

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

CONSEIL DE SURVEILLANCE

Séance du vendredi 25 juin 2010

EXTRAIT DE RELEVÉ DE DÉCISIONS

- PRESENTS :**
- M. le PREFET,
 - M. le SOUS-PREFET,
 - MM. BONNAIRE, CAMBON, de CHALUS,
 - CHARISSOUX, DUCROCQ, FOURNIER, HERMIER,
 - KOHLER, LEROUX, LOGIOU, PHILIPPE, RUFENACHT,
 - TUOT,
- ASSISTENT A LA SEANCE :**
- M. CASTAING, Directeur Général,
 - M. PATEY, Commissaire du Gouvernement Adjoint,
 - Mme RABENJA, Autorité chargée du contrôle économique et financier,
 - M. SCHERRER, Directeur Technique et Projets
 - M. de la LAURENCIE, Directeur des Opérations
 - M. CORNEDE, Directeur Commercial et de la Promotion
 - Mme BOUHILA, Directrice des Ressources Humaines
 - M. POITOU, Directeur du Domaine et Développement Territorial
 - M. ROISNEL, Directeur Financier
 - M. GUELLEC, Directeur Adjoint chargé des projets
 - Mme HERTEL-PETIT et M. ALLIOUX, Commissaires aux Comptes
- ABSENTS :**
- MM. DUCROCQ , du MESNIL, JEGADEN, PAUMELLE

6 - EXTENSION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES - PROLONGEMENT DU GRAND CANAL DU HAVRE - SUITE A DONNER APRES LE DEBAT PUBLIC

Le Conseil de Surveillance :

- approuve le projet de décision ci-joint, qui préconise, au vu des enseignements du débat public, de poursuivre l'élaboration du projet sur la base de deux options d'aménagement dont une avec trois sous-options,
- autorise l'engagement des études correspondantes, l'objectif étant de permettre le choix du projet définitif fin 2011/début 2012, dans le respect du budget d'études de 7 M€ déjà attribué à cette opération par décisions successives du Conseil d'Administration en date des 25 mars 2005 et 21 décembre 2007.

Pour copie certifiée conforme,

Le Président du Directoire

Le Havre, le - 9 JUIL. 2010

Laurent CASTAING



Délibération du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime du Havre du 25 juin 2010 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre

Le Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime du Havre,

Vu :

- le Code des Ports Maritimes, notamment son article L101-3,
- le Code de l'Environnement, notamment ses articles L121-13 et R121-11,
- la décision de la Commission Nationale du Débat Public n°2008/26/GPMH/1 en date du 3 décembre 2008 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre, et en confiant l'organisation à une Commission Particulière,
- le compte rendu du débat public établi par la Commission Particulière du Débat Public, publié le 1^{er} avril 2010,
- le bilan du débat public sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre dressé par le président de la Commission Nationale du Débat Public le 24 mars 2010, publié le 1^{er} avril 2010,

Considérant d'une part :

- que le projet présenté au débat public avait pour ambition d'atteindre trois objectifs :
 - améliorer la fluidité des circulations dans la zone portuaire,
 - augmenter la capacité d'accueil pour de nouvelles activités industrialo-portuaires,
 - participer à la gestion et au fonctionnement environnemental de la Réserve Naturelle,
- que quatre alternatives au projet de prolongement du Grand Canal du Havre étaient présentées dans le dossier du maître d'ouvrage :
 - la dénivellation des ponts sur le canal de Tancarville,
 - l'abaissement des plans d'eau,
 - la liaison directe avec la Seine
 - la liaison entre canaux à travers la zone industrialo portuaire,
- que quatre variantes contrastées de tracé étaient présentées dans le dossier du maître d'ouvrage, sans que soit formulée de préférence pour l'une d'entre elles :
 - le tracé longeant la Réserve Naturelle,
 - le tracé court,
 - le tracé parallèle
 - le tracé direct,

Considérant d'autre part

- que le débat public, organisé du 8 octobre 2009 au 7 février 2010, a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue sur l'opportunité du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre, sur ses objectifs et sur ses caractéristiques principales,
- que l'objectif d'amélioration de la fluidité des circulations dans la zone portuaire a été partagé par l'ensemble des acteurs du débat public,
- que l'objectif d'augmentation de la capacité d'accueil pour de nouvelles activités industrialo-portuaires a suscité des avis contrastés, certains acteurs mettant en doute la réalité des besoins du port de disposer de réserves foncières supplémentaires à moyen et long termes,
- que l'objectif de participer à la gestion et au fonctionnement environnemental de la Réserve Naturelle, s'il a été reconnu nécessaire, a été considéré comme manquant d'ambition au regard des enjeux de la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine et des impacts potentiels du projet,
- que le débat public a clairement montré que trois alternatives (l'abaissement des plans d'eau, la liaison directe avec la Seine et la liaison entre canaux à travers la zone industrialo portuaire) ne soutenaient pas la comparaison avec le projet, mais que la quatrième (dénivellation des ponts) mérite d'être étudiée plus avant,
- que le débat public a mis en évidence que deux des variantes (tracé longeant la Réserve Naturelle et tracé court) recueillaient des argumentaires favorables et défavorables équilibrés, mais contraires (maximisation ou minimisation de la surface de zone d'activités et de l'impact environnemental),
- qu'une troisième variante (tracé parallèle) présentait peu d'objections mais aussi peu d'avantages, hormis l'absence de croisement de la nappe de canalisations en rive sud du canal de Tancarville,
- que la quatrième variante (tracé direct) présentait des avantages (facilité de navigation, absence de croisement de la nappe de canalisations) mais que ses inconvénients (traversée de la Réserve Naturelle et nouvelle compartimentation de celle-ci) étaient importants,
- que l'efficacité d'un contre-canal pour annuler les effets drainants du canal projeté a été mise en doute durant le débat public,
- que l'alternative à la localisation de la future zone d'activités industrialo portuaires, dans le marais de Cressenval, apparue en cours du débat public, mérite d'être étudiée et incorporée aux solutions possibles. Cette alternative permettrait en effet d'envisager la réduction de l'impact environnemental du projet à surface égale, en localisant la zone d'activités sur des espaces de moindre qualité environnementale en échange de la préservation de la majeure partie de la zone dite de la "mare plate". Cette hypothèse nécessiterait toutefois de modifier les limites de la Réserve Naturelle, qui est aussi une Zone de Protection Spéciale et un site Natura 2000, et d'examiner sa compatibilité avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine et avec des terrains appartenant au Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres,

- que plusieurs sujets majeurs, récurrents au cours du débat public, méritent d'être approfondis :
 - la dénivellation des ponts sur le canal de Tancarville,
 - la décompartmentation de la Réserve Naturelle, et le lien entre biodiversité, hydraulique et qualité de l'eau,
 - le rétablissement des circulations hydrauliques nord-sud,
 - l'impact agricole du projet,
 - la réalisation d'un essai en vraie grandeur d'un contre-canal
- que les réunions de travail et de concertation organisées depuis la fin du débat public ont permis de préparer au mieux la présente décision et la poursuite des études,

Décide :

- de poursuivre l'élaboration d'un projet et donc d'engager les études nécessaires, en tenant compte des apports du débat public et des réunions de travail et de concertation qui lui ont succédé,
- de retenir deux grandes options d'aménagement de la plaine alluviale, dont les schémas de principe figurent en annexe à la présente délibération :
 - option A : aménagement compact, en cohérence avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine et en continuité avec la zone industrialo portuaire, sur la base du tracé de canal longeant la Réserve Naturelle,
 - option B : aménagement de moindre impact, proposant une fragmentation dans l'espace (en continuité de la zone industrialo portuaire, ainsi qu'à l'Est et à l'Ouest du marais de Cressenval) et dans le temps (respectivement court, moyen et long termes) de la future zone d'activités industrialo portuaire, sur une surface totale équivalente à celle de l'option A. Cette option permet d'envisager :
 - soit la dénivellation des ponts sur le canal de Tancarville (option B0),
 - soit un tracé de canal court (option B1),
 - soit un tracé de canal prolongeant le tracé court par un tracé parallèle (option B2),
- d'autoriser le Président du Directoire à engager des négociations dans le cadre de l'option B sur le principe d'échange de terrains, en propriété ou en gestion, avec les propriétaires et gestionnaires concernés,
- d'inclure dans ces deux options le principe d'une décompartmentation de la Réserve Naturelle, en déplaçant vers l'ouest la route de l'estuaire et la grande boucle ferroviaire, selon des modalités à définir et à préciser dans les études, ainsi que le principe d'une délimitation de couloirs permettant l'aménagement ultérieur de réseaux de toute nature,
- d'engager les études sur les sujets complémentaires méritant approfondissement, identifiés durant le débat public : le rétablissement des circulations hydrauliques nord-sud, l'étude de l'impact agricole du projet et la réalisation d'un essai en vraie grandeur d'un contre-canal,
- de poursuivre le dialogue avec les différents usagers de la plaine alluviale afin d'instaurer une dynamique partagée de cohabitation sur cet espace,

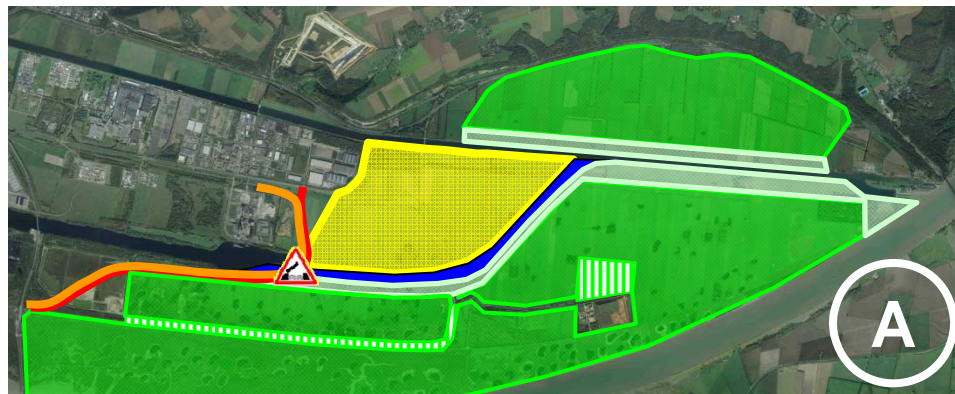
- de poursuivre, parallèlement au processus d'études, une concertation continue avec les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les organisations professionnelles, les associations et le public, afin d'accompagner la mise au point du projet jusqu'à l'enquête publique, dans un souci d'ouverture, de dialogue et de développement durable.

Annexe : Schémas de principe des grandes options d'aménagement de la plaine alluviale

Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre

OPTION A

Aménagement compact



OPTION B

Aménagement de moindre impact



-  Réserve Naturelle
-  À classer en Réserve Naturelle
-  À déclasser de la Réserve Naturelle
-  Foncier court terme
-  Foncier moyen terme
-  Foncier long terme
-  Couloirs de réseaux
-  Route
-  Voie ferrée
-  Ponts mobiles

