

**Bilan du débat public
sur le projet d'extension
des infrastructures portuaires
et de prolongement
du grand canal du Havre**

8 octobre 2009 - 7 février 2010

**dressé par le Président
de la Commission nationale du débat public**

24 mars 2010

Saisie par le directeur général du Grand Port Maritime du Havre (GPMH) le 27 octobre 2008 et au vu du dossier de saisine, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 3 décembre suivant d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une Commission particulière (CPDP) présidée par Monsieur Claude Guillaume.

Elle a en effet considéré que l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic des marchandises par voie fluviale constituent un intérêt national selon la loi. Elle a également relevé que les enjeux socio-économiques – développement des activités portuaires et extension de la zone d'activités industrielles – comme les impacts du projet sur les milieux naturels sont significatifs.

Le 4 février 2009, sur proposition de M. Guillaume, elle a nommé membres de la Commission particulière Madame Sylvie Haudebourg, Mademoiselle Laure Roldan de Montaud ainsi que Messieurs François Nau et Alain Radureau. Le 4 mars suivant, elle a complété la composition de la CPDP par la nomination de Monsieur Jean-Michel Bouillot.

Le 1^{er} juillet 2009, elle a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat, en a approuvé le calendrier (du 8 octobre 2009 au 7 février 2010) ainsi que les modalités d'organisation.

Ayant pris acte le 6 mai 2009 de la démission de Mlle Laure Roldan de Montaud, elle a décidé le 7 octobre suivant de nommer M. Michel Steiner membre de la CPDP.

Dans la région, ce débat s'inscrit dans une liste déjà longue d'initiatives en matière de démocratie participative

Ce n'est pas aujourd'hui, loin de là, que la Normandie et plus particulièrement les territoires bordant la Seine découvrent le débat public et la concertation. Voici déjà une douzaine d'années, de novembre 1997 à mars 1998, le débat Port 2000 a, de l'avis de tous, permis une appropriation du projet portuaire par l'ensemble de la communauté havraise en jouant un rôle fort de fédérateur entre le Port et la ville du Havre. Les acteurs de ce débat se sont retrouvés par la suite régulièrement dans une instance neutre, la « Maison de l'Estuaire », pour échanger sur des études ou sur les conditions d'avancement du projet. Plus récemment, fin 2008, s'est tenu le « Grenelle de l'estuaire », auquel plus de 2 000 personnes ont participé, en vue d'évoquer les enjeux économiques, écologiques, sociaux, de santé et d'aménagement du territoire.

Ces réflexions complètent et enrichissent divers dossiers intéressant directement la région havraise et s'inscrivant aussi dans cette même ambition de participation du public tels que ceux :

- de l'approfondissement du chenal du port de Rouen qui a fait l'objet en 2008 d'une concertation recommandée par la Commission nationale du débat public,
- de la liaison fluviale directe entre le port du Havre et le réseau fluvial français et européen pour lequel la CNDP a, en juin 2008, recommandé au Grand Port Maritime du Havre de poursuivre la concertation qu'il avait déjà engagée,
- du terminal méthanier à Antifer qui a fait l'objet d'un débat public en 2007.

Préparation et déroulement du débat

Dès le mois de mars 2009, la CPDP s'est mise au travail et a rencontré les acteurs concernés. Ces contacts ont permis de recenser les principaux sujets à approfondir à l'occasion des réunions publiques « thématiques » programmées, à savoir : l'aménagement du territoire ; les transports et les circulations dans la zone portuaire ; le projet et ses alternatives ; la place du port dans le développement économique ; la cohabitation des hommes et des activités dans l'estuaire ; l'eau dans l'estuaire ; quels aménagements pour quelle nature dans l'estuaire ? ; quels impacts pour chaque variante de tracé ?

Ce débat s'est déroulé dans la sérénité ; nous pouvons néanmoins regretter, comme d'ailleurs le relève la CPDP, qu'« une surreprésentation des associations, souvent enclines à prendre une part majoritaire du temps de parole au risque de se répéter » ait abouti à restreindre le temps consacré aux interventions par le public qui, reconnaissons-le cependant, n'est pas venu assister en grand nombre à ces réunions. Il est vrai que le territoire directement concerné est très peu peuplé, mais cette relative désaffection traduit le faible intérêt que les habitants de l'agglomération havraise et de l'estuaire de la Seine semblent porter à ce projet. A l'opposé, et au vu des arguments développés lors des échanges, il est apparu que ce dernier intéresse par ses conséquences un territoire bien plus vaste, non seulement celui de l'ensemble de l'estuaire mais aussi celui s'étendant jusqu'à Rouen et Paris.

Le projet

■ Pourquoi ?

Pour le maître d'ouvrage, le projet vise à répondre à un développement jugé inéluctable du transport de conteneurs, à réduire les encombrements dans la zone portuaire, à faciliter la croissance du trafic fluvial et à augmenter la capacité d'accueil pour de nouvelles activités industrielles-portuaires sans ignorer le fonctionnement des milieux naturels au premier rang desquels la réserve naturelle.

Le projet devrait permettre :

- d'améliorer les circulations routières, fluviales et ferrées à l'intérieur du port en vue de faire passer le volume transporté par barge de 150 000 à 500 000 conteneurs et par train de 116 000 à 500 000, en 2020 par rapport à 2007, notamment en transférant le trafic fluvial du canal de Tancarville vers le prolongement du grand canal, réduisant ainsi le nombre d'ouvertures de ponts mobiles ;
- de renforcer le développement du port, son rayonnement sur son hinterland et son rôle dans l'aménagement du territoire de la région en le rendant plus attractif et performant,
- d'affecter 160 à 580 hectares de foncier de la plaine alluviale à l'extension de la zone industriel-portuaire en vue de faciliter l'accueil d'entreprises.

Ces considérations, et l'on peut penser que le fait pour le GPMH de ne plus disposer que d'un millier d'hectares sur l'actuelle zone portuaire – surface jugée insuffisante pour répondre aux besoins – en constitue un élément majeur, ont conduit aux diverses hypothèses proposées à la discussion.

■ Comment ?

Il est en conséquence projeté de créer un nouveau canal fluvial reliant le Grand Canal du Havre au Canal de Tancarville, d'une largeur d'environ 120 mètres et d'une profondeur de l'ordre de 5 mètres, adapté au trafic de grand gabarit et entièrement situé sur le territoire des communes de Saint-Vigor-d'Ymonville, de La Cerlangue et de Tancarville. Cette proposition s'inscrit dans le cadre des dispositions de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) qui a explicitement prévu le prolongement du grand canal jusqu'à celui de Tancarville.

Sans formuler de préférence, le maître d'ouvrage a présenté au débat quatre familles de tracés.

- Le premier longe la réserve naturelle et permettrait de disposer de 580 hectares de zone d'activité, dont 231 hectares seraient remblayés avec les produits issus du creusement du canal.
- Le second, le plus court et le moins cher, affecte le moins les espaces naturels mais ne libère que 166 hectares de zone d'activité dont 143 hectares seraient remblayés avec les produits issus du creusement du canal ;

Ces deux projets présenteraient l'inconvénient d'intercepter 23 pipelines, dont 17 en nappe.

- Le troisième, dit « tracé parallèle », le plus onéreux, éviterait cette nappe de 17 pipelines située en rive sud du canal de Tancarville et permettrait de disposer de 290 hectares de zone d'activité remblayés en totalité dès le creusement du canal ;

- Enfin, un tracé dit « direct », traverse la réserve naturelle, éviterait la même nappe en rive sud du canal de Tancarville et permettrait de disposer d'environ 453 hectares de zone d'activité. Une telle hypothèse amènerait à remettre en cause les délimitations de la réserve ainsi que, le cas échéant, la DTA.

Ces propositions tiennent compte d'études préliminaires ayant porté pour les premières sur l'« écologie fonctionnelle » destinées à mieux connaître la richesse écologique de la zone, pour les secondes sur les questions d'hydrologie en vue de mieux comprendre le fonctionnement du réseau hydrographique complexe de la zone concernée.

Le maître d'ouvrage espérait aussi que le débat lui permette de répondre à trois questions complémentaires :

- Comment concilier croissance des transports fluviaux et réduction de l'impact environnemental du transport de marchandises ?
- Que faire pour décongestionner la zone industrielle et portuaire ?
- Quelles décisions prendre afin de définir l'avenir de la zone naturelle comme celui de la zone industrielle et portuaire dans l'Est de la circonscription du port ?

Le débat s'avérait donc important pour le GPMH, d'autant plus, comme l'a dit son directeur, qu'« au moment où on a décidé de saisir la Commission nationale, on s'est aperçu que le choix entre ces différents tracés possibles était extrêmement difficile ».

Le projet a aussi fait l'objet d'études par le GPMH de diverses autres hypothèses et de propositions alternatives présentées par certains acteurs

Outre les quatre variantes de tracés résumées ci-dessus, le GPMH a évoqué des alternatives sur lesquelles il s'était penché et expliqué les raisons pour lesquelles il ne les avait pas retenues : l'abaissement du niveau des canaux afin de permettre aux bateaux de passer sous les ponts sans modifier ces derniers ; la liaison directe avec la Seine ; la liaison à travers la zone industriel-portuaire plutôt que de le faire dans une zone non-urbanisée ; l'augmentation de la hauteur libre sous les ponts existants sur le Canal de Tancarville. Selon le maître d'ouvrage, seule cette dernière alternative est vraiment crédible sans pour autant apporter une réponse satisfaisante en termes d'accroissement de la capacité d'accueil des entreprises.

Au cours du débat, d'autres variantes ont été présentées par les participants, comme une extension de la zone industriel-portuaire (ZIP) sur le marais de Cressenval, hypothèse qui semble avoir recueilli l'intérêt du maître d'ouvrage. Une solution consistant à relier la Seine par l'estuaire a aussi été défendue, à la condition que les bateaux soient adaptés et respectent la réglementation relative à la navigation sur cette liaison en fonction de la météorologie.

De nombreuses questions, accompagnées parfois d'éventuelles solutions, ont également été soulevées de manière à la fois documentée et technique. Contentons-nous de citer : comment assurer la massification des transports ? Quel fonctionnement prévoir pour les nombreuses écluses existantes – dont celle, avant tout, de Tancarville ? Ne conviendrait-il pas plutôt de retenir l'hypothèse de dénivellation des ponts existants ? Quel rôle pour le « contre-canal » prévu par le GPMH ? Quel système de collecte des conteneurs ? Comment développer le transfert modal ou répondre aux besoins du fluvio-maritime ? ...

Bien que le débat ait ainsi fourni l'occasion d'évoquer d'autres pistes que celles envisagées par le GPMH, certaines associations ont fait part de leur regret de n'avoir pu, selon elles, en discuter de manière suffisamment détaillée.

Un projet opportun pour certains, inopportun pour d'autres et suscitant de nombreux doutes

■ Oui au projet, surtout pour divers élus et professionnels

Pour le maire du Havre, le projet est au centre des problématiques du développement durable. Sur le plan économique : développement du transport fluvial, fluidité des circulations, possibilité d'accueil des nouvelles activités ; sur le plan social : possibilité de création d'emplois, amélioration de la qualité de vie par la réduction des temps de parcours ; sur le plan environnemental : préservation et mise en valeur des espaces naturels, réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce au report modal et à la réduction des encombrements. Pour leur part, la Chambre de commerce et d'industrie et le Groupement havrais des Armateurs et Agents maritimes se félicitent des avantages que procurerait ce projet en complément du projet de chantier multimodal notamment en termes de massification des flux, élément déterminant à leurs yeux de la performance économique recherchée.

L'Union maritime et portuaire juge que le projet proposé « *est le bon* », que le canal permettrait de mettre fin aux encombrements constants sur les ponts qui sont un problème majeur et que la construction d'une plate-forme multimodale prouverait aux concurrents et au monde entier que « *nous sommes capables de nous aligner* ».

Des associations comme celle de la Défense des intérêts vitaux du Port du Havre (ADPH) – qui regroupe des acteurs économiques intéressés par l'activité portuaire du Havre – ou celle des Usagers de la Plaine Alluviale de l'Estuaire de la Seine ont aussi affirmé leur préférence pour le développement de la zone d'activités et le prolongement du Grand Canal du Havre à condition que le tracé n'impacte pas ou faiblement les activités et ouvrages, à savoir principalement les canalisations de transport.

Si la Région a confirmé être prête à s'associer au projet de développement fluvial, elle a réservé sa position au vu des insuffisances qui, selon elles, caractérisent le dossier présenté par le maître d'ouvrage dont elle attend de nombreuses précisions : une écluse fluviale à positionner soit à hauteur de Port 2000 soit au droit de l'estuaire serait-elle ou non une solution ? Quelle hauteur de rehaussement des ponts sur le canal de Tancarville ? Quels sont les dangers inhérents au déplacement des pipelines présents sur le site et les surcoûts prévus... ?

Doit-on voir dans cette différence d'approche une manifestation de divergences politiques ou une sensibilité différente quant aux priorités à respecter ? Cette position préfigurait-elle les déclarations du Président de Région laissant entendre juste avant la réunion de clôture que ce projet, n'étant plus considéré comme prioritaire, serait abandonné par le Port du Havre – ce que ce dernier a démenti ?

■ Non au projet, surtout de la part des associations ou élus partisans de la protection de l'environnement

Un représentant de « Haute-Normandie Nature Environnement » s'est livré à une vive critique du projet. Selon lui, les fonctionnalités biologiques de l'estuaire, déjà bouleversées par les différents aménagements réalisés – comme Port 2000 et le Pont de Normandie – risqueraient de subir de nouvelles détériorations. Il dénonce le projet comme « *mal ficelé, banal, sans ambition, destructeur pour la biodiversité, sans avenir, en un mot inopportun* ». Cette critique complète celle, souvent émise, de l'incompatibilité de cet aménagement avec les engagements du Grenelle de l'environnement.

Le projet ne recueille pas non plus l'adhésion du groupe des élus Verts de la région de Haute-Normandie qui considèrent qu'il s'agit en réalité d'une opération foncière destinée à faciliter l'accueil de nouvelles activités économiques dont certaines n'auraient rien à voir avec l'activité portuaire. Ces élus ont demandé que soit réalisé un diagnostic du foncier disponible, des besoins et des flux de fret et ont manifesté leur préférence pour des travaux d'amélioration du canal de Tancarville en vue de fluidifier et d'intensifier le trafic. Ce qui a conduit par exemple un conseiller municipal des Verts à demander s'il ne serait pas sensé de surseoir à l'aménagement envisagé, d'autant plus que l'on regrette chez certains que le rehaussement des ponts permettant d'optimiser les caractéristiques et le fonctionnement du canal de Tancarville n'ait pas été suffisamment étudié.

Réfutant les arguments économiques avancés par le GPMH pour justifier le prolongement du grand canal qui, selon elle, ne tiennent pas compte d'un futur très incertain en matière de commerce international,

l'association Eco-Choix s'oppose avec fermeté au projet et propose que le GPMH améliore l'existant en évitant de toucher à la mare plate, zone de prairies humides dont la biodiversité s'avère très riche. L'association C.H.E.N.E. partage ce souci et se prononce pour l'aménagement du canal de Tancarville. De son côté, SOS Estuaire déplore que le projet ait été présenté comme peu agressif vis-à-vis de l'environnement alors qu'il infligerait des atteintes graves à l'estuaire et viserait en réalité à annexer une partie de la zone naturelle « *déjà largement amputée* ».

■ Des doutes

L'association « Ecologie pour Le Havre » doute des projections économiques sur lesquelles se base le maître d'ouvrage et souhaite que soient adoptées des solutions répondant au défi écologique, permettant un report modal beaucoup plus accentué afin de réduire sensiblement le recours aux camions et de mieux utiliser l'espace existant ; de même, elle s'interroge sur la réalité d'une future massification : il convient pour elle de préserver le canal de Tancarville pour les petites et moyennes unités et le passage par l'extérieur pour les grosses unités ; de même, elle s'interroge sur la réalité ou l'efficacité d'éventuelles mesures compensatoires.

Des doutes, et même des craintes, sont apparus lorsque l'on a évoqué la présence de 17 pipelines et gazoducs, susceptible de constituer un obstacle majeur à la mise en œuvre du projet pouvant nécessiter leur dévoiement et en conséquence un arrêt momentané d'approvisionnement. Cette question s'avère d'autant plus préoccupante que, comme il a été rappelé, « *20 % de la consommation française sont directement liés aux nappes de canalisations qui passent dans le Grand Port Maritime du Havre* ».

L'agriculture : de nombreuses questions à approfondir

Pour le président de la Chambre d'Agriculture de Haute-Normandie, le tracé le plus court apparaîtrait comme le moins défavorable pour l'agriculture. Ceci étant, il regrette que l'on applique aux agriculteurs une « *double peine* » : perte de surfaces et contraintes supplémentaires.

Dès le mois de septembre d'ailleurs, une association de défense des intérêts des agriculteurs exploitant les prairies humides de l'estuaire de la Seine jugeait que ce projet aurait des conséquences majeures sur la durabilité et la viabilité économique de leurs exploitations et demandait que soient chiffrés les préjudices encourus par le monde agricole.

Dans son cahier d'acteur, le Groupement des Exploitants des Prairies Alluvionnaires de l'Estuaire de la Seine opte également pour le tracé le plus court afin d'empiéter le moins possible sur les terres agricoles. Il en profite pour faire part de son souhait de participer, au delà du débat, aux discussions concernant l'accès aux parcelles et à l'eau potable, l'aménagement des creux et fossés, la recomposition du parcellaire et le positionnement et l'emprise au sol des stocks de remblais. Autant de sujets précis que le GPMH devra garder à l'esprit s'il décide de donner suite à son projet.

■ L'agriculture, victime collatérale ?

Le monde agricole a le sentiment d'avoir « *déjà beaucoup donné* », notamment en 2000 lorsque la compensation accordée a consisté en l'élargissement de la zone naturelle et de la réserve. Il craint que tel puisse être à nouveau le cas et s'inquiète à plusieurs reprises de savoir ce qui va rester comme activité agricole dans ce secteur si l'on « *gaspille l'espace* ». Comme l'exprime le président de la Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime « *on parle beaucoup d'environnement. L'enjeu des années qui viennent n'est pas la préservation de l'environnement, mais la préservation du foncier agricole pour produire* » ; et d'ajouter : « *Nous n'avons pas vocation à être la variable d'ajustement de toutes les exigences environnementales, entre protection de l'environnement et maintien des pratiques agricoles* ».

Il ne nous est donné que très rarement de percevoir lors des débats publics une aussi vive opposition entre maintien des pratiques agricoles et protection de l'environnement.

L'environnement et sa protection ont traversé le débat

Il est vrai que la question de la sauvegarde de l'environnement a été constamment soulevée, et ce grâce à la participation assidue de diverses associations.

■ L'hydrologie

Personne ne nie la complexité du fonctionnement hydraulique de l'estuaire. Le Port du Havre affirme que « *ce prolongement sera effectué en maintenant la fonctionnalité hydraulique de la réserve naturelle et en veillant, à travers des études, à définir les mesures compensatoires et d'accompagnement, pour tendre vers un solde neutre, voire positif en termes d'impacts sur les milieux naturels* ». Cela ne suffit cependant pas à lever les inquiétudes du milieu associatif en particulier quant à l'avenir de la mare plate, cet espace à forte biodiversité et objet de toutes ses attentions mais dont le débat n'a pas permis de révéler le rôle effectif en matière d'hydrologie. « SOS Estuaire » estime qu'il y a là une « *erreur écologique, un désastre écologique qui se prépare* ».

A Oudalle, l'association « Ecologie pour Le Havre » a souhaité que l'on cesse de « *compartimentaliser et d'artificialiser* » la zone et que l'on protège la mare plate en l'incluant dans la réserve naturelle. Pour le président du Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande, l'ouverture d'un canal risquerait de favoriser le drainage d'un des secteurs les plus précieux de la réserve naturelle régionale ; à cela, le GPMH répond que la réalisation d'un contre-canal situé du côté de la réserve naturelle pourrait annuler cet effet de drainage.

■ Un territoire doté d'une très riche biodiversité

Le représentant du Conservatoire du Littoral souligne que l'estuaire de la Seine est un milieu naturel particulièrement riche et exceptionnel. Il remplit un rôle écologique fondamental puisqu'il sert de nurserie aux poissons et aux crustacés, est une halte migratoire pour les oiseaux et une station d'épuration pour le fleuve et les nappes souterraines, sans oublier qu'il stocke également le carbone. Il soulève avec pertinence la question de la compatibilité du tracé parallèle et du tracé direct du projet et celle de la maîtrise foncière éventuelle des terrains du marais de Cressival dont une partie appartient au Conservatoire du Littoral.

Regrettant que les aménagements qui ont été conçus dans le passé ont largement détérioré l'estuaire, « SOS Estuaire » partage cette critique et craint que la biodiversité subisse de nouvelles pertes irréversibles.

A écouter les interventions de spécialistes d'ornithologie, on constate que les territoires concernés par le projet hébergent un éventail imposant d'espèces, pour certaines menacées : le râle des genêts, l'avocette élégante, l'échasse blanche, le petit gravelot, le busard des roseaux, les canards chipeau, des fuligules morillon, des sarcelles d'hiver et d'été... L'estuaire sert également de voie de migration pour de nombreux poissons : l'anguille, le flet et le mulot porc, les lamproies marines et de rivière, l'alose feinte, l'éperlan et le saumon atlantique... sans oublier les centaines d'espèces également présentes dans la mare plate et à ses alentours.

Une solution est-elle à rechercher dans l'attention qu'il conviendrait d'apporter au fonctionnement des « *filandres* », sorte de mini-estuaires au sein de l'estuaire, afin d'éviter la fermeture du système de circulation des eaux comme semble le suggérer le Directeur du GIP Seine Aval ? En tout état de cause, en fonction du choix qui sera arrêté, il conviendra de s'assurer que les aménagements réalisés ne portent pas atteinte au fonctionnement de ces systèmes.

Transports et circulation

■ Des transports routiers aujourd'hui peu aisés

Les professionnels ont soulevé les problèmes surgissant aux points de croisement, en particulier sur les ponts mobiles dont la manœuvre nécessite pour chacun d'eux une fermeture à la circulation de 10 à 15 minutes, générant une perte de l'ordre d'un million d'heures pour les transports routiers. Il n'est donc pas étonnant que ce thème des transports ait fait l'objet du plus grand nombre de questions posées sur le site Internet.

On a discuté du projet « Transport Régulation Intermodalité Portuaire » (TRIP) d'ores et déjà engagé par le Grand Port Maritime du Havre visant à améliorer la fluidité des transport sur l'ensemble de la zone portuaire. Le principe retenu pour la mise en œuvre de ce projet tient en une régulation des modes de transport de manière à minimiser les temps d'arrêt.

■ Transfert modal

Si RFF rappelle les divers aménagements destinés à faciliter la sortie des trains de la zone portuaire (raccordement de La Brèque, renouvellement des voies du triage de Soquence, réouverture à l'étude de la ligne Serqueux-Gisors, inscription des axes Le Havre-Ile-de-France et Le Havre-Amiens au titre de corridors européens...) ainsi que le futur protocole d'accord pour le développement des trafics ferroviaires des ports du Havre et de Rouen, ceci n'occulte pas la question centrale du transfert modal vers le fluvial et le ferroviaire.

Il a été fait référence à la plate-forme multimodale envisagée le long du grand canal mais dont l'emplacement final n'a pas été précisé ; cet éventuel aménagement viserait à fournir au transport massifié les conditions d'un développement à une nouvelle échelle mais certains doutent qu'il suffise à assurer la massification indispensable à la compétitivité du mode fluvial et du mode ferroviaire.

Quel bilan tirer de ce débat ?

■ Le débat a eu lieu

Même si quelques intervenants ont accusé le débat d'avoir été un « *vrai faux débat* », force est de constater que le débat a effectivement eu lieu. Chacun a pu faire état auprès du maître d'ouvrage de ses inquiétudes, de ses craintes et de ses suggestions. On a pu évoquer d'autres hypothèses que celles proposées par le GPMH, les questions relatives à l'hydrologie, au maintien des activités agricoles, à la protection de la biodiversité,... On a soulevé nombre de questions de nature technique, discuté de manière détaillée des problèmes de transport routier ou fluvial. Même si certains ont regretté que d'autres options n'aient pas été suffisamment approfondies, il n'en demeure pas moins que le débat a effectivement eu lieu et qu'il s'est déroulé dans un bon climat.

Donnons-en quelques preuves chiffrées : 10 000 dossiers de présentation du projet distribués à la population ; 138 000 synthèses du dossier distribuées dans les boîtes aux lettres ; 14 réunions publiques ; 27 cahiers d'acteur ; 3 numéros du *Journal du Débat* ; près de 16 000 visites sur le site Internet qui a enregistré 173 questions.

■ De nombreux points à approfondir

Sans doute, comme l'a dit le Directeur général du port, l'après-débat comme la période consacrée à l'enquête publique seront propices à la poursuite des échanges. Si le débat a fait évoluer les convictions du maître d'ouvrage, ce dernier a reconnu qu'elles pourraient « *peut-être encore évoluer après* ». Ainsi, si le GPMH donne suite à son projet et quelle que soit l'option qu'il serait conduit à retenir, il s'agirait, entre autres :

- de s'assurer de la compatibilité du tracé éventuellement choisi avec les dispositions de la directive territoriale d'aménagement ; au cas où l'hypothèse apparue au cours du débat de localisation de tout ou partie de

- la zone d'activité dans le marais de Cressenval prendrait corps, cette question prendrait tout son sens puisqu'il conviendrait pour ce faire de modifier la DTA et de négocier avec le Conservatoire du Littoral,
- d'établir clairement le lien entre biodiversité, hydraulique et qualité des eaux,
 - de se pencher précisément sur l'avenir de la mare plate et l'équilibre hydraulique de la plaine alluviale,
 - de répondre aux interrogations concernant le fonctionnement et les effets du contre canal, particulièrement en termes de qualité et salinité de l'eau,
 - de porter, en fonction des enseignements tirés de l'étude réalisée par la société TRAPIL, une attention particulière aux risques que les travaux éventuels seraient susceptibles d'infliger aux pipelines existants afin d'éviter une rupture significative de l'approvisionnement en produits pétroliers. Si l'on en croit le temps consacré à cette question en particulier lors de la réunion publique de Gonfreville-l'Orcher, la question mérite d'être précisément abordée,
 - de se soucier notamment de l'accès aux parcelles et à l'eau potable en réponse aux inquiétudes du monde agricole,
 - de déterminer les conditions de circulation à l'intérieur de la zone portuaire,
 - d'approfondir la question du report modal, non seulement au Havre, mais aussi sur l'ensemble de l'axe de la Seine, en tenant compte de la coopération entre les ports de Paris, de Rouen et du Havre. N'a-t-on pas en effet souvenance des interrogations sur les conséquences de ce qui pourrait être à terme le « Grand Paris », que certains étendraient jusqu'au Havre ? Ceci illustre ce qui transparaît au gré de nombreuses interventions : le développement des activités portuaires et des transports massifiés est un enjeu de territoire, un facteur de la place du port du Havre non seulement dans la compétition internationale mais aussi dans ses relations avec son hinterland,
 - d'avancer dans la réflexion sur la complémentarité entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris,
 - de voir comment tenir compte du souhait exprimé par les armateurs fluviaux de permettre le passage d'unités chargées à cinq hauteurs de conteneurs entre Le Havre et Rouen,
 - de préciser les modalités de la gouvernance au niveau de l'ensemble de l'estuaire et d'approfondir en particulier le rôle de la Maison de l'Estuaire.

A écouter l'une des conclusions du maître d'ouvrage, le débat a permis qu'émerge le besoin d'un véritable parti d'aménagement de cette zone de la plaine alluviale et que son approche ne pourra être que collective.

La dernière réunion a fourni l'occasion aux représentants des associations SOS Estuaire et Haute-Normandie Nature Environnement d'évoquer le caractère « *insuffisamment démocratique* » selon eux du débat. Au regard des possibilités ouvertes à tous pour exprimer leur point de vue, il ne m'apparaît pas qu'un tel procès puisse être intenté à la CPDP ou à la CNDP. Cependant, une intervention de cette nature ne peut que renforcer le sentiment de la Commission nationale selon lequel il convient d'adapter au mieux les modalités mises en œuvre aux contextes dans lesquels les débats publics sont appelés à se dérouler. Au moment où ces lignes sont écrites, tel est l'un d'ailleurs de ses principaux soucis au vu des difficultés rencontrées par le débat sur les options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies. Il a fallu de très nombreuses décennies pour que l'exercice de la démocratie représentative trouve son rythme de croisière. La démocratie participative a elle aussi besoin de temps pour s'affirmer et requiert le soutien de tous ses acteurs.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe Deslandes





Commission nationale du débat public (CNDP)
6, rue du Général Camou - 75007 PARIS
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
www.debatpublic.fr