mai. En attendant, les assureurs refusent de garantir l'exécution des travaux de terrassement, conformément à l'ordonnance du Conseil d'Etat.

Depuis mars, il est procédé au sud des stockages de la CIM à l'enlèvement partiel des émissaires ayant servi au rejet en mer des déchets liquides de Millenium ex-Thann et Mulhouse (1800m) et d'Hydro Agri France ex Cofaz (2 km). Pour ce dernier site il est attesté que certaines pièces métalliques étaient au moment du démantèlement faiblement radioactives, dont des canalisations. Il s'avère d'autre part que les minerais utilisés par les usines productrices de dioxyde de titane peuvent aussi dans le cours du process industriel concentrer des tartes ou autres dépôts radioactifs. En conséquence, il est particulièrement inquiétant de constater que ces tuyaux, sans avoir fait l'objet d'un diagnostic radiologique ou chimique connu du public, sont depuis quelques semaines regroupés dans une décharge sous-marine dénuée de fondement juridique, au pied de la digue de protection des stockages pétroliers de la CIM (photo). Ou bien, ces canalisations sont indemnes de toute contamination et elles doivent être récupérées conformément à la législation en vigueur qui interdit l'abandon de tous les déchets recyclables, ou bien elles sont contaminées et elles doivent être ramenées à terre et faire l'objet d'un stockage ou d'un traitement particulier.

A la suite d'une information diffusée par Robin des Bois en février 2002, le PAH a reconnu qu'en novembre 2001 plusieurs personnes avaient été incommodées ou intoxiquées par des dégagements gazeux, suite aux premiers creusements nécessaires à l'extension du Centre Roulier. L'interruption des travaux, consécutive à « l'oubli » d'une décharge sauvage analogue dans le principe à celle mise à jour en l'an 2000 par Robin des Bois dans la réserve naturelle, à permis la colonisation de la chambre de dépôts par des oiseaux rares et protégés par la loi. Les sédiments à draguer contiennent notamment des PCB. L'absence de carottages sur l'ensemble de la zone suspecte et l'inexistence d'une étude historique empêchent à notre sens la reprise des travaux pour la fin du mois de juillet. L'émancipation des jeunes avocettes est évidemment une priorité. Mais ce n'est pas, loin de là, la seule. Il s'agit en effet de bien connaître les sédiments à draguer et de mettre au point un protocole de dragage garantissant l'innocuité sanitaire pour les opérateurs et pour les usagers du centre roulier et du terminal de l'Océan. Initialement les travaux étaient prévus en hiver en vue de réduire l'impact sur l'équilibre biologique du Grand Canal. Le Grand Canal qui servira d'exutoire aux eaux et aux polluants de décantation de la chambre de dépôt prévue pour 450.000 tonnes de déblais de dragage.

Rien n'a été dit pendant le grand débat public et l'enquête publique sur les éventuelles épaves enfouies dans l'emprise de « Port 2000 ». Le dossier a fait une référence discrète au patrimoine archéologique. Selon une note des affaires culturelles de Haute-Normandie, il n'existe pas de patrimoine archéologique connu dans la zone estuarienne. Or, de nombreux naufrages ont eu lieu sur le secteur de « Port 2000 ». En 1670, le Rouen, un vaisseau de guerre construit au Havre et servi par 70 canons et 280 hommes d'équipage a fait naufrage en vue de la pointe du Hoc. Selon l'historiographe officiel de la Marine, le Rouen aurait été renfloué. Selon les chroniqueurs havrais, tout a été perdu. La perte du Rouen fût très sensible au Roi et à Colbert. En conséquence, plutôt que « la surveillance légère des rejets de sédiments » préconisé par le conservateur régional de l'archéologie, Robin des Bois recommande la présence permanente d'archéologues sur site et un dispositif d'alerte et de précaution au cas où les excavations et dragages dévoileraient des vestiges historiques.

Canalisations radioactives abandonnées dans les remblais de Port 2000. Photo Robin des Bois

Communiqué, le 31 mars 2002

ROBIN DES BOIS

Demain 1er avril, M. Chirac enterre les poissons

Demain, le président et candidat à la présidence Jacques Chirac se rend sur les lieux du crime écologique le plus retentissant de son septennat. l'enquête de Robin des Bois et les premiers constats prouvent que l'estuaire de la Seine, ses nourriceries de poissons, ses zones humides, ses vasières, ses reposoirs à oiseaux migrateurs, jusqu'à ses coteaux calcaires classés Natura 2000, sont en cours de massacre pour le bien particulier du Port Autonome du Havre et d'une cohorte d'intérêts privés, au détriment de l'aménagement du territoire et du développement des ports normands qui meurent en torpeur, comme Cherbourg.

La sécurité maritime ou l'insécurité maritime des accès à "Port 2000" et du chenal de la Seine, la compatibilité de "Port 2000" avec les usines et stockage Seveso déjà sur site, et les effets du rejet en mer de 40 millions de tonnes de boues de dragage pollués aux PCB, aux métaux lourds, aux hydrocarbures ne sont pas convenablement étudiés.

En 1995, quelques semaines après son élection, M. Chirac s'est rendu au Havre et a intronisé "Port 2000" en tant que projet "d'intérêt national". 7 ans après, le mal est en train d'être fait grâce à la collusion des élus, tous brassards et casquettes confondus. Le Ministre des Transports a joué un rôle éminent, distribuant subventions, nominations et euphorisants. Grâce à lui, des ingénieurs constructeurs de ronds-points et de ponts, transfuges de la DDE et des TP aménagent l'estuaire de la Seine en plate-forme à conteneurs, comme s'ils travaillaient sur une autoroute ou à Garonor.

Récemment pourtant, M. Chirac répondait à Robin des Bois que les risques industriels liés à "Port 2000" étaient un sujet préoccupant et l'invitait à interpeller à ce sujet les ministres concernés du gouvernement.

A l'occasion de l'excursion en bus que le président et son entourage feront demain sur le chantier, nul doute qu'il se rendra à l'évidence et que ses conseillers en environnement lui montreront que le projet "Port 2000" est dans la zone létale et des dommages irréversible des stockages pétroliers de la Compagnie Industrielle et Maritime. L'exploitation d'un port moderne est incompatible avec l'exploitation d'une antique et gigantesque accumulation de citernes à hydrocarbures. Ne sortez pas du bus M. Chirac, il y a aussi des vestiges de guerre sur la zone, à sec; les travaux de destruction et d'arasement ont commencé mais - comme il est d'usage au Havre - le protocole de dépollution pyrotechnique et de sécurité est en cours d'élaboration.

Le chantier Port 2000 et la CIM. Photo Robin des Bois

Communiqué, le 9 mai 2000

Objet: le Havre - port 2000
Dernier jour de l'enquête publique

ROBIN DES BOIS

Port 2000: trafic de risques

Le comblement partiel de l'embouchure et de l'estuaire de la Seine par Port 2000 générerait des risques pour la sécurité publique et maritime qui, dans le cadre du débat public (novembre 1997 - mars 1998), des réunions de la Maison de l'Estuaire (mai 1998 - novembre 1999) et des réunions de la Commission de Suivi de la préfecture, ont été occultés avec constance par le Port Autonome du Havre et les services de l'État.

Robin des bois n'attend pas du Port Autonome du Havre, ni de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Havre qu'ils prennent en compte avec sincérité et compétence la qualité des ressources en eau et l'avenir des ressources marines, des oiseaux et des espèces végétales établies sur l'emprise industrialo-portuaire du Havre (6.415 hectares). La supercherie de la "réserve naturelle" gorgée ou irisée d'hydrocarbures clandestinement stockés, dont des déchets de la marée noire de l'Amoco Cadiz, est là pour le confirmer, de même que les contaminations des sols, canaux et bassins.

Mais Robin des Bois attendait cependant du Port Autonome du Havre, des autorités maritimes, du Ministère des Transports et des services déconcentrés de l'État qu'ils évaluent les risques pour la sécurité maritime dûs à la modification des courants, de la houle, des accès nautiques et de la sédimentologie de la baie de Seine.

La sécurité maritime est en effet la grande absente du volumineux dossier d'enquête publique. Le chapitre manquant est expédié en quelques lignes éparses et dérisoires au regard des efforts à mener et de l'inquiétude des populations littorales après l'accident du Katya dans le port du Havre en août 1997, et le naufrage de l'Erika en décembre 1999. On y apprend avec un menu plaisir qu'un amendement à l'arrêté préfectoral 33/95 "spécifiera les conditions de navigation dans Port 2000 et son accès". On y découvre avec consternation que la taille des navires et la nature de leurs cargaisons ne font pas partie des critères prioritaires de la sécurité des accès nautiques tels qu'énumérés dans l'étude d'impact.
Les comptes rendus de la "Commission Nautique" présidée par le Préfet Maritime de Cherbourg ne sont pas joints au dossier.

De même, dans le domaine des risques industriels, les effets des accidents dans le stockage de produits pétroliers de la Compagnie Industrielle Maritime (5 millions de tonnes de capacité), dans le port pétrolier du Havre, ou dans Port 2000 ne sont pas développés, loin s'en faut. Ces 3 activités seraient groupées et ne font l'objet d'aucune étude de danger globale. Chacune d'entre elles est explicitement citée par la directive européenne dite Seveso II relative à la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Un manque d'approfondissement et d'anticipation qui illustre la faiblesse de la culture de sûreté dans les concentrations portuaires et industrielles et leurs voies d'accès, et qui sera porteur de catastrophes humaine, économique et écologique.

Dans un premier temps, le Port Autonome du Havre envisage de faire procéder à l'extraction des engins de guerre explosifs gisant par le fond près des stockages pétroliers et de "les transporter en dépôt en mer ouverte" (appel d'offres du 18.02.2000). Ces grandes manoeuvres seraient préliminaires au dragage de 40 millions de tonnes de sédiments pollués et à leur immersion en face de la ville du Havre.

LE PORT DU RISQUE OBLIGATOIRE

L'extension du port du Havre, nom de code Port 2000, est un cas d'école pour les spécialistes des risques technologiques majeurs. C'est autour de la presqu'île de la CIM que Port 2000 se développerait. Les stockages pétroliers de la Compagnie Industrielle Maritime ont une capacité de 5 millions de tonnes. La CIM est un isthme d'hydrocarbures de 4 km de long, implanté au milieu de l'estuaire de la Seine à 700 mètres du centre-ville du Havre et près des quartiers populaires de l'Eure et des Neiges. En tant que site industriel dangereux, la CIM est soumise à la Directive Seveso. La direction de la CIM et la mairie du Havre devraient diffuser des conseils et des consignes appropriées aux risques d'incendie et d'explosion. Confidentielle, l'étude des dangers de la CIM soutient que la combustion des pétroles bruts, des carburants automobiles et des matières premières pour la pétrochimie ne produirait que de la vapeur d'eau et du gaz carbonique. Sans doute, le Ministère de l'Environnement s'apprête t-il à décerner la pastille verte à la CIM détenue par Worms, Elf Aquitaine, et le Crédit National. La ville du Havre diffuse, elle, sur une dite "borne interactive" consultable aux heures d'ouverture de l'Hôtel de Ville des consignes célèbrement absurdes en cas de risque industriel : enfermez vous tout de suite, n'allez pas chercher vos enfants à l'école, ne téléphonez pas. Deux accidents prémonitoires montrent que le danger rôde autour de la CIM: en été 1998, le *Katya,* un pétrolier en provenance de la mer du Nord, a déchiré sa coque, dans la manoeuvre de mise à quai. 300 tonnes de fuel ont pollué les plages entre Deauville et le nord du Havre. En avril 1998, l'effondrement d'un portique sur un porte conteneurs, le *Canmar Fortune* a très grièvement blessé le portiquier, qui s'en sort lentement, et broyé plusieurs conteneurs. Quelques heures plus tard, le portique aurait dû saisir des citernes de gaz toxiques et inflammables conditionnés par Air Liquide à destination de Montréal.

De janvier à mars 1998, Robin des Bois a participé à 17 réunions de la Commission Particulière du débat public Port 2000 prévue par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de environnement dont c'était la première application. A l'issue de l'ultime réunion, nous avons remis une contribution écrite au président de la Commission. Contrairement aux assurances reçues, elle n'a pas été jointe aux annexes du rapport final. En voici l'essentiel:

"La Commission Particulière a joué un rôle prometteur de diffusion et d'échange d'informations malgré un manque évident d'autonomie logistique et financière. Elle a en particulier permis des contacts entre des usagers et des acteurs du port ou de sa zone industrielle et rempli un rôle inattendu de cahier des doléances portuaires, notamment dans le domaine de la qualité de la signalétique, des dessertes intérieures et des équipements pour le traitement des marchandises conventionnelles. Le titre "Port 2000", une vision portuaire qui traîne dans les tiroirs depuis 15 ans, a crispé les débats et fait craindre aux intervenants qu'une réflexion approfondie retarderait l'accomplissement de cette oeuvre millénariste et se rendrait coupable d'incivisme. L'absence des services de l'État, et en particulier de la DRIRE Normandie, l'absence des Ministères de l'Environnement, de l'Industrie, du Secrétariat des Pêches et de la Mission Interministérielle de la Mer a privé les interlocuteurs de repères réglementaires ou prospectifs en ce qui concerne les risques naturels et technologiques, la gestion de la pêche, la sécurité maritime de l'estuaire, la stratégie de stockage des ressources pétrolières, la complémentarité portuaire. Les non-dits de la SNCF, l'absence de proposition sur l'articulation fluvio-maritime entre Le Havre, Rouen et Paris, la non-prise en considération du projet de Canal Seine-Nord qui ferait définitivement d'Anvers le premier port français et placerait Paris, Rouen, Dunkerque dans le cercle flamand ont ramené le débat à des proportions régionales et locales, finalement conformes au peu d'intérêt que les politiques et le public français accordent au commerce maritime."

"Cependant ce débat a permis au Port Autonome de proposer pour "Port 2000" des critères de choix de ce que Robin des Bois préfère, quant à lui, qualifier de remembrement portuaire. En effet, le port a besoin d'un schéma directeur intégrant le développement d'un port rapide pour les trafics de conteneurs et par opposition d'un port "lent" pour les marchandises conventionnelles. Pour les conteneurs, il est sûr que la part de conteneurisation dans le trafic maritime mondial ne diminuera pas dans les décennies à venir. Par contre, des questions se posent sur la taille des navires, le volume et la géographie des flux. La concurrence que se livrent les quelques armateurs mondiaux susceptibles d'armer des navires de plus de 6000 conteneurs, la restructuration et la fusion de ces armateurs et la très faible rentabilité des compagnies de transport de conteneurs ouvrent la voie à de nouveaux bateaux et à de nouveaux échanges basés sur la sécurité, la maniabilité et la proximité. La massification, en terme de taille des "navires mères" et des outils et équipements portuaires, telle que rêvée par la majorité de la communauté portuaire, n'est pas forcément la voie de l'avenir. Pour le conventionnel, le port du Havre traverse une crise de désertification linéaire qui contraste avec la "saturation" localisée à un ou deux terminaux de conteneurs et décrite par les acteurs havrais comme une saturation globale. Un pacte de non-agression semble exister entre le Havre et les ports de Seine et du littoral bas-normand et haut-normand. A nous les conteneurs et le pétrole, à vous les niches, le trafic transmanche et la croisière. Cette répartition des trafics tient lieu de complémentarité et dispense les Chambres de Commerce et les aménageurs de réfléchir à des liaisons et à des synergies interportuaires."

"Un autre problème fondamental a été occulté par les débats publics, c'est l'incompatibilité entre toutes les options internes et externes et le pivot spatial central que constitue la presqu'île de la CIM. Ce stockage se double d'un port dangereux pour la ville, pour toutes les activités portuaires et pour les bacs de stockage. L'extension des transvasements d'essences plus inflammables et volatiles depuis le remplacement des additifs au plomb aggrave l'échelle des risques. Toutes les options internes ou externes sont, dans le domaine de la sécurité, tributaires de la CIM et des matières dangereuses inflammables, toxiques, explosives et radioactives qui seraient elles aussi "massifiées" par les nouveaux terminaux. La proximité de ces deux sources de risque est incompatible avec des activités à forte densité humaine. Les routiers, dockers, gru-

tiers, équipages de navires et agents portuaires sont des cohortes captives auxquelles, en cas de risque majeur, il pourrait être difficile d'avoir accès. Seul le transfert des capacités de stockage de la CIM redonnerait naturellement au port de commerce du Havre et à la ville du Havre l'espace pour se développer dans la sécurité. La concession accordée par le port à la CIM expire en 2020. Il apparaît indispensable d'anticiper sa fermeture et de procéder progressivement à la recolonisation par des activités portuaires d'un terre-plein stratégique sous-employé par des activités dormantes."

"La protection de l'environnement retenue par le Port Autonome comme l'un des critères de sélection des options de développement doit être élargie à l'ensemble de l'estuaire. Des signes positifs concernant l'amélioration de la gestion des dragages d'entretien, entrepris par le GIE (Groupement d'Intérêt Économique) le Havre-Rouen, ont été émis pendant la consultation. Mais l'impact des dragages induits par le creusement des nouveaux accès et l'impact des nouvelles emprises extérieures sur la circulation des courants et le dépôt des sédiments dans la baie de Seine restent dans tous les cas de figure à évaluer et à maîtriser. C'est à notre sens le risque le plus imprévisible des options de développement externe, tant pour la sécurité de tous les bateaux sur zone que pour la stabilité du trait de côte sur la rive gauche entre Honfleur et Trouville. Le Port Autonome a fait observer que les glissements de terrain dans ce secteur faisaient l'objet des inquiétudes de riverains depuis 1898. Il est possible qu'ils aient été provoqués par les premières artificialisations de l'estuaire et en tout état de cause les décideurs ne devront pas oublier que la rive sud de l'embouchure de la Seine est une région sinistrée, exposée à un Plan de Prévention des Risques. Son périmètre pourrait être augmenté par de nouveaux remaniements du chenal de la Seine."

"Enfin, la protection de l'environnement et la création d'emplois portuaires ne peuvent s'envisager que dans le respect total des nourriceries de bars, de clupeidés et de poissons plats dont la production renouvelée garantit le métier de la pêche dans l'estuaire, dans la Manche-Nord et la Manche-Ouest. Il est hors de question d'accepter en l'état les options externes dont les effets directs et indirects nuiraient à des ressources précieuses en terme d'écologie et d'économie, comme le bar et la sole qui se vendent dans les étals entre 80 et 200 francs le kg."•

Flèche 28 et Flèche 30

L'estuaire avant son comblement

L'estuaire pendant le comblement.

Remblaiement de zone humide par Port 2000. Photos Robin des Bois

Communiqué, le 27 février 2006

ROBIN DES BOIS

Un dock flottant qui tombe à pic

Par l'intermédiaire d'un appel d'offres international qui sera clos le 1er mars 2006, le Port Autonome du Havre (PAH) s'apprête à se séparer d'un dock flottant de 310 m de long.
Pour le PAH, « le dock flottant n'a plus de raison d'être ». Très vite dit. Inauguré en 1981 et financé par l'argent public, c'est un outil polyvalent de maintenance, de transformation, de réparations d'urgences, voire de démolition ou de désamiantage des navires.
Alors que le Port Autonome du Havre s'apprête (en présence du Président de la République) à inaugurer Port 2000, supposé ouvrir une nouvelle ère pour le trafic maritime dans l'estuaire de la Seine, la disparition de cet outil appauvrirait encore plus les conditions actuelles de la sécurité maritime dans la Manche et l'estuaire de la Seine.

A titre d' exemple, le pétrolier *Katja*, long de 232 m, endommagé en août 1997 à la suite d'un accostage mal maîtrisé dans le port du Havre avait été réparé sur place grâce à la disponibilité du dock flottant. En ce moment même, le *Sigmagas*, un butanier accidenté après une collision avec un autre butanier dans l'estuaire de la Loire est remorqué, malgré le bulbe percé et des brèches sur l'étrave, vers le port allemand de Bremerhaven, faute de disponibilité immédiate d'un chantier de réparation à Saint-Nazaire, à Brest, au Havre et à Dunkerque !

Robin des Bois demande donc au ministère des Transports, au ministère de l'Ecologie, aux élus du littoral et aux plus hautes autorités de l'Etat de s'opposer à la vente à l'étranger du dock flottant du Havre et de l'inscrire entre Saint-Nazaire et Dunkerque dans un système souverain et amélioré de prise en charge des navires accidentés ou contraints pour des raisons techniques, administratives ou commerciales à des réparations vitales et urgentes.

La réparation navale havraise est en survie faute de volonté technique et politique du Port du Havre et de l'Etat français. Elle se spécialise dans les navires de petite taille, en particulier les bateaux-mouches de Paris. On attend autre chose d'un port qui reçoit annuellement plus de 40 millions de tonnes de produits chimiques et pétroliers et ambitionne d'être une plate-forme mondiale de réception des porte-conteneurs, et qui doit rester disponible en tant que port-refuge pour les navires accidentés dans le rail maritime de la Manche.

Pétardage d'une munition extraite de Port 2000. Photo Robin des Bois

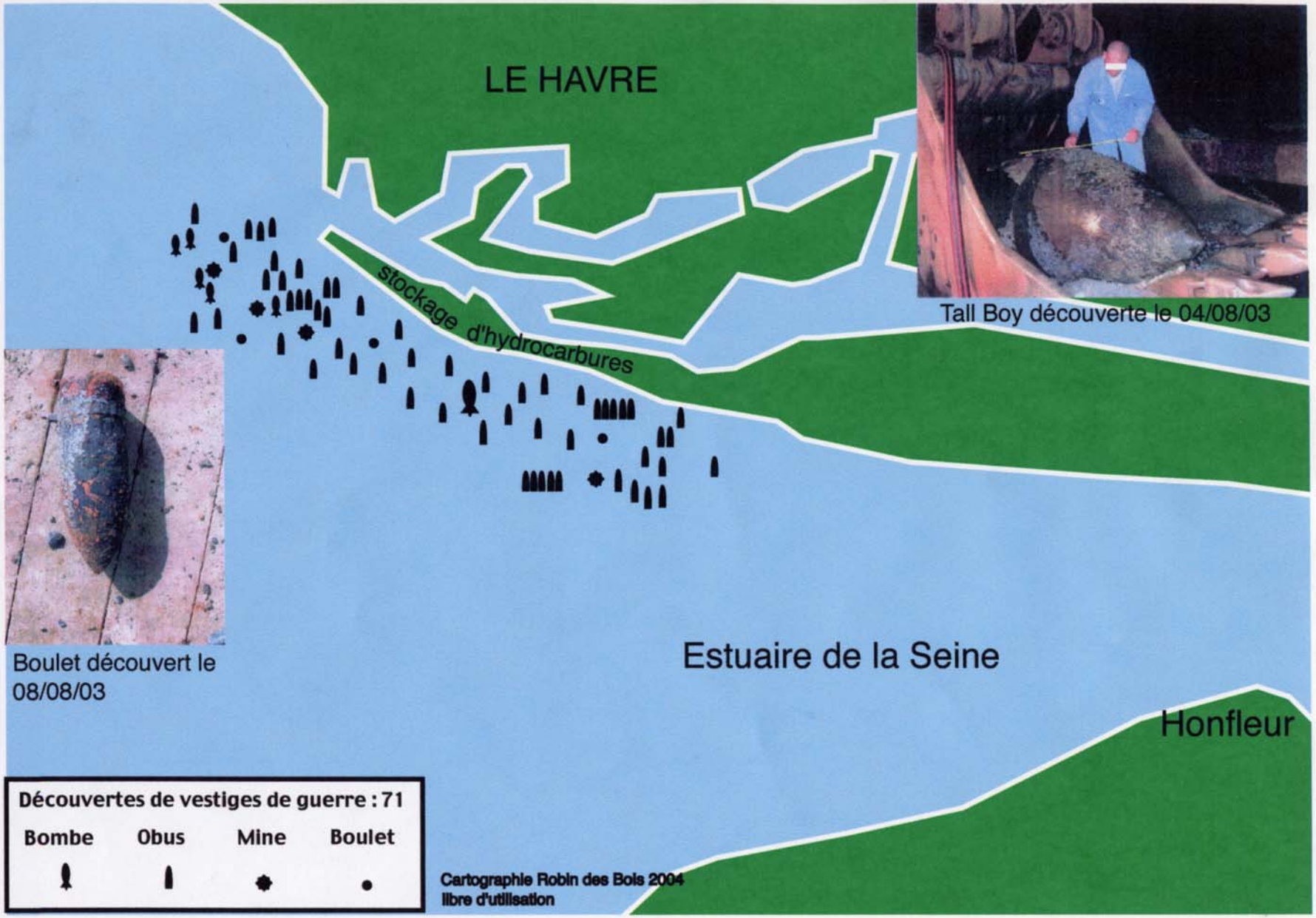
Extraits du dossier "Normandie: vestiges de guerre. 3 ans de veille, mai 2001 à mai 2004"
Carte 2 page suivante

Les tonnes de bombes qui se sont abattues sur Le Havre sont évaluées à 2.330 entre 1940-44 et 12.939 en septembre 1944. 1642 t n'auraient pas explosé. Il n'est pas tenu compte dans cette évaluation des bombardements allemands de 1940, des munitions anti-aériennes, des mines et torpilles mouillées ou dérivantes. Aucune des découvertes de la carte 2 n'a fait l'objet de déclaration publique. Elles ont été réalisées pendant les dragages dans la baie de Seine en vue de creuser l'emprise du port externe du Havre, Port 2000, après attestation de fin de déminage. La plus grosse des munitions mise à jour a été une Tall Boy, apparemment cassée en deux par un godet de dragage, avec 1,2 t d'explosifs résiduels. Les bombes anglaises de type Tall Boy Deep Penetration contenant 2,3 t d'explosif Torpex étaient utilisées pour disloquer et perforer les toitures des bases navales allemandes. 22 d'entre elles ont été larguées sur Le Havre. En théorie, une telle découverte oblige à délimiter un périmètre de sécurité de 1.500 m. La Tall Boy, « oubliée » par les démineurs dans le cadre de travaux publics sous-marins, a été débusquée en pleine période estivale et balnéaire, la nuit.

ROBIN DES BOIS

PROJET PORT 2000 - LE HAVRE : carte 2

Découvertes de vestiges de guerre après achèvement des opérations de déminage (entre avril 2002 et août 2003)



Lettre ouverte distribuée devant

les entrées du chantier Port 2000
le 26 mars 2003.

Sécurité - Sécurité - Sécurité

A l'attention de tous les intervenants sur Port 2000.

Vous travaillez sur un chantier pollué par des vestiges de guerre. Tout creusement, remaniement, perforation, aspiration ou choc dans les terrains ou fonds doivent être systématiquement précédés d'une dépollution pyrotechnique, c'est-à-dire d'un retrait systématique et préalable de toutes les munitions enfouies. Or, de nombreuses munitions ont été mises à jour par les engins de chantier. Vos employeurs comptent sur vous pour découvrir les bombes, assumer en toute illégalité cette phase la plus dangereuse des travaux, et rattraper des délais et des coûts mal évalués. Le Havre a été frappé par un déluge de bombes durant la dernière guerre mondiale, et plus de 12.000 tonnes ont été lâchées en septembre 1944. La zone industrialo-portuaire a été une cible stratégique intensément bombardée.

L'État, le Port Autonome du Havre et certains attributaires des marchés violent la réglementation en vigueur et une Ordonnance du Conseil d'État rendue en juin 2001 après saisine de Robin des Bois. Celle-ci n'autorise l'exécution des travaux qu'après l'achèvement des opérations de déminage/débombage et la délivrance d'un certificat de dépollution pyrotechnique. **Dans le cas présent, ce certificat n'a pas été rendu, le terrain est toujours miné.**

Plus les travaux avancent, plus les risques sont grands pour les conducteurs d'engins et toute personne située dans le périmètre de danger. Dans les remblais superficiels (jusqu'à +1CMH), des munitions de petit calibre type obus de 90mm sont susceptibles d'être découvertes. Au delà (de +1 CMH jusqu'à -15,5 CMH) le risque va croissant à l'approche du niveau naturel de 1944 qui nécessite une phase spécifique de détection et de déminage. Toutes les classes de munitions sont susceptibles d'y être mises à jour: obus d'artillerie de marine et de défense anti-aérienne, bombes d'aviation de toutes tailles et de tous types (incendiaires, pénétrantes ...). Pour un obus de 90 mm (3 kg de TNT), la zone mortelle se situe dans un rayon de 32 m, et le rayon de sécurité doit être de 600 m. Pour une bombe type PC 1400, contenant 300 kg de TNT, la distance maximale de projection de fragments dans l'air est de 1600 m, et le rayon mortel est de 147 m.

Aux risques pour les personnes s'ajoutent les risques pour les citernes d'hydrocarbures de la Compagnie Industrielle Maritime (5,5 millions de tonnes) situées pour les plus proches à 500 m des terrassement, et à 50m des remblaiements. Nous venons d'apprendre que les entreprises de dragages refusent désormais de travailler dans certaines zones du chantier.

L'État a la mémoire courte, ne respecte pas ses propres lois et ne mobilise pas ses moyens de contrôle et de police. Robin des Bois se doit de vous en avertir et reste à votre disposition pour pallier dans la mesure du possible au manque d'information délivrée par les responsables du chantier.

Communiqué , le 28 octobre 2002

ROBIN DES BOIS

Lorient-Le Havre : sous les projets, les bombes.

Le chef d'Etat-Major de la Marine Nationale tire à Lorient les leçons de la douloureuse expérimentation du Havre. Depuis 2 ans, le port autonome du Havre procède au déminage du projet d'extension du port connu sous le nom « Port 2000 ». Le temps, le coût et l'achèvement de cette dépollution pyrotechnique dans laquelle la Marine Nationale est impliquée souffrent de nombreux dépassements et reports. La dépollution de la partie terrestre du projet a 9 mois de retard. Elle n'a pas commencé alors que les draglines, principaux acteurs du terrassement, sont en place depuis la fin de l'année dernière. Avant même de parler de dépollution, la détection pyrotechnique est incomplète et le plan de gestion-sécurité est absent.

Comme le Havre, Lorient a connu des vagues de bombardements dont des « Tall Boy » de 5 tonnes visant à détruire la base sous-marine allemande ; les spécialistes estiment qu'entre 8 et 11 % des munitions tirées n'ont pas explosé. Le tonnage des bombes déversées par les Anglais sur Lorient entre le 15 janvier et le 17 février 1943 est de 4000 tonnes. Enfouis dans l'eau ou les sols, ces vestiges de guerre sont dormants mais actifs lorsqu'un choc, un changement de pression ou de position les réveillent. **La rive gauche du Scorff peut ainsi avoir servi de réceptacle à des bombes larquées et non explosées, et de site de regroupement de munitions de diverses origines dans l'immédiat après-guerre.** La Marine Nationale souligne dans une lettre rendue publique par la CFDT les coûts « exorbitants » et les risques de la dépollution pyrotechnique du site. Les difficultés techniques et les prises de responsabilité sont lourdes et nombreuses au vu du voisinage de l'arsenal, de la proximité de la ville, de deux sites Seveso à risques élevés, du pôle de pêche, du trafic maritime passagers et matières dangereuses (nitrate d'ammonium par exemple) et de l'enclavement du site à dépolluer dans le fond de la rade de Lorient. La diversité et la densité des activités humaines s'accommodent mal de l'ouverture d'un chantier à durée indéterminée.

Clairement, le chef d'Etat-Major de la Marine Nationale entend éviter un nouveau guêpier analogue à la situation havraise.

Communiqué, le 4 février 2002

ROBIN DES BOIS

Port 2000 à l'hosto

Jeudi, les dragages préliminaires à Port 2000 ont démarré dans l'estuaire de la Seine, avant même la réception du certificat de dépollution pyrotechnique complet exigé par l'ordonnance du 28 juin 2001 du Conseil d'État.

Ces dragages ont été immédiatement interrompus après que plusieurs ouvriers aient été victimes de malaises suite à des émanations gazeuses toxiques.

Les sédiments dragués sont dépositaires d'une pollution historique, organique et industrielle charriée par le fleuve ou déversée in situ par les usines de la zone industrielle dont Millenium, ex-Thann et Mulhouse, spécialisée dans la fabrication de l'oxyde de titane et la CIM, stockage pétrolier Seveso ouvert en 1920.

Une fois de plus et une fois de trop, Port 2000 s'avère bâclé et dangereux. L'étude d'impact et les protocoles de sécurité ont négligé ce risque et toujours soutenu que les vases n'étaient pas dangereuses et pouvaient par conséquent servir de remblais ou être immergées, sans que la santé des personnes impliquées ou l'équilibre de l'environnement marin puissent être menacés.

Robin des Bois demande la suspension officielle de tous les travaux de Port 2000 et une nouvelle étude d'impact sur l'extraction et le traitement des 30 millions de tonnes de vases dont le déstockage est nécessaire à la construction d'un port extérieur, tel que décidé par les aménageurs. Port 2000 est encore aujourd'hui considéré par l'ensemble du personnel politique comme un projet considérable, prioritaire et sérieux !

Rejet de boues de dragage contaminées sur la zone industrialo-portuaire du Havre.
A l'arrière: le pont de Normandie.
Photo Robin des Bois

Communiqué, le 21 décembre 2001

ROBIN DES BOIS

Un port très autonome

Robin des Bois a écrit le 18 octobre dernier au Président de la République, au Premier Ministre, au Ministre de l'Environnement, au Ministre de l'Emploi et au Ministre des Transports pour demander une nouvelle fois qu'une étude globale des risques soit réalisée pour la zone de Port 2000, incluse dans le périmètre de l'effet thermique (boil over) du stockage pétrolier de la Compagnie Industrielle Maritime -CIM-. Malgré les déclarations consécutives à la catastrophe de Toulouse, l'État est resté muet à ces courriers ainsi qu'aux interpellations émises durant les débats régionaux de Basse et Haute-Normandie et le débat national sur les risques industriels. La CIM, qui sera coincée entre le nouveau port et le port existant, est soumise à la directive Seveso II. Cette directive dispose en outre que les installations portuaires, les pipelines, et les gares de triages peuvent être assimilés à des installations dangereuses. Le Port Autonome du Havre a annoncé la semaine dernière qu'une étude serait disponible "courant 2002".

En attendant les catastrophes maritimes et industrielles du futur, le déminage en mer continue. Initialement prévu pour être terminée en juillet-août 2001, l'opération s'éternise sans qu'il soit possible de connaître le nombre exact de munitions extraites du futur chenal. Au-delà de la dizaine d'opérations annoncées par voie de presse, le Ministère des Transports déclarait en juin dernier devant le Conseil d'Etat que 56 munitions avaient été traitées depuis octobre 2000, tandis que devant la Commission des Lois du Sénat, lors de l'audition "Une question vitale en instance depuis 80 ans: le déminage" le sénateur Gelard déclarait: "*En 2000, au Havre, nous avons dû déminer 600 engins de guerre. En l'occurrence, la Marine Nationale s'en occupe*".
Quoi qu'il en soit, le Ministère de la Défense ne veut pas être tenu responsable si une munition oubliée dans la vase venait à péter sous le nez des dragueuses et de leurs équipages. Le Cabinet du Ministre de la défense vient de nous répondre clairement: "*Selon les termes du protocole, le Ministère de la défense est responsable des dommages causés lors des opérations de déminage. Les dommages éventuels liés au dragage et au désenfouissement restent à la charge du port autonome du Havre*"; ce même port très autonome qui n'a pas informé préalablement la population des risques du déminage pour la ville et les installations portuaires, qui n'avait pas intégré cette opération dans son échéancier et dans son budget, et qui s'apprête à demander un certificat partiel de dépollution pyrotechnique alors que le Conseil d'État a suspendu les arrêtés autorisant Port 2000 sur les zones soumises au déminage, tant que la destruction totale des engins de guerre n'aura pas été dûment constatée. En cas de dommage causé à un tiers, la responsabilité solidaire du ministère de la défense pourrait cependant être engagée.

Le Port Autonome se complaît dans ses mauvaises habitudes et sa précipitation, et il voudrait que l'histoire se répète avec le déminage terrestre nécessaire au creusement des futures darses, à 400 mètres des premiers bacs de la CIM. Le Préfet de Seine-Maritime nous l'a confirmé dans un courrier du 11 décembre: "*En ce qui concerne le chantier de déminage à terre, celui-ci n'en est qu'au début des investigations, c'est pourquoi les documents administratifs s'y rapportant ne sont donc pas encore établis et les procédures non définies*". A terre, la reconnaissance des engins de guerre a commencé en août 2001.

Quoi qu'en disent ses promoteurs, Port 2000 est encore dans le brouillard et les écueils.

Communiqué le 6 novembre 2001

Objet: risques industriels risques pyrotechniques estuaire de la Seine

ROBIN DES BOIS

Plus jamais ça, sauf au Havre

Le stockage de la CIM - Compagnie Industrielle Maritime - de 5 millions de tonnes d'hydrocarbures et " Port 2000 " dans un mouchoir de poche, à côté de la ville et dans l'estuaire de la Seine: tel est le projet d'intérêt national d'extension du Port Autonome du Havre concocté par les pouvoirs publics et les milieux d'affaires depuis 1996.

Aucune étude globale de dangers n'a été produite. Juste quelques lignes, qui paraîtront dérisoires le jour venu, sur les empilements de conteneurs susceptibles d'absorber un flux thermique accidentel ornent le dossier d'enquête publique. Robin des Bois a demandé officiellement au Président de la République, au Premier Ministre, au Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et au Ministère des Transports la suspension de tous les travaux de " Port 2000 " et la réalisation d'une étude globale des risques. La dernière étude de dangers spécifique à la CIM date de 1988. Elle n'intègre pas les scénarios d'accidents externes au stockage, les effets domino sur les installations fixes ou mobiles voisines, la prise en compte de la défaillance des systèmes de sécurité. Tout est à refaire et à faire, compte-tenu des nouvelles sources de risques liées à " Port 2000 ", comme les transbordements et stockages de matières dangereuses et les accidents d'origine strictement maritimes. Robin des Bois n'a pas encore reçu de réponse aux courriers du 18 octobre 2001.

Aux risques industriels s'ajoutent depuis un an les risques pyrotechniques. Le futur chenal et les futures darses sont pollués par les vestiges de guerre. Saisi par Robin des Bois, le Conseil d'Etat a suspendu par une ordonnance du 28 juin 2001 l'arrêté autorisant les travaux de "Port 2000" *" pour la partie de ces opérations qui nécessitent des opérations préalables de déminage et de débombage, jusqu'à **l'achèvement** de ces dernières dûment constaté par les autorités compétentes"*. Mais les retards s'accumulent et l'arrivée des dragues qui devaient commencer à travailler en juillet/août est conditionnée à la fin du déminage. Après avoir affirmé que cette ordonnance était inutile, les services portuaires et l'État tentent donc de la contourner en réautorisant les travaux "*sur **une zone** après que celle-ci eut fait l'objet de travaux de déminage et débombage dont l'achèvement aura été dûment constaté par le représentant du Ministère de la Défense*". **Le saucissonnage et l'autocontrôle de la Marine Nationale permettraient ainsi de débuter les travaux maritimes à proximité du chantier de déminage et des cuves de la CIM, stockage pétrolier stratégique assujetti à la directive Seveso.**

Le chantier Port 2000, la CIM et la centrale électrique. Photo Robin des Bois

Communiqué, le 30 octobre 2001

Objet: risques industriels, risques pyrotechniques estuaire de la Seine

ROBIN DES BOIS

Un havre pour les risques

Depuis 1996, Robin des Bois dénonce l'adossement du projet "Port 2000" au Havre à un stockage pétrolier classé Seveso. Aux risques prévisibles du projet pour les travailleurs portuaires, pour l'environnement, pour la sécurité maritime et industrielle, s'ajoutent depuis un an les risques pyrotechniques liés au déminage du futur chenal portuaire. Malgré une ordonnance du Conseil d'État et malgré les discours tenus au lendemain de la catastrophe de Toulouse, l'État français donne un avenir aux risques majeurs. Depuis juillet 2001, les bulldozers ont été lâché sur les mares et les roselières de l'estuaire de la Seine afin d'effectuer les travaux préparatoires à "Port 2000".

En un an, 15 munitions de plus de 250 kg ont été détruites par la Marine Nationale sur les 2012 cibles repérées dans le futur chenal de "Port 2000", à proximité du stockage pétrolier d'une capacité de 5 millions de tonnes de la Compagnie Industrielle Maritime. Le cumul des munitions neutralisées en mer n'a pas été communiqué. Aucune information n'a été donnée sur le chantier de déminage à effectuer à terre. Les opérations de déminage en mer - dont le coût et la durée n'ont pas été intégrés dans l'échéancier du projet - devaient selon le Port Autonome laisser place aux engins de dragages en "*juillet, août*", puis en "*septembre, octobre*" puis en "*octobre, novembre*". Saisi par Robin des Bois, le Conseil d'État a suspendu par une ordonnance en date du 28 juin 2001 l'arrêté autorisant les travaux de "Port 2000" *" pour la partie de ces opérations qui nécessitent des opérations préalables de déminage et de débombage, jusqu'à* ***l'achèvement*** *de ces dernières dûment constaté par les autorités compétentes"*. Le Conseil d'État a ainsi voulu calmer la précipitation des autorités portuaires, éviter que les dragues ne travaillent à côté d'un chantier de déminage et réduire les risques d'explosion de munitions oubliées à proximité du stockage pétrolier. Après avoir affirmé que cette ordonnance était inutile, les services portuaires et l'État tentent maintenant de la contourner. Par un nouvel arrêté en date du 3 octobre 2001, les préfets de Seine-Maritime, du Calvados, et de l'Eure autorisent les travaux "*sur* ***une zone*** *après que celle-ci eut fait l'objet de travaux de déminage et débombage dont l'achèvement aura été dûment constaté par le représentant du Ministère de la Défense*". Ainsi, le chantier de déminage pourrait être divisé en zones et les dragues seraient autorisées à travailler à proximité, malgré les risques pyrotechniques.

L'ordonnance du Conseil d'État stipule que: "*la République mande et ordonne au ministre de l'équipement, des transports et du logement et au ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, chacun en ce qui le concerne et à tous huissiers à ce requis, en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées de pourvoir à l'exécution de la présente ordonnance*". Loin de faire respecter l'ordonnance, ceux-ci se terrent dans le silence et s'apprêtent à accepter que la Marine Nationale, maître d'oeuvre des opérations de déminage, soit la seule juge de sa mission. Ce sont ces mêmes ministères, ainsi que le Premier Ministre et le Président de la République, qui ont été destinataires la semaine dernière d'une lettre de Robin des Bois rappelant la juxtaposition des risques industriels et maritimes engendrée par "Port 2000", et demandant de toute urgence une étude globale des risques.

Lettre ouverte n°1, le 26 mars 2003
Communiqué, le 11 septembre 2001

ROBIN DES BOIS

L'engrenage explosif

Le relevage et le transport dans la nuit du 5 au 6 septembre 2001 de 5 munitions alliées et allemande du futur chenal du projet " Port 2000 " au Havre, vers la zone de pétardement à 4,6 milles en baie de Seine, auraient du être reportés. La nuit et la mer forte ont fait prendre des risques inconsidérés pour la sécurité des zones industrielles et urbaines du Havre. La perte d'une munition tirée et non-explosée, dans des conditions non explicitées, prolonge les risques pour les activités de pêche et de dragage. Elle aurait pu se traduire par la perte de l'équipage du canot pneumatique assurant le remorquage. Robin des Bois rappelle que selon le Cahier des Clauses Techniques Particulières du chantier de déminage, " *les interventions du GPD* –Groupement des Plongeurs Démineurs - *sur des engins explosifs seront suspendues à partir de mer 3* –peu agitée- *par mesure de sécurité* " et que le " Plan de sécurité du déminage du secteur sud des installations portuaires du Havre ", n'autorise pas les opérations de déplacement d'engins dangereux du coucher au lever du soleil.

La nouvelle opération de mercredi 12 septembre porte sur 2 bombes anglaises de 500 kg ; le périmètre de sécurité intéresse les stockages pétroliers de la CIM (capacité de 4 millions de tonnes), les bacs de liquides inflammables ou toxiques de SOTRASOL, et des zones de stockage, d'entreposage, de matériaux divers et de conteneurs. En application de la directive Seveso à laquelle la CIM est assujettie, une information exceptionnelle doit être délivrée aux populations urbaines susceptibles d'être atteintes plus qu'en période normale d'exploitation par les conséquences d'un accident industriel déclenché par l'explosion inopinée d'une munition. De même, les établissements industriels et les nappes de pipelines inclus dans le périmètre de sécurité doivent faire l'objet d'une surveillance renforcée pendant et à la fin des opérations de déminage - débombage.

Le 25 avril 2001, le Préfet de la Manche et de la mer du Nord déclarait que les opérations de déminage- débombage au Havre n'avaient pas " *un caractère d'urgence* " et que les plongeurs-démineurs disposaient " *d'une entière maîtrise du temps* ". 5 mois après, le temps est à la précipitation et le Port Autonome du Havre exerce des pressions sur la Marine Nationale et les autres intervenants pour que les opérations soient terminées à la fin du mois, autant dire bâclées.

Voir communiqués des 4 septembre " De sombres pratiques pour un déminage nocturne ", 5 septembre " La nuit, tous les risques sont gris ", et 6 septembre 2001 " Le bug pyrotechnique ".

Pétardage au Havre
Photo Robin des Bois

Communiqué, le 6 septembre 2001

Le bug pyrotechnique

La perte dans la nuit du 5 au 6 septembre 2001 d'une bombe de 250 kg tractée par le Groupement des Plongeurs Démineurs de Cherbourg entre le sud des installations portuaires du Havre et la zone de pétardage confirme les craintes de l'association Robin des Bois et justifie ses appels au report des opérations en plein jour.

Si la bombe est munie d'un marqueur comme cela devrait être le cas, elle peut être relocalisée immédiatement et entourée d'un périmètre de sécurité puis faire l'objet d'une deuxième tentative de relevage et de pétardage.

Si elle n'est pas munie de marqueur, tout le corridor entre la zone de débombage près des stockages pétroliers de la CIM et la zone de pétardage à 4,6 km du Havre doit être interdit aux activités de pêche et éventuellement aux autres activités nautiques.

Contrairement à ce que pensent le Préfet Maritime de Cherbourg et le Préfet de Seine - Maritime, la sécurité ne se traite pas par des avenants ou des régularisations à postériori et ne se plie pas aux exigences d'une administration portuaire qui a pesé pour que l'opération soit réalisée dans la nuit du 5 au 6 afin de ne pas perturber l'escale du paquebot *Legend of the seas* arrivé ce matin à 7 heures.

Communiqué, le 5 septembre 2001

La nuit, tous les risques sont gris

Par une ordonnance en date du 28 juin 2001, le Conseil d'Etat a suspendu l'arrêté autorisant les travaux d'extension du Port Autonome du Havre « Port 2000 » pour partie des opérations qui nécessitent un déminage et un débombage préalables, jusqu'à la destruction totale des engins de guerre dûment constatée par les autorités compétentes,. Cette ordonnance concerne l'emprise maritime du projet mais aussi dans la continuité une partie de l'emprise terrestre où devrait s'effectuer le creusement des futures darses. Le déminage terrestre doit aussi faire l'objet d'une étude de sécurité pyrotechnique qui n'est pas encore diffusée.

Autant sur la partie terrestre que pour la partie maritime, le déminage intervient à proximité de la CIM, stockage pétrolier d'une capacité de 4 millions de tonnes. L'étude de l'INERIS – Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques – rendue en mai 2001, 7 mois après le début du chantier de déminage - débombage, reste à ce sujet incomplète. Aucune recherche auprès des archives militaires anglaises n'a été entreprise pour connaître les caractéristiques des munitions larguées. Le scénario d'accident majeur de référence (boil over) est celui d'une exploitation normale de la CIM dont les bacs à hydrocarbures sont qualifiés de « *constructions vraisemblablement très résistantes* ». Pourtant, 70 bacs ont été construits avant 1964, date de l'entrée en vigueur des normes de constructions visant à réduire les risques de ruptures lentes ou brutales. Certains ne sont pas séparés par les distances aujourd'hui réglementaires. Il n'y a aucune approche bac par bac, en fonction de leur proximité avec le chantier de déminage, de leur âge, de leur état de corrosion, et des produits stockés (les produits raffinés ont un point d'éclair plus bas).

Enfin, l'étude de l'INERIS, jointe au plan de sécurité précise : *« A propos des projectiles directs issus du corps de la bombe, les structures devraient bien résister (pénétration de 2 cm dans du béton et de 2 mm dans de l'acier), sauf les vitrages. Mais les fragments seraient immédiatement mortels pour l'homme (sans protection particulière)* » La plupart des habitants ont préféré partir durant la journée du 11 juin. Cette nuit, ils se trouveront barricadés chez eux, avec comme consigne de garder les fenêtres ouvertes et de s'en éloigner.

En ce qui concerne l'opération de relevage et de transport de munitions prévue pour cette nuit, Robin des Bois souligne une nouvelle fois qu'elle est en contradiction avec le « Plan de sécurité du déminage du secteur sud des installations portuaires du Havre » signé par le préfet de Seine-Maritime, le Préfet Maritime, le maire du Havre et le directeur du Port Autonome du Havre. Il n'est pas justifiable que deux de ces signataires s'accordent une auto-dérogation et abaissent le niveau de sécurité d'un plan produit devant le Conseil d'Etat comme garantie du sérieux de l'ensemble des opérations. C'est notamment grâce à ces normes de sécurité que le groupement des plongeurs - démineurs a pu jusqu'alors effectuer sa mission sans incident. L'opération du 11 juin s'est bien déroulée en plein jour, dans des conditions optimales de visibilité. Ce n'est évidemment pas une raison pour prendre des risques supplémentaires aujourd'hui. Cette révision à la baisse est d'autant plus inopportune qu'une cinquantaine de bacs de la CIM sont inclus dans le périmètre de sécurité. Cette « dérogation » aux normes de sécurité est préjudiciable au bon accomplissement du chantier et au déploiement des éventuels secours d'urgence.

Après avoir affirmé que les dragages débuteraient en juillet-août, puis devant le Conseil d'Etat en septembre-octobre, le Port Autonome espère maintenant lancer les dragues en octobre-novembre. Compte - tenu de l'ordonnance du Conseil d'Etat et de la complexité des opérations de déminage, il est irréaliste de penser que les opérations de dragages pourront commencer à cette date. Cette attitude de façade a pour but de rassurer les bailleurs de fonds, comme l'Europe, et les entreprises contractantes.

Communiqué, le 4 septembre 2001

De sombres pratiques pour un déminage nocturne

Si les conditions météorologiques le permettent, le déminage de 4 bombes et 1 mine sera effectué par la Marine Nationale dans la nuit du 5 au 6 septembre. Cette opération, entrant dans le cadre des travaux préliminaires à la construction de "Port 2000" au Havre, serait entachée d'irrégularité au regard du "Plan de sécurité du déminage du secteur sud des installations portuaires du Havre" mis au point par le Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de Protection Civile (SIRACED - PC), et signé par le Préfet Maritime de la Manche et de la mer du Nord, le Préfet de Seine-Maritime, le Maire du Havre, et le Directeur du Port Autonome.

Ce plan de sécurité impose: " *Aucune intervention de déplacement ou de pétardage d'engin dangereux ne pourra avoir lieu la nuit (du coucher au lever du soleil) ou par mauvaise visibilité...*"

En conséquence la Marine Nationale s'apprête à se livrer à des pratiques interdites, sans doute sous la pression de la direction du Port Autonome, soucieuse de ne pas perturber, même dans des circonstances exceptionnelles, l'ensemble du trafic portuaire et des activités industrielles qui y sont liées, et anxieuse de ne pas retarder davantage les travaux.

Considérant que la sécurité publique et celle des principaux intervenants de cette opération de déminage ne peuvent supporter aucun arrangement, Robin des Bois demande son report et sa conformité aux precriptions du Plan de sécurité officiel.

Communiqué, le 9 juin 2001

ROBIN DES BOIS

Déminage du Port du Havre : L'information et les populations sont barricadées.

L'opération de déminage prévue pour le lundi 11 et mardi 12 juin 2001 dans la zone portuaire du Havre est exceptionnelle. L'une des munitions à neutraliser contient 720 kg d'explosifs. Lors de son pétardage en octobre 1999, une munition similaire a déclenché un tremblement de terre de 4,4 sur l'échelle de Richter enregistré par le réseau de surveillance sismique de Strasbourg.

Les bas quartiers résidentiels et balnéaires du Havre sont exposés aux risques pyrotechniques susceptibles de dégrader, de démolir ou de déplacer les biens privés et publics.

Contrairement aux pratiques en vigueur quand des munitions de forte puissance font l'objet de découverte et de neutralisation, les populations ne seront pas évacuées. Elles sont incitées à se barricader chez elles, volets fermés et fenêtres ouvertes. Il est recommandé de se tenir le plus éloigné possible des baies vitrées, nombreuses dans ces immeubles de front de mer.

Vis-à-vis d'un risque maximal, les autorités de l'Etat ont élaboré un plan minimaliste de sécurité. Les bacs pétroliers d'une capacité d'1 million de tonnes compris dans le périmètre de sécurité n'ont pas été inertés. Le plan Polmar n'a pas été activé.

Cette première opération de déminage / débombage est consécutive aux travaux de « Port 2000 », le projet de port externe du Port Autonome du Havre, implanté dans l'estuaire de la Seine. Ce projet aux coûts économiques et écologiques exorbitants est préféré à une réorganisation interne du port actuel et à l'amélioration de ses équipements et infrastructures. Hyper centralisé, il ne fait pas appel à la complémentarité des autres ports de la Baie de Seine que sont Cherbourg, Caen, Fécamp et Dieppe. Grâce à des promesses vagues et à des actions ponctuelles de concertation, l'Etat et le Port Autonome du Havre ont réussi à déminer les oppositions, sauf celle du Conseil Général du Calvados et de Robin des Bois dont les actions en référé seront examinées fin juin par le Conseil d'Etat. L'un des motifs développé par Robin des Bois est justement l'absence de prise en considération et d'informations relatives aux opérations de neutralisation des munitions abandonnées depuis 50 ans dans l'emprise du projet, lors du Grand Débat Public et de l'Enquête Publique, entre 1996 et 2001. L'importance, la complexité, et le coût des opérations de reconnaissance et de déminage / débombage étaient connus du Port Autonome du Havre mais inconnus du public jusqu'aux révélations de Robin des Bois en octobre 2000.

Communiqué, le 4 mai 2001

ROBIN DES BOIS

Vimy-sur-Mer

Au Havre, le Projet "Port 2000" cumule les risques industriels, les risques pour la sécurité maritime, les menaces pour l'environnement et les risques pyrotechniques. Une mine allemande avec une charge de 720 kg d'explosifs conventionnels vient d'être découverte dans le futur chenal, à 800 mètres du stockage pétrolier d'une capacité de 5 millions de tonnes. Le grand débat public et l'enquête publique n'ont pas informé la population sur l'état initial du site pollué par des vestiges de guerre et sur les risques de l'opération de déminage / débombage pour la population et les installations portuaires. En octobre 2000, c'est Robin des Bois qui a informé la presse de la présence de 2012 " cibles " dans le futur chenal de " Port 2000 ". Dans un deuxième temps, Robin des Bois a porté plainte devant la Commission Européenne et a demandé l'annulation des arrêtés préfectoraux autorisant " Port 2000" devant le Conseil d'État. La France est d'ores et déjà destinataire d'une demande d'information de la part de la Commission Européenne pour "présomption de violation du droit communautaire".

En janvier 2000, trois mois avant le début de l'enquête publique " Port 2000 ", le Port Autonome du Havre recevait l'étude de reconnaissance des engins de guerre dans le futur chenal du port. Cette étude conclut à la présence de 2012 "cibles" présentant chacune un caractère de cohérence supérieur à 97,5% avec des munitions de la Seconde Guerre Mondiale : obus, bombes, mines et torpilles. L'opération de déminage / débombage a débuté sans étude de risques en octobre 2000. Le bilan préfectoral au 20 avril 2001 fait état de " 414 cibles traitées " dont " 19 munitions identifiées ". Certaines " cibles " de la première zone explorée n'ont pas été retrouvées. L'étude de risques que l'INERIS a effectué sans l'IPSN initialement co-désigné, n'a pas été publiée et conclut d'après la Préfecture à " *un risque faible de dégât pour les habitations ou les installations industrielles en cas d'accident au cours du transport des engins découverts vers la zone de destruction située au large* ". La découverte d'engins ne nécessiterait pas l'évacuation des personnes *" mais leur simple maintien dans les locaux pendant la durée des opérations* ". Cette procédure devrait être mise en oeuvre pour la "destruction" de cette redoutable mine allemande en attente depuis un demi siècle. Le périmètre de sécurité de 1.500 m concerne un quartier de 10.000 habitants et inclut le port de plaisance et des bacs du stockage pétrolier. Robin des Bois souligne les risques pour les immeubles en front de mer, le trafic maritime, le trafic aérien, l'environnement industriel, et principalement les réseaux sous-marins de pipelines et les stockages pétroliers.

Le Port Autonome est pressé et planifie la fin du chantier de déminage / débombage pour septembre, malgré la période estivale et l'afflux de touristes, plaisanciers et pêcheurs.

Communiqué, le 23 novembre 2004

ROBIN DES BOIS

Mémoire trouble en Baie de Seine

Les acteurs ont la mémoire courte ; ont-ils trop absorbé d'acide domoïque, la toxine amnésiante produite par la pseudo-nitzschia, une des espèces planctoniques responsables de la contamination des coquillages et des intoxications des consommateurs -poissons-oiseaux-genre humain-?

En vérité, les coquilles Saint-Jacques de la baie de Seine et de la Manche Nord vivent depuis 2002 dans un milieu très perturbé. Elles reçoivent en permanence les retombées des dragages massifs (40 millions de tonnes) préliminaires à la construction de "Port 2000" au Havre.

Il est déjà prouvé que les boues de dragages sont des réservoirs de kystes d'espèces planctoniques secrétant des toxines paralysantes (Alexandrium minutum) et que l'immersion des boues de dragage et la dispersion des formes enkystées et revivifiables dans le milieu marin favorise les efflorescences.

L'insuffisance des moyens financiers et scientifiques consacrés à la prolifération des planctons toxiques sur le littoral français ne permet pas aujourd'hui d'affirmer que les pseudo-nitzschia peuvent se multiplier comme les Alexandrium minutum grâce aux cycles dragage-immersion de déblais de dragage mais la question est posée. De même, le rôle de l'enrichissement du milieu par des nutriments, comme l'azote et le phosphore stockés dans les sédiments, dans le développement des planctons toxiques mérite d'être approfondi.

Dans le dossier d'enquête publique sur les dragages nécessaires et préliminaires à "Port 2000", il n'y avait aucune trace d'un dénombrement des cellules viables de planctons toxiques dans les sédiments à draguer et à immerger prés des gisements conchylicoles, malgré les demandes de Robin des Bois et les recommandations génériques des trop rares spécialistes français des algues toxiques. Ifremer surveille les effets, les pêcheurs subissent les conséquences, mais qui se préoccupe des causes, mis à part quelques chercheurs compétents mais isolés ?

Robin des Bois demande au Ministère de l'Agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales ainsi qu'à l'AFSSA et à l'Ifremer de diligenter des inventaires des espèces planctoniques potentiellement toxiques en Baie de Seine et d'évaluer dans ce domaine l'impact des boues de dragages et des eaux de ballast du trafic maritime.

Communiqué, le 11 septembre 2002

Objet: archéologie et histoire du Havre.

ROBIN DES BOIS

Le grand camouflage archéologique

Le projet d'extension du Port Autonome du Havre, "Port 2000" dans l'estuaire de la Seine, met à jour des vestiges archéologiques et historiques que les autorités portuaires s'efforcent de dissimuler, de minimiser ou de détruire pour ne pas retarder un échéancier de travaux déjà malmené.

A la mi-juillet, Robin des Bois a été informé de la découverte sur le chantier maritime d'une carcasse d'avion allemand datant probablement de la dernière guerre mondiale avec les restes d'un corps à l'intérieur et a immédiatement alerté l'ambassade d'Allemagne. Le 1er août, les Affaires Maritimes ont confirmé à l'ambassade qu'un avion avait été découvert, mais il s'agirait d'un Lancaster anglais et sans restes humains. **L'ambassade de Grande-Bretagne a été informée le 12 août par les Affaires Maritimes que les débris d'un avion anglais avaient effectivement été sortis de l'eau, et que des os avaient malencontreusement été perdus dans la vase, rendant toute cérémonie militaire impossible.** Ce vestige de guerre n'est pas le seul à subir les outrages du présent après avoir résisté à ceux du temps.

En juin, Robin des Bois découvrait sur le port du Havre des morceaux déchiquetés de membrures d'un navire de toute évidence très ancien et alertait le Département de Recherches Archéologiques Subaquatiques et le Ministère de la Culture, qui n'avaient pas été informés par le Port Autonome, établissement d'État. Des archéologues se sont rendus d'urgence sur place et l'expertise des bois confirme qu'il s'agit de vestiges d'architecture navale du XVIIe ou du XVIIIe siècle. L'étude de la charpente de ce navire n'est plus possible, les épaves ayant été sorties de l'eau, cassées, démantibulées et jetées à terre en prévision d'une mise en décharge. Il pourrait s'agir du *Rouen*, navire de guerre perdu dans la rade du Havre en 1670 avec 282 hommes d'équipage et 70 canons. Robin des Bois a saisi le Procureur de la République du Havre. La Loi sur les biens culturels maritimes de 1989 prévoit que "Toute personne qui découvre un bien culturel maritime est tenue de le laisser en place et de ne pas y porter atteinte", tandis que la Loi de 2001 stipule que l'archéologie préventive "a pour objet d'assurer, à terre et sous les eaux, dans les délais appropriés, la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement". **A la demande de Robin des Bois et afin d'éviter que d'autres vestiges archéologiques soient détruits, le Ministère de la Culture a sollicité la mobilisation d'un navire dédié à la surveillance archéologique du chantier "Port 2000". L'Hermine de Bretagne sera sur zone à partir de novembre.**

Communiqué, le 4 juillet 2002

ROBIN DES BOIS

Les vandales de Port 2000

Suite aux constats et aux révélations de Robin des Bois en date du 26 et 27 juin 2002, il s'avère après inspection d'une équipe d'archéologues venus spécialement au Havre à la demande du Département de Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines de Marseille, que les épaves rassemblées sur la décharge interne du Port du Havre correspondent à un navire construit avant le 18 ème siècle. Les spécialistes ont par ailleurs, malgré les réticences du Port Autonome du Havre, pu avoir accès à des pierriers, des bouches à feu lançant des boulets en pierre depuis les navires de guerre. Conformément à une information parvenue à Robin des Bois le 25 juin 2002, des canons ont été mis de côté et la gendarmerie maritime a mené une enquête discrète. L'épave pourrait correspondre de par sa datation au *Rouen,* navire de guerre construit à l'arsenal du Havre qui a fait naufrage en 1670 à la sortie du port du Havre avec 280 hommes à bord et 70 canons. Quel que soit le navire, français ou anglais, militaire ou marchand, il s'agit de vestiges historiques d'un intérêt majeur. Ce navire pourrait avoir été mis à jour à l'occasion des travaux d'enlèvement des canalisations industrielles sur l'emprise de "Port 2000". Il aurait dû être immédiatement signalé et balisé pour un examen in-situ. Le Port Autonome du Havre a opté pour le pillage et la destruction partielle de l'épave sur les lieux de la découverte, se terrant dans le silence jusqu'aux révélations de Robin des Bois.

Il s'agit manifestement d'une dissimulation organisée par le Port Autonome du Havre, et d'une non-prise en compte des obligations administratives et réglementaires concernant les vestiges archéologiques. Pour sa défense, le Port Autonome du Havre prétend qu'il a confondu ces pièces inestimables avec des pieux en bois. L'incompétence et la mauvaise foi dramatiques du Port Autonome du Havre, et plus particulièrement des concepteurs et des responsables des travaux de "Port 2000" se trouvent encore une fois démontrées.

Quelques uns des vestiges d'un navire construit avant le 18ème siècle et détruit en 2002 par le Port Autonome du Havre, pendant les travaux de Port 2000. Photo Robin des Bois

Communiqué, le 13 février 2002

ROBIN DES BOIS

Pour Port 2000, une carrière Natura 2000

Aussi incroyable qu'il puisse paraître, Sotraga, filiale du groupe GTM très présent sur le chantier Port 2000 au Havre, inaugure aujourd'hui par un tir de mine une carrière de craie Natura 2000. La craie serait acheminée sur le chantier havrais par voie fluviale ou routière.

La nouvelle carrière du Bout des Hayes est située sur la rive sud de la Seine, en amont du Pont de Normandie, sur la commune de Trouville-la-Haule.

C'est la première retombée concrète de Port 2000 dans le département de l'Eure et quelle retombée ! Il s'agit en 5 ans de détruire un paysage remarquable par sa beauté, ses bois, son histoire et sa biodiversité.

Inclus dans le marais Vernier et la Risle maritime, protégé virtuellement par le parc régional de Bretonne, le Bout des Hayes va disparaître sous les tirs de mine. La carrière est au centre d'une zone Natura 2000, programme communautaire dont l'objectif est en l'occurrence de "maintenir le caractère naturel du site", de "maintenir la nature actuelle des bois" et "d'éviter la dégradation des pelouses des coteaux calcaires" sans oublier de "limiter le dérangement des chauves-souris des grottes".

Cette carrière est symbolique de la destruction de l'environnement provoquée par Port 2000. De plus, elle diminue la valeur foncière d'une centaine d'habitations traditionnelles ou modernes exposées aux vibrations et aux nuisances de l'extension de la carrière, et elle représente un risque majeur supplémentaire pour le trafic fluvio-maritime, le front de taille étant aujourd'hui distant d'une centaine de mètres du chenal de navigation.

La carrière Port 2000 sur les rives de la Seine
Photo Robin des Bois

Robin des Bois
Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14, rue de l'Atlas 75019 Paris Tel: 01 48 04 09 36 / Fax: 01 48 04 56 41
www.robindesbois.org

Dossier de Presse.
Le Havre – « Port 2000 »
Octobre 2002.

ROBIN DES BOIS

Les dents de la mer

Le port autonome du Havre et l'État préparent le terrain de ce qui serait en Europe le port moderne le plus dangereux pour la sécurité industrielle et maritime: 4 km de quais adossés à la CIM -Compagnie Industrielle et Maritime- qui stocke 5 millions et demi de tonnes d'hydrocarbures, et 1/4 de l'estuaire amont de la Seine remanié et endigué (*pièces n°1 et 2*).

Les travaux du port externe du Havre, "Port 2000", ont du retard. Pour le rattraper et limiter les surcoûts, le port autonome envoie les entreprises travailler sur un site qui n'a pas été correctement déminé, malgré une Ordonnance du Conseil d'État. En septembre 2002, une bombe de 50 kg a été déversée au pied des bacs d'hydrocarbures après avoir parcouru les canalisations d'une drague. Une autre bombe de 300 kg est resté coincée dans les tuyaux, contraignant les entreprises à suspendre les travaux maritimes. A terre, trois entreprises de terrassement sont en litige avec le port autonome, car elles refusent depuis 8 mois de creuser un site pollué par les vestiges de guerre.

L'étude de dangers de la CIM est en cours de refonte. Une ligne Maginot de plusieurs km de long, de 17 m de haut, et de 60 m de base viendrait aux dernières nouvelles compléter le dispositif de prévention des risques (*pièces n°3 et 4*). L'influence sur l'hydrodynamisme du comblement partiel de l'estuaire de la Seine et de son endiguement est mal connue. La sécurité maritime dans le chenal d'accès du nouveau port et dans le chenal de la Seine n'est pas garantie. Les réflexions et conclusions de la « Grande Commission Nautique » sont à cet égard affligeantes de pauvreté.

L'inquiétude ou la stupéfaction s'installent parmi les usagers du port et dans le parc des usines Seveso. Seuls quelques armateurs, ou plus exactement leurs représentants en France, jubilent. « *Les ports ne sont que des suiveurs* » résumait en l'an 2000 le directeur du port autonome. Le leader havrais, c'est la Mediterranean Shipping Company (MSC), un armateur italo-suisse dont il y a quelques années les professionnels dénonçaient le manque de transparence financière, et que les mêmes saluent aujourd'hui comme l'une des plus belles aventures du shipping. Pour remonter le moral des troupes, MSC n'hésite pas à commander des nouveaux portiques sans compter. « Port 2000 » n'a pas de quai, pas d'eau, pas de lisibilité mais les portiques à conteneurs attendent déjà au portillon.

La marche forcée du port autonome du Havre témoigne de défaillances graves dans la planification des travaux, dans la gestion des risques et dans la perception des difficultés techniques et financières. Robin des Bois demande la suspension officielle et le réexamen du projet « Port 2000 » (*pièces n°5 à 6bis*). C'est le moment, nous n'en sommes qu'au début du tunnel.

La sécurité industrielle.

"Port 2000" serait construit dans le périmètre de sécurité d'un établissement classé Seveso, la CIM et ses 5,5 millions de tonnes d'hydrocarbures lourds et légers. En cas d'accident majeur à la CIM, une partie de "Port 2000" serait dans la zone létale, le reste étant situé dans la zone de boil over (embrasement atmosphérique de gaz imbrûlés). La CIM et le port pétrolier seraient pris en tenaille entre "Port 2000" et le port interne. L'étude de dangers de la CIM est en cours de réévaluation. Le port a lancé en juin 2002 un appel d'offres de mission d'étude pour la réalisation de merlons de sables de 17 m de haut sur 61 m de base formant un écran de protection thermique entre les futurs terminaux de "Port 2000" et les bacs d'hydrocarbures (*pièce n°4*).

La sécurité industrielle a été occultée avec constance par les promoteurs lors de la préparation du projet. Sur ce point, l'information des populations a été quasi inexistante. Aucune étude globale de sécurité n'a été présentée en enquête et débats publics sur les effets dominos entre les différentes sources de risques fixes ou mobiles (navires, trains, camions …). La seule étude de sécurité disponible date de 1997 et ne concerne que les terminaux portuaires; malgré un avis favorable de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs, le port autonome du Havre et la préfecture de Haute-Normandie refusent toujours de la communiquer. Elle serait elle aussi en cours de réactualisation (*pièces n°7 à 10*). En cas d'accident majeur, les routiers, dockers, grutiers, équipages de navires et agents portuaires de "Port 2000" resteraient captifs. Le port préconise une évacuation "bord à quai éloigné du sinistre" (*pièce n°3*).

Par arrêté en date du 5 novembre 2001, la CIM était mise en demeure d'effectuer l'inventaire de ses canalisations, de compléter et mettre à jour son analyse des risques qui ne prenait en compte que le scénario basique de rupture des bacs, à l'exclusion des appontements pétroliers, des installations connexes et des effets dominos pour les sites voisins (*pièce n° 11*). Un nouvel arrêté est en préparation, demandant à l'exploitant une révision globale de ses études de dangers. La CIM devrait également, compte-tenu de la réglementation en vigueur, prendre en compte un événement provenant de « Port 2000 » ou du chantier « Port 2000 ».

La presqu'île de la CIM (4 km de long) aurait été un site idéal pour implanter un port moderne sûr. La concession d'outillage public conclue entre l'exploitant et le port expire le 31 décembre 2020. L'option du transfert même progressif a été écartée en novembre 1996 par une étude commune du port et de la CIM. Un déménagement impliquerait un terrain d'accueil de superficie supérieure étant donné les normes en vigueur sur la taille des cuves de rétention, et une dépollution des sols estimée à 365.000 euros. Ainsi, même les deux bacs d'une capacité chacun de 150.000 m3 d'hydrocarbures implantés sur le projet resteront là, entre les nouveaux terminaux. Il y a peu de temps, les gestionnaires de la CIM se sont avisés que des risques supplémentaires pesaient sur ces deux super tankers. Leur stabilité et leur solidité pourraient être modifiées par les variations de la circulation des eaux souterraines consécutives au pompage continu des nappes phréatiques dans le cadre du chantier.

La massification des matières dangereuses en transit dans "Port 2000" n'a pas été quantifiée. La directive Seveso II considère dans son préambule que les ports sont susceptibles d'être assujettis, mais il n'a pas encore été décidé si les futurs terminaux à conteneurs relèveraient des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

La sécurité maritime.

Des modélisations ont été effectuées pour tenter de prévoir les modifications de la sédimentologie et de la courantologie de l'estuaire de la Seine par « Port 2000 ». Les résultats montrent une augmentation des dépôts de sédiments vers le centre de l'embouchure de la Seine et dans le chenal de navigation du port de Rouen. La digue basse Nord serait allongée de 750 m pour tenter de confiner ces mouvements de sédiments et des « dragages d'accompagnement » d'au moins 4 millions de m3 sont prévus. Les dragages supplémentaires nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation dans le chenal de la Seine n'ont pas été évalués. Le Ministère des Transports s'est engagé à assurer le surcoût de ces dragages « au cours des prochaines années » (*pièce n°12*). Les modélisations montrent également une augmentation de la vitesse des courants de flots dans l'estuaire où le trafic maritime est important. Le rétrécissement de la brèche dans la digue basse nord est contesté par les pilotes. Au cours de l'instruction du projet, il a été noté que sous certaines conditions météorologiques, la houle à l'intérieur du nouveau port serait plus forte qu'à l'extérieur. La passe d'entrée a été déplacée et modifiée avec des musoirs de chaque côté, et une plage de galets pour casser la houle.

Le naufrage de l'*Erika* et le retour d'expérience n'ont en aucun cas enrichi le dossier "Port 2000". Rien sur la coordination des secours, rien sur le renforcement des moyens matériels et les stratégies de défense face aux avaries, aux collisions, ou aux naufrages dans l'estuaire ou dans les chenaux d'accès.

La sécurité pyrotechnique.

2012 "cibles" correspondant en masse, en profondeur d'enfouissement et en géométrie avec des engins de guerre (obus, bombes, mines et torpilles) ont été détectées sur le chantier maritime de "Port 2000" en janvier 2000. Le Havre a été dramatiquement pilonné durant la seconde guerre mondiale, et la zone maritime a également servi de décharge lors des opérations de désobusage et débombage de 1944 à 1946. Le chantier de dépollution pyrotechnique a été sous-estimé par le port et la préfecture. Le coût des études et des opérations de déminage n'avait pas été inclus dans le projet (au moins 15 millions d'euros *pièce n°13*). Les opérations ont débuté dans "une zone expérimentale" en octobre 2000, sans étude de sécurité pyrotechnique destinée à déterminer les risques pour les populations civiles, les travailleurs portuaires, les navires et les industries, dont la CIM. Une étude sur la "nature du danger" rendue 6 mois après le début du chantier de déminage qualifie les cuves d'hydrocarbures voisines de "vraisemblablement très résistantes" (*pièce n°14*)**.** Certaines datent des années 30.

Par une Ordonnance en référé en date du 28 juin 2001 le Conseil d'État saisi par Robin des Bois a suspendu les arrêtés autorisant les travaux de "Port 2000", au motif que "*les travaux autorisés ne sauraient être engagés par le port autonome du Havre avant la destruction totale des engins de guerre situés dans leur périmètre sans créer des risques importants qui caractérisent une situation d'urgence; "* Devant le Conseil d'État et sur l'échéancier rectificatif des travaux, le port autonome assurait que le déminage serait terminé en octobre 2001 (*pièce n°15*). En mars 2002, le port autonome du Havre, le groupement momentané d'entreprise chargé du déminage, et la préfecture maritime de Cherbourg annoncent la dernière opération de déminage (*pièce n°16*)**.** En septembre 2002, une bombe de 50 kg "oubliée" dans la vase a été pompée par une drague et déversée au pied de la CIM. Une autre de 300 kg est restée coincée dans des canalisations. Les dragues sont restées immobilisées à quai deux semaines.

Dans la continuité du projet actuel, des darses devraient être creusées dans une zone maritime jusque dans les années 1970, puis remblayée. Trois entreprises refusent de creuser depuis 8 mois. Cette zone bombardée n'a jamais été dépolluée et des déchets pourraient avoir été mêlés aux remblais. En application de l'Ordonnance du Conseil d'État, l'expert du Tribunal saisi suit la position des entreprises et de leurs assureurs. Le port autonome doit libérer le terrain des munitions avant l'intervention des travailleurs. L'étude de sécurité pyrotechnique n'a pas encore été réalisée.

La sécurité du port interne.

3 à 6 millions de tonnes de vases contaminées par des métaux lourds et plus particulièrement du mercure, par des PCB (Polychlorobiphényles) et des hydrocarbures sont extraites chaque année des bassins portuaires pour les dragages d'entretien. Elles sont ensuite immergées près des côtes, sans autorisation (*pièce n°9*). Le port assure être sur la voie de la régularisation depuis 1998. Les teneurs en polluants des vases et leurs effets sur la biologie marine sont souvent sous-estimés. En décembre 2001, une drague creuse dans une ancienne décharge oubliée du port : des membres de l'équipage sont intoxiqués par des dégagements gazeux de dichlorométhane. Dans le cadre de "Port 2000", plus de 34 millions de tonnes supplémentaires de vases vont être immergées (l'équivalent de 1.700.000 camions semi-remorque).

Le Havre s'est illustré à plusieurs reprises pour son incapacité à prévenir et à organiser la lutte contre la pollution marine. A titre d'exemples, en 1998, le *Katya,* pétrolier panaméen, déchire sa coque en manœuvre de mise à quai. Environ 300 tonnes de fuel sortent du port et polluent les plages entre Deauville et le nord du Havre. En juin 2001, une rupture de canalisation d'hydrocarbures de la CIM provoque une pollution hors du port. En août 2001, à la suite d'un "déballastage accidentel", le port est une nouvelle fois pollué par des hydrocarbures. En mai 2002, une fuite de pipeline de pétrole brut provoque une "pollution limitée" selon le port.
En 1996, le centre Polmar du Havre disposait de 4600 m de barrages anti-pollution. Actuellement, le Ministère des Transports en annonce 3375 m.

Sur les quais, en 1998 le portique 702 construit en 1977 et ayant fait son temps depuis plusieurs années cède alors qu'il sert un porte-conteneurs, avec à son bord le portiqueur qui est décédé des suites de ses blessures. Le contrôle des portiques avait été réalisé 4 mois avant l'accident par la société la moins-disante: 500 francs par portique. Le port autonome a été condamné en septembre 2001 pour homicide involontaire par défaillance de maintenance de l'outillage portuaire et a depuis commandé des nouveaux portiques. Mais le 1er octobre 2002, un ouvrier qui se trouvait en haut d'un portique à remplacer est mort écrasé par une pièce mobile. En juin 2001, une citerne remplie de 20.000 litres d'alcool s'écrase au sol. Le 23 mai 2002, un conteneur de protoxyde d'azote, irritant, narcotique et comburant fuit. En septembre 2002, un fût d'hydrocarbure fuyard nécessite l'intervention des pompiers. La Direction de la Sûreté des Installations Nucléaires a formellement demandé au port de réviser ses équipements et procédures de manutentions d'emballages radioactifs.

La fiabilité économique.

Le Havre dispose d'un emplacement et d'un patrimoine foncier dont toutes les potentialités n'ont pas été exploitées. Mais les autorités portuaires veulent s'agrandir vers l'extérieur, pour répondre aux pressions de quelques armateurs et pour concurrencer les ports d'Europe du Nord. A titre de comparaison, l'emprise du port du Havre est de 6.415 ha, celle du port d'Anvers est de 13.455 ha réparties sur deux rives. En 2001, le trafic conteneurisé du port du Havre a atteint 14,5 millions de tonnes, celui d'Anvers a atteint plus de 46 millions de tonnes (*pièces n° 17 et 18*). Et pourtant, le réalisation programmée du canal à grand gabarit Seine-Nord va permettre à Anvers de développer son hinterland en France et en Ile-de-France. Le port autonome du Havre estime doubler son trafic de conteneurs d'ici 2006 grâce à « Port 2000 ». Le nouveau port doit permettre l'accueil de porte-conteneurs de 14,5 m de tirant d'eau que le Havre peut déjà accueillir sans travaux, comme le porte-conteneurs *Regina Maersk* qui a accosté dès 1996 (14 m de tirant d'eau) ou comme le *Channel-Navigator*, un vraquier de 17 m de tirant d'eau venu décharger 165.000 tonnes de charbon en mars dernier. « Port 2000 » permettra aux armateurs de gagner du temps en évitant l'écluse, qui peut aussi être bloquée pour des raisons techniques ou sociales.

La fiabilité économique - suite.

Depuis la conception de « Port 2000 », des doutes s'installent sur la taille des navires, le volume et la géographie des flux. La concurrence que se livrent les quelques armateurs mondiaux susceptibles d'armer des navires de plus de 6000 conteneurs, la restructuration et la fusion de ces armateurs et la très faible rentabilité des compagnies ouvrent la voie à de nouveaux échanges basés sur la sécurité, la maniabilité et la proximité. La massification, en terme de taille des navires, des outillages et des équipements portuaires, doit être réactualisée. L'étude fournie durant les débats « World Containers Port Demand to 2010 » date de 1993. Les cris d'alerte du port sur la saturation de quelques terminaux contrastent avec les kilomètres linéaires désertés et avec les augmentations du trafic de conteneurs dans le port interne (+13,9% pour les conteneurs au 1er semestre 2002 – *pièce n° 18*).

L'attribution aux opérateurs des terminaux à construire est effectuée selon une nouvelle procédure. Parmi les 10 opérateurs qui avaient envoyé des « manifestations d'intérêts », 4 dont MSC ont été sélectionnés sur des critères de « transparence et d'équité » alors que Bercy tenait à un appel d'offres européen jusqu'à l'intervention du Ministère des Transports.

Les prédictions délirantes font perdre de la crédibilité aux projets du port du Havre. Le coût de son port pétrolier d'Antifer, congénère de « Port 2000 », était estimé en 1973 à 68 millions d'euros. Il a été finalement de 152 millions d'euros. Les prévisions de trafic étaient de 112 millions de tonnes (après le 1er choc pétrolier) pour 1980 et 170 millions de tonnes pour 1990. En fait, les résultats ont été de 45 millions de tonnes en 1980, de 25 millions de tonnes en 1990 et de 14 millions de tonnes en 2001. Antifer accueille des navires jusqu'à 22 m de tirant d'eau.

Le coût prévisionnel de « Port 2000 » sans les investissements privés, et fin 2001 était de 637 millions d'euros (6 postes à quai : 565 millions d'euros et dessertes terrestres proches : 72 millions d'euros). Lors de l'enquête publique, les coûts étaient estimés à 450 millions d'euros, incluant 45 millions d'euros de « mesures compensatoires » en faveur de l'environnement. La première d'entre elles frise le ridicule : le nouveau reposoir à oiseaux migrateurs n'attire que les mouettes, les renards et les corbeaux. Le surcoût dû au retard du déminage et aux dragages supplémentaires du chenal de Rouen n'a pas fait l'objet de communication officielle. L'actualité du port autonome du Havre est prise en charge par une agence de communication. Le coût supplémentaire de ce marché est de 190.000 euros. Son premier conseil a été de changer de nom de projet.

Le budget de "Port 2000" est déjà dépassé alors que les travaux commencent à peine. L'inquiétude s'installe dans le milieu portuaire havrais. Les financements prévus fin 2001 sont à hauteur de 625 millions d'euros : de 308 millions d'euros pour le port autonome du Havre, établissement d'État, 180 millions d'euros pour l'État, 99 millions d'euros du Département et de la Région, 38 millions d'euros de l'Europe. Réseau Ferré de France et Réseau et Transport Européen prendront à leur charge les dessertes ferroviaires des grands axes.

Pièces jointes:

Pièce n° 1: plan de situation générale du projet "Port 2000".
Pièce n° 2: périmètres d'exposition aux risques industriels.
Pièce n° 3: extraits du dossier d'enquête publique - mars à mai 2000.
Pièce n° 4: appel d'offres du 21.07.02.
Pièce n° 5: courrier à M. le Ministre des Transports.
Pièce n° 6: courrier à Mme la Ministre de l'Ecologie.
Pièce n° 6bis: courrier à M. le Premier Ministre.
Pièce n° 7: refus de communication de l'étude de sécurité des terminaux - 22.02.02.
Pièce n° 8: nouvelle demande de l'étude de sécurité des terminaux du 25.02.2002.
Pièce n° 9: avis favorable de la CADA en date du 3.04.2002.
Pièce n° 10: lettre du préfet de Seine-Maritime du 30.07.02.
Pièce n° 11: arrêté de mise en demeure de la CIM du 5.11.01.
Pièce n° 12: courrier du Ministère des Transports en date du 23.03.00.
Pièce n° 13: Les Echos en date du 31 octobre 2000.
Pièce n° 14: extraits de l'étude de l'Ineris "Déminage d'installations portuaires au Havre - nature du Danger" - Rapport de synthèse daté de mai 2001.
Pièce n° 15: échéancier des travaux - annexe à l'arrêté du 11 mars 2002.
Pièce n° 16: Le Marin 20.03.02.
Pièce n° 17 : Statistiques du Port d'Anvers.
Pièce n° 18 : Havre Libre du 4 septembre 2002. Statistiques du Havre.