

Le débat public : un temps fort d'échanges

Le débat public est placé sous l'autorité de la Commission particulière du débat public (CPDP) nommée par la CNDP. Il constitue un moment privilégié pour informer le public sur le projet, écouter, faire émerger les questions et susciter des échanges entre les participants et le Maître d'Ouvrage.

PARTAGER L'INFORMATION SUR LE PROJET ET SON TERRITOIRE

De nombreuses études ont été réalisées et ont permis d'établir un ensemble de connaissances sur le territoire et sur le projet. Pour tous ceux qui se sentent concernés et sont intéressés par ce projet, le débat public est une occasion de s'informer et de débattre de façon approfondie et ouverte des raisons, des objectifs et des conséquences de ce projet sur l'usage et la vocation du site.

EXAMINER LES DIFFÉRENTES OPTIONS D'AMÉNAGEMENT

La liaison entre le Grand Canal du Havre et le Canal de Tancarville peut s'envisager au moyen de multiples tracés. Le GPMH présente, dans le dossier du Maître d'ouvrage, quatre familles représentatives des options possibles. D'autres tracés intermédiaires restent bien entendu envisageables. Les alternatives au projet qui ont été examinées seront également présentées.



LA RESERVE NATURELLE DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

A proximité immédiate, la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, l'une des plus vastes de France métropolitaine, a été créée par décret du 30 décembre 1997 puis élargie par décret du 9 novembre 2004 à 8 528 hectares répartis sur les deux rives de la Seine, dont 5221 ha en Seine-Maritime. Trois instances de pilotage établies par le préfet (un comité consultatif, un conseil scientifique et un organisme gestionnaire : la Maison de l'Estuaire) assurent sous sa responsabilité la mise en oeuvre du plan de gestion de la réserve (plan de restauration, de préservation et de suivi des milieux et des espèces) élaboré et évalué tous les cinq ans.

LA PRESENCE DE PIPELINES DANS L'AIRE DU PROJET

Un nombre important de pipelines est présent dans l'aire d'étude du projet. Les conséquences de leur déplacement sont potentiellement considérables car, outre les difficultés techniques d'intervention sur des canalisations rapprochées, et transportant des produits impliquant de fortes contraintes de sécurité, ces pipelines alimentent notamment trois raffineries et Aéroports de Paris en hydrocarbures, de manière continue. Certains tracés permettent d'éviter de croiser une grande partie de ces pipelines.



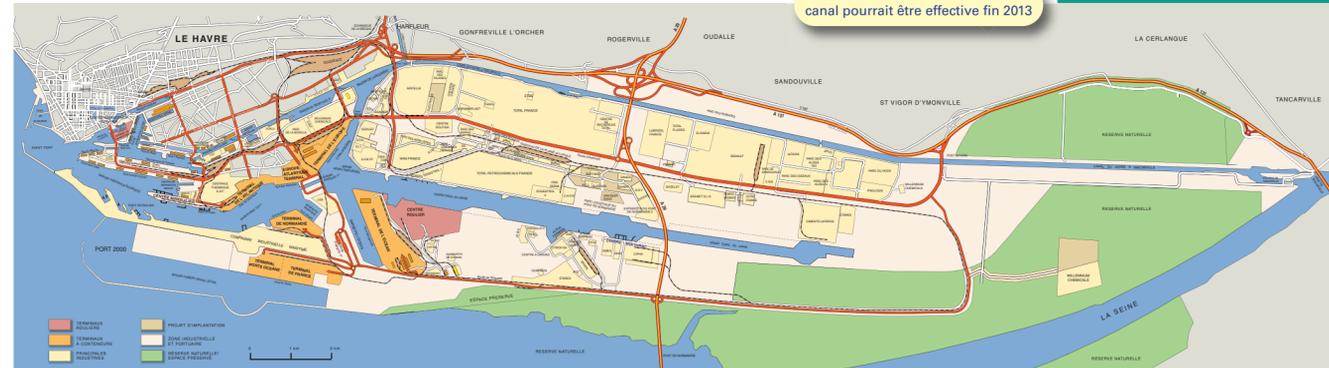
LES ACTIVITES PRESENTES SUR LE SITE

Les espaces concernés par le projet, propriété du GPMH, sont aujourd'hui loués en quasi totalité à des exploitants agricoles (y compris dans la Réserve Naturelle), avec des contrats d'occupation temporaire du domaine public, précaires et révocables. De nombreux gabions de chasse sont également présents sur le site, dans les mêmes conditions d'occupation que l'agriculture.

Le calendrier prévisionnel du projet

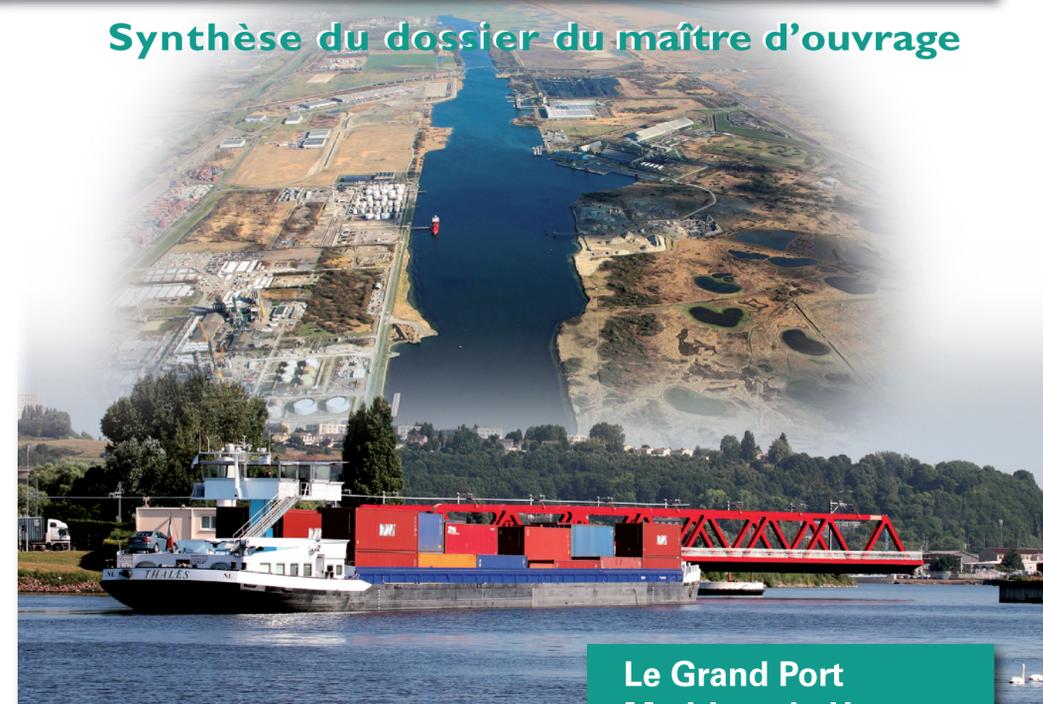


PLAN DU PORT DU HAVRE ET DE LA ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE



PROJET D'EXTENSION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET DE PROLONGEMENT DU GRAND CANAL DU HAVRE

Synthèse du dossier du maître d'ouvrage



Le Grand Port Maritime du Havre, maître d'ouvrage du projet

Le projet du Grand Port Maritime du Havre (GPMH) prévoit l'aménagement d'espaces pour des activités industrialo-portuaires et la liaison du Grand Canal du Havre au Canal de Tancarville par un nouveau canal fluvial. Il va faire l'objet d'un débat public organisé par une Commission particulière du débat public (CPDP) suite à la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 décembre 2008.

Ce projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre figure dans les documents réglementaires d'aménagement de l'État et des collectivités territoriales. Le prolongement du Grand Canal du Havre est inscrit au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 pour un montant de 200 millions d'euros (études, procédures, travaux), avec une participation financière de la Région Haute-Normandie, du département de la Seine-Maritime et de l'Union Européenne.

Dans ce document, vous trouverez une première information sur le projet. Une information plus approfondie est à votre disposition sur le site :

<http://www.debatpublic-prolongementdugrandcanalduhavre.org/>

Le Grand Port Maritime du Havre (GPMH), qui se substitue au "Port Autonome du Havre" dans le cadre de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, assure la maîtrise d'ouvrage du projet : il en a la responsabilité technique et financière. Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'Etat chargés par la loi de veiller, à l'intérieur des limites de leur circonscription, "à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence".

Les missions du GPMH comprennent notamment :

- la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire et des voies de dessertes terrestres associées,
- l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire,
- la gestion et la préservation des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés.

LE PORT DU HAVRE EN CHIFFRES

- 2^{ème} port français et 6^{ème} port européen avec plus de 80 millions de tonnes traitées en 2008,
- 1^{er} port français pour le commerce extérieur de la France,
- 1^{er} port français pour le trafic des conteneurs avec 2,5 millions de conteneurs en 2008, soit plus de 63% du trafic des ports français,
- 40% des approvisionnements de pétrole brut de la France passent par Le Havre.



GRAND PORT MARITIME DU HAVRE
Terre-plein de la Barre
BP 1 413
76067 LE HAVRE CEDEX
Tél. : 02 32 74 74 00
Site internet : www.havre-port.fr
Juin 2009



Conception et réalisation : C&S Conseils - GPMH

Pourquoi un projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre ?

Compte tenu des différentes études menées à ce jour, le projet est considéré par le GPMH comme la meilleure solution pour un développement durable et équilibré du port.

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION POUR TOUS LES MODES DE TRANSPORT

Les ouvertures de ponts sur le Canal de Tancarville sont nécessaires pour laisser passer les barges fluviales et les navires de mer. Ces ouvertures créent des encombrements routiers, responsables chaque année de la **perte de plus d'un million d'heures*** pour les usagers en attente. A plus long terme, le nombre de manœuvres des ponts devrait augmenter avec le trafic fluvial, risquant d'entraîner une véritable congestion des circulations routières et de pénaliser les transports ferroviaires, qui empruntent, eux aussi, des ponts mobiles sur la zone portuaire. En 2020, si rien n'est entrepris, les encombrements pourraient générer la perte de plus de 2,3 millions d'heures...

En offrant un nouvel itinéraire fluvial et en réduisant le nombre d'ouvertures des ponts, le prolongement du Grand Canal du Havre permettrait de réduire très sensiblement les conflits de circulation et donc les encombrements. En outre, le projet permettrait de développer les transports massifiés : fluvial et ferroviaire et par conséquent d'élargir l'hinterland terrestre du port du Havre.

* - ce qui équivaut à la durée de travail annuelle d'une entreprise de 625 salariés

AUGMENTER LA CAPACITÉ D'ACCUEIL POUR DE NOUVELLES ACTIVITÉS INDUSTRIALO-PORTUAIRES

Les espaces portuaires disponibles pour accueillir des activités économiques se sont considérablement réduits ces dernières années. Grâce notamment à l'effet d'entraînement de Port 2000, de nouvelles entreprises se sont implantées sur le port et des aménagements conséquents ont été réalisés. De plus, une part importante du domaine portuaire a vu sa vocation environnementale reconnue et confirmée, avec la création puis l'extension de la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine.

Les surfaces restantes sont réparties en divers endroits du port et ont une vocation particulière selon leur localisation : zones dédiées à la logistique, à la pétrochimie, emplacements prévus pour des infrastructures de transport ou des futurs terminaux... ne permettant pas la coexistence d'activités de natures très différentes. **Le GPMH pourrait être prochainement dans l'impossibilité d'accueillir une activité du fait de son incompatibilité avec le type d'espaces disponibles.**

Selon la variante retenue, l'extension des infrastructures portuaires permettrait l'aménagement à terme de 160 à 580 hectares environ, à l'Est du Grand Canal actuel, afin de répondre au besoin d'espaces pour de nouvelles activités industrialo-portuaires.

LES AUTRES HYPOTHÈSES ENVISAGÉES

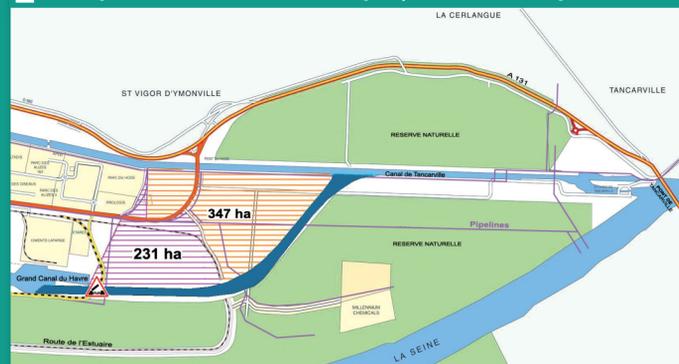
Différentes solutions alternatives ont été envisagées par le GPMH pour faire face au risque de congestion des circulations. Certaines visent à aménager l'itinéraire fluvial existant : le GPMH a ainsi étudié les possibilités de modifier la hauteur des ponts ou d'abaisser le niveau d'eau des canaux. D'autres options consisteraient, comme le prolongement du Grand Canal, à créer un nouvel itinéraire fluvial, en créant une liaison à travers la zone industrialo-portuaire ou une liaison directe avec la Seine via un canal et une écluse.

Ces solutions alternatives seront toutes présentées dans le dossier du Maître d'ouvrage avec leurs **avantages et leurs inconvénients**, et abordées lors des réunions publiques.

Les variantes de tracé du canal et d'aménagement de nouveaux espaces industrialo-portuaires

La liaison entre le Grand Canal du Havre et le Canal de Tancarville peut s'envisager au moyen de multiples tracés, regroupés ici en quatre familles représentatives des options possibles. D'autres tracés sont bien entendu envisageables.

Tracé longeant la Réserve Naturelle : 6 200 m de longueur pour 578 hectares aménageables



Tracé parallèle : 8 600 m de longueur pour 290 hectares aménageables



Tracé court : 4 200 m de longueur pour 166 hectares aménageables



Tracé direct : 8 400 m de longueur pour 453 hectares aménageables



Nouveaux espaces industrialo-portuaires remblayés avec les matériaux extraits lors du creusement du canal

Nouveaux espaces industrialo-portuaires non remblayés à l'occasion du chantier

En quoi consiste le projet ?

D'une part, il s'agirait de créer un nouveau canal fluvial reliant le Grand Canal du Havre au Canal de Tancarville. D'autre part, en application des documents d'urbanisme en vigueur, l'aménagement de terrains pour l'implantation d'activités serait ainsi rendu possible. Ce projet est entièrement situé à l'intérieur de la circonscription portuaire, sur le territoire des communes de Saint-Vigor-d'Ymonville, de La Cerlangue et de Tancarville.

UN PROJET EN DEUX VOILETS

Le projet de canal est conçu pour du trafic fluvial de grand gabarit : **sa largeur serait de l'ordre de 120 mètres et sa profondeur de l'ordre de 5 mètres**, soit des dimensions légèrement supérieures à celles de l'actuel canal de Tancarville, construit au XIX^e siècle. Ces caractéristiques sont toutefois très modestes par rapport à celles du Grand Canal dans ses dimensions actuelles, d'une largeur de 300 mètres pour une profondeur de 19 mètres à son maximum : ce canal permet en effet la circulation de navires de mer de grandes capacités.

Les terrains mis à disposition pourraient **accueillir différents types d'activités industrialo-portuaires**, telles que la logistique (entrepôts et surfaces de stockage), le stockage des conteneurs vides, des activités dites "mixtes" (petite industrie et activités liées à la logistique)... Les aménagements définitifs seront conçus dans la perspective d'une gestion durable et économe de l'espace.

La réalisation de ce projet permettrait d'accompagner et de faciliter la croissance du trafic fluvial, mode de transport respectueux de l'environnement en complément des projets prévus par ailleurs pour accroître la part de la desserte de l'hinterland assurée par le fer et la voie d'eau.

LES EMPLOIS LIÉS AUX ACTIVITÉS PORTUAIRES

Au Havre, en 2006, 16 400 emplois étaient directement liés à l'activité portuaire (+12% par rapport à 2000)* tandis que les entreprises implantées sur la zone industrialo-portuaire représentaient 16 200 emplois salariés supplémentaires. Le port, ces dernières années, a été à l'origine du tiers des créations d'emplois sur le bassin havrais et du quart de celles de la région Haute Normandie. Les trois quarts de ces emplois créés dépendent de l'activité conteneurs.

* - INSEE (Cahier d'aval n°80 juillet 2008)

LA DÉMARCHÉ ENVIRONNEMENTALE

L'aire d'étude du projet s'étend sur une partie de la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine ainsi que sur des espaces rassemblant des espèces de faune et de flore remarquables. Le caractère de zone humide de cet ensemble est particulièrement important.

Le GPMH a choisi d'intégrer les dimensions environnementales, notamment écologiques et hydrogéologiques, **dès l'origine du projet**. Ainsi, le GPMH a exploré l'ensemble des options envisageables et a lancé des études inédites sur les enjeux environnementaux de la zone concernée par le projet, tout en définissant ses caractéristiques. Ont ainsi été menées :

- **une étude dite d'écologie fonctionnelle**, qui a permis de mieux connaître la richesse écologique de la zone à l'intérieur et en dehors de la Réserve Naturelle, notamment en recensant les espèces patrimoniales et protégées de la flore et de la faune et en analysant les fonctionnalités écologiques de la zone d'étude,
- **une étude hydrogéologique**, qui a permis de mieux comprendre le fonctionnement du réseau hydrographique complexe de la zone et de développer un modèle mathématique capable de reproduire les principaux comportements hydrauliques du secteur, de simuler les effets des différents tracés et d'évaluer des mesures pour compenser ces effets, voire de permettre de mieux maîtriser les niveaux d'eau.

L'ensemble de ces enseignements pourra permettre d'apprécier au mieux les effets du projet sur l'environnement et les mesures susceptibles de l'accompagner. Les études seront tenues à la disposition du public.

Ce projet a ainsi pour objectif de participer à la gestion et au bon fonctionnement environnemental de la Réserve Naturelle.

Le GPMH ne formule pas de préférence pour un tracé en particulier.

Les principes d'aménagement des terrains à vocation économique sont indépendants des tracés.