

Projet d'extension des infrastructures portuaires
et de prolongement du grand canal du Havre



**Compte-rendu
du DÉBAT PUBLIC**

8 octobre 2009 - 7 février 2010

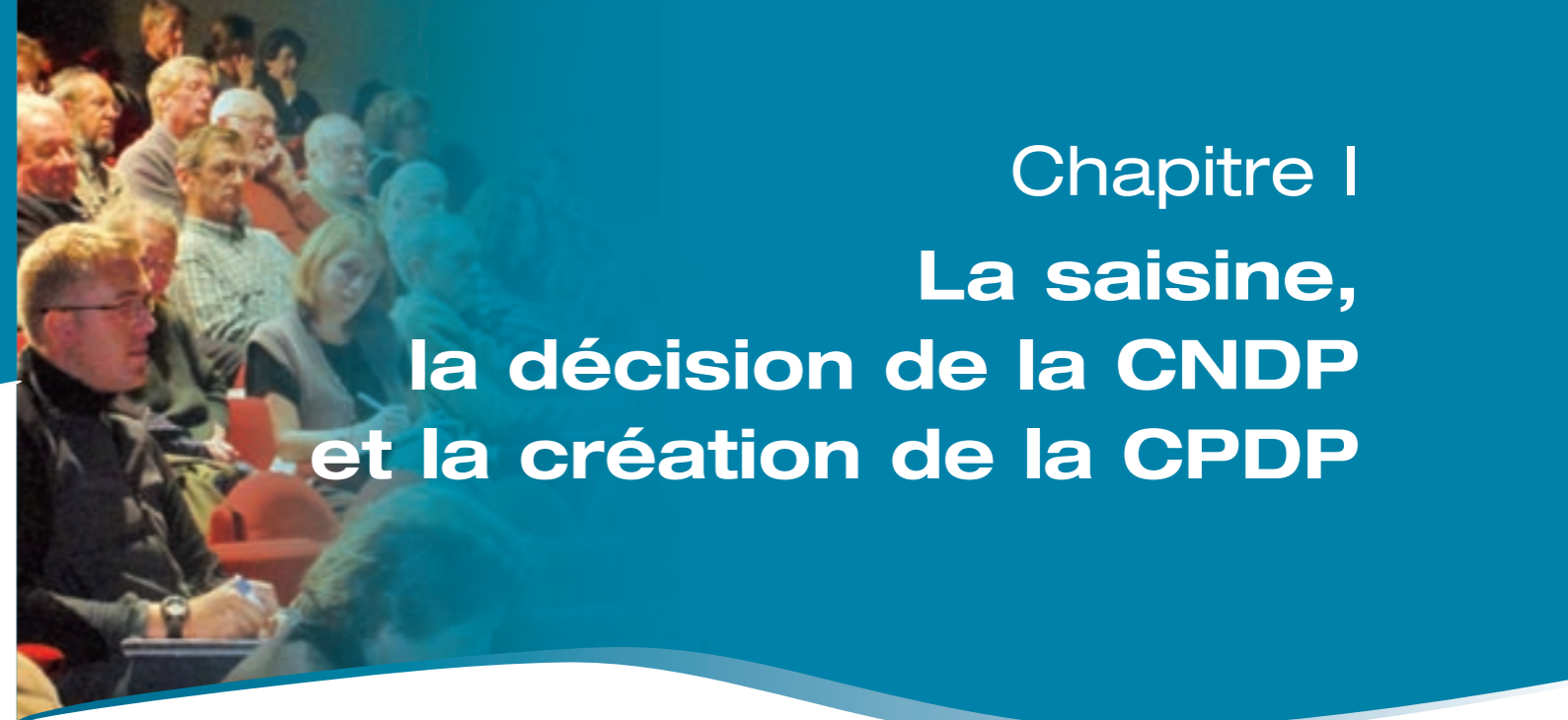
De la **Commission particulière
du débat public**





Sommaire

I - La saisine, la décision de la CNDP et la création de la CPDP	3
II - La préparation du débat public	5
A - Le code déontologique de la CPDP	5
B - Les rencontres préparatoires avec les acteurs.....	6
C - Le dossier du débat.....	8
D - L'organisation fonctionnelle du débat	9
1 - Le Secrétariat Général.....	9
2 - Les prestataires extérieurs	9
3 - Les locaux et l'accueil du public.....	10
4 - Le budget	10
III - Les outils du débat	11
A - Les trois numéros du <i>Journal du Débat</i>	12
B - Le site Internet et l'outil questions-réponses	12
C - Les cahiers d'acteur	13
D - L'effort d'information.....	13
E - Les relations presse	14
F - La veille des blogs sur le Net.....	15
G - Les réunions publiques	17
H - Les autres outils d'information.....	17
I - Le débat public et le monde scolaire et universitaire	18
IV - Les éléments de contexte	21
A - L'histoire du port	21
B - Le port dans l'estuaire	22
C - La réforme portuaire	22
D - La gestion du Grand Port Maritime	23
E - La coordination interportuaire	23
F - Les références administratives.....	23
G - Le Grenelle de l'estuaire	25
H - Le Grand Paris	25



V - Les thèmes du débat	27
A - L'aménagement du territoire	28
B - Transports et circulations	30
C - Le projet et ses alternatives	36
D - La place du port dans le développement économique	42
E - La cohabitation des hommes et des activités dans l'estuaire	44
F - Eau et Nature	49
G - Quels impacts pour chaque variante de tracé ?	56
H - Autres thèmes	60
VI - Les relations CPDP / Acteurs	65
VII - Quelques éléments de synthèse	67
A - Sur l'organisation et le déroulement du débat	67
B - Sur le projet et les enseignements pour le Maître d'Ouvrage	68
● Annexes	71
- La lettre de saisine du GPMH	72
- Les décisions de la CNDP	73
- La présentation de la Commission	76
- Ethique et déontologie des membres des Commissions particulières du débat public	77
- Les acteurs rencontrés en phase préparatoire	78
- Le calendrier du débat public	81
- La photo satellite du port	82
- Le plan du port	82
- La carte de la DTA	84
- Sommaire des documents consultables sur le site de la CPDP	85
- Les cahiers d'acteur	89
- Les temps de prise de parole	90
- Le bilan presse	92
- Les chiffres du débat	93
- Le budget	93

Le 29 octobre 2008, la Commission nationale du débat public a été saisie, conformément à la loi du 27 février 2002 (dite loi « démocratie et proximité »), par le Grand Port Maritime du Havre (GPMH) d'un projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre (cf. annexe p.72).

La Commission nationale a décidé, lors de sa réunion mensuelle du 3 décembre 2008, d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et a nommé, ce même jour, Claude GUILLERME, retraité de l'Éducation nationale (ancien inspecteur général de l'administration), ancien élu de Meurthe-et-Moselle et ancien membre de la CNDP, pour présider la Commission particulière du débat Public créée à cet effet.

Sur sa proposition, la CNDP a nommé le 4 février 2009, membres de la CPDP :

- Madame Sylvie HAUDEBOURG, ingénieur en télécommunications et commissaire enquêteur
- Mademoiselle Laure ROLDAN de MONTAUD, artiste, comédienne
- Monsieur François NAU, retraité, ingénieur général honoraire des ponts et chaussées, commissaire enquêteur
- Monsieur Alain RADUREAU, ingénieur de recherche (INRA) à l'université de Rennes, spécialiste en biodiversité.

Ils seront rejoints dès le 4 mars 2009 par :

- Monsieur Jean-Michel BOUILLOT, cadre SNCF, alors en détachement à la DIACT en qualité de Secrétaire Général de la mission Grand Nord Est.

Les propositions de nomination faites par Claude GUILLERME ont été conduites par le souci de complémentarité des compétences de chacun et, pour ce qui concerne Laure ROLDAN de MONTAUD, par l'esprit d'animation, d'écoute et de réceptivité d'une personne non initiée à de tels procédures et projet. Malheureusement, Laure ROLDAN de MONTAUD, très occupée par des contrats professionnels qui l'ont entraînée hors de la métropole, n'a pu honorer son engagement et a démissionné le 23 avril 2009. La CNDP en a pris acte le 5 mai 2009. Le Président de la CPDP, dans un premier temps, a fait le choix de ne pas la remplacer.

Pour autant, après quelques mois de travail en équipe réduite et à l'approche du lancement de la phase active du débat public, il est apparu à l'ensemble des membres de la Commission qu'il devenait impératif de recruter un nouveau membre pour compléter la Commission particulière. Les activités professionnelles de trois des membres et leur éloignement géographique ne permettaient pas d'envisager des présences régulières de chacun d'entre eux aux réunions publiques hebdomadaires. De plus, le risque majeur d'une pandémie de grippe A (H1N1) a contribué à s'interroger sur la capacité de la Commission à répondre aux

Chapitre II

La préparation du débat public



impératifs de l'organisation du débat public si l'un ou des membres venaient à être victimes du virus H1N1. Aussi, Claude GUILLERME a proposé à la Commission nationale d'accepter la nomination d'un sixième membre, en la personne de Michel STEINER, journaliste économique honoraire et ancien enseignant à l'IUT de journalisme de Touraine. La réunion de la CNDP du 3 octobre 2009 a validé cette demande et a nommé Michel STEINER, membre de la Commission particulière du débat public pour le projet du GPM du Havre. Il s'est aussitôt intégré à une équipe déjà très active et, avec l'aide du Secrétaire Général, a assimilé les données très complexes du dossier soumis au débat public, les règles du débat et l'organisation déjà finalisée des réunions publiques. Michel STEINER a, de plus, dû prendre en charge la préparation des quatre réunions généralistes, dites de proximité dont il s'est acquitté avec brio et panache compte tenu de son intégration tardive dans un dispositif déjà très bordé.

Le Grand Port Maritime du Havre avait précédemment déposé deux autres saisines auprès de la CNDP : en juin 2008, pour un projet de liaison fluviale directe de Port 2000 pour laquelle la CNDP n'a pas jugé nécessaire qu'un débat public soit organisé ; et en septembre 2008, pour le projet de prolongement du grand canal du Havre, qui n'a pas été examiné par la CNDP, puisque aussitôt retiré pour être complété par l'extension des infrastructures portuaires. Ce complément, rendait, du fait des critères édictés par la loi de février 2002, ce projet potentiellement éligible à l'organisation d'un débat public.

Le projet présenté par le GPMH est inscrit dans l'idée de fluidifier les circulations dans la zone portuaire, qu'elles soient fluviale, ferrée ou routière, aujourd'hui obstruées par les mouvements à répétition des cinq ponts mobiles qui surplombent les canaux du port. Le projet vise aussi à répondre aux perspectives d'accroissement du trafic fluvial, dû à l'objectif de doublement du trafic de containers dans le port, d'où la nécessité de récupérer près de 500 hectares de foncier. Dans le cadre de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine du 10 juillet 2006, le projet prévoit le raccordement du grand canal au canal et aux écluses de Tancarville. Ce projet s'insère également dans les orientations définies en matière de développement durable.

Dès l'annonce de ce nouveau débat au Havre, qui en a déjà connu deux – en 1995 avec le tout premier débat de la CNDP pour le projet de Port 2000 et en 2007 pour le projet de construction d'un terminal méthanier sur le port d'Antifer – une réticence s'est instaurée du fait d'un lourd passif généré par les deux précédents débats. Après avoir établi, en collaboration avec le Maître d'Ouvrage, une liste des acteurs potentiels, les membres de la CPDP se sont investis dans leur rencontre. Avec eux ils ont évoqué le débat, son organisation et ont surtout reçu leurs premières observations, tant sur le projet que sur l'institution du débat public.

Sous la responsabilité de son Président, Claude GUILLERME, la CPDP a conduit le débat public depuis sa mise en place en mars 2009 jusqu'à la clôture du débat le 7 février 2010. Durant les cinq premiers mois, la CPDP s'est consacrée, à raison d'une réunion de travail hebdomadaire, à la préparation du débat public :

- Organisation matérielle (moyens, locaux, budget) et mise en place des outils du débat.
- Entretiens préalables avec les acteurs pour bien appréhender le contexte, identifier les thèmes devant faire l'objet de réunions spécifiques et les attentes des acteurs locaux.
- Accompagnement de l'équipe projet du Grand Port Maritime du Havre pour la réalisation du dossier de présentation du Maître d'Ouvrage et de la synthèse du projet.

Les modalités du débat, la liste et le calendrier des réunions thématiques et de proximité ont été élaborés par la Commission particulière et présentés au Maître d'Ouvrage. Au sein de la CPDP, des binômes ont été constitués pour préparer, avec l'aide expérimentée du Secrétaire Général, chacune des réunions (méthodologie, organisation de tables rondes et préparation des interventions avec les intervenants pressentis) dont les déroulés ont fait l'objet de nombreuses mises au point avant de devenir le conducteur définitif.

A - Le code déontologique de la CPDP

Le 3 mars 2009, la CPDP a tenu sa première réunion au Havre, que le Vice-Président de la CNDP, Patrick LEGRAND, a officiellement installée. À cette occasion il a rappelé à chacun la finalité du débat public et a soumis aux membres de la Commission et de son Secrétariat Général le code éthique et déontologique de la CNDP. Celui-ci a été adopté par l'apposition de la signature de chacun au bas d'un document (consultable en annexe p. 77) qui précise que la Commission particulière s'engage à conduire le débat en toute neutralité et indépendance vis-à-vis de tous les acteurs, dont le Maître d'ouvrage. Ce code précise notamment les obligations des membres de la CPDP : équité, intégrité, neutralité vis-à-vis du projet, indépendance vis-à-vis du Maître d'Ouvrage, information et transparence à l'égard du public.

La CPDP ne se prononce pas sur le fond du projet mis au débat et ne donne aucun avis de fond. Elle fait en sorte qu'un maximum d'éléments d'appréciation sur le fond du projet soit exprimé lors du débat par une diversité d'intervenants.

La Commission garantit le respect des principes qui animent le débat public :

- Le principe d'équivalence selon lequel tous les participants sont également traités et encouragés à contribuer au débat. Les mêmes moyens d'information, d'expression et de contribution sont mis à la disposition de tous. Les mêmes règles de discipline sont appliquées à chacun, quel que soit son statut.

- Le principe de transparence : le débat public doit permettre l'émergence d'une réelle diversité des points de vue portés par la diversité des acteurs et du public. Toutes les contributions sont rendues publiques au fur et à mesure et pendant toute la durée du débat. L'information doit être disponible et compréhensible.
- Le principe de confrontation des arguments : la CPDP veille à ce que l'ensemble des positions et des arguments soient expliqués puis débattus et puissent faire l'objet soit de réponse, notamment de la part du Maître d'Ouvrage, soit par la réalisation d'études complémentaires. Le débat public doit faire émerger tous les éléments nécessaires à l'évaluation du projet et constituer un exercice d'intelligence collective. Il est un temps d'apprentissage collectif où les connaissances sont partagées, débattues, appropriées et critiquées. La CPDP fait en sorte que le débat favorise ce processus de compréhension mutuelle et d'intelligence collective susceptible d'éclairer le décideur.

B - Les rencontres préparatoires avec les acteurs

De mars à juin 2009, le Président GUILLERME, les membres de la Commission et le Secrétaire Général ont rencontré, lors d'entretiens d'une heure trente environ, près d'une centaine d'acteurs potentiels. Ceux-ci ont été identifiés avec l'aide du Maître d'Ouvrage, mais également à l'examen des archives des deux débats havrais précédents. Ont également été rencontrées les personnes dont certains de nos interlocuteurs nous conseillaient de les consulter. La répartition de ces visites entre les commissionnaires s'est faite naturellement. Les environnementalistes ont été auditionnés par Alain RADUREAU. François NAU et Sylvie HAUDEBOURG ont, pour leur part rencontré les structures étatiques, régionales et locales et les partenaires du GPMH utilisateurs portuaires. Quant au Président GUILLERME et au Secrétaire Général, ils ont pris en charge les élus, les représentants consulaires, les dirigeants des regroupements corporatifs et les différents responsables des structures officielles du port du Havre. Un compte-rendu écrit de chaque rencontre, à usage interne, a été diffusé à chaque membre de la Commission et une note de synthèse, elle aussi à usage interne, a été élaborée par le Secrétariat Général.

Le 3 septembre 2009, une réunion d'information destinée aux acteurs a été organisée (salle Europe du CHCI). À cette occasion, la CPDP a présenté une synthèse, orale, des attentes du débat telles que la Commission les a ressenties à l'issue des entretiens préalables. Au cours de cette réunion, qui a rassemblé 100 participants, elle a aussi exposé les grandes lignes de l'organisation, les règles qu'elle souhaite voir respecter pour le respect de chacun et le calendrier du débat. Elle a recueilli les observations et répondu aux questions.

> Les attentes vis-à-vis du débat

Tout d'abord, les acteurs attendent un débat public différent de ceux déjà tenus dans la région et principalement de celui sur le terminal méthanier d'Antifer qui semble avoir laissé quelques traces amères dans la mémoire des parties impliquées.

Les acteurs espèrent une information complète et transparente sur l'intérêt d'un débat pour un projet qui pourrait sembler déjà décidé. Quant au projet lui-même, les acteurs s'interrogent sur sa pertinence, son choix et sa priorité face à d'autres projets initiés également par le GPMH et à ses conséquences réelles sur la décongestion de la circulation dans la zone portuaire et ses abords, sur l'économie et l'emploi et sur le respect de la préservation environnementale.

Ces informations sont souhaitées par une part importante des acteurs rencontrés qui doivent aller au-delà du cercle habituel des initiés politiques, socio-économiques, associatifs ou environnementalistes. Certains redoutent un peu, tout comme la CPDP, l'implication des élus du fait de la proximité des élections régionales.

Les acteurs attendent de la CPDP, d'une part, de veiller à ce que le débat se déroule dans un esprit d'échanges prenant en considération toutes les opinions et les avis sur le projet et, d'autre part, ils demandent que des réponses claires soient apportées à leurs interrogations. Ils attendent le GPMH sur les motivations finales et espèrent que celles-ci tiendront réellement compte des échanges et des réflexions menées.

Beaucoup attendent du débat l'annonce de mesures compensatoires fortes, qui apparaissent aux yeux de certains acteurs comme l'enjeu essentiel du projet...

De façon plus détaillée, les attentes des différents acteurs se sont révélées comme suit :

> À propos du débat en général

- Précisions de la CPDP sur les enjeux du débat, les marges réelles de discussion et les termes potentiels de l'échange, et prise en compte de tous les arguments lors du compte-rendu final.
- Possibilité de débattre de l'opportunité du projet.
- Poursuite des efforts de concertation du GPMH.
- Dialogue entre les usagers de l'estuaire.
- Clarification de la politique du GPMH concernant la gestion de ses espaces naturels et le devenir de la Réserve Naturelle.

> A propos du projet

- Prise en compte de la crise économique dans les estimations de croissance de trafic.
- Le GPMH devrait prouver que son projet :
 - répond aux difficultés de circulation et favorise le développement des transports massifiés et du trafic fluvial en particulier.
 - est prioritaire par rapport à d'autres projets tels que l'écluse fluviale de Port 2000.
 - est complémentaire et/ou cohérent avec les autres projets prévus ou réalisés par le GPMH lui-même (chantier multimodal, projet TRIP, amélioration du fonctionnement des écluses de Tancarville...), et au niveau national, voire européen (canal Seine-Nord Europe...).
 - est en cohérence avec les mesures de protection environnementale nationales et surtout européennes (Natura 2000...), et avec la Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine de 2006.
- Définition par le GPMH des modalités pratiques de son implication financière dans l'aménagement ou la desserte des plateformes de son hinterland concernées par son développement.
- Modalités d'une desserte ferrée pour la zone industrialo-portuaire dégagée par le projet de prolongement du grand canal et rétablissement des voies existantes.
- Justification par le GPMH de la nécessité d'étendre la ZIP vers les espaces naturels de la plaine alluviale.
- Modalités de prise en compte dans le coût du projet de la viabilisation des emprises foncières dégagées, et garanties de financement à présenter.
- Nécessité, à l'égard des entreprises qui viendraient s'implanter sur la future emprise foncière, de privilégier les entreprises non polluantes utilisant la voie d'eau.
- Enrichissement des connaissances sur la plaine alluviale et réexamen du fonctionnement hydraulique.

> À propos des impacts du projet

- Une connaissance détaillée des impacts écologiques du projet.
- Une analyse fine des impacts hydrauliques du projet et conséquences sur la gestion de l'eau dans la plaine alluviale.
- Précisions sur les impacts réels du projet sur les usages dans la plaine alluviale.
- Impacts socio-économiques du projet sur l'activité agricole et en termes d'incidence sur les emplois.
- Analyse de la faisabilité du dévoiement des pipelines et prise en compte dans le coût du projet et de son calendrier des travaux de dévoiement et de leurs incidences sur les installations desservies.

> À propos des mesures compensatoires et d'accompagnement

- Compensations et/ou indemnités pour les usagers concernés par le projet.
- État des lieux des mesures compensatoires de Port 2000.
- Mesures compensatoires pertinentes à définir.
- Participation d'acteurs autres que le port pour le financement des mesures compensatoires.

> À propos des solutions alternatives et études préalables

- Solutions alternatives à approfondir et prise en compte des solutions non envisagées par le port.
- Révision ou complément de certaines études menées par le GPMH (dénivellation des ponts, abaissement des niveaux d'eau dans le canal de Tancarville, schéma de circulation, impact hydraulique, projet TRIP...).

C - Le dossier du débat

Il revient au Maître d'Ouvrage du projet, le Grand Port Maritime du Havre, de rédiger un dossier de présentation du projet (le dossier du débat) présentant en une centaine de pages le projet, les éléments qui le justifient, les alternatives et les variantes de tracé proposées.

Ce dossier du Maître d'Ouvrage est soumis à la CNDP qui doit l'accepter avant de prononcer l'ouverture du débat.

Le rôle de la CPDP est d'accompagner le Maître d'Ouvrage dans cette rédaction et de préparer la décision de la CNDP. Pour cela, elle doit notamment s'assurer que le document apporte tous les éléments nécessaires à la compréhension du projet ; qu'il réponde aux principales questions des acteurs rencontrés et qu'il soit compréhensible par le grand public, par définition non spécialiste de la chose.

Le souci majeur du Président de la Commission du débat public était de tout mettre en œuvre pour lancer le débat dès la rentrée de septembre 2009, afin de ne pas télescoper la campagne électorale des régionales du printemps 2010.

En avril, le GPMH a proposé à la CPDP un sommaire de son dossier, élément qui a été revu à de nombreuses reprises, à la demande de la Commission ou du fait du Maître d'Ouvrage pour finalement être validé en sa version 13.

C'est seulement à la fin du mois d'avril que le Maître d'Ouvrage, le Grand Port Maritime du Havre, nous a adressé les premiers éléments de sa rédaction du dossier de présentation. Pour autant, aucun élément de la synthèse du projet n'était alors produit. Il était accompagné d'un calendrier extrêmement serré qui le rendait illusoire, ayant pour objectif final la validation du dossier à la réunion plénière de la CNDP du mois de juin. Ce calendrier avait pour principal travers de raccourcir considérablement la durée d'élaboration du dossier et risquait donc de voir ce document, capital pour le débat public, bâclé et incomplet, voire incompréhensible du grand public.

Malgré l'insistance de la CPDP pour que la rédaction ne prenne aucun retard, tout en gardant une qualité irréprochable, il est vite apparu que le défi que voulait s'imposer le GPMH était irréalisable. Très vite, le Chef de projet a informé la Commission de sa volonté de report pour la validation par la CNDP, repoussant dans un premier temps cette formalité à la réunion mensuelle de la Commission nationale de septembre. Devant l'intransigeance de Claude GUILLERME, arguant les délais électoraux, l'équipe projet du Grand Port et son prestataire communication ont travaillé pour terminer la rédaction du document de base et sa synthèse à la mi-juin, ce qui a permis le passage fatidique en Commission nationale le 1^{er} juillet 2009, avec la bénédiction de la Commission particulière.

Tout en mettant une pression permanente sur le respect des délais, la CPDP est restée vigilante sur le contenu et la forme du dossier. Elle a par exemple insisté pour que les enjeux environnementaux soient abordés de manière approfondie et transparente, ou que les différents tracés proposés soient présentés de façon comparable et sans omission d'impacts.

Finalement, la Commission nationale du débat public a donné quitus sur le dossier et la synthèse du projet au GPMH lors de sa réunion du 1^{er} juillet 2009.

Ces deux documents ont été consultables sur le site Internet de la CPDP dès le 6 juillet.

Début août, toutes les études préliminaires au projet ont été mises en ligne et consultables sur le site de la Commission.

D - L'organisation fonctionnelle du débat

> 1 - Le Secrétariat Général

Le Président et les membres de la Commission particulière conçoivent sur le fond et animent le débat public. Pour cette mission ils sont accompagnés par le Secrétaire Général qui est, pour sa part, chargé de l'administration de la CPDP, de l'organisation et du suivi du débat public. Il est l'interface entre l'institution et le public, les services de l'État, la presse et les élus. Sur proposition de la Commission nationale, la direction du Secrétariat Général est confiée à Frédéric AUCHER, ancien cadre dirigeant des collectivités territoriales, précédemment secrétaire général de deux autres débats d'importance, le premier pour la THT Cotentin-Maine et le deuxième pour la ligne ferrée à grande vitesse Bordeaux-Espagne. Il est appuyé dans cette mission havraise dans un premier temps par Isabelle RYCKEBUS, démissionnaire au 9 octobre 2009, car recrutée par un des acteurs économiques du débat (les négociations s'étant déroulées à l'insu de la CPDP) puis remplacée par Séverine RIBAL-LESTERLIN, assistante de direction, qui finalement s'est acquittée des tâches qui lui étaient confiées avec aisance et loyauté.

Guillaume LANNEREE, étudiant en mastère de géopolitique, complète jusqu'au 1^{er} octobre l'équipe en qualité de stagiaire. Il est plus particulièrement chargé de la collecte des informations liées au projet, de la rédaction de notes et synthèses de fond. Il sera remplacé à compter du 1^{er} novembre par Jennifer STEBAN, secrétaire. Elle sera chargée plus particulièrement du suivi de la vie du site Internet et du système questions/réponses.

Il est à noter la grande difficulté qu'a éprouvée le Secrétaire Général pour le recrutement de son assistante, qu'il voulait indépendante du Maître d'Ouvrage. En effet, et malgré la crise économique en cours qui aurait pu laisser penser que de nombreuses personnes étaient en recherche d'un emploi, il s'est vu confronté à de nombreux refus dus à la précarité de l'emploi proposé et à sa conséquence, un recrutement en CDD, ou encore aux prévisions des heures de travail tardives lors des réunions publiques. Le salaire (2 000 € nets) et le statut de cadre proposés auraient dû pourtant être motivants, tout en nous garantissant compétence et loyauté ! L'expérience vécue a réduit à néant toute illusion en la matière, jusqu'au recrutement de Séverine RIBAL-LESTERLIN.

> 2 - Les prestataires extérieurs

Pour conduire à bien sa mission, la Commission a fait appel à deux sociétés, recrutées par appel d'offres conduit selon les règles des marchés publics appliquées par le Maître d'Ouvrage, le Grand Port Maritime du Havre, légalement payeur. Ces règles, particulièrement lourdes pour le GPMH, n'ont pas permis à la CPDP d'obtenir l'assistance de ces prestataires avant le début juillet, malgré le lancement des procédures en mars, ce qui a handicapé et retardé l'avancement de la préparation du débat public.

Ont été finalement retenues :

- L'agence **VAE SOLIS CORPORATE** de Paris pour la partie conseils en communication ; relations presse ; suivi des blogs sur le Web ; création, impression et diffusion (routage) des outils, supports et documents.
- La société **DENIS POWER**, pour la partie logistique du débat, mission allant de la recherche à la location des salles, la prise en charge des assurances, le montage et démontage de l'installation et l'exécution technique des réunions.
- La société **UBIQUIS**, sous-traitant de Denis Power, pour la rédaction des verbatim à partir des enregistrements numériques des réunions publiques.
- La société **ALEAUR** de Levallois-Perret pour la construction, la mise en ligne et le suivi du site Internet. Aléaur est le prestataire permanent de la CNDP pour son site national, mais également pour les sites des différentes CPDP selon une charte commune et une architecture prédéfinie et adaptative performante.
- Pour ce qui concerne l'impression de tous les documents, c'est l'agence **VAE SOLIS CORPORATE** qui en a été chargée, via l'un de ses partenaires habituels.

> 3 - Les locaux et l'accueil du public

Dès notre première rencontre avec le représentant du Maître d'Ouvrage, en la personne de Jean-Pierre GUELLEC, Chef du projet, il nous est proposé d'occuper un local de 200 mètres carrés environ, sis à l'entresol du Centre havrais de commerce international (CHCI), grand immeuble bien connu des Havrais. Il appartient en majorité à la CCI du Havre, mais aussi au GPMH. De nombreuses sociétés occupent les mètres carrés de bureaux, tels les médias France 3 et NRJ. Il est couramment appelé « World Trade Center », malgré les efforts de chacun à effacer ce nom depuis un certain 11 septembre 2001. Les locaux mis à disposition sont la propriété du GPMH et étaient occupés jusqu'alors par un service de formation informatique, en voie de rapprochement avec le service informatique port. Il est précisé à la Commission, qu'avant son éventuelle intégration, ces locaux seraient refaits à neuf. L'emplacement de l'immeuble, à proximité de la gare, des hôtels et du port a paru intéressant. La taille et la répartition des pièces permettant d'avoir plusieurs bureaux, une salle de réunion et deux salles d'exposition et d'accueil du public ont également séduit la Commission. Dès le 21 février 2009, la Commission donne son accord pour ces locaux, en précisant clairement que bien que propriété du GPMH, doivent permettre à la Commission de conserver l'indépendance déontologique de la CNDP, dont elle est une émanation.

Les travaux ont rapidement été entrepris, mais ont duré durant tout le mois de mars et ont contraint le secrétaire général à travailler dans des conditions souvent difficiles, au milieu des gravats, de la poussière et du bruit.

Rapidement, la Commission s'est rendue compte, mais malheureusement trop tardivement, que si l'immeuble était connu des Hauts Normands, les locaux n'en avaient pas pour autant « pignon sur rue » et que par conséquence les visites potentielles du public seraient faibles. Le fait que le projet ne touche directement aucun riverain et la situation très feutrée de ces locaux, ne pouvaient que concourir à n'attirer qu'un public extrêmement concerné et sûrement plus particulièrement défenseur des espaces naturels. Les portes et la vitrine donnant sur le palier commun du bâtiment ont été habillées d'une « vitrophanie » avec le logo et aux couleurs de la charte graphique choisie pour identifier la Commission.

Les locaux ont été meublés confortablement et équipés en matériels informatiques performants et d'une photocopieuse par le Grand Port Maritime du Havre. Des lignes téléphoniques indépendantes et un réseau Internet à haut débit ont été créés. Tous ces éléments matériels ont contribué à un travail serein mené en parfaite indépendance.

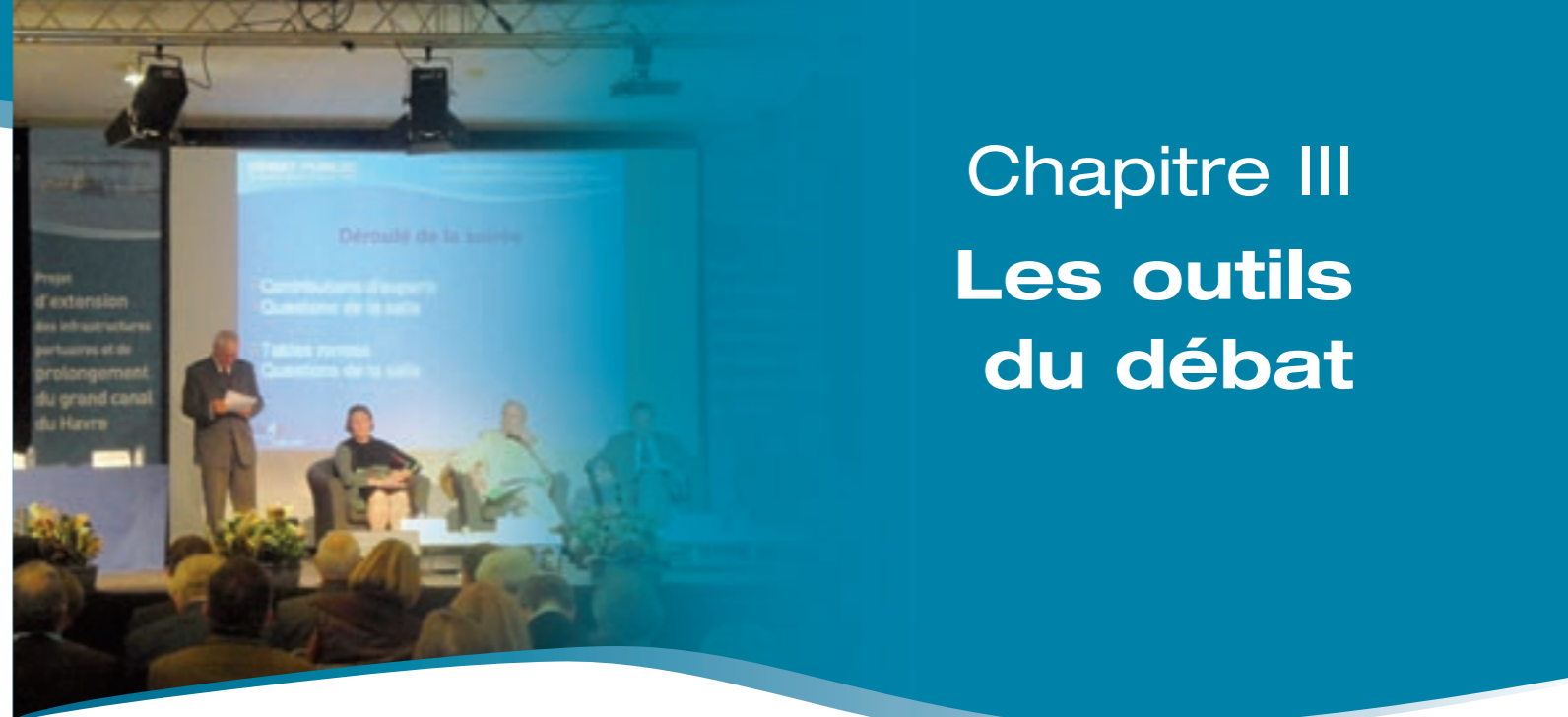
Les deux pièces d'accueil du public ont été l'une consacrée à l'exposition présentant la CNDP et la CPDP, et la seconde a été réservée à la présentation du projet. Pour ce faire, la CPDP a fait réaliser trois panneaux, dits « kakémonos » retraçant pour le premier les objectifs de la CPDP ; le deuxième présentant les membres de la Commission et le troisième invitant les lecteurs à participer au débat public. Les coordonnées de la Commission y étaient également mentionnées. Pour sa part, le GPMH a fait réaliser quatre panneaux de format identique à ceux de la CPDP, kakémonos qui présentent le port et schématiquement le projet. Dans ces salons, sont mis à la disposition des visiteurs éventuels une bibliothèque papier de toutes les études préliminaires ainsi que l'ensemble des documents édités.

> 4 - Le budget

Le Secrétaire Général a proposé au Chef de projet du GPMH, financeur du débat public conformément à la loi, un budget prévisionnel de 1,3 M€, calculé sur la base de 15 réunions publiques.

Le budget final s'établit à **1 008 995 €**

Vous pouvez consulter le détail de ce budget, chapitre par chapitre, en annexe de ce compte-rendu p.93.



Chapitre III Les outils du débat

Informier le public sur le projet et l'inviter à participer au débat est une des missions majeures de la CPDP qui a défini un périmètre suffisamment large pour que toutes les personnes directement ou indirectement concernées par le projet aient connaissance du débat public. Cette aire sera la base de la « diffusion toutes boîtes à lettres » des documents du débat, soit 135 000 foyers.

> Informer

Publication et diffusion de documents, exposition dans les locaux de la CPDP et dans les salles de réunion, annonces presse par achat d'espace, affichage, distribution de tracts sur les marchés et dans les galeries marchandes avec stand mobile, suivi des blogs sur le Web... La CPDP a mobilisé les outils, nombreux et diversifiés, pour informer le plus largement possible. Ce travail d'information s'est appuyé autant que possible sur de nombreux relais : mairies, chambre de commerce et d'industrie du Havre et médias...

> Le dossier « mode d'emploi du débat public »

À chaque entretien préalable a été remis par le membre de la Commission à son interlocuteur un dossier sommaire présentant le débat public. Ce dossier est constitué de plusieurs fiches portant sur la CNDP, le mode d'emploi du débat, les décisions de la CNDP, la composition de la CPDP et les règles du cahier d'acteur.

> La diffusion du dossier de Maître d'Ouvrage et de sa synthèse

La CPDP a veillé à rendre largement accessibles :

- **Le dossier de présentation** du projet imprimé en 10 000 exemplaires. Il a été remis aux acteurs présents à la réunion d'information du 3 septembre 2009, sous forme papier ou sur support informatique. Il a été transmis à toute personne en faisant la demande par courrier, téléphone, abonnement, courriel ou se présentant à nos locaux. Ce dossier était disponible également dans chaque salle de réunion et remis sur demande.
- **La synthèse du projet** destinée au grand public. Elle a été adressée avec le *Journal du Débat* n°1 sous enveloppe personnalisée dans toutes les boîtes aux lettres situées dans le périmètre du débat, quinze jours avant le lancement du débat.
- **Les trois études complémentaires** que la Commission a demandées au GPMH, l'une sur les tirants d'eau et tirants d'air, la deuxième sur la dénivellation des ponts existants et la troisième sur les écluses de Tancarville. La première a été publiée en novembre, les deux dernières en janvier.

- **Les études préliminaires** sur lesquelles le GPMH s'est appuyé pour construire son projet, ont été mises en ligne sur le site Internet de la Commission et ont été consultables sur papier dans les locaux de la CPDP dès le 1^{er} septembre 2009.
- **Le CD-Rom** réunissant le dossier de présentation, la synthèse du projet et les études préliminaires a été disponible dès le 1^{er} septembre 2009.

A - Les trois numéros du *Journal du Débat*

Disponible à l'entrée de toutes les réunions publiques et mis en ligne sur le site de la CPDP, le *Journal du Débat* a été le média de la CPDP qui a informé du déroulement et de l'actualité du débat.

Les *Journaux du Débat* ont été conçus conformément à la charte graphique de la CPDP qui portait la position de neutralité de la Commission. Sur le fond, les numéros du *Journal* visaient à mettre en exergue, sous forme d'édito, d'article, d'interviews, de micros-trottoirs et d'informations pratiques, la prise de parole des riverains de l'estuaire participant au débat et le dialogue.

Trois numéros ont été édités :

- **Le numéro 1** (6 pages), paru en septembre 2009, a été édité à 145 000 exemplaires, dont 138 000 ont été distribués par publipostage aux riverains de l'estuaire en même temps que la synthèse du Maître d'Ouvrage. Il présentait la CPDP et la CNDP, les modalités du débat, les moyens d'information et de participation, le calendrier des réunions publiques et l'objet du débat. Il comportait aussi une carte-réponse préaffranchie de type T pour demander de la documentation, s'abonner aux publications du débat ou poser une question.
- **Le numéro 2** (4 pages) est paru en novembre 2009 et a été édité à 3 000 exemplaires.
- **Le numéro 3** (4 pages) est paru en janvier 2010 et a été édité à 1 300 exemplaires.

Les numéros 2 et 3 visaient à rendre compte de l'actualité du débat, notamment *via* des « micros-trottoirs », interviews de personnes à la sortie des réunions publiques.

En fin de débat, le *Journal du Débat* comptait 206 abonnés, par voie de routage.

B - Le site Internet et l'outil questions-réponses

> Le site Internet

Mis en ligne dès l'ouverture du débat public, le 8 octobre 2009, le site Internet a été conçu selon l'architecture commune des sites Internet de la Commission particulière, définie par la Commission nationale du débat public.

Le site a été ouvert jusqu'au 7 février 2010 minuit et a constitué un outil très complémentaire pour l'information dynamique du public et de la presse au cours du débat public. Il a été non seulement le support des informations générales de contexte (présentation de la Commission, des membres, de ses missions...) mais également celui facilitant la diffusion du projet du Maître d'Ouvrage, des études préliminaires et complémentaires, des mises à jour régulières telles que les actualités du débat (calendrier, comptes rendus, cahiers d'acteur, communiqués de presse...), les documents consultables, les avis et les réponses aux questions. Une page a été consacrée à chaque réunion publique, permettant la lecture du verbatim des propos tenus, la diffusion des Power Points des différents intervenants et la consultation de photos de la soirée. Il a constitué également un outil très pratique pour la diffusion des annonces de réorganisation concernant le déroulé du débat, tel le changement de salle d'une des réunions, celle envisagée et retenue lors de l'organisation initiale ayant été réquisitionnée par l'État pour en faire un centre de vaccination contre la grippe A (H1N1).

Il s'agit d'un outil d'un intérêt certain pour l'enrichissement du débat et la consolidation de l'information entre la CPDP, le public, les associations et la presse. Sa fréquentation, si elle n'a pas été dans la fourchette haute de la moyenne des débats publics, a pour autant été satisfaisante avec 15 580 connexions.

Concernant sa gestion pratique, l'administrateur est assez simple d'utilisation, le tronc commun bien organisé tout en conservant une souplesse d'adaptation. La création et la mise à jour des pages se sont effectuées sans difficulté particulière, assurant ainsi une bonne réactivité à cet outil. Le chargement des documents à mettre en ligne vers le serveur n'a pas posé de problème. Les quelques difficultés qui ont pu apparaître ont été très rapidement estompées par l'équipe de Guillaume DANIELLO, chez Aléaur.

> L'outil questions-réponses

Plusieurs possibilités ont été offertes au public pour lui permettre de poser des questions : la distribution « toutes boîtes aux lettres », en amont du débat d'une Carte T, des imprimés disposés sur les sièges des réunions publiques et la page interactive du site Internet. Sur les 173 questions posées, ce qui finalement est très peu pour un tel débat, 108 sont parvenues par carte T, 10 ont été remises en réunions publiques, le reste a été posté *via* le site Internet.

10 étaient adressées à la CPDP, 8 ont été refusées car hors sujet, 2 concernaient le Directeur Général du Port de Rouen après son intervention lors de la réunion sur le développement économique et les 153 questions restantes ont reçu une réponse du Maître d'Ouvrage.

Par ailleurs, la CPDP a été destinataire de 36 avis tous consultables sur le site.

C - Les cahiers d'acteur

Un des points majeurs du débat public a été la forte mobilisation des associations environnementalistes et la quasi-absence des services de l'État. La rédaction de contributions écrites suggérée aux différents acteurs potentiels a tardé à être relayée dans la production de cahiers d'acteur. Durant toute la première moitié du débat, une demi-douzaine de cahiers d'acteur a été adressée. Puis à l'annonce de la date butoir pour ces remises (à trois semaines de la fin du débat public) un afflux de contributions s'est fait jour, pour finalement terminer avec 27 cahiers d'acteur.

À l'inverse du nombre très faible de visites dans les locaux de la CPDP, cette implication littéraire a été sans nul doute un élément d'échanges et de présentation d'arguments et de points de vue important dans le déroulement du débat, même si la qualité des arguments a été de niveau inégal. Cet exercice a l'avantage, *a contrario* de l'expression orale en réunion publique, d'être (sans pour autant préjuger du fond) clair et explicatif, car généralement bien pensé et bien écrit, lisible de tous sans risquer d'être couvert par des invectives, insultes et tapages de toutes sortes. C'est un vrai exercice d'expression argumentée de points de vue, résultant sans nul doute de la concertation préalable que la Commission a tenue avant l'ouverture du débat.

Bien entendu, la CPDP a garanti cet exercice par des règles strictes qui avaient été largement diffusées. Sans leur respect, la Commission se laissait le droit de refuser les contributions. Une seule proposition de cahier d'acteur a subi un refus de la CPDP, l'auteur ayant déjà rédigé un premier cahier d'acteur.

La liste de 27 cahiers d'acteur publiés est consultable en annexe p.89.

D - L'effort d'information

La Commission particulière a mis en œuvre, tout au long du débat, d'autres outils d'information pour inciter le public à participer au débat public en donnant les lieux et dates des réunions publiques.

L'information a été largement diffusée sous la forme de tracts et affiches de proximité : ces annonces et le renseignement relayé systématiquement par la presse ont été renforcés par un affichage de proximité (100 affiches par réunion) et la diffusion de tracts d'information dans les lieux publics, galeries marchandes et sur les marchés dans les jours précédant chacune des réunions (de 500 à 1 500 tracts selon l'importance des lieux).

E - Les relations presse

Un plan média a été élaboré par le prestataire VAE SOLIS CORPORATE en accord avec le Secrétaire Général de la CPDP.

De la conférence de presse du 3 septembre 2009 pour annoncer le débat public à mi-février 2010, le projet de prolongement du grand canal du Havre a suscité 21 retombées dans la presse écrite et le web, 4 en radio et 3 en télévision.

Entre articles factuels, rappelant l'agenda des réunions, et sujets plus polémiques, les médias se sont, au fil des mois, fait l'écho de l'avancée du débat public, des prises de position des différents acteurs et des contestations soulevées par les opposants au projet.

Cinq interviews du Président de la CPDP ont été diffusées à la radio et à la télévision (notamment sur **France 3 Baie de Seine** et **France Bleue**), donnant ainsi une certaine visibilité au débat.

Par ailleurs, **Paris Normandie**, un grand quotidien régional, a suivi l'intégralité du débat en envoyant un journaliste à presque toutes les réunions. Plusieurs comptes-rendus exhaustifs ont donc été diffusés dans ce quotidien, mais également **Havre Libre** et **Havre Presse**. En effet, ces trois titres partagent les mêmes rédactions.

Il est à noter que la presse a été, pendant toute la durée du débat, fortement sollicitée. Outre les trois conférences de presse, un communiqué de presse annonçant chaque réunion a été envoyé aux quotidiens 3 jours avant chaque réunion, suivi de relances personnalisées pour chacun des journalistes afin de les sensibiliser au débat.

L'analyse chronologique

> Avant le débat

À la suite du communiqué de presse envoyé mi-juillet, concomitamment à la visite du Président de la République au Havre et à la réaffirmation de sa volonté de promouvoir le rôle du Havre dans le Grand Paris, trois articles citant le débat sont parus dans la presse régionale et nationale. Chacun d'entre eux mentionne le fait que le grand canal fera l'objet d'un débat public ainsi que ses dates de déroulement. Le contexte du débat est posé : désaturation des circulations, développement du Port, enjeu foncier, respect du milieu naturel existant, etc.

Les articles de **Paris Normandie** reviennent en détails sur le processus de la saisine ainsi que sur la composition, les coordonnées et le fonctionnement de la CPDP. La parole est donnée au Président de la CPDP, Claude GUILLERME, afin de rappeler les règles et l'enjeu du débat. Même si, d'emblée, le débat est comparé à celui d'Antifer, les médias s'attendaient à un débat vivant mais néanmoins moins animé.

> Le débat commence

Suite à la conférence de presse du 30 septembre 2009, **Paris Normandie** pose les bases du débat et retranscrit les missions de la CPDP « garante d'objectivité ». Le calendrier des réunions est annoncé et les modalités de participation exposées aux Havrais.

Tous les médias s'accordent pour expliquer aux riverains de l'estuaire les modalités de participation au débat et les règles énoncées par la CPDP. La parole est donnée à Philippe DESLANDES et Claude GUILLERME respectivement sur **France 3** et **France Bleue**. **Drakkar Online** publie un bref récapitulatif des missions de la CPDP sur son site Internet. Cet article est accompagné d'une interview sonore de Claude GUILLERME.

Paris Normandie offre une couverture générale du débat, et insiste sur son côté essentiel pour la population havraise : « *Le prolongement du grand canal est au cœur des débats.* »

Le mois d'octobre sera également marqué par trois articles dans **Paris Normandie** et un article sur **Drakkar Online**. Les quatre premières réunions sont annoncées, et leurs thématiques précisées au fil des articles. **Paris Normandie** retranscrit avec fidélité l'ambiance des différentes réunions, et insiste d'ores et déjà sur la position marquée des mouvements environnementalistes.

Ainsi, pour les journalistes, deux camps semblent s'opposer : d'un côté les partisans du prolongement et de l'autre les défenseurs de l'environnement. Dans l'article du 1^{er} octobre, **Paris Normandie** annonce même le débat comme une « controverse attendue ».

Seule véritable position affirmée et relayée dans la presse suite à une conférence de presse en septembre, les écologistes parleront du débat et donneront une certaine visibilité. **Drakkar Online**, **Paris Normandie**, **France 3** et **France Bleue** accorderont une place (plus ou moins importante selon les supports) à l'avis des écologistes sur le prolongement du grand canal.

> Le débat continue

À partir du mois de novembre, les bases du débat ayant été posées durant le mois d'octobre, et après une couverture médiatique relativement forte, le nombre d'articles diminue. Les journalistes de **Paris Normandie** se sont néanmoins déplacés à la réunion du 10 novembre concernant l'eau dans l'estuaire. Le journaliste retranscrit les différentes positions exprimées et insiste sur le fait qu'il s'agit d'un « *sujet complexe* ». La position des écologistes est alors relayée par une longue citation de l'un d'entre eux concernant l'avenir de la « mare-plate ».

L'intérêt médiatique du débat a connu un sursaut suite au point presse de « mi-débat » : les journalistes de **Paris Normandie** et **Ouest-France** ont assisté à ce point presse ainsi qu'à la réunion publique qui a suivi. Pour **Paris Normandie**, qui avait déjà offert une couverture assez large au débat, cet article a été l'occasion de faire un point général sur les réunions passées et les différentes thématiques qui seront abordées à l'avenir.

Ouest-France, qui n'avait pas encore couvert le débat, a profité de la réunion du 26 novembre 2009 à Honfleur (14) pour réaliser un article général sur le débat : missions de la CPDP, analyse des différentes thématiques abordées, et retranscription des différentes positions des acteurs.

À noter également que la question du financement du projet est apparue dans la presse locale et nationale. **Fil Fax** signe le 15 décembre 2009 un long article relatant la répartition du budget sur les deux ans à venir. Il est précisé dans cet article que le soutien de la Région à la construction du grand canal maritime du Havre sera divisé par deux en passant de 80 à 40 M€.

Cette thématique a pris de l'ampleur ensuite avec les prises de parole du GPMH et des associations environnementalistes, dans **Paris Normandie** le 2 février. En effet, un article, paru dans ce quotidien annonce la fin du projet de prolongement. Il est à noter que la même information avait déjà été évoquée dans **La lettre de l'Expansion** du 1^{er} février.

Les journalistes se sont donc déplacés en masse pour la dernière réunion qu'ils ont eux-mêmes placée sur un fond de polémique. S'ils n'ont pas forcément reçu de réponses à leurs questions, ils ont cependant rendu compte dans leurs médias respectifs des synthèses conclusives qui ont été présentées par les différents acteurs.

F - La veille des blogs sur le Net

Afin de conserver une vision précise de l'intensité du débat public sur le Web, la CPDP a décidé de faire réaliser par Vae Solis Corporate une veille constante et précise sur les thèmes ayant trait au débat public autour du projet du Grand Port du Havre.

Cette veille stratégique a permis de prendre le pouls de la blogosphère locale et d'identifier les forces en présence et leurs messages.

> Typologie des sources d'information ayant traité le sujet du débat public

Le débat public sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre a abordé de nombreux enjeux ; c'est pourquoi on recense un nombre important de sources (et de types de sources) ayant émis un message, un commentaire ou ayant fait le choix de traiter de l'actualité du débat à un moment donné.

En faisant le choix de ne pas nourrir le débat public sur la toile, la CPDP est parvenue à éviter que les parties prenantes ne créent un débat parallèle. Le débat est donc resté cantonné aux seules réunions publiques, ce qui permet de comprendre, en partie, pourquoi seul un petit nombre d'internautes sont demeurés actifs entre le mois d'octobre 2009 et celui de février 2010.

On peut, dès lors, regrouper les sources d'information relatives au débat public en quatre catégories.

- Tout d'abord, on retiendra les blogs de personnalités politiques locales. Si globalement les élus locaux (députés, sénateurs, maires) sont restés en retrait sur ce sujet, certains membres des conseils municipaux ou spécialistes des questions liées aux transports ont exprimé leurs opinions sur Internet.
- Le deuxième type de source est constitué par les blogs spécialisés et souvent engagés ouvertement : transport fluvial, écologie, chasse, parti politique, développement durable, etc. Sur ces sites/blogs, la défense des intérêts d'une communauté a toujours été mise en avant. Cependant, il faut noter que les contenus se sont souvent limités à une contribution sommaire, ne permettant pas l'émergence de véritables échanges sur les différents sites ou plateformes de discussions.
- La troisième catégorie est une extension de la deuxième, car elle regroupe les forums de discussion. Sur ces sites on a pu retrouver un nombre plus important d'articles provenant de la presse locale et les communiqués diffusés par la CPDP à l'occasion des réunions publiques.
- La dernière catégorie regroupe l'ensemble des sites d'information généralistes locaux, nationaux ou les versions Internet d'un média traditionnel. Sur ces sites, le suivi du débat a été relativement discret (une dizaine d'articles au maximum) mais concentré sur quelques thèmes bien identifiés (l'économie portuaire, le transport maritime, le GPMH).

> Les moments clés du débat

Au cours des quatre mois pendant lesquels s'est déroulé le débat public, on a pu noter trois moments clés au cours desquels la perception par les internautes des interventions de la CPDP et du GPMH s'est trouvée modifiée.

- Le premier instant majeur a été celui de l'annonce du débat et le lancement de la première réunion. On a pu recenser, alors, plusieurs dépêches et retombées sur les sites d'informations généralistes. Mais ces articles, dispersés, n'ont pas permis de créer un important effet d'annonce. On notera cependant que lors de cette séquence, la CPDP a été souvent mise en valeur, comme étant le coordinateur des débats, démontrant son indépendance et sa neutralité dans ce processus de consultation citoyenne. Pour preuve de cette bonne identification, par les internautes, de la CPDP comme organisateur du débat, on peut relever les nombreux liens renvoyant vers le site institutionnel de la CPDP.
- Le second moment fort de ce débat s'est déroulé au mois de janvier. La remise en cause de la neutralité de la CPDP par certains acteurs du débat, en particulier les écologistes, a progressivement brouillé les messages sur la CPDP. En dénonçant un « *simulacre de débat public* » et la « *partialité de la CPDP* », certains écologistes qui se sont exprimés sur Internet et lors d'une conférence de presse, ont tenté de donner une image faussée de la CPDP, de son rôle et de la bonne tenue du débat public.

- Enfin, le dernier moment fort du débat public est apparu le lundi 1^{er} février 2010 via la rumeur faisant état de la volonté du port du Havre de suspendre le projet à trois jours de la réunion de clôture (le 4 février). La diffusion rapide de cette information a permis de nourrir un nombre important de sites, blogs personnels et autres blogs thématiques. Elle a également permis à de nombreux acteurs, restés jusque-là relativement discrets, de s'exprimer clairement sur le projet.

Sur le Web, le regain d'intérêt pour le débat, né de la rumeur d'abandon du projet, et l'émergence de nouveaux acteurs (jusque-là silencieux) ont montré que les parties prenantes présentes sur Internet s'étaient volontairement mises en retrait du débat pouvant naître sur la toile.

Enfin, l'analyse de l'activité Internet sur ce sujet confirme que les acteurs et les observateurs ont plutôt fait le choix de s'intéresser ponctuellement au débat, que de le suivre de manière continue.

G - Les réunions publiques

L'un des premiers exercices organisationnels a été de déterminer le type, le nombre et les lieux des réunions publiques, après que la CPDP ait arrêté le périmètre du débat. Quatre types de réunions sont retenus : réunion de lancement ; réunion thématique ; réunion généraliste de proximité et réunion de clôture par la synthèse du débat.

Lors de la saisine du dossier et après contacts pris avec les principaux acteurs, il est apparu à la Commission que huit problématiques essentielles ressortaient du projet et qu'elles nécessitaient un traitement particulier par une exploration technique, scientifique et contradictoire. Chacun de ces thèmes a fait l'objet d'une réunion thématique. Le périmètre du territoire concerné réparti de chaque côté de l'estuaire imposait également la tenue de réunions dites de proximité nécessaires à une bonne et complète information des populations.

Les huit réunions thématiques ont été positionnées en fonction du rapport le plus juste entre le lieu, l'intérêt des représentants locaux (politiques ou acteurs déjà rencontrés) et la problématique. Quatre réunions de proximité ont été tenues à : Saint-Romain-de-Colbosc, chef-lieu de la communauté de communes du même nom, sur le territoire de laquelle l'extension de la ZIP et le creusement éventuel du prolongement du grand canal sont envisagés ; Tancarville, car commune d'aboutissement du prolongement du grand canal et sur le sol de laquelle deux écluses assurent la transition entre le canal de Tancarville et la Seine ; Honfleur, située de l'autre côté de l'eau, face au Havre mais dans le Calvados et Beuzeville, au cœur du marais Vernier dans l'Eure. La liste des 14 réunions est consultable en annexe.

La réunion d'ouverture et la réunion de clôture ont été tenues au Havre.

Les dates de ces réunions ont été déterminées par la disponibilité de salles de taille et d'équipement convenables dans chacune des communes souhaitées. Il est à noter que plusieurs municipalités ont accordé l'octroi de leur salle à titre gracieux, ce que la CPDP a systématiquement souligné en introduction des réunions.

H - Les autres outils d'information

> Les stands

Durant les cinq mois du débat, des stands d'information ont été mis à la disposition du public. Ceux-ci étaient composés de :

- quatre panneaux réalisés par le GPMH détaillant le projet,
- trois panneaux présentant la CPDP (rôle, membres, coordonnées).

Ces stands ont été exposés en permanence dans les locaux de la CPDP ainsi que dans le hall de chaque salle de réunion publique.

Par ailleurs, un quatrième panneau synthétique portant sur le rôle de la CPDP a été réalisé afin d'accompagner les opérations de tractage.

> Les CD et DVD-Rom

Un premier CD-Rom a été édité en 1 000 exemplaires en septembre et était disponible tout au long du débat dans les locaux de la CPDP et sur demande par routage. Ce CD contenait le dossier du Maître d'Ouvrage, sa synthèse, les 17 études préliminaires disponibles à la date de la production, ainsi que la Directive territoriale d'aménagement (DTA).

Un second DVD-Rom a également été édité après le débat en 1 000 exemplaires. Il a pour vocation de rassembler tous les éléments constitutifs du débat :

- Le projet
- La CNDP
- La CPDP
- Le cadre législatif
- Les documents du débat
- Le déroulé du débat et la transcription des échanges
- Le bilan de la CNDP
- Le compte-rendu de la CPDP
- Les retombées presse.

> La carte T

Des cartes T ont été insérées dans le *Journal du Débat* n°1 et d'autres déposées ainsi sur chaque siège dans les salles de réunion publique. Cette carte préaffranchie a permis de demander gratuitement de la documentation, de s'abonner aux publications du débat ou de poser une question. 259 cartes T ont été retournées à la CPDP.

I - Le débat public et le monde scolaire et universitaire

La Commission nationale du débat public a souhaité profiter de ce débat pour engager une démarche d'association des jeunes au débat public dans un esprit citoyen. Elle a demandé à la Commission particulière d'explorer avec le monde scolaire et universitaire havrais la manière d'intéresser les jeunes à la démarche en général et à la forme qu'elle prend sur le projet du GPMH.

À cet effet, la Commission particulière s'est mise en relation dès avril avec M. PRONIEWSKI, Directeur Général adjoint chargé du développement durable et des services à la population à la CODAH (Communauté de l'agglomération havraise), pour apprécier quels niveaux scolaires et universitaires pourraient être impliqués, en tenant compte du sujet et des délais, pour esquisser le cadre des projets correspondants, et pour identifier les relais dans le monde scolaire et universitaire.

Eu égard aux objectifs et dispositifs du débat public, l'implication des jeunes peut s'effectuer à différents niveaux :

- Les finalités du débat public (acculturation aux questions de gouvernance et aux réponses réglementaires ou volontaristes mises en œuvre par les parties prenantes des territoires).
- Les dispositifs participatifs et les méthodes du débat public.
- La participation au débat public sous une forme à étudier.

Dans ce cadre, il a été retenu de se limiter aux classes de lycée (1^{res} et terminales) et au niveau universitaire (filière environnement en Mastère).

S'agissant des lycées, la CODAH a organisé une présentation aux proviseurs de l'agglomération havraise, le 28 août, réunissant les proviseurs des lycées Jean Prévôt, R. Schumann, Claude Monnet, François 1^{er} et l'Institut Saint-Joseph. À cette occasion, S. HAUDEBOURG, membre de la Commission particulière, a présenté les origines, les principes et les modalités du débat public. Il en est ressorti que les proviseurs proposeraient le sujet aux professeurs des classes de 1^{re}, plus disponibles que les terminales, sur les bases suivantes :

- Une sensibilisation aux finalités du débat public et à ses dispositifs, par un membre de la Commission particulière.
- Dans des conditions à étudier : la participation à une réunion de débat, avec des professeurs encadrants.
- Une contribution à demander aux élèves dans le cadre des projets scolaires (les TPE - travaux personnels encadrés...).

Au final, compte tenu des contraintes propres à chaque établissement, la Commission particulière est intervenue à l'Institut Saint-Joseph le 10 novembre auprès des classes de 1^{re} de Mesdames WAGNER et BRICAULT, au lycée Claude Monet le 9 décembre auprès de classes de 1^{re} ES de Messieurs GRIVEAU et LESIEUR, professeurs de Sciences Economiques et Sociales, et au lycée Jean Prévost de Montivilliers le 15 janvier auprès de la classe de 1^{re} S de Monsieur LEROUX.

En termes de participation, des lycées ont concrètement participé à des réunions publiques et la Commission a en particulier noté la présence, à une ou plusieurs réunions :

- des classes de 1^{re} ES de Messieurs GRIVEAU et LESIEUR, du lycée Jean Prévost (le 9 décembre), de 19h à 20h30,
- d'un groupe de 3 élèves du lycée Jean Prévost de Montivilliers, dans le cadre de leur TPE sur le sujet du développement durable.

Des contacts ultérieurs avec les professeurs impliqués, il ressort globalement que les professeurs comptaient utiliser les éléments concrets apportés par la Commission dans le cadre de cours d'éducation civique ou de sciences économiques et sociales.

En parallèle, des élèves de 1^{re} ES du lycée de Pont-Audemer ont contacté la CPDP en novembre en exprimant le souhait de contribuer activement au débat dans le cadre de leur TPE. La Commission les a encouragés dans leur démarche, en leur expliquant comment élaborer un cahier d'acteur et en les accompagnant dans sa mise en œuvre, sur la forme (le fond restant à leur initiative). Le cahier d'acteur correspondant a été diffusé courant janvier.

Concernant l'université, un contact avec messieurs GALAPE et BOURSIER, respectivement Président et Vice-Président de l'université du Havre, le 15 septembre, a identifié les responsables de Mastère comme cibles privilégiées.

Malheureusement, ces contacts préliminaires n'ont pas été suivis d'effet.

Au final, cette démarche proactive en direction d'un public souvent jugé comme peu impliqué a été l'occasion d'échanges que nous espérons fructueux entre la « société civile », via la CPDP, et le monde lycéen, et a permis d'illustrer de façon concrète à la fois une forme particulière de l'exercice de la démocratie en France et la complexité des modes de gouvernance.



Chapitre IV

Les éléments du contexte

A - L'histoire du port

Le Hable de Grâce (mot d'origine hollandaise), mentionné dès 1489, n'était alors qu'un village de pêcheurs autour d'une chapelle dédiée à Notre-Dame de Grâce. En 1516, François I^{er} choisit ce site pour fonder le nouveau port qui devait remplacer Harfleur souvent envasé. En effet, l'ennemi préféré de la France était l'Angleterre et il fallait absolument protéger les côtes des incursions hostiles.

Un nouveau port militaire sera donc construit au nord de l'estuaire de la Seine. La première tranche des travaux débute en 1517 et se termine en 1523. Le Havre est né.

La cité se développe très rapidement, un essor favorisé par les privilèges (exonérations de taxes notamment) accordés par François I^{er}. À côté des navires militaires, une flottille de pêche importante exploite les bancs de morues ou de maquereaux tandis que des explorateurs aventureux commercent avec les Amériques.

Du XVI^e au XVIII^e siècle, la situation du Havre est florissante avec le développement des colonies et l'installation de la Compagnie des Indes. Un aspect nettement moins glorieux est celui de l'autorisation de la Traite des Noirs accordée en 1716.

Au XIX^e siècle, Le Havre est à son apogée. La mode est aux grandes croisières transatlantiques. Les navires qui assurent la liaison vers New York sont de plus en plus modernes et luxueux. Les aménagements de la ville ne sont pas en reste, avec la construction de superbes bâtiments (hôtel de ville, sous-préfecture, école impériale...), l'arrivée du « tramway » tiré par des chevaux, l'éclairage au gaz... Enfin, Le Havre est aussi porté par la mode des bains de mer et devient une station balnéaire appréciée.

Au début du XX^e siècle, la ville continue sur la lancée du siècle précédent. Le port est l'un des plus importants d'Europe, notamment pour l'importation du café et du coton. Mais cette période euphorique va bientôt s'achever au son des canons de la Première Guerre mondiale. Le tribut humain est lourd et l'activité économique restera anémique après le conflit.

Seule l'activité du port soutient la ville, avec un trafic toujours aussi important. Les importations d'hydrocarbures remplacent celles du coton, tandis que les voyageurs en partance pour les Amériques sont toujours plus nombreux. L'époque est aux grands paquebots, et c'est du Havre que le Normandie prendra son premier départ le 29 mai 1935, pour la plus grande fierté des Havrais.

La Seconde Guerre mondiale sera tragique pour la ville. Les Allemands font du port une de leurs principales bases navales sur l'Atlantique, entraînant de nombreux bombardements par les Alliés. À la fin de la guerre, plus de 50% des constructions sont détruites, le port n'existe plus.

La tâche, gigantesque, de reconstruction de la ville sera confiée au cabinet d'architectes dirigé par Auguste Perret. Il imagine de nouveaux concepts architecturaux pour les 140 hectares à rebâtir, favorisant les espaces, la circulation et la lumière. Le matériau utilisé est bien sûr le béton.

Après-guerre, l'activité industrielle et portuaire du Havre sera assez soutenue jusqu'aux années 70.

C'est alors le début d'une longue crise aux causes diverses (choc pétrolier, transformation du commerce maritime, désindustrialisation...). La ville se dépeuple (plus de 10% de ses habitants l'ont quittée entre 1970 et 1995), le taux de chômage augmente.

Depuis quelques années, Le Havre retrouve un certain dynamisme, tant industriel que culturel (il est toujours le deuxième port le plus important de France). Pour accompagner cette nouvelle croissance, de grands travaux d'aménagements ont été réalisés (Antifer, Port 2000...), ou sont en cours de réalisation ou en projet.

B - Le port dans l'estuaire

Depuis la dernière guerre mondiale, le port du Havre s'est principalement développé sur l'emprise de l'estuaire de la Seine. Ce développement s'est fait par un jeu complexe de dragages et d'endiguements, au détriment de très vastes zones intertidales qui constituaient cet estuaire jusqu'au XIX^e siècle. La zone proprement estuarienne (permettant les divagations du fleuve) a été fortement limitée par un important linéaire de digues pour constituer, au nord de l'axe du fleuve, un vaste polder que l'on appelle aujourd'hui la plaine alluviale. La partie occidentale de cette plaine a été remaniée (remblais et affouillements) pour permettre la réalisation des infrastructures portuaires et l'implantation des activités industrielles.

L'émergence de la préoccupation environnementale est apparue dans les années 70. « *Des milieux qui jusqu'à présent n'intéressaient personne et qui étaient considérés nauséabonds et néfastes, se retournent tout d'un coup et prennent une valeur qu'ils n'avaient absolument pas auparavant, a expliqué un universitaire. Ce qui n'était que marécage devient marais, puis estuaire, puis milieux humides. Il y a un retournement des perspectives, de la manière d'observer et de comprendre l'estuaire. Et elle se traduit aujourd'hui par l'existence de la Réserve Naturelle.* »

C - La réforme portuaire

La loi promulguée le 4 juillet 2008 portant réforme des ports autonomes (au nombre de 7 : Rouen, Dunkerque, Le Havre, Nantes/St Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille/Fos) a entraîné une modification de leurs missions. Ceux-ci sont devenus des « Grands Ports Maritimes ». Les ports autonomes étaient affectataires des terrains qu'ils occupaient ; un nouvel article (L. 101-6) du code des ports maritimes et l'article 15 de la loi ont proposé un transfert en pleine propriété du *domaine portuaire de l'État* aux GPM (hors domaine public naturel maritime et fluvial). Il est à noter que ce nouveau statut a conduit à la privatisation et à l'ouverture à la concurrence des équipements de manutention alors gérés par les ports autonomes. Cette privatisation a été mal perçue par les syndicats et a entraîné des grèves au printemps 2008.

Avec la loi du 4 juillet 2008, le législateur a souhaité encadrer les missions des ports et en particulier celles relatives à la gestion des espaces naturels dont ils sont propriétaires ou qui leur sont affectés (article L.101-3.I) en veillant à l'intégration des enjeux de développement durable. Dans cette loi, on retrouve également certains éléments importants, par rapport au projet, à savoir la nouvelle gouvernance des ports, avec notamment la participation des associations de protection de l'environnement au Conseil de développement des Grands Ports Maritimes et la création d'un certain nombre de structures qui assurent la surveillance des Grands Ports, y compris la validation de leur politique environnementale.

D - La gestion du Grand Port Maritime

Un Grand Port Maritime est dirigé par un Directoire comportant 3 membres et qui reste sous le contrôle d'un *Conseil de Surveillance* (incluant des représentants des collectivités territoriales).

Le Directoire assure la Direction de l'établissement et a la responsabilité de sa gestion.

Enfin, un *Conseil de développement* est créé dans chaque Grand Port Maritime. Il comporte des représentants des milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements.

E - La coordination interportuaire

Par cette même loi, un Conseil de coordination interportuaire par façade maritime est prévu pour coordonner l'action des ports. Pour Rouen et Le Havre, leur politique environnementale a fait l'objet de validations multiples, notamment du Conseil scientifique de l'estuaire de la Seine et s'articule autour de :

- la maîtrise des impacts des activités portuaires sur l'environnement, y compris à travers la gestion des espaces à vocation portuaire ou industrielle et en intégrant la multimodalité ;
- la conception et la conduite des projets d'aménagements en privilégiant la concertation, l'environnement et sa dynamique, dès la conception ;
- la préservation, la valorisation et la gestion des espaces et des ressources naturelles, en compatibilité avec les objectifs définis par les documents ou organes d'orientation et la participation active à l'élaboration de ces documents.

Il est à noter également la participation des deux ports au Conseil d'administration de la Maison de l'estuaire et leur implication dans les études prospectives menées par l'État et l'Agence de l'eau sur la vision globale de l'estuaire de la Seine ainsi que dans celles menées au sein du GIP Seine Aval.

F - Les références administratives

> La Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine (DTA)

Selon l'article L 111-1-1 du code de l'urbanisme, la DTA, élaborée à l'initiative et sous la responsabilité de l'État, fixe :

- les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;
- les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, et en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ;
- et précise les modalités d'application de la loi littorale, adaptées aux particularités géographiques locales.

Les objectifs de l'État pour l'élaboration de la DTA de l'estuaire de la Seine ont été notamment les suivants :

- concrétiser l'ouverture internationale de l'estuaire et de la baie de Seine, en confortant les fonctions portuaires et logistiques de proximité, desservant les ports par les infrastructures de transport, optimisant l'offre foncière en matière d'activités et organisant les structures d'accompagnement ;
- préserver et mettre en valeur les milieux naturels et ruraux, le littoral et les paysages, en pérennisant le système estuarien, en tenant compte des enjeux du littoral et en préservant le patrimoine rural et paysager.

Concernant le projet mis au débat, la DTA de l'estuaire de la Seine fixe les orientations suivantes.

L'ensemble portuaire constitué par les ports du Havre, de Rouen et de Caen pourra plus encore contribuer au renforcement des économies locales, au dynamisme régional, tant au nord qu'au sud de la Seine, et à l'amélioration de la compétitivité portuaire nationale, si cinq conditions sont réunies :

- améliorer encore le niveau de service, la fiabilité et la compétitivité de l'ensemble de la chaîne portuaire...
- assurer le développement de l'outil technique portuaire ...Grâce au chantier Port 2000..., l'offre technique havraise, pour le trafic de conteneurs, sera d'une qualité équivalente à celle du port de Rotterdam. Dans sa configuration maximale, Port 2000 permettra le triplement, voire un peu plus, du trafic actuel de conteneurs ;
- améliorer fortement leur desserte multimodale, en particulier ferroviaire. La question de l'amélioration de la desserte fluviale et sa meilleure exploitation commerciale sont également un enjeu majeur...
- développer les synergies à l'intérieur du complexe portuaire de la Basse-Seine en instaurant un pilotage stratégique à l'échelle du complexe portuaire visant à gommer les effets d'une concurrence interne excessive, mieux mutualiser les moyens et instaurer une dynamique commerciale commune ;
- mieux traiter et transformer sur place les marchandises pour créer localement plus d'emplois et de richesses, d'où l'importance de l'enjeu logistique.

Le prolongement du grand canal du Havre est l'une des infrastructures majeures qui seront nécessaires au développement des activités portuaires et industrielles.

La bande de terrain comprise entre le canal de Tancarville et l'autoroute A131 pourra accueillir tous types d'activités ; leur implantation devra s'inscrire dans le cadre d'un projet urbain et paysager destiné à mettre en valeur l'entrée de l'agglomération havraise et la perception de la zone industrialo-portuaire, et tenant compte des tissus urbains proches et des caractéristiques environnementales du site.

Pour ce qui concerne plus particulièrement la plaine alluviale du Havre, les espaces remarquables du littoral comportent une zone dépressionnaire humide dont l'alimentation hydraulique se fait notamment par des écoulements qui traversent le prolongement du grand canal du Havre et les zones urbanisables au nord ; par ailleurs, cette zone humide, d'une sensibilité environnementale particulière, se prolonge sur une partie des espaces réservés à l'accueil d'activités à l'est de la voie ferrée.

Il en résulte que l'aménagement des espaces de développement économique situés entre la limite de la Réserve Naturelle, la route industrielle et le canal de Tancarville est conditionné par la réalisation préalable d'études permettant de :

- prendre en compte les impacts sur les écoulements hydrauliques et par voie de conséquence sur la protection et la gestion des milieux de la Réserve Naturelle contiguë, et d'établir les prescriptions techniques à imposer aux futurs aménagements ;
- définir le tracé du prolongement du grand canal du Havre et les mesures environnementales associées à ce projet et au développement économique induit, le tout étant traduit dans un projet d'intérêt général (PIG). Ce tracé constituera alors la nouvelle limite entre les espaces remarquables du littoral (au sud et à l'est) et les espaces à urbaniser (au nord et à l'ouest).

Par exception aux conditions ci-dessus, la partie de la zone de sensibilité environnementale particulière susvisée qui se situera à l'est de la voie ferrée et au nord et à l'ouest du prolongement du grand canal du Havre ne pourra être urbanisée qu'après réalisation de ce dernier.

> Le SCOT

La loi de Solidarité et de Renouveau Urbains du 13 décembre 2000 fait ressortir la nécessité d'assurer une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable. Dans ce cadre, la Communauté de l'Agglomération Havraise (CODAH) et la Communauté de Communes de Saint-Romain-de-Colbosc (CCSRC), qui appartiennent à la même aire urbaine, ont souhaité s'associer. Par arrêté préfectoral du 26 mai 2004, le Syndicat Mixte a été créé avec pour mission l'élaboration et la gestion du SCOT Le Havre-Pointe de Caux-Estuaire sur un périmètre, précédemment arrêté, correspondant au territoire des 33 communes, regroupées au sein de ces deux intercommunalités. Littoral, plateau de Caux, zone industrielle portuaire, plaine alluviale de l'embouchure de la Seine, autant d'éléments qui caractérisent ce territoire de 344 km² occupé par 271 300 habitants.

> La protection de l'environnement

L'estuaire de la Seine est soumis à un ensemble de protection environnementale : une zone d'importance communautaire pour les oiseaux, établie en application de la directive CEE 79/409, constituant une zone de protection spéciale (ZPS) et une zone NATURA 2000. Ces protections se retrouvant pour l'essentiel dans l'emprise de la Réserve Naturelle de l'estuaire de la Seine.

G - Le Grenelle de l'estuaire

> Une initiative locale de concertation

« Faire de l'estuaire de la Seine un territoire modèle en matière de développement durable ». C'est l'objectif clair et précis que se sont fixé les participants aux ateliers du Grenelle de l'estuaire, lancé officiellement en novembre 2008 à l'initiative d'Antoine Rufenacht, maire du Havre, président du Comité des élus de l'estuaire. Créé en 1995, après l'ouverture du Pont de Normandie, ce comité s'était donné pour vocation d'initier et de coordonner des projets communs dans les domaines économique, environnemental et touristique, avec l'assistance de l'Agence d'urbanisme de la région du Havre. Le comité regroupe les représentants des cinq pays de l'estuaire (soit près de 600 000 habitants et 450 communes dans trois départements et deux régions).

Le Grenelle de l'estuaire a réuni des participants venant de tous les horizons politiques et professionnels. Six mois de travaux et de concertation ont permis d'aboutir à une série d'engagements pour l'avenir de ce territoire, notamment :

- mettre en œuvre une démarche globale d'écologie industrielle,
- imaginer de nouveaux modes de gestion des déplacements,
- promouvoir une offre touristique commune,
- préserver la biodiversité et le cadre de vie tout en assurant la prévention des risques.

> Le développement durable au cœur des préoccupations

Un pas a donc été franchi de part et d'autre de l'estuaire en vue de placer le développement durable au cœur des préoccupations de tous les acteurs du territoire. Il reste désormais à mettre en place les outils nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par le Grenelle de l'estuaire :

- la mutualisation et le développement des instruments de connaissance de l'estuaire,
- la mise en œuvre d'une politique ambitieuse d'éducation pour la santé,
- l'élaboration d'un plan pour améliorer la mobilité au sein de l'estuaire.

H - Le Grand Paris

« Paris-Rouen-Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue », Napoléon Bonaparte en 1802.

Le 26 juin 2007, le Président de la République relance à propos du nouveau schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), l'idée d'un « Grand Paris » pour laquelle il entend faire peser de tout son poids le rôle de l'État. Cette intention correspond à une recentralisation de l'action dans ce domaine.

Le 29 avril 2009, le Président de la République a estimé que Le Havre était le port du Grand Paris, « le port de la métropole parisienne » et la Seine, « l'axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner ». Ses propos valident les choix d'Antoine Grumbach de faire du Havre le port de Paris. La communauté portuaire havraise y voit l'occasion d'accélérer les projets du grand port normand et ainsi développer les voies fluviales et ferroviaires (une ligne TGV a été annoncée) et concevoir une offre logistique de qualité.

« Je souhaite que les travaux démarrent avant 2012 », a déclaré l'année dernière le Président de la République lors de l'inauguration de l'exposition sur les travaux des dix équipes ayant œuvré sur l'aménagement de la région-capitale.



Chapitre V

Les thèmes du débat

La CPDP avait la charge d'organiser le débat sur un projet certes bien délimité dans l'espace mais fort complexe dans ses motivations, ses liens avec tous les aspects du fonctionnement du Port du Havre, et ses effets potentiels de natures et d'échelles très diverses.

Les attendus de la Commission nationale du débat public pour justifier la tenue d'un débat :

- L'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic de marchandises par voie fluviale relèvent de l'intérêt général,
- Les impacts sur les milieux naturels sont significatifs,
- Les enjeux socio-économiques sont importants par le développement des activités portuaires et de l'extension de la zone industrialo-portuaire,

impliquaient de porter au débat les enjeux et les effets du projet pour chacun des trois piliers du développement durable (économique, social, environnemental), tant en ce qui concerne sa réalisation dans un site couvert par de nombreuses prescriptions et protections, que les services qu'il doit assurer dans le cadre des objectifs fixés par le Maître d'Ouvrage.

Tous ces éléments imposaient à la CPDP une approche globale et multithématique du projet.

Pendant toute la phase de préparation du débat, la CPDP a auditionné de manière attentive les principaux représentants des acteurs et des porteurs d'intérêt concernés par le projet de prolongement du grand canal et d'extension des infrastructures portuaires proposé par le Grand Port Maritime du Havre pour recueillir leurs attentes par rapport au débat et noter leur sensibilité pour chacun des thèmes.

À partir de ce travail et de l'élaboration du dossier du Maître d'Ouvrage, la Commission a cherché l'organisation thématique du débat la plus adaptée. L'objectif était, évidemment, que chacun puisse s'informer et s'exprimer ; mais la Commission souhaitait aussi favoriser la formulation, la confrontation la plus large de tous les arguments, leur éclairage par les données et études disponibles, la production de prises de position étayées.

Pour arriver à ce résultat, la Commission, après un examen approfondi des différents sujets, de leurs articulations, des logiques d'évocation, a choisi de déployer le débat autour de huit réunions thématiques regroupées autour de quelques grands axes :

- tout d'abord, le contexte et l'opportunité du projet dont la Commission a souhaité l'examen depuis trois points de vue : l'aménagement du territoire à différentes échelles, les transports et la circulation, le développement économique ;
- ensuite, l'analyse du projet et son intérêt comparé aux solutions alternatives ;
- enfin, les effets du projet abordés à la fois sous l'angle des usages très différents coexistant sur le territoire concerné par le projet, du fonctionnement hydrologique de l'estuaire, du devenir des milieux naturels de cet estuaire et enfin de la comparaison des impacts des différentes variantes du projet proposées par le GPMH.

À partir de ce découpage, la Commission a donc programmé huit réunions thématiques :

- l'aménagement du territoire ;
- transports et circulation 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.

Et quatre réunions dites « généralistes de proximité » pour obtenir le maximum de participation du public.

Les contraintes de répartition géographique des lieux de réunion, d'adaptation et de disponibilité des salles et enfin de disponibilité des membres de la Commission (trois des membres de la CPDP ont une activité professionnelle qui impose automatiquement des contraintes d'emploi du temps) ont ensuite conduit au calendrier présenté en annexe de ce rapport.

Le présent chapitre est donc une synthèse des principaux thèmes, arguments et prises de position qui ont été mis en avant au cours du débat. Cette synthèse est présentée en reprenant chaque thème de réunion, le thème de l'eau dans l'estuaire et celui concernant la nature dans l'estuaire ont été regroupés. Certains sujets développés par les cahiers d'acteur, les avis, contributions et questions écrites ont, de la même manière, été intégrés dans les thématiques concernées.

Il est bien évident que les logiques d'évolution et de rebonds du débat font que beaucoup de ces thèmes ont été fractionnés. Le travail de synthèse a globalement permis de les regrouper. Le caractère transversal de certaines approches et les interfaces inévitables entre les thèmes conduisent parfois à des reprises voire à des redites.

Enfin, la compilation des verbatim et des notes des membres de la Commission montre que certains thèmes importants, mais ne rentrant dans aucune des catégories prédéterminées, ont été tout de même développés. Ils sont regroupés dans le paragraphe H « *Autres thèmes* ».

Il faut rappeler que ce rapport constitue une synthèse et non une transcription du débat. Dans ce contexte, il est bien évident que les membres de la CPDP ont, souvent après de longues discussions, fait des choix, abandonné certains éléments, valorisé d'autres points de vue. C'est le propre d'un travail de synthèse, mais l'intégralité des propos, illustrations et écrits du débat est disponible sur le DVD-ROM qui est diffusé en même temps que le présent rapport et reste consultable sur le site Internet de la CPDP (accessible pendant une année).

A - L'aménagement du territoire

1 - MISE EN PERSPECTIVE DU THÈME

Le Port du Havre, de par le trafic qu'il accueille, est un équipement de première importance tant aux plans local et régional qu'au plan national ; les projets qu'il a soumis au débat public ont appelé différentes mises en perspective, les unes concernant la circonscription portuaire elle-même, les autres relevant des espaces périphériques plus ou moins proches de la zone portuaire elle-même.

À des échelles territoriales différentes, les projets du Grand Port interpellent l'agglomération havraise, les communes de l'estuaire, et, bien au-delà, la vallée de la Seine et l'hinterland vers Paris et le territoire national. Ils ne peuvent donc s'analyser isolément d'un contexte marqué par différentes initiatives déjà prises en matière d'aménagement du territoire, DTA et SCOT pour citer les principales, ou annoncées, telles que les ambitieux projets que sous-tendent l'opération « Le Havre, Port de Paris » ou la création d'une ligne TGV entre la capitale et Le Havre.

L'ambition du Grand Port Maritime du Havre, en matière de croissance de l'activité portuaire, est basée sur une augmentation significative de ses parts de marché par rapport aux ports du Nord. « *La moitié des conteneurs qui viennent en France nous échappe et passe par les ports de la mer du Nord*, déclare le Directeur Général du Port du Havre... *En améliorant notre compétitivité, en améliorant notamment les modes massifiés, l'objectif va être de récupérer ces conteneurs pour l'économie française et d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre, la plupart de ces conteneurs revenant aujourd'hui par camions des pays du Benelux.* »

Une telle ambition ne peut pas être sans conséquences en matière d'aménagement du territoire, tant au niveau local, celui de la zone portuaire en particulier, qu'au niveau national.

2 - COMMENT LE DÉBAT A TRAITÉ CE THÈME

La Commission particulière a donc pris le parti de situer, dès le début du débat, les choix du Grand Port, dans son environnement territorial ainsi que d'évoquer les modalités de sa desserte, une telle présentation contribuant à situer les projets dans un contexte géographique plus vaste que la seule partie orientale de la plaine alluviale et à faire émerger plusieurs observations reprises et approfondies à la faveur d'autres approches thématiques.

C'est ainsi que plusieurs éléments d'appréciation furent apportés en préalable et en particulier les références à la Directive territoriale d'aménagement de la Seine, approuvée le 10 juillet 2006 qui identifie le grand canal comme l'une « *des infrastructures majeures qui seront nécessaires au développement des activités portuaires et industrielles* » et le Schéma de cohérence territoriale, approuvé le 28 janvier 2008 qui fixe les orientations fondamentales en matière d'aménagement du territoire et vise à préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Les perspectives ouvertes par la Région Métropole « Paris Le Havre » ou l'invitation du Schéma directeur de l'Île-de-France d'ouvrir la capitale à la façade maritime sont autant d'incitations fortes en direction du Havre pour qu'il élargisse son « arrière-pays » au-delà des limites du Grand Paris. La coopération entre plateformes portuaires s'imposant d'évidence, il appartiendra au Conseil de coordination interportuaire, installé le 15 octobre 2009 de développer une politique de promotion commune entre les ports de Paris, Rouen et Le Havre afin de réduire en pourcentage la part des transports par la route et d'accroître l'efficacité du transport fluvial pour mieux affronter la concurrence avec les ports du Range en mer du Nord. Les ambitions affichées par le Grand Port, l'adaptation à la croissance du trafic, l'objectif d'un report modal « Fer-Fluvial » à 25%, la défense de l'emploi et la préservation de la biodiversité dans l'estuaire ont été enregistrées, appelant dans la suite du débat certains commentaires, les uns en soutien du projet considéré comme indispensable, d'autres avis plus nuancés exprimant un certain scepticisme ou marquant une opposition assez nette à l'égard de toute atteinte à l'encontre de zones naturelles ou considérées comme telles.

Si l'adhésion à la proposition d'augmenter significativement la part du fluvial comme du ferroviaire recueille dans son principe une large approbation, on ne peut omettre de relever que certains intervenants ont estimé que les ambitions du Grand Port étaient trop timorées. Pour l'un d'entre eux, la part du fluvial dans le transport atteint 30% dans les ports de la mer du Nord, voire 40% pour un autre intervenant. Pour d'autres, limiter à 25% à l'horizon 2015/2020, les parts modales du fluvial et du ferroviaire est insuffisant, surtout dans la perspective d'un fort accroissement des volumes de trafic. Plusieurs intervenants n'ont pas manqué de relever que les parts modales routières, si elles sont susceptibles de diminuer en valeur relative, risquent de se traduire par une croissance du trafic en valeur absolue, ce qui ne manque pas d'inquiéter les riverains de voiries empruntées largement par des poids lourds de jour comme de nuit. Or le réseau routier, s'il doit bénéficier de mesures d'optimisation de l'existant et de rééquilibrage de la demande dans le respect de la qualité environnementale, ne devrait pas, du moins dans les prochaines années, faire l'objet d'investissements susceptibles d'améliorer la desserte portuaire. L'opportunité de créer un axe de liaison routière entre le Pont de Normandie et l'A38 devra céder le pas devant les priorités à réserver au ferroviaire et au fluvial. À cet égard, VNF considère bien le prolongement du grand canal et la réalisation du chantier multimodal comme des démarches structurantes, cohérentes avec les actions destinées à conforter le transport fluvial. Le ferroviaire comme le fluvial sont appelés à rechercher systématiquement des gains de productivité. Le ferroviaire devrait traiter 600 000 EVP en 2020, des améliorations importantes dans la desserte du port étant attendues du raccordement de la Brèque en 2011, du renouvellement du triage de Soquence et de la réouverture de la ligne Serqueux-Gisors. D'autres opportunités restent à l'étude telle la ligne vers Port-Jérôme au sujet de laquelle le Grand Port reste dubitatif.

Les perspectives annoncées dans le cadre des projets relatifs au Grand Paris n'ayant guère suscité de remarques particulières, on aurait pu s'attendre à plus de commentaires sur l'organisation des transports fluviaux en direction de l'hinterland ou sur la coordination des trafics entre la Seine et le futur canal Seine-Nord : des questions furent posées sur les hauteurs de ponts, les tirants d'air possibles, les hauteurs de conteneurs envisageables. En outre, l'assurance fut donnée que sur un certain nombre de dossiers la collaboration entre les autorités portuaires du Havre et de Rouen était bien engagée et que cela permettait d'augurer une approche plus coordonnée des questions relevant entre autres de la gestion de l'estuaire dont le chenal de la Seine et une rive relèvent du Port de Rouen et l'autre rive de celui du Havre.

D'autres interventions reprises à différentes étapes du débat exprimèrent le doute à l'égard des perspectives du développement économique qui ne peut reposer sur une expansion à l'infini et sur les risques liés au recentrage de certaines activités sur les marchés intérieurs. Le Maître d'Ouvrage estime pour sa part, qu'il y a de toute façon, un fond de croissance de l'ordre de 2 à 2,5%, d'autres intervenants restant confiants quant à l'issue de la crise et la nécessité d'anticiper.

L'invitation à rechercher une plus grande « compacité » a été plusieurs fois exprimée en corollaire de la « gestion économe des espaces », préconisation de la loi SRU. Conscientes de cette nécessité, les autorités portuaires se heurtent à des impératifs de sécurité pour certaines installations industrielles ou à des raisons patrimoniales, elles ne sont pas maîtres de tous les terrains alors qu'elles devraient être en mesure de répondre à toute sollicitation susceptible de favoriser de nouvelles implantations.

Un inventaire serait souhaité par certains, désireux d'épargner le plus possible des espaces dits naturels. À cet égard, on ne peut manquer de relever avec le Président de la Communauté de Communes de Saint-Romain-de-Colbosc que la quasi-absence de disponibilités foncières à vocation économique se ressent sur l'ensemble du Pays « Le Havre-Pointe de Caux-Estuaire ». Pour lui, le développement des entreprises industrielles est à prévoir « *au plus près de la zone industrielle et portuaire déjà présente* ». À différentes occasions, des intervenants n'ont pas manqué de relever que cette situation était sans doute à l'origine de pollutions plus ou moins perceptibles et qu'elle pouvait entrer dans les causes expliquant un état de santé moyen plus médiocre au Havre et dans sa proche région que dans le reste de la France.

C'est dire combien, ainsi que l'ont relevé plusieurs intervenants, la « mutation écologique » doit être prise en compte tant dans l'organisation des infrastructures que dans l'optimisation des surfaces déjà affectées ou susceptibles de l'être au bénéfice des activités industrielles et portuaires. C'est aussi se convaincre que l'aménagement des territoires doit s'efforcer de rendre compatibles les impératifs liés à la préservation des milieux naturels et de la biodiversité et ceux relevant du développement économique, facteur de création, voire de préservation de l'emploi.

L'enjeu n'est pas mince ainsi que l'a résumé l'un des intervenants lors de la réunion de clôture du débat, le 4 février 2010 : « *Nous sommes une petite ville et un grand port avec un marché de 25 millions d'habitants !* »

B - Transports et circulations

1 - MISE EN PERSPECTIVE DU THÈME

L'un des objectifs du projet annoncé par le GPMH est d'améliorer les circulations sur la zone portuaire, notamment pour accroître les performances du port et ainsi renforcer ses atouts.

Dès lors, le dossier du Maître d'Ouvrage décrit la situation préoccupante des circulations au niveau du port et de ses accès :

- les transports fluviaux pour leur accès au port sont contraints par un seul itinéraire passant par les écluses de Tancarville ;
- leur chargement ou leur déchargement s'effectuent à de nombreux terminaux dispersés – notamment les terminaux à conteneurs de l'Europe et de l'Océan –, le terminal de l'Europe étant relié par navette ferroviaire à Port 2000 ;
- les encombrements liés aux ouvertures des ponts mobiles pour laisser passer les barges et les navires de mer représentent chaque année un million d'heures perdues pour le trafic routier ;
- les circulations ferroviaires empruntant ces ponts mobiles sont aussi perturbées lors de leur ouverture ;
- les liaisons ferroviaires vers le réseau national ainsi que celles desservant l'hinterland sont insuffisantes.

Selon ce dossier, le prolongement du grand canal du Havre créerait un nouvel itinéraire assurant une déviation du Canal de Tancarville et, en conséquence, une réduction significative du nombre d'ouvertures des ponts mobiles, améliorant ainsi la fluidité des circulations routières et ferroviaires à l'intérieur du port, et sécurisant les circulations fluviales en cas d'indisponibilité d'un itinéraire.

2 - COMMENT LE DÉBAT A TRAITÉ CE THÈME

La CPDP a estimé nécessaire d'aborder ce thème au début du débat, après celui relatif à l'aménagement du territoire, permettant ainsi un cadrage préalable du contexte et des perspectives de desserte de l'hinterland, et avant la présentation du projet et de ses alternatives. La réunion publique du 21 octobre 2009 lui a donc été particulièrement consacrée ; plusieurs réunions ultérieures l'ont également abordé.

Compte tenu de la complexité de l'organisation actuelle du port, des différents systèmes de transport, et des flux de trafic qui en résultent, la CPDP a donné l'opportunité au GPMH de présenter un état des lieux du fonctionnement actuel du port, puis d'aborder distinctement chacun des facteurs d'évolution d'ici la réalisation d'un éventuel projet de prolongement du grand canal. L'objectif était de cerner – si possible – l'incidence sur les transports et les circulations, d'une part de l'augmentation de l'activité, et d'autre part, de chacun des projets suivants prévus ou envisagés :

- l'aménagement des écluses de Tancarville,
- le chantier multimodal,
- le projet de régulation des flux dénommé projet TRIP (Transport régulation intermodale portuaire),
- le projet d'écluse fluviale de Port 2000.

→ L'expression des acteurs »

- Les professionnels de transports fluviaux (la CFT, compagnie fluviale de transport, très présente ainsi que LogiSeine), VNF (Voies navigables de France) et le CAF (Comité des armateurs fluviaux), se sont exprimés sur le thème des transports au travers de leurs cahiers d'acteur et lors de leur participation aux réunions publiques, notamment à la tribune.
- RFF (Réseau ferré de France) a présenté en réunion les principaux projets de développement du réseau ferré et, en conséquence, des sillons dédiés au fret dans l'hinterland. Les opérateurs et transporteurs ferroviaires sont peu intervenus. Il en est de même des transporteurs routiers.
- Les occupants de la zone industrialo-portuaire, usagers directs du réseau de voirie portuaire et notamment des ponts mobiles pour leurs déplacements domicile-travail, se sont exprimés par l'intermédiaire de l'AUPAES (Association des usagers de la plaine alluviale de l'estuaire de la Seine).
- En revanche, il n'y a pas eu de participation au débat des autres usagers des ponts mobiles, et des gestionnaires de la voirie d'accès au port et à la ville (Codah, Conseil général).
- Les associations de défense de l'environnement ont été aussi très attentives à ce thème et se sont exprimées au travers de leurs cahiers d'acteur et lors de leur participation aux réunions publiques.

> L'organisation et le fonctionnement du port. Leur incidence sur les transports et les circulations

Bien que se disant assez mal informées, notamment sur les chaînes de transport, les associations ont le sentiment que la situation actuelle n'est pas optimale et présente des handicaps. Le diagnostic suivant est globalement partagé par l'ensemble des acteurs :

- le port est un cul-de-sac ;
- la zone industrialo-portuaire est dans une île reliée au continent par des ponts mobiles, points de passages obligés ;
- des multistops nombreux sont nécessaires pour les chargements et déchargements, surtout pour les conteneurs et les barges fluviales, en lien avec la dispersion des terminaux : « *On arrive rarement, dans les terminaux, à avoir la quantité de conteneurs suffisante dans un terminal à un jour donné pour charger une barge. En règle générale, la barge est obligée d'aller compléter son chargement à d'autres postes ou terminaux. Aujourd'hui, nous n'arrivons pas à charger des trains complets pour un, deux ou trois départs quotidiens, pour une destination donnée à partir d'un terminal* », déclare le GPMH ;

- les coûts et délais de brouettage sont importants ;
- le maritime a toujours priorité sur les barges, ce qui génère des temps d'attente pour le transport fluvial ;
- la navette fluviale SAITH entre Port 2000 et le quai de l'Europe a une capacité limitée et risque d'être insuffisante si le transport fluvial de conteneurs augmente significativement ;
- la durée d'ouverture des écluses de Tancarville est trop réduite.

Tous les participants au débat reconnaissent la nécessité d'une évolution qui favorise la massification et qui réduise les handicaps actuels.

> Le développement du trafic fluvial

Les opérateurs fluviaux et les associations, mêmes celles opposées au projet, estiment que les prévisions d'évolution du trafic fluvial et de sa part modale retenues par le GPMH ne sont pas suffisamment ambitieuses :

- LogiSeine (cahier d'acteur) : « Faire monter la part modale du fluvial à 20%. »
- CAF (cahier d'acteur) : « Les perspectives ouvertes dès 2016 par la mise en service de Seine Nord et des plateformes industrielles ou logistiques associées légitiment une approche plus ambitieuse pour les ports de Rouen et du Havre, le triplement des trafics prévus ne constituant que la fourchette basse des prévisions. »

Au cours du débat, la confusion entre le développement du nombre de conteneurs transportés par voie fluviale (multiplication par 3) prévu à l'horizon 2020 et l'évolution du trafic fluvial (augmentation à cette échéance de 19% comprenant une certaine stabilité du transport de vrac) a été levée.

> Les difficultés particulières résultant de l'ouverture des ponts mobiles

La durée de la coupure de la circulation lors de chaque ouverture de pont mobile est estimée importante ; mais, selon le GPMH, la durée de la manœuvre ne peut être réduite. Elle génère des pertes de temps pour les usagers routiers et, dans une moindre mesure, pour les trains qui empruntent ces ponts. Des pertes de temps d'une heure pour certains trajets de camions sont citées par les transporteurs routiers. Pour le GPMH, « par rapport aux 2 millions d'heures perdues au total si nous ne faisons rien, en 2020, nous économiserions 1,7 million d'heures en disposant d'un itinéraire alternatif. Nous serions ainsi à 300 000 heures perdues pour les 4 ponts considérés. Il resterait le trafic interne, avec un certain nombre de mouvements de barges qui s'effectuent entre les installations de l'avant-port et la raffinerie, qui nécessitent d'emprunter un certain nombre de ponts et qui devraient continuer à s'effectuer dans les mêmes conditions ».

Les associations n'ont pas discuté ces chiffres, ni ceux correspondant à la situation sans projet avec l'alternative de dénivellation des ponts. Elles soulignent le niveau relativement faible de l'augmentation du trafic fluvial prévu (+ 19%) et de l'augmentation corrélative du nombre d'ouverture des ponts (fonction des hauteurs libres de chacun et des tirants d'air des futurs chargements) ; mais elles estiment que le projet de doublement de l'itinéraire fluvial représente une aggravation de la sous-utilisation actuelle du canal de Tancarville.

> L'unicité d'itinéraire fluvial

Présentée par le GPMH comme une fragilité actuelle pour le trafic fluvial et une contrainte pour la gestion du trafic, elle a fait débat pour ce qui concerne le transport des matières dangereuses, la CFT déclarant « qu'il y aura toujours des matières dangereuses sur le Canal de Tancarville puisqu'il y a au moins deux postes importants : la raffinerie de Gonfreville et l'usine Total Petrochemicals. Cela fait 70 ans que l'on transporte des matières dangereuses sur le Canal de Tancarville et il n'y a jamais eu d'accident sérieux ».

> L'aménagement des écluses de Tancarville

Actuellement, les 2 écluses de Tancarville ne sont pas ouvertes simultanément et leur ouverture est limitée à 7h par marée, aux périodes les plus favorables pour la navigation.

Plusieurs associations se sont interrogées sur la capacité de ces écluses eu égard à la perspective de croissance du trafic fluvial, que le grand canal maritime soit prolongé ou pas, ainsi que sur une durée d'ouverture plus grande pouvant aller jusqu'à 24h/24. Pour elles, dans l'hypothèse de prolongement du grand canal, les écluses de Tancarville risquent d'être le point faible de l'itinéraire d'accès fluvial au port du Havre et de réduire ainsi l'efficacité du projet.

Le GPMH a précisé que « la capacité des écluses de Tancarville doit être rapportée à la demande moyenne de trafic annuel ; ainsi qu'à la demande importante à l'ouverture pour le passage à la marée montante ». Le temps d'attente à l'ouverture va être réduit par l'ouverture simultanée des deux écluses prévue en 2010 grâce à une modification de l'organisation de l'exploitation (mise en place d'une deuxième équipe) qui va permettre de doubler quasiment la capacité de franchissement des écluses par les bateaux lors de l'ouverture des écluses. Le passage de la situation actuelle de la durée d'ouverture de 14h par jour à 16h par jour va être étudié. Les travaux de confortement des écluses vont se réaliser en 2010 pour améliorer leur fiabilité. Selon le GPMH, ces mesures devraient être suffisantes pour faire face à la croissance et à la massification du trafic fluvial.

> Le projet de régulation des flux, dénommé TRIP (Transport régulation intermodale et portuaire)

Selon le GPMH, « l'effet d'un projet de régulation du trafic est limité puisqu'il ne réduit pas le nombre d'ouvertures de ponts, mais se contente de réduire les effets de ces ouvertures de ponts : les encombrements peuvent être réduits de quelques pour cent, donc pas dans les mêmes proportions qu'un autre projet détournant une partie du trafic fluvial ou réduisant ses interactions avec les réseaux existants ».

Les opérateurs fluviaux demandent que le projet TRIP soit sans nouvelles contraintes pour le fluvial.

> Le projet de chantier multimodal

Le principe de création d'un chantier multimodal dans la zone portuaire qui permet de rassembler tous les conteneurs du port qui vont vers une destination à un moment donné, en une seule fois, est admis par tous, sans être nécessairement la solution unique.

Le GPMH précise que la réduction des temps d'attente est l'un des éléments de productivité du port qui passe par la création de terminaux spécialisés et du chantier multimodal. Le fonctionnement du chantier multimodal nécessite qu'il y ait une offre en termes de capacité et de fréquence qui puisse être en concurrence avec celle des poids lourds : pour toutes les destinations il faut avoir un, deux ou trois départs quotidiens.

Pour le fluvial, les associations soulignent que le dossier estime que la moitié seulement des conteneurs passeront par le chantier multimodal. La localisation prévue pour le chantier multimodal le long du grand canal à proximité de l'autoroute A29 est critiquée par les associations, l'estimant trop éloignée des terminaux, notamment de Port 2000.

Le GPMH justifie cet emplacement pour deux raisons. D'abord, parce que la réalisation d'un chantier multimodal nécessite des longueurs de voies permettant d'accueillir des trains d'une longueur d'un kilomètre. Il est donc nécessaire d'avoir des emprises importantes pour pouvoir construire ce chantier. Ensuite, parce que ce chantier se trouve mieux positionné au cœur de la zone industrialo-portuaire qu'au sud du port. À cet endroit, il pourra également permettre au trafic conventionnel de la zone portuaire de rejoindre le chantier multimodal et donc de s'ajouter au trafic en provenance des terminaux. Il ajoute que le site proposé par les associations, – le terminal de Bougainville qui doit être libéré à court terme –, doit être réservé pour les conteneurs, l'objectif de 6 millions de conteneurs en 2020 dépassant la capacité de Port 2000 estimée à 4,5 millions.

> L'articulation entre le chantier multimodal et le projet

« Si le chantier multimodal est fait, mais que le canal n'existe pas, les convois feront un peu plus de kilomètres et enverront un peu plus de CO₂ dans l'atmosphère qu'en chargeant à la SAITH. » (la CFT)

Le GPMH assure que le chantier multimodal et le projet sont indépendants : « Les opérateurs qui ont été retenus pour la construction et l'exploitation du chantier multimodal, se sont engagés à réaliser ce chantier, qu'il y ait ou non prolongement du grand canal du Havre. En termes de réalisation, il n'y a donc pas de dépendance entre les deux projets. Un prolongement du grand canal du Havre permettrait en particulier d'aller directement aux écluses de Tancarville, plutôt que de faire le grand tour par l'ensemble du Canal de Tancarville. »

> Le projet d'écluse fluviale de Port 2000

Le projet d'écluse fluviale de Port 2000 a pour objectif de permettre l'accès des bateaux fluviaux à Port 2000 à partir de la darse de l'océan.

Le CAF dans son cahier d'acteur, tout en se déclarant favorable au projet de prolongement du grand canal estime que « la réalisation à moyen terme de l'écluse fluviale avec la définition des conditions d'accès et de manutention sur les quais de Port 2000 (un quai dédié ?) présente une pertinence technique et logistique ».

VNF, dans son cahier d'acteur, propose un échelonnement des projets situant celui de l'écluse fluviale après le chantier multimodal et le prolongement du grand canal.

Selon le GPMH, « aucune décision n'est prise quant à la suite de ce projet, en dehors du fait de préserver la faisabilité en réservant les emplacements dans les plans d'accès de Port 2000 bien que ce secteur soit relativement difficile en termes de circulations routière et ferroviaire. Nous continuons les études socio-économiques et techniques sur ce projet d'écluse fluviale ».

> L'articulation entre l'écluse fluviale et le projet

« Le projet d'écluse fluviale n'a pas du tout l'objectif du projet de prolongement du grand canal qui est de réduire les encombrements sur la zone portuaire. » (GPMH)

> L'interdépendance de ces 4 opérations avec le projet soumis au débat

Le GPMH a été amené à préciser sa position au cours de plusieurs réunions : « Nous ne mettons pas le chantier multimodal et l'écluse fluviale comme deux solutions exclusives. À Port 2000, vous aurez trois terminaux différents. La barge devra nécessairement aller sur chacun de ces terminaux. Sur le chantier multimodal, elle n'ira qu'à un seul terminal. A priori, le chantier multimodal a un intérêt parce qu'il permet, avec une seule solution, de résoudre le problème ferroviaire et fluvial. L'écluse fluviale, pour un prix plus important ou comparable, ne réglerait que la question du fluvial, et encore, s'il y a beaucoup de conteneurs. Nous avons choisi de commencer par le chantier multimodal et de finir par l'écluse fluviale. C'est un choix de priorité qui n'influe pas sur la question du prolongement ou non du grand canal et par quel tracé. »

> Le développement des infrastructures ferroviaires

La modernisation et le développement des infrastructures ferroviaires du port déjà réalisées ou prévues, de même que les travaux engagés pour améliorer la liaison avec le réseau ferré national (raccordement de la Brèque) ou prévus pour la desserte de l'hinterland (notamment pour le contournement de l'Île-de-France) n'ont pas fait l'objet de débat.

En revanche, le projet de ligne Le Havre-Tancarville-Port Jérôme dont le principe est prévu dans la Directive territoriale d'aménagement a été abordé. Le GPMH et l'AURH ont indiqué que la difficulté de ce projet tient à celle de sortie de Port Jérôme : elle est limitée à la vallée du commerce qui rejoint le réseau ferroviaire national par une voie unique, avec des pentes importantes. Elle est donc moins performante que la sortie actuelle du Havre.

→ Les pistes de réflexion apparues et discutées en débat et les questions qui restent à approfondir après le débat

À la suite de questions posées par les associations, la CPDP a fait établir par le GPMH :

- une note sur le tirant d'air des convois fluviaux en fonction du nombre de couches de conteneurs et sur la hauteur libre sous les ponts sur l'axe Seine ;
- une note sur les écluses de Tancarville.

Le constat des difficultés de circulation, dues à l'ouverture des ponts mobiles, est partagé qualitativement par les transporteurs routiers et l'AUPAES, mais non quantifié et non relativisé par rapport aux temps perdus globaux et à une situation de référence de fluidité de la circulation. Les besoins d'intervention sur ces ouvrages, compte tenu de leur vétusté n'ont pas été identifiés ainsi que leurs conséquences.

Malgré l'effort de clarification et de pédagogie, les intervenants n'ont pas distingué clairement la situation actuelle, l'incidence sur ces difficultés de l'évolution de l'activité, ainsi que de chacun des projets. Tous estiment nécessaire de réduire ces difficultés avec le sentiment que l'aménagement des écluses de Tancarville et la réalisation du chantier multimodal seront insuffisants pour les résoudre.

D'autres origines de difficultés de circulation dans le port ont été identifiées telles que la saturation au voisinage de certains terminaux due à l'attente de chargement des poids lourds, cette difficulté étant susceptible d'être réduite dans le cadre d'un projet en cours d'étude comprenant une zone de stationnement pour l'attente des poids lourds à l'extérieur du port et l'organisation de leur départ échelonné vers les terminaux en fonction des besoins.

Le GPMH a déclaré que les prévisions de desserte de l'hinterland (compte tenu notamment des projets d'infrastructures) et ses objectifs de parts modales étaient cohérents.

Lors de la réunion finale, le GPMH a noté dans les points de convergence :

- la nécessité de favoriser le développement du transport fluvial à partir du port du Havre, pour desservir l'axe Seine et bientôt le Nord de la France et même la nécessité de dépasser les objectifs de report modal qu'il s'est fixé ;
- la nécessité d'améliorer les circulations à l'intérieur de la zone portuaire pour que celle-ci puisse vivre dans de bonnes conditions ;
- et a retenu l'attente d'une meilleure explication de la complémentarité et de l'articulation des différents projets.

Certains points soulevés au cours du débat, en lien avec le thème des transports et de la circulation, n'ont pas pu être traités complètement au cours des réunions publiques ou dans le cadre des réponses aux questions écrites. Ces points pourraient être développés après le débat. Ils concernent :

- le trafic fluvial : répartition actuelle et future du trafic fluvial suivant le nombre de couches de conteneurs et le type de conteneurs ; évaluation des trafics fluviaux futurs, en lien notamment avec le projet Seine-Nord-Europe, l'ensemble des projets de plateformes prévues sur l'axe Seine et la cohérence de capacité de cet axe, y compris dans le cadre d'hypothèses plus ambitieuses de report modal sur le fluvial ;
- les aspects socio-économiques du transport fluvial conjointement avec ceux des fluviomaritimes et du projet d'écluse fluviale, intégrant le domaine de pertinence du fluvial par rapport aux autres modes, l'évolution de la flotte fluviale, son financement et la rentabilité de la nouvelle flotte prévue pour augmenter la capacité d'emport ;
- les problèmes de circulation : appréciation globale de l'évolution des conditions de circulation au-delà des heures perdues pour la circulation liées à l'ouverture des ponts mobiles, intégrant l'ensemble des difficultés de circulation ;
- les solutions envisageables pour y remédier, leur pertinence et leur efficacité potentielles : organisation de la circulation (organisation des itinéraires, des sens de circulation ; mise en place d'une signalisation dynamique d'information des usagers à distance sur la fermeture des ponts ainsi que d'itinéraires de délestage) ;
- les principes de régulation et l'efficacité du projet TRIP, l'incidence de ce projet sur le trafic fluvial dans la situation actuelle en 2020 et au-delà (l'attente des barges au niveau des ponts imposée par TRIP lorsque le trafic routier est important étant contestée par les opérateurs fluviaux) ;
- l'incidence des problèmes de circulation sur la performance du port, notamment les coûts, les délais de traitement et de transport des marchandises dans le port.

C - Le projet et ses alternatives

1 - MISE EN PERSPECTIVE DU THÈME

Les thèmes « Le projet et ses alternatives » et « Quels impacts pour chaque variante de tracé ? » sont complémentaires ; ils intègrent l'ensemble des apports des autres thèmes pour mettre au débat l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet.

Le projet présenté est donc double :

- prolongement du grand canal ;
- extension de la zone industrialo-portuaire.

Le dossier du Maître d'Ouvrage traite l'ensemble des aspects du projet et de ses alternatives : le contexte, la stratégie du GPMH, les objectifs du projet, les alternatives, les caractéristiques du projet, les variantes de tracé, et l'évaluation de ses incidences.

Dès les premières réunions publiques, les associations ont rappelé la succession des projets du port et de leurs impacts pour l'estuaire (pont de Normandie, Port 2000 et ses mesures conservatoires estimées non satisfaisantes...). Elles se sont exprimées contre le principe même du projet et son opportunité compte tenu de son implantation dans la plaine alluviale.

La CPDP a estimé nécessaire de commencer par traiter le plus complètement possible les solutions alternatives au projet. La réunion du 27 octobre 2009 leur a été consacrée ainsi qu'aux objectifs du projet.

Ce sujet est revenu plusieurs fois en discussion lors des réunions ultérieures. Les thématiques relatives à l'hydraulique, à la nature, au développement économique et aux usages ont permis d'aborder le contexte du projet, l'ensemble de ses fonctionnalités et ses incidences.

Enfin, la réunion thématique du 28 janvier 2010 s'est focalisée sur les impacts différentiels des tracés du prolongement du grand canal. Elle a apporté un éclairage complémentaire sur l'ensemble des caractéristiques du projet.

2 - COMMENT LE DÉBAT A TRAITÉ CE THÈME

Il est rappelé que le premier objectif du projet est la fluidification des circulations dans le port. Compte tenu de la complexité des circulations, la CPDP a traité ce sujet préalablement au projet proprement dit dans le cadre d'un thème spécifique « Transports et circulations ».

Le thème « Le projet et ses alternatives » peut être décliné dans les sous-thèmes suivants :

- la DTA ;
- les objectifs du projet ;
- les caractéristiques du projet de prolongement du grand canal ;
- la solution alternative d'aménagement du canal de Tancarville et de dénivellation des ponts ;
- les liaisons par la Seine ; les fluviomaritimes ;
- les autres alternatives ; l'optimisation.

La CPDP a fait intervenir à la tribune les principaux défenseurs des solutions alternatives pour qu'ils présentent leurs propositions et justifications, ainsi que les professionnels des questions de navigation fluviale et maritime.

> La DTA

→ Les parties prenantes et le « tour des arguments »

La Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine a été approuvée par décret en conseil d'État du 10 juillet 2006 (cf. encadré) après une longue phase d'études et de procédure engagée dès juillet 1996.

Le territoire concerné par cette DTA couvre la partie est de l'estuaire sur ses deux rives et la Baie de Seine, sur une surface de 700 000 hectares, soit près de 400 fois celle de la plaine alluviale située à l'est du grand canal et au sud du Canal de Tancarville.

Le dossier du Maître d'Ouvrage en rappelle les principaux éléments. Cependant, il s'affranchit implicitement de la condition de la DTA fixant « la nouvelle limite entre les espaces remarquables du littoral (au sud et à l'est) et les espaces à urbaniser (au nord et à l'ouest) au tracé du prolongement du grand canal » dans la mesure où il présente une famille de variante de tracés (« tracés directs ») coupant la limite de la Réserve Naturelle.

Au cours du débat, aucun intervenant n'a rejeté cette présentation en raison de son incompatibilité éventuelle avec la DTA. En revanche, plusieurs acteurs, comme l'ADPH, ont présenté la DTA comme un arbitrage assurant un équilibre entre le développement économique et la protection des milieux naturels.

Dès la réunion du 15 octobre 2009, consacrée à l'aménagement du territoire, la question de l'éventualité d'une adaptation de la DTA a été posée notamment pour déconnecter le prolongement du grand canal et l'extension de la zone industrialo-portuaire. Ainsi, M. LECOQ, député, s'est interrogé sur la compatibilité de la DTA avec le Grenelle de l'environnement – étant donné son ancienneté –, et sur la nécessité de la réécrire.

Par la suite, les cahiers d'acteur ont relayé ces questions qui sont restées ouvertes sans exclure une « révision de la DTA » :

- Oxygène Estuaire : « Depuis l'écriture de la DTA, le développement économique ne peut avoir la même approche compte tenu de la crise écologique. Doit-on réviser la DTA et en conséquence ouvrir la boîte de Pandore ? »
- Estuaire Sud : « Compte tenu des incertitudes sur l'évolution économique, n'est-il pas préférable de rester en stand by et attendre la révision de la DTA ? »

Le GPMH, après avoir montré que la richesse écologique révélée par de nouvelles études (engagées après la DTA) était au moins aussi importante en dehors de la Réserve Naturelle qu'à l'intérieur, a émis l'idée que « la solution intelligente peut, peut-être, résider dans une déconnexion entre le prolongement du grand canal, la limite des terrains aménageables à l'est de la zone industrielle et portuaire et la limite de la Réserve Naturelle ».

Au cours de la réunion finale du 4 février 2010, le GPMH a retenu que l'application de la DTA ou son adaptation à un projet plus pertinent était l'un des éléments de divergence apparus au cours du débat, et que d'ici la prise de décision sur le projet, il convenait de construire une bonne solution en concertation et en tenant compte des idées apportées par le débat.

L'État est resté absent du débat sur la DTA de l'estuaire de la Seine, ce qui n'a pas permis d'éclairer l'opportunité et la faisabilité des procédures éventuellement nécessaires pour assurer la compatibilité avec la DTA des solutions d'aménagement et du tracé du prolongement du grand canal (modification ?, révision ?, nouvelle DTA ?), en liaison et en cohérence avec les autres procédures relatives à l'évolution conjointe des protections réglementaires (notamment les limites de la Réserve Naturelle).

→ Les pistes de réflexion apparues et discutées en débat et les questions qui restent à approfondir après le débat

La CPDP a mis sur le site Internet du débat les dispositions récentes (cf. chapitre IV - F « Les références administratives » : Article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme intégrant les dispositions de la loi de simplification du droit du 12 mai 2009) permettant la modification d'une DTA par le représentant de l'État dans la région lorsque la modification ne porte pas atteinte à l'économie générale de la Directive.

Le débat n'a pas pu identifier comment apprécier cette atteinte. Il n'a pas permis de préciser si les différentes idées de modifications potentielles du projet apparues au cours du débat, pouvaient s'inscrire ou non dans une procédure de modification, compte tenu notamment de leur justification et de leur incidence, ainsi que les conditions d'un nouvel équilibre intégrant des mesures compensatoires pour les zones naturelles touchées par le projet.

Enfin, le débat n'a pas pu aborder l'éventualité d'un nouveau type de DTA s'inscrivant dans les évolutions en cours de discussion dans le cadre de la loi Grenelle 2.

> Les objectifs du projet

Les 3 objectifs du projet présentés dans le dossier du Maître d'Ouvrage, ont été maintenus par le GPMH jusqu'à la fin du débat :

- fluidifier les circulations et favoriser la croissance du trafic fluvial ;
- augmenter la capacité d'accueil pour de nouvelles activités industrialo-portuaires ;
- participer à la gestion et au bon fonctionnement environnemental des milieux naturels au premier rang desquels la Réserve Naturelle.

→ Les parties prenantes et le « tour des arguments »

Ces 3 objectifs n'ont pas été débattus en tant que tels, mais dans le cadre des moyens mis en œuvre par le projet pour les atteindre.

Les deuxième et troisième objectifs ont été estimés contradictoires et peu crédibles par les associations, le principe d'un projet d'infrastructure étant une solution, pour elles, « dépassée » :

- le GPMH met en avant le prolongement du grand canal, car c'est la condition fixée par la DTA pour étendre la zone industrialo-portuaire, cette extension étant le véritable objectif recherché ;
- cette extension est peut être nécessaire à condition d'optimiser l'utilisation foncière dans le périmètre actuellement urbanisé ;
- le principe d'une extension de la zone industrialo-portuaire dans la plaine alluviale – bien qu'il soit inscrit dans la DTA – n'est pas acceptable, car il se traduit par une suppression définitive d'une surface équivalente d'une zone naturelle d'une grande richesse écologique.

→ Les pistes de réflexion apparues et discutées en débat et les questions qui restent à approfondir après le débat

Ces raisons ont amené les associations à préconiser des solutions alternatives, aussi bien pour le développement du trafic fluvial que pour l'accueil de nouvelles activités portuaires, dans le cadre de l'estuaire, en liaison avec le Grand Port Maritime de Rouen et, éventuellement, dans celui du Grand Paris.

En fin de débat, le GPMH a déclaré qu'il maintenait les objectifs du projet.

> Les caractéristiques du projet de prolongement du grand canal

→ Les parties prenantes et le « tour des arguments »

Les principales caractéristiques en discussion ont été les suivantes pour le prolongement du grand canal et ses franchissements :

- les bateaux de projet, le nombre de couches de conteneurs et, en conséquence, les tirants d'air et les hauteurs libres sous les ponts ;
- la trajectographie ;
- la nature des berges.

Il y a consensus pour déterminer les caractéristiques qui favoriseront le plus le développement du transport fluvial, en tenant compte des perspectives d'évolution de la flotte, ainsi que de la disparité des itinéraires (Le Havre-Rouen d'une part, et Rouen-Paris d'autre part), tant pour ce qui concerne les flux (aujourd'hui, environ 40% des conteneurs qui partent du Havre vont sur l'agglomération rouennaise) que les contraintes d'infrastructures.

Les bateaux de projet sont précisés dans plusieurs cahiers d'acteur :

- celui du CAF fait part d'unité capable de charger 5 hauteurs jusqu'à Rouen, soit 500 EVP (5 x 5 x 20), puis sur 4 hauteurs 400 EVP (4 x 5 x 20) jusqu'à Gennevilliers,
- celui de la CFT évoque 4 couches de conteneurs high cube,
- et celui de LogiSeine donne au transport fluvial une solution permettant de charger 5 ou 6 niveaux de conteneurs par barge (le futur franchissement ferroviaire permettant le passage de bateaux chargés de 6 hauteurs de conteneurs high cube).

Les opérateurs fluviaux souhaitent l'absence d'interférence entre modes de transport sur ce prolongement (ponts mobiles), la réalisation de berges verticales, quais, appontements, postes d'attente et installations bord à voie d'eau.

Le GEPAES (cahier d'acteur) demande, pour sa part, d'être associé aux éléments du projet concernant la profession agricole (accès aux parcelles, fourniture d'eau potable, rétablissement du réseau hydraulique, terrassements...).

Les associations, après s'être interrogées sur la nécessité d'avoir des tirants d'air et des hauteurs libres sous les ponts aussi importants que ceux présentés dans le dossier du débat, compte tenu des contraintes sur la Seine à l'aval et de celles de l'Oise (programme de rehaussement des ponts permettant d'atteindre et d'homogénéiser la hauteur à 7 mètres) et du projet Seine-Nord-Europe (hauteur de 7 mètres), ont fini par les admettre, en acceptant l'étude de la solution alternative d'aménagement du canal de Tancarville avec des hauteurs sous les ponts de 10,60 mètres ou de 7 mètres.

→ Les pistes de réflexion apparues et discutées en débat et les questions qui restent à approfondir après le débat

Si, à la demande de la CPDP, le GPMH a produit rapidement une note sur les caractéristiques des ouvrages sur la Seine avec, notamment, les hauteurs libres sous les ponts, les questions de l'évolution de la flotte et des types de conteneurs abordées par les opérateurs (passage des EVP aux high cube) n'ont pas été approfondies.

En outre, le débat n'a pas abordé les questions socio-économiques correspondantes. Notamment celles liées à l'évolution des coûts de transport fluvial en fonction de la flotte et du chargement. À ce sujet, l'ADPH a rappelé que la massification dépend de la demande des chargeurs et des donneurs d'ordre.

Le besoin évoqué en fin de débat par le GPMH, au-delà du projet, d'un véritable parti d'aménagement de la plaine alluviale posera la question éventuelle de l'adaptation à ce parti des caractéristiques du prolongement du grand canal. La préférence pour des berges verticales exprimée par les opérateurs et le GPMH serait particulièrement justifiée si l'extension de la zone industrialo-portuaire devait être bordée par ce canal.

> L'aménagement du Canal de Tancarville, la dénivellation des ponts

→ Les parties prenantes et le « tour des arguments »

Cette solution, dans la logique où elle s'oppose au principe de prolongement du grand canal au travers de la plaine alluviale, est défendue par les opposants au projet comme la véritable alternative. Elle comprend soit une dénivellation de tous les ponts, soit uniquement des plus bas : Pont Rouge et Pont VIII (cf. cahiers d'acteur Ecochoix et Beaudouin Collin) ; cette solution pouvant être éventuellement complétée par le développement des liaisons fluvio-maritimes, et/ou par une extension de la zone industrialo-portuaire en dehors de la plaine alluviale.

Les questions posées ont été relatives aux caractéristiques de cette solution, aux coûts d'investissement et à l'efficacité de cette solution pour les problèmes de circulation.

À la demande de la CPDP, le GPMH a répondu à la plupart de ces questions en montrant l'importance des ouvrages à réaliser, la difficulté de les intégrer dans le site et l'impossibilité de déniveler les ouvrages ferroviaires.

Le GPMH a toujours déclaré que « cette alternative n'offrait pas en elle-même de réponse au besoin d'extension de la zone industrialo-portuaire et de création d'un nouvel itinéraire apportant sécurité, souplesse, et facilitant la mise en place d'un système de régulation du trafic ; en outre, cette solution alternative laisse un problème de DTA ».

→ **Les pistes de réflexion apparues et discutées en débat et les questions qui restent à approfondir après le débat**

Beaucoup de questions ont été posées sur le coût important de cette alternative eu égard aux coûts des opérations de « relèvement » des ponts réalisées par ailleurs (pont SNCF d'Oissel et ponts sur la liaison Seine-Escaut en lien avec Seine-Nord-Europe). Des réponses complètes écrites et orales ont été données montrant qu'il ne s'agissait pas de travaux comparables.

Bien que certaines associations aient estimé que la présentation de cette alternative par le GPMH avait été « bâclée et à charge » (cahier d'acteur de la LPO HN), aucune question complémentaire n'a été posée à la suite de la production mi-janvier 2010 par le GPMH – à la demande de la CPDP – d'une note présentant les caractéristiques, les coûts et quelques éléments d'appréciation socio-économique de cette solution. Les réponses aux questions écrites en ont précisé certains aspects, notamment l'incidence de cette solution sur la réduction des heures perdues en circulation du fait de l'ouverture des ponts mobiles.

En fin de débat, le GPMH a retenu que « la pertinence de l'alternative de dénivellation des ponts sur le Canal de Tancarville et la nécessité de disposer d'un second itinéraire sécurisant les circulations fluviales à l'intérieur du port faisaient partie des éléments de divergence » et « qu'il nous faut consolider et préciser l'analyse de l'alternative de dénivellation des ponts en répondant à toutes les questions ».

> **Les liaisons par la Seine : les fluviomaritimes**

→ **Les parties prenantes et le « tour des arguments »**

La plupart des associations ont demandé que ces liaisons par la Seine soient développées avec l'utilisation de bateaux fluviomaritimes assurant les transports de conteneurs entre Le Havre et Rouen, ainsi que le cabotage avec les ports de la région.

La CPDP a organisé une présentation des conditions de ce développement au cours de la réunion publique du 27 octobre 2009.

S'agissant de la réglementation, M. LE LIBOUX, Directeur Adjoint des Affaires Maritimes, a décrit le dispositif réglementaire mis en place depuis 2007, « sur la base d'un régime complètement dérogatoire au régime maritime définissant les conditions météorologiques, techniques, et de navigation permettant la desserte nord et sud de Port 2000 par des bateaux fluviaux automoteurs transportant des conteneurs ».

M. LE GUERN, Président des Pilotes du Havre est intervenu sur « la nécessité de renforcer structurellement les bateaux fluviaux pour assurer leur stabilité en zone maritime, et sur la comparaison des temps de parcours entre les différents itinéraires en tenant compte des conditions de courant – qui peuvent être très défavorables – et de marée ». Et M. DUBUC, Président des Pilotes de la Seine, a insisté « sur le danger d'une sortie par l'estuaire compte tenu de la présence des bancs changeants de la Baie de Seine imposant une vitesse relativement faible de la plupart des convois ; avec des risques de blocage de bateaux pouvant atteindre quinze jours lors de périodes de tempêtes ».

Le GPMH a insisté sur le caractère complètement aléatoire des conditions météorologiques et de navigation. Il a donné le relevé sur un an des conditions de houle à la sortie de Port 2000 : sur un an, une hauteur de houle inférieure à 1,20 mètre – la limite fixée par les arrêtés – a été observée seulement 63% du temps, avec des plages horaires d'une durée minimum d'une heure.

La CFT et LogiSeine (cahiers d'acteur) ont présenté leur comparaison des solutions fluviales et fluviomaritimes : les navires maritimes ont une capacité d'emport de 250 EVP contre 352 pour le fluvial ; leur coût unitaire d'investissement est de 10 M€, auquel il faut ajouter un surcoût d'exploitation (armement plus important) et des coûts de maintenance nettement plus élevés, se traduisant par un coût du transport accru d'au moins 30% et par une augmentation d'environ 40% des émissions de CO₂ par EVP transporté, enlevant ainsi tout intérêt à ce mode de transport pour desservir la région parisienne.

→ **Les pistes de réflexion apparues et discutées en débat et les questions qui restent à approfondir après le débat**

Malgré ces éléments apportés au cours du débat, les associations ont relancé plusieurs fois leur intérêt pour approfondir cette solution alternative en regrettant que le GPMH se retranche derrière l'absence d'expérimentation et d'initiative des opérateurs (mis à part l'échec de la tentative réalisée sur la Loire due à la concurrence des transporteurs routiers, et l'étude en cours par Marfret – absent du débat – d'une solution fluviomaritime entre Le Havre et Rouen). Le GPMH a déclaré qu'il ne peut se substituer aux opérateurs pour le développement du fluviomaritime.

À la fin du débat, le GPMH a retenu des éléments de divergence quant au potentiel de trafic que les navires fluviomaritimes, accédant directement à Port 2000 depuis la Seine, pourraient retirer au trafic fluvial conventionnel.

> **Les autres alternatives ; l'optimisation**

Au cours du débat, ont été évoquées les autres solutions alternatives suivantes au prolongement du grand canal jusqu'au Canal de Tancarville : une liaison directe du grand canal avec la Seine, une liaison avec la Seine par une ouverture de la digue de Port 2000, l'abaissement du plan d'eau.

En outre, certains intervenants ont proposé des idées d'optimisation mixant plusieurs solutions alternatives.

Enfin, est apparue au cours du débat l'idée d'implanter une partie de l'extension de la zone industrialo-portuaire sur le territoire du marais de Cressenval.

→ **Les parties prenantes et le « tour des arguments »**

S'agissant de l'idée de liaison directe avec la Seine présentée comme une solution alternative dans le dossier du débat et préconisée par quelques intervenants, M. DUBUC, Président des Pilotes de la Seine, a estimé que, sur un aspect purement nautique, cette solution était « quasiment la pire qui puisse se concevoir pour les navigateurs de la Seine : le débouché se situe à l'endroit le plus mauvais pour la batellerie, là où les courants sont les plus forts, au beau milieu de navires de commerce, des pétroliers de Port-Jérôme, dans des conditions de visibilité difficiles (la zone la plus brumeuse, avec des problèmes de clapot très fort. Il peut y avoir un à deux mètres de creux) ».

Quant à la possibilité d'une ouverture dans la digue de Port 2000 pour passer dans la Seine, soit au début, soit à la fin de Port 2000, M. DUBUC, Président des Pilotes de la Seine, a répondu que « cela ne peut se faire qu'à marée haute et par beau temps compte tenu du banc d'Amfard qui s'est engraisé énormément. Si cela était autorisé, le pourcentage de temps d'utilisation serait très faible. Pour l'augmenter, il faudrait faire des travaux de dragage draconien. Sinon, cela pénalisera le chenal du Port de Rouen ».

Les autres solutions alternatives telles que l'abaissement du plan d'eau du Canal de Tancarville ou un tracé direct longeant l'extrémité actuelle de la zone industrialo-portuaire, décrites dans le dossier du débat et présentées en réunion publique, n'ont pas été reprises par les intervenants.

Les idées d'optimisation ont été présentées par Oxygène Estuaire (cahier d'acteur), IFM (M. DURANDIN) (cahier d'acteur présentant une optimisation regroupant plusieurs propositions alternatives au projet) et EPLH (cahier d'acteur) proposant une optimisation ainsi définie : « L'alternative comprend l'utilisation du Canal de Tancarville pour les petites et moyennes unités et le passage par l'extérieur pour les grosses unités, une optimisation des espaces, des pratiques et un vrai souci de l'environnement. »

→ **Les pistes de réflexion apparues et discutées en débat et les questions qui restent à approfondir après le débat**

L'ensemble de ces solutions alternatives n'a pas été vraiment débattu.

L'idée d'implanter une partie de l'extension de la zone industrialo-portuaire au nord du Canal de Tancarville, sur le territoire du marais de Cressenval, en la dissociant du prolongement du grand canal, a été émise lors de la réunion du 9 décembre 2009 – consacrée au développement économique – par M. de CHALUS, Président de la CCI du Havre. Cette idée a été reprise par le GPMH comme une possibilité (à étudier) de disposer d'une surface de zone d'activités non contrainte par le tracé du prolongement du grand canal, donc dans l'hypothèse d'une évolution de la DTA.

Le marais de Cressenval faisant partie intégrante de la Réserve Naturelle et bénéficiant des mêmes protections réglementaires, la question de la faisabilité de cette alternative a été posée.

Sur le plan domanial, le Conservatoire du Littoral a précisé qu'il avait acquis une partie significative de ce marais.

Le GPMH a estimé que ce marais présentait un moindre intérêt environnemental que la zone d'implantation du projet et, qu'en conséquence, il convenait de comparer cette alternative au projet : « Faut-il s'interdire d'engager des procédures de modifications de ces protections si cette alternative permet de réaliser un meilleur projet sur le plan environnemental ? » Il a précisé que des échanges de terrains avec le Conservatoire du Littoral étaient envisageables pour affecter à l'extension de la zone industrialo-portuaire ceux présentant le moindre intérêt écologique.

Les associations n'ont pas fait part de leur avis sur cette idée d'une extension de la zone industrialo-portuaire sur Cressenval.

Le GPMH n'a pas précisé quelle pourrait être la surface de cette implantation et celle en complément sur la partie de la plaine alluviale actuellement affectable aux activités selon la DTA.

Le GPMH, dans ses conclusions, lors de la réunion de clôture du 4 février 2010, n'a pas cité cette idée.

Si certains intervenants s'exprimant en tant que citoyens semblent ne pas exclure une solution alternative d'aménagement du Canal de Tancarville avec dénivellation des ponts complétée par une zone d'activités sur le marais de Cressenval, les acteurs industriels (ADPH) et opérateurs fluviaux n'acceptent pas une telle solution alternative et estiment indispensable le prolongement du grand canal pour des raisons de fiabilité et de sécurité.

D - La place du port dans le développement économique

L'importance du Grand Port et de sa zone d'activités portuaires et industrielles comme pôle économique et pôle d'emplois et les objectifs de développement présentés par ses responsables appellent, à l'évidence, l'étude de l'opportunité et des modalités envisagées de l'accroissement des performances portuaires. De telles questions ouvrent également la perspective sur la création d'entreprises et d'emplois. Or, si la reconnaissance du Port du Havre et de sa zone industrialo-portuaire comme pôle économique, tant au niveau régional que national s'avère incontestable, et si l'encouragement à la création d'emplois et d'entreprises s'impose, particulièrement dans la période actuelle, il convient de ne pas ignorer ou sous-estimer les inconvénients que de telles démarches insuffisamment réfléchies pourraient engendrer.

Dans le cadre du débat ouvert, il a semblé opportun d'aborder la stratégie de développement du port et de ses activités en analysant en premier les modalités d'accroissement de ses performances pour envisager ensuite une étude de leurs conséquences prévisibles : les besoins en foncier d'entreprises, les atteintes aux milieux naturels ou considérés comme tels, les risques et les effets des diverses formes de pollution, en particulier sur le plan sanitaire, aussi bien que les espoirs de créations d'emplois liées à l'activité portuaire ou à l'implantation de nouvelles entreprises.

Le Maître d'Ouvrage n'a pas manqué de rappeler les conséquences de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, loi qui a imposé aux autorités portuaires l'obligation d'élaborer et de présenter à leurs

instances de gouvernance un projet stratégique. Celui du Grand Port du Havre, approuvé le 9 avril 2009, s'est largement appuyé sur des hypothèses d'évolutions positives du trafic telles que l'émergence de nouveaux produits, le gaz naturel liquéfié dont à terme 7 millions de tonnes seraient attendues en compensation de la baisse tendancielle du pétrole, soit moins de 4 millions de tonnes à l'horizon 2015/2020. Si les trafics de vrac et de rouliers sont appelés à une certaine stabilité, le conteneur, par contre, devrait constituer l'axe de développement principal du trafic du Havre. Il a aussi fait mention de l'adaptation des perspectives de croissance du trafic en fonction, d'une part, des effets mesurables ou prévisibles de la crise et, d'autre part, des incitations à développer le transport par voie d'eau apprécié à la fois pour sa moindre consommation en énergie et pour ses émissions plus modérées de gaz à effet de serre.

C'est ainsi que le Directeur Général du Grand Port a pu dès l'ouverture du débat afficher différents objectifs, les uns quantitatifs, les autres qualitatifs, justifiant les projets annoncés.

Sur un premier plan, il s'agirait de tripler le volume transporté par barge ; pour le porter de 150 000 EVP à 500 000 EVP alors que sur un camion on ne peut disposer que deux EVP (Equivalent Vingt Pieds). Pour le train le but est le même, passer aussi de 150 000 à 500 000 EVP, l'ambition du Port du Havre étant de doubler son trafic conteneurs d'ici à 2020, soit un objectif de « 30% des conteneurs qui arrivent ou qui partent du Havre afin d'arriver dans les objectifs fixés dans la loi Grenelle ». Les objectifs plus qualitatifs ont porté sur l'espoir d'un léger redémarrage de l'activité en 2010 et sur une augmentation de la conteneurisation des marchandises, le bois compris. A été aussi exprimée l'intention de reconquérir des parts de marché perdues et qui concernent différentes régions françaises. C'est ainsi que l'on n'a pas manqué de regretter que seulement 50% des conteneurs à destination ou en provenance de la Région Île-de-France transitent par le port du Havre pourtant relié à son hinterland par cinq modes de transport, la route, le fer, le fleuve, les pipelines et le transport maritime à courte distance dont quatre apparaissent plus nettement écologiques que le cinquième.

1 - LE TOUR DES ARGUMENTS...

Un intervenant a invité le Maître d'Ouvrage à distinguer le développement économique et le développement industriel dont les effets peuvent être plus ou moins pervers : la ou les pollutions, les effets sur la santé, les emplois plus ou moins pérennes. Pour pertinente qu'ait été la remarque, elle ne peut condamner toute perspective de développement industriel, l'activité touristique ne pouvant à elle seule susciter la création d'un nombre d'emplois significatif.

Les représentants des acteurs économiques concernés par le développement de la performance portuaire ont apporté leur appui au projet du Grand Port qu'ils estiment tout à fait opportun, tant dans la perspective de valorisation des atouts du port lui-même que dans la reconnaissance de la filière logistique qui, en Normandie, représente 75 000 emplois. Ils n'ont pas manqué de relever la nécessité d'améliorer les équipements intérieurs du port comme celle d'optimiser l'utilisation de l'espace, recommandation plusieurs fois exprimée par les associations environnementalistes tout au long du débat. À plusieurs reprises, les représentants des chefs d'entreprise ont témoigné de l'intérêt de ces derniers pour la défense de l'environnement comme pour la promotion du développement durable. Certains responsables d'organisations environnementalistes n'ont pas donné l'impression qu'ils étaient prêts à se laisser convaincre...

D'aucuns doutent du retour de la croissance, d'autres ont accusé ouvertement le Grand Port de s'appuyer sur la DTA pour justifier le prolongement du grand canal et ouvrir ainsi un droit à utiliser des terrains non agricoles pour les transformer en terrains industriels.

Dans le cadre du débat, d'autres représentants du monde économique n'ont pas manqué de souligner l'intérêt stratégique du grand canal ainsi que de la prise de conscience par les chefs d'entreprise de la gravité des problèmes de l'emploi, des questions liées à la santé comme à la pauvreté ou de la nécessité de lutter contre les différentes formes de pollution. La situation de l'emploi au Havre, comme dans sa proche région, reste un sujet préoccupant avec un déficit migratoire marqué par un nombre de départs supérieur à celui des arrivées, un chômage dont le taux est supérieur au taux moyen national, une insuffisance de débouchés professionnels locaux ou régionaux à offrir aux diplômés des Écoles et Instituts havrais. À ces constats préoccupants s'ajoutent, aux dires de plusieurs intervenants, de réelles préoccupations à propos de l'état de santé moyen des habitants de la région du Havre plutôt plus dégradé qu'au niveau national par suite des effets conjugués ou non d'une relative pauvreté et/ou des conséquences des diverses pollutions.

Les problèmes de santé, de pollution, de pauvreté ne pouvaient pas ignorer les réflexions en cours à propos de la mesure du coût du bonheur comme du coût des atteintes aux milieux naturels ou à la qualité de la vie. Séduisante préoccupation que le débat autour de l'extension des installations portuaires et de

l'agrandissement du grand canal aurait pu à la fois susciter et illustrer mais qui risque de demeurer aux marges des attentes du Maître d'Ouvrage soucieux de s'assurer de l'opportunité de ses projets comme des modalités les plus acceptables de leur éventuelle concrétisation.

Plus concrète s'est avérée la question des emplois que l'augmentation de la performance portuaire comme la réservation d'espaces à vocation d'accueil d'entreprises pourraient générer. Elle n'a pas suscité de véritables propositions, si ce n'est celle relative à des ateliers de montage des futures éoliennes « offshore ». Les métiers de demain sont encore à inventer pour un certain nombre, les métiers liés à l'environnement seraient « porteurs », la logistique offre encore des débouchés que l'augmentation de l'activité portuaire peut stimuler.

Pour autant, selon la prévision du Maître d'Ouvrage, un hectare affecté à l'accueil de nouvelles entreprises dans la zone industrialo-portuaire pourrait, à échéance non prévisible, générer de 2 à 10 emplois...

L'emploi n'est pas apparu comme une question vraiment centrale malgré l'importance qu'elle revêt aux yeux de nombreux acteurs. Modeste paradoxe, c'est plus dans le cadre des questions-réponses que la préoccupation s'est exprimée : sur 11 questions reçues 8 posaient clairement le problème de l'emploi, et c'est ainsi que l'on a pu apprendre que les travaux auxquels conduirait éventuellement le chantier du grand canal offrirait de 200 à 400 emplois...

Mais en confirmant que certains usagers de la plaine alluviale, les agriculteurs en particulier, les chasseurs à un degré moindre, ou les pêcheurs à l'échelle de l'estuaire, sont aussi des acteurs économiques, le débat a révélé toute la complexité d'une approche multiforme. Premier employeur de la Région, le Grand Port ne peut sous-estimer l'importance d'activités dont il n'est pas à l'origine mais comment optimiser l'utilisation des espaces, respecter le plus largement possible des zones naturelles intéressantes et promouvoir l'emploi en considérant avec M. LEROUX, Président de l'UMEP, que « *L'avenir de nos enfants, c'est le portuaire !* »

E - La cohabitation des hommes et des activités dans l'estuaire

1 - MISE EN PERSPECTIVE DU THÈME

Le dossier du Maître d'Ouvrage identifie plusieurs usages dans l'aire d'implantation du projet :

- les usages économiques, avec diverses composantes : l'agriculture sur la plaine alluviale (et particulièrement sur les terrains du marais du Hode, situés hors zone d'activité industrielle), et les usages industriels matérialisés par les pipelines transportant des produits divers ;
- les usages extra économiques, avec la chasse (et en particulier la chasse qui présente la particularité d'implanter sur les terrains du GPMH des installations fixes, les « gabions »).

La CPDP a choisi de développer une vision plus extensive des usages, en l'élargissant aux usagers industriels intéressés à la problématique (les utilisateurs potentiels d'un grand canal prolongé et de foncier nouveau obtenu sur la plaine alluviale, plutôt que les pipelines traités en tant qu'impact), aux naturalistes pour qui la plaine alluviale est un terrain d'observations et d'études, aux environnementalistes investis dans la protection de cet espace, et aux pêcheurs professionnels dont l'activité s'opère en mer et dans l'estuaire.

La préparation du débat a montré que ces activités interagissent entre elles et avec les milieux naturels, et que toutes sont porteuses d'enjeux forts et souvent contradictoires qui engendrent des tensions voire des conflits d'usages, constat connu et partagé de tous les acteurs et observateurs rencontrés.

2 - COMMENT LE DÉBAT A TRAITÉ CE THÈME

Le débat a consacré une réunion spécifique à ce thème, le 16 décembre, en développant deux aspects : la politique foncière du GPMH et sa mise en œuvre sur les terrains ciblés par le projet, et les pratiques et enjeux des principaux usagers de la plaine alluviale vis-à-vis de tout projet d'extension de la ZIP et de prolongement du grand canal.

Cette réunion a donné la parole en tribune au GPMH, à l'association représentant le milieu agricole local (le GEPAES), au Comité des pêches local, à l'association locale de chasse, à deux associations de naturalistes (la Société linnéenne de Seine-Maritime – société savante de botanistes – et le Groupe ornithologique normand). À noter que le représentant des usagers industriels, l'AUPAES, a eu un empêchement de dernière minute et n'a pas pu être présent.

De façon plus générale, les usagers au sens extensif souhaité par la Commission se sont tous exprimés d'une façon ou d'une autre dans le débat sur le thème de leurs enjeux et des impacts du projet sur leurs problématiques, par des cahiers d'acteur, des avis publiés, des contributions en tribune, et des questions et prises de position de la salle.

Seuls les usages ludiques et touristiques n'ont pas été abordés durant le débat, cette composante n'étant pas apparue lors de la préparation du débat de façon particulière, et ne s'étant pas avérée présenter soit un lien direct avec le projet, soit des enjeux significatifs.

Les usages de l'estuaire et de la plaine alluviale constituent un sujet conflictuel depuis longtemps.

Par exemple, le nouveau plan de gestion de la Réserve Naturelle nationale de l'estuaire de la Seine approuvé par arrêté préfectoral le 9 octobre 2009, indique dans le chapitre « A.3.4.1. *Les différents niveaux de sensibilité vis-à-vis de la Réserve Naturelle* » (source : http://www.haute-normandie.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=209 partie A) :

« *Les personnes qui se sentent véritablement acteurs ne sont pas sensibles aux mêmes problématiques engendrant des différences d'appréciation de la gestion de la Réserve Naturelle de l'estuaire de la Seine.*

Trois grandes sensibilités se sont exprimées, lors de l'évaluation du premier plan de gestion (Maison de l'estuaire, 2006).

- *Une sensibilité au problème de la baisse de biodiversité (disparition ou dégradation des milieux, entraves à une gestion plus écologique...).*

- *Une sensibilité au problème du maintien des activités et d'une relation active au territoire (difficultés des activités économiques, industrie, agriculture et coupe de la roselière, contraintes sur la chasse...).*

- *Une sensibilité au problème du maintien de la paix sociale (conflits entre acteurs, difficultés dans le rôle de médiateur de la Maison de l'Estuaire...).*

...

Ces différences de sensibilités montrent de profondes divergences entre les acteurs, sur l'évaluation de la situation actuelle de la Réserve Naturelle et du territoire, à tel point que ce qui est ressenti par certains comme des « problèmes » pour eux est ressenti par d'autres comme une « solution » pour leur propre problème. Ainsi, les limites de la Réserve Naturelle, ressenties comme un problème par ceux qui sont sensibles à la baisse de la biodiversité, sont ressenties comme un compromis acceptable par ceux qui sont sensibles à l'obtention de la paix sociale.

De même, si la reconnaissance de l'importance et de la place des activités humaines sur la Réserve Naturelle (chasse, agriculture, roseaux) est vécue comme un acquis important par ceux qui les exercent, elle est ressentie par d'autres comme une entrave à une lutte plus efficace contre la baisse de la biodiversité.

Tous ces problèmes évoqués ne sont pas des problèmes nouveaux, ils existaient déjà il y a 5 ans, avant la mise en place du plan de gestion même si les conflits entre les acteurs ont évolué, ont pris des formes différentes du fait de la mise en place du gestionnaire. »

Ces conflits d'usages se sont retrouvés pendant le débat public, la zone d'impact et d'influence du projet porté par le GPMH étant limitrophe de la Réserve Naturelle, voire la coupant, et présentant de toute façon des interactions fortes avec la Réserve Naturelle et sa gestion.

Cette situation a eu un effet collatéral inattendu pour la Commission : la difficulté à susciter, chez les services déconcentrés tels que la DREAL ou les institutions telles que le gestionnaire de la Réserve Naturelle, une mise en perspective factuelle des divers usages et usagers de la plaine alluviale dans son ensemble et une présentation du plan de gestion de la Réserve Naturelle, qui aurait été intéressante pour poser les principales caractéristiques et difficultés de la cohabitation des usages.

On constate que les arguments portés au débat visent essentiellement à fonder la légitimité de chaque usage, et confortent au final la dualité exprimée par le plan de gestion de la Réserve Naturelle dans son chapitre A.3.4.1.

> Le GPMH

Il se positionne comme le propriétaire principal de l'ensemble de l'aire d'étude du projet, au sud du Canal de Tancarville, avec un territoire relevant du domaine privé du GPMH et actuellement occupé dans le cadre de titres d'occupations temporaires, et comme le porteur et le soutien d'enjeux divers (massification des transports, report modal, développement économique, etc.).

Or, les échanges montrent bien que l'usage du sol fait débat car confronté à la raréfaction de l'espace disponible : le GPMH est donc sommé d'expliquer comment il gère son patrimoine foncier dans un espace fini à moyen/long terme (comme l'a reconnu son Directeur Général en réunion).

La Commission a donc demandé au Maître d'Ouvrage d'approfondir ses objectifs en termes d'extension de la zone industrialo-portuaire pour répondre aux objections des usagers de la plaine alluviale, et à des questions précises et répétées sur les possibilités d'optimisation du foncier actuellement dédié à des occupations industrielles à l'ouest de la zone portuaire.

Le GPMH a fait une présentation analytique de la gestion foncière lors de la réunion du 16 décembre, avec des précisions propres à éclairer le débat chiffré, et en particulier :

- ce qu'il entend par espaces occupés et disponibles,
- les contraintes d'utilisation des 1 075 hectares considérés comme disponibles (hors les surfaces conditionnées par la DTA),
- des perspectives d'utilisation pour les activités logistiques, corrélant emplois et surface d'entrepôts.

Les échanges à l'occasion de cette présentation ont mis l'accent sur les divergences d'approche en matière de gestion des friches liées à des arrêts d'activité ou des réservations de surfaces par des tiers non suivies de projets concrets.

> Les agriculteurs de la plaine alluviale

Avec une centaine d'éléments d'exploitation localisés sur le marais du Hode (prairies et élevages extensifs de bovins, d'ovins et de chevaux) et gérés sous le régime des concessions d'usage temporaire, ils se positionnent comme des acteurs économiques à part entière et à préserver, et comme les usagers les plus touchés par le projet du GPMH, de par l'ampleur des surfaces potentiellement reprises à l'activité agricole et l'impact potentiel sur la gestion hydraulique (sous l'aspect du maintien de l'approvisionnement en eau potable des élevages).

Les aspects économiques liés à la perte de droits au titre de la PAC, plus ou moins rapidement selon les modalités d'un éventuel projet, ont été exposés à deux reprises, sur leur principe (sans être chiffrés toutefois).

Le Président de la Chambre d'Agriculture de Haute-Normandie a par ailleurs positionné la problématique à un niveau plus global, avec les difficultés, voire les risques induits par un double mouvement à l'œuvre dans le département et la région : la consommation de foncier agricole au bénéfice de projets urbanistiques (1 500 hectares par an pour le département – chiffre cité le 17 novembre –) et les contraintes d'exploitation sur les zones agricoles intégrées dans des espaces protégés (PNR, Réserve Naturelle, etc.).

La perte de foncier et de potentiel de production a ainsi été portée comme un impact majeur du projet, représentatif du contexte départemental, et difficile à compenser du fait de la raréfaction des surfaces disponibles.

Pour autant, la profession agricole ne s'est pas déclarée opposée à tout projet et a émis des préférences (pour le tracé « court ») et des propositions.

> Les pêcheurs professionnels

Les divers modes de pêche et les typologies de matériels afférents ont fait l'objet de deux présentations de la Cellule de suivi du littoral normand et du Comité local des pêches du Havre, qui ont montré à la fois la diversité halieutique de la zone, l'attachement du territoire pour cette activité séculaire et les profondes évolutions apportées par l'anthropisation du milieu et les impacts des infrastructures portuaires.

Le lien entre la pêche et le projet du GPMH a été exposé à plusieurs reprises et de façon très précise, et peut se résumer ainsi : « Pour avoir de la vie aquatique et halieutique dans l'estuaire, il faut qu'il y ait de l'eau douce. Il y a deux éléments primordiaux pour la pêche : la qualité de l'eau qui est rejetée dans la

Seine, mais aussi dans les vasières qui vont ensuite dans la Seine. » (M. MAHEUT – 10/11/2009). Et c'est à ce titre que les pêcheurs positionnent le rétablissement des circulations du nord au sud d'eau douce et saine comme un enjeu majeur de leur activité, au titre de l'alimentation des vasières qui servent de « nourriceries » pour les juvéniles de plusieurs espèces.

Dans ce contexte, le positionnement exprimé se nourrit pour sa part de passifs liés aux aménagements des dernières années (le pont de Normandie et Port 2000), qui conditionnent une attitude affichée de méfiance par rapport au projet du GPMH.

> Les chasseurs de la plaine alluviale

L'association locale est titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire qui permet d'aménager des gabions de chasse, dont 18 au maximum sont concernés par un éventuel projet du GPMH.

Les chasseurs ont choisi de peu s'exprimer dans le débat public, ce qu'ont regretté certains participants en réunion.

Le président de l'association de chasse a positionné les chasseurs, présents dans l'estuaire depuis le XIX^e siècle, comme des acteurs essentiels de la préservation de la biodiversité estuarienne, avec l'entretien et l'aménagement des mares de chasse qui peuvent présenter un intérêt floristique et faunistique, l'entretien d'une partie du réseau de fossés, des actions de collecte des déchets, etc. Le lien ainsi exposé entre la chasse et son environnement légitime l'attachement des chasseurs au marais et le souhait d'une préservation des zones humides comme la mare plate.

Pour autant, les représentants locaux et départementaux des chasseurs ont fait valoir leur volonté de ne pas s'opposer au développement de l'économie et de l'emploi, sur la base soit d'alternatives au projet du GPMH, soit du tracé « court » vécu comme le moins impactant sur la chasse, soit d'une implantation de la ZI sur le marais de Cressenval.

> Les naturalistes et environnementalistes

Leurs interventions ont montré un rapport à la plaine alluviale différent de celui des autres usagers, avec quelques nuances cependant entre les naturalistes qui pratiquent le marais au travers d'actions opérationnelles d'observations, d'études, et de sensibilisation pédagogique, et les environnementalistes investis sur des thématiques plus globales de protection d'un environnement vécu comme riche au plan de la biodiversité et fragile du point de vue des écosystèmes.

De façon générale, ces usagers ont exprimé leurs enjeux et attentes au travers des thématiques liées à la gestion de l'eau dans l'estuaire et à la définition de la nature à y développer ou préserver, et s'opposent à tout projet structurant dans le marais du Hode.

> Les usagers économiques

Absents de la réunion du 16 décembre, ils ont exprimé dans leurs interventions et cahiers d'acteur leurs enjeux en matière de mise à disposition de nouvelles surfaces, parfois de façon chiffrée (Le Havre Développement par exemple).

> En synthèse

Le débat sur les usages s'est nourri d'arguments quantitatifs de la part du GPMH et d'une partie des acteurs économiques et d'arguments plutôt qualitatifs de la part des usagers « non industriels » de la plaine alluviale. Parmi ceux-ci, les agriculteurs, les pêcheurs professionnels, et dans une moindre mesure les naturalistes et les chasseurs, ont amené une « expertise d'usage » très éclairante sur le rôle de la plaine alluviale dans leurs problématiques et sont apparus comme des professionnels légitimes dans le débat autour du projet. Cette reconnaissance s'est en particulier matérialisée par une écoute attentive de leurs positions, à replacer certes dans le contexte d'écoute qui a globalement prévalu et de concentration des critiques contre le seul GPMH...

Trois sujets se dégagent particulièrement :

- La rationalisation et l'optimisation du foncier à conforter sur les secteurs actuellement situés dans la zone industrielle, dans un contexte à la fois de terrains réservés par des industriels mais non utilisés, et de développement économique vécu comme incertain.

- Les compensations ou les accompagnements à apporter dans tout projet que déciderait le GPMH pour que le développement économique porté par le port ne s'effectue pas au détriment d'activités économiques en place (pêche et agriculture), et cela malgré les régimes d'occupations temporaires en place.
- L'amélioration du fonctionnement du réseau hydrologique en soutien des usages quoi que décide le GPMH.

Les pistes de réflexion apparues et discutées en débat concernent, au plan concret, les compensations vis-à-vis de la profession agricole (les voies d'accès, le maintien en exploitation des surfaces récupérées le plus longtemps possible dans l'attente de leur utilisation...) et le fonctionnement du réseau hydrologique.

Sur ce point précis, le GPMH a indiqué, dans sa synthèse clôturant le débat, souhaiter « *prolonger l'analyse sur l'impact du projet pour la profession agricole, tant sur le plan économique que sur le plan des pratiques agricoles* » (M. CASTAING le 4 février).

De façon générale, un consensus se dégage entre les usagers « non industriels » en faveur :

- d'une façon plus globalisante d'envisager la mise en œuvre d'un projet pour tenir compte d'un territoire fini, l'estuaire, dont les diverses fonctions sont vécues comme tellement interconnectées que toute action sur une fonction retentit sur l'ensemble des autres ;
- d'une démarche qui prenne le temps de mener des études approfondies et partagées autour d'un projet tenant compte des usages actuels, et de la protection, voire de la restauration, de la plaine alluviale.

C'est en particulier ce qu'ont exprimé certaines parties prenantes à la tribune lors de diverses réunions :

« *Ce que je crains, dans tous ces projets, c'est que l'on ne se donne pas le temps de le faire. Si on ne se donne pas le temps et si on dit que c'est urgent et que l'on va le faire, ce sera fait dans dix ans. Il n'y aura pas d'études, il n'y aura pas de discussions ; il y en aura, mais elles ne seront pas bonnes. Quand ce sera fait, on dira : « Tant pis, on n'a pas pu faire autrement ». C'est pourtant ce que l'on donnera aux autres dans cinquante ans.* » (M. MAHEUT – Comité local des pêches du Havre)

« *C'est vrai qu'il y a parfois des conflits, mais au final, on a tous besoin d'un marais vivant. Je dis au port : attention, vous voulez vous développer ; faites-le avec parcimonie. Je reviens un peu sur ce que j'ai dit. Allons-y à petite dose et regardons bien tout l'impact que l'on va créer sur ce qui reste du marais. On dit qu'il s'adapte. Certes, il s'est adapté, mais à un moment, il ne pourra plus le faire. Quand on aura une zone vraiment trop petite, on ne pourra plus avoir d'intérêt écologique.* » (M. SANTERNE – Association des chasseurs de la plaine alluviale)

« *Moi, je pense que l'estuaire est déjà très artificialisé. Je ne pense pas qu'il puisse se gérer sans que l'on s'en occupe. Il y a déjà un canal qui le traverse d'ouest en est, il va y en avoir un deuxième, il y a la route de l'estuaire, il y a la digue submersible. Il y a plein de choses qui sont un barrage à la vie normale d'un estuaire et tout cela s'est fait à cause de l'homme. C'est donc à l'homme d'essayer de recréer artificiellement une certaine circulation de l'eau.* » (M. LEFRANÇOIS – GEPAES)

« *Je crois que le débat est assez difficile sur l'estuaire parce que les questions sont très techniques. Il est très difficile d'approfondir l'estuaire. Nous sommes ici relativement peu nombreux, nous pourrions être beaucoup plus nombreux. Je crois que c'est Théodore MONOD qui avait dit que l'on ne protégeait que ce que l'on connaissait, que ce que l'on aimait. Malheureusement, l'estuaire de Seine n'est pas connu.* » (M. BONNAY – SOS Estuaire)

Le Directeur Général du GPMH, dans sa synthèse clôturant le débat, a déclaré avoir entendu cet encouragement à aller plus loin dans la prise en compte plus globalisante des diverses problématiques en présence, avec la nécessité d'élaborer « *un véritable parti d'aménagement de cette zone de la plaine alluviale et qu'il va falloir collectivement [...] définir.* » (M. CASTAING le 4 février)

Cet encouragement, significatif de la complexité des enjeux du territoire de l'estuaire et des difficultés de collaboration entre les parties prenantes de la plaine alluviale, nous semble toutefois mettre en évidence, au-delà des modes de concertation et de travail mis en place par le GPMH, des difficultés de gouvernance dans l'estuaire.

F - Eau et Nature

Les impacts potentiels sur l'environnement, et en particulier sur la plaine alluviale, constituent l'une des justifications du débat public sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal. Il est donc normal que ces impacts aient souvent été évoqués au cours du débat.

Si on résume de façon très schématique la controverse principale sur l'environnement autour du projet, elle se réduit à peu de chose.

Pour les associations environnementalistes, il est hors de question de détruire une zone humide biologiquement riche et en particulier la « mare plate » (zone particulièrement humide au sein de la plaine alluviale) pour faire passer un canal dont l'utilité réelle est contestée et pour implanter des surfaces de zones industrielles dont le port pourrait se passer en gérant mieux les surfaces dont il dispose déjà. Le titre adopté par l'un des cahiers d'acteur « *Touche pas à ma mare plate !* » résume bien la situation.

Pour le GPMH, le grand canal et les surfaces à vocation industrielle correspondent à des besoins réels et constituent des conditions nécessaires au maintien de l'efficacité technique et économique du Port du Havre. Le GPMH ne nie pas formellement que ce projet puisse porter dommage à la biodiversité de la plaine alluviale (et la recherche d'une solution de moindre impact est une des motivations du débat public pour le GPMH) mais estime que la massification du transit des conteneurs vers l'hinterland par une meilleure utilisation du transport ferroviaire et du transport fluvial, induirait une réduction des émissions de gaz à effet de serre qui constitue un bénéfice environnemental du projet. Par ailleurs, le GPMH considère que le projet créera des opportunités d'amélioration de la gestion de la Réserve Naturelle et donc d'amélioration de la biodiversité du fond de l'estuaire.

Il faut, avant d'approfondir les arguments pour mieux éclairer la controverse, préciser le contexte.

Le Port du Havre s'est, principalement depuis la dernière guerre mondiale, développé sur l'estuaire de la Seine. Ce développement s'est opéré, par un jeu complexe de dragages et d'endiguements, au détriment des très vastes zones intertidales qui constituaient cet estuaire jusqu'au XIX^e siècle. La zone proprement estuarienne (permettant les divagations du fleuve) a été fortement limitée par un important linéaire de digues pour constituer, au nord de l'axe du fleuve, un vaste polder que l'on appelle aujourd'hui la plaine alluviale. La partie occidentale de cette plaine a été remaniée (remblai et affouillements) pour permettre la réalisation des infrastructures portuaires et l'implantation des activités industrielles.

La partie orientale de la plaine alluviale a été principalement occupée par l'activité agricole et secondairement par les gabions destinés à la chasse au gibier d'eau. Depuis la création de la Réserve Naturelle, puis la mise en place de la Directive territoriale d'aménagement (DTA, voir chapitre IV - F « *Les références administratives* »), ce secteur a été partagé entre une zone dévolue (selon la DTA) à l'extension des infrastructures portuaires et au prolongement du grand canal et une zone dévolue à la sauvegarde des milieux humides estuariens – la Réserve Naturelle qui occupe toute l'extrémité est de la plaine alluviale et qui s'étend également sur l'ensemble des zones intertidales subsistant dans l'estuaire –. Cet ensemble de prairies est parcouru par un réseau de fossés (principalement orientés nord-sud) reliés à un ensemble de vannes qui permettent de contrôler l'humidité, voire l'inondation (ces prairies se situent pour une bonne part en dessous du niveau de la Seine pendant certaines marées hautes de vives eaux).

Dans ce contexte évolutif, la zone concernée par le projet de prolongement du grand canal est une zone de prairie humide dulçaquicole endiguée, biologiquement assez déconnectée du fonctionnement de l'estuaire. Toutes les caractéristiques de ce milieu découlent de son histoire et de son aménagement, y compris les caractéristiques hydrologiques qui font sa spécificité.

Cette partie de la plaine alluviale présente cependant des caractéristiques à la fois hydrologique et écologique spécifiques. En particulier, le substrat de cette zone est constitué par une accumulation sédimentaire récente (accumulation correspondant à la période d'élévation du niveau de la mer qui s'exprime depuis près de 10 000 ans) perméable, au sein de laquelle se déploie une nappe interstitielle. Cette nappe est alimentée par les précipitations, et latéralement par la Seine et par des écoulements issus du massif calcaire en rive nord. Cette alimentation complexe et les aménagements subis par ce secteur font que le toit de cette nappe forme un dôme (les nappes interstitielles tendent à se comporter comme un liquide très visqueux) qui peut, principalement en hiver, émerger et inonder les prairies, c'est le phénomène appelé localement « la mare plate ». Cette mare plate constitue une zone hype-humide dans un système de prairies humides et regroupe quelques-uns des éléments majeurs de la biodiversité de la partie orientale de la plaine alluviale.

> Le dossier du Maître d'Ouvrage

Dans ce contexte, le dossier du Maître d'Ouvrage intègre une synthèse de deux études importantes réalisées à sa demande en préparation du projet :

- Une étude d'analyse et de modélisation du fonctionnement hydrologique de la partie orientale de la plaine alluviale (zone concernée par le projet et emprise de la Réserve Naturelle).
- Une étude d'inventaire, de répartition et de capacité de dispersion des espèces, concernant l'ensemble des espèces végétales présentes et un nombre important de groupes faunistiques.

Ces deux études très complètes sont accessibles au public sur le site de la CPDP depuis l'ouverture du débat public et doivent donc être considérées comme des annexes du dossier du Maître d'Ouvrage.

Par ailleurs, si aucune mesure compensatoire n'est proposée par le GPMH dans le dossier du débat en raison du trop faible degré d'élaboration technique du projet, une mesure de réduction de l'impact hydraulique du projet est annoncée, sous la forme d'un contre-canal alimenté par pompage dans la nappe et dont le fil d'eau plus élevé que celui du prolongement du grand canal prétend éviter les phénomènes de rabattements de la nappe interstitielle que causera le creusement du grand canal.

> Les choix de la CPDP

Dans ce contexte et compte tenu des avis recueillis pendant la préparation du débat, la CPDP a choisi d'organiser le débat au cours de deux réunions thématiques : la première consacrée au fonctionnement hydrologique de la plaine alluviale et aux effets du projet dans ce contexte (le 10 novembre 2009), et la seconde consacrée à la question : Quels aménagements pour quelle Nature dans le fond de l'estuaire ? (le 14 janvier 2010).

Cette dichotomie est artificielle car il est bien évident que la biodiversité d'une zone humide dépend fondamentalement de son caractère humide, donc du fonctionnement hydrologique du secteur. Le fonctionnement hydrologique de la plaine alluviale conditionne donc, totalement, le devenir de la biodiversité non seulement sur la zone du projet mais aussi sur l'ensemble de la partie orientale de la plaine alluviale et donc sur une fraction importante de la Réserve Naturelle. En revanche, ce fonctionnement hydrologique existe indépendamment de la biodiversité qu'il concourt à créer. Il constitue donc une condition nécessaire au développement d'une faune et d'une flore spécifiques.

De plus, certains au sein des associations environnementalistes ont accusé (avant même l'ouverture du débat) le GPMH de vouloir assécher la Réserve Naturelle pour justifier ensuite son déclassement. Il était donc impératif que tous ces éléments puissent être largement débattus avant même de discuter du devenir de la nature dans l'estuaire. La CPDP a donc choisi d'aborder ce thème du fonctionnement hydrologique assez tôt dans le déroulement du débat (dès la 4^e réunion thématique), l'aspect plus strictement nature ayant au contraire été abordé dans une réunion de fin du débat.

1 - LE DÉBAT : L'EAU DANS L'ESTUAIRE

La réunion a été organisée en 4 séquences (les trois présentations étaient suivies d'un moment consacré aux interventions du public).

- Une présentation (par un scientifique du GIP Seine-Aval) de l'évolution de l'estuaire de manière à expliciter à la fois les caractéristiques physiques qui déterminent le fonctionnement et la succession des aménagements et ont conduit à la situation actuelle.
- Une présentation de l'étude et de la modélisation réalisées par la SOGREAH à la demande du GPMH. Un représentant du monde associatif a ensuite disposé d'un temps de parole pour critiquer cette étude.
- Deux témoins (un naturaliste et un représentant des pêcheurs professionnels de l'estuaire) ont ensuite permis de faire le lien entre la biodiversité et le fonctionnement hydrologique de l'estuaire.
- Enfin, une dernière partie consacrée strictement au débat avec la salle.

L'un des enjeux de ce débat était bien de tenter de répondre à la question des effets éventuels du projet de grand canal sur l'altération ou, au contraire, l'élargissement des marges de manœuvre dont on dispose pour gérer le degré d'humidité de la plaine alluviale.

Il faut noter que les principaux intervenants ont été, comme habituellement, les associations environnementalistes. Cependant, deux groupes d'acteurs se sont fait entendre fortement dans ce débat : les pêcheurs professionnels de l'estuaire et les agriculteurs qui exploitent la plaine alluviale. En revanche, on peut constater que sur ces questions, les acteurs économiques et les usagers du port (au sens large) sont restés à l'écart du débat.

> Les thèmes du débat

Le premier apport du débat est bien le partage d'un constat qui n'était peut-être pas admis par tous au départ, à savoir : l'estuaire et particulièrement la plaine alluviale ne constituent plus des milieux naturels. Ces milieux ont été totalement transformés ou créés par l'homme et leur fonctionnement dépend de l'action quotidienne des hommes (le terme d'anthropo-système par opposition à celui d'écosystème a été proposé). Ce constat ne préjuge pas de la richesse et de la diversité des espèces végétales et animales que ces milieux peuvent supporter. Certains regrettent cette situation et soulignent la responsabilité historique du Port du Havre dans cette transformation (vécue, le plus souvent, comme une dégradation) de l'estuaire, mais globalement le constat de ce changement est partagé.

Dans ce contexte, l'étude réalisée par la SOGREAH à la demande du GPMH, met en évidence le caractère particulier du fonctionnement hydrologique de la plaine alluviale qui reste lié à l'estuaire par les nappes interstitielles. Cette étude montre aussi clairement la nature du phénomène « mare plate » et permet d'en mieux comprendre les potentialités en termes de biodiversité.

L'étude et les modélisations auxquelles elle conduit débouchent sur la proposition (reprise par le GPMH comme mesure d'accompagnement du prolongement du grand canal), de juxtaposer au canal fluvial un contre-canal. Le niveau d'eau de ce contre-canal serait maintenu (par pompage dans la nappe) à une altitude suffisante pour annihiler le rabattement de la nappe interstitielle découlant du niveau d'eau du prolongement du grand canal. Selon la SOGREAH et le GPMH, la mise en place et une gestion correcte du contre-canal permettraient de maintenir le caractère humide de la Réserve Naturelle voire de le renforcer si nécessaire.

De multiples simulations et analyses d'exemples concrets permettent d'appréhender ces mécanismes peu évidents pour le profane.

Cette étude est contestée par certaines associations environnementalistes à deux titres.

- La période d'analyse des niveaux de l'eau grâce au réseau de piézomètres est considérée comme trop courte pour donner des résultats fiables.
- Les simulations donnent des valeurs de niveau d'eau entachées d'une marge d'erreur qui est considérée comme trop importante pour donner une valeur opérationnelle aux résultats, dans un milieu à pentes très faibles comme la plaine alluviale.

Sur ces thèmes, le débat n'apportera pas d'éclairage définitif malgré quelques échanges techniques intéressants. En revanche, il rebondira fortement sur la proposition d'un système de contre-canal.

Au-delà des arguments techniques on peut considérer que les enjeux débattus autour de ce dispositif proposé par le GPMH, s'articulent autour de trois pôles.

- La fiabilité du dispositif par rapport à son objectif est fortement contestée par les opposants qui rappellent que les zones humides sont en régression forte en France et en Europe et doivent donc être systématiquement protégées. *A contrario*, le GPMH s'estime assez certain du résultat pour proposer une expérimentation en grandeur réelle.
- Le problème des gradients de salinité est soulevé (la salinité n'est pas la même dans tous les points du site) mais le GPMH considère que l'alimentation du contre-canal se faisant par section et par pompage dans la nappe interstitielle sous-jacente, le dispositif respectera globalement les gradients de salinité.

- L'effet d'aggravation de l'artificialisation du fonctionnement de la plaine alluviale est également ressenti de manière très négative. À l'opposé, le GPMH souligne l'absence de différence fondamentale entre une gestion de l'humidité par des vannages permettant d'inonder ou de drainer la plaine alluviale, et l'utilisation d'un système de pompage qui régule le niveau d'eau du contre-canal pour agir, *in fine*, sur le niveau de la nappe.

Globalement, les points de vue sur ces différents points semblent difficilement conciliables et les arguments précédemment évoqués ont été maintes fois repris au cours de cette réunion mais aussi au cours de nombreuses autres réunions du débat (on trouve en particulier l'argument du rôle de la Mare Plate dans l'ensemble du système hydraulique et biologique de la plaine alluviale et l'argument de l'assèchement probable de la plaine alluviale dans plusieurs cahiers d'acteur des associations environnementalistes) sans que la discussion avance.

Mais le débat n'est pas resté figé sur ces questions, l'intervention des pêcheurs professionnels de l'estuaire et des agriculteurs a montré qu'au-delà du degré d'humidité de la plaine alluviale, la direction des écoulements des eaux superficielles et souterraines a une grande importance, en particulier pour le maintien des filandres intertidales (sorte de mini-estuaires spécifiques de la zone de balancement des marées et affluents de l'estuaire principal) dont le rôle biologique (en particulier comme « nourricerie » pour de nombreuses espèces de poissons côtiers) est maintenant connu.

Il semble bien que des systèmes de siphons installés sous le Canal de Tancarville aient existé (avant l'élargissement du canal) et permis de favoriser le transit vers le sud (perpendiculairement à l'axe de l'estuaire) des eaux douces des écoulements ou sources issues du massif calcaire de la rive nord (vers Oudalle et dans le marais de Cressenval). Le rétablissement de cette circulation nord-sud de l'eau douce est considéré comme une mesure prioritaire par les marins pêcheurs de l'estuaire qui craignent que le projet de grand canal ne renforce encore le drainage global de la zone vers l'ouest et donc la perte des fonctionnalités écologiques de la zone intertidale.

Accessoirement, un rétablissement de cette circulation nord-sud de l'eau permettrait d'aborder de manière différente le problème de la gestion de l'eau dans la plaine alluviale. Le GPMH s'est engagé à étudier ce problème.

Mais le débat a aussi fait émerger plusieurs thèmes qui n'étaient pas programmés. En particulier la question de l'évaluation monétaire des espèces et milieux naturels et donc du coût de leur destruction, a été fortement mise en avant.

Du débat, il ressort que l'évaluation de la valeur économique de la nature est encore une démarche relativement expérimentale. Les travaux réalisés dans le cadre du GIP Seine-Aval par les méthodes économiques qui avaient cours il y a 3 ou 4 ans donnent des résultats très décevants car la valorisation économique du patrimoine naturel reste à un niveau très faible. Aujourd'hui, on s'achemine vers des méthodes qui intègrent la globalité des systèmes écologiques en tenant compte des « services rendus par la biodiversité ». Les résultats ainsi obtenus valorisent mieux certains éléments du patrimoine naturel. Cependant, la mise en œuvre de ces méthodes est encore difficile voire très hasardeuse lorsqu'il s'agit d'évaluer des effets relativement ponctuels. Compte tenu de l'intérêt manifesté pour ces questions, la CPDP aurait souhaité apporter au débat des éléments complémentaires mais cela n'a malheureusement pas été possible (cf. le chapitre consacré à la comparaison des variantes).

2 - LE DÉBAT : QUELS AMÉNAGEMENTS POUR QUELLE NATURE ?

Le titre de cette réunion a été contesté par certains. Pourtant, la Commission tenait beaucoup à ce rapprochement entre nature et aménagement car les questions qui se posent sur le devenir de la « Nature », dans cet estuaire concernent un espace qui est aménagé à des degrés divers depuis un siècle maintenant et qui ne redeviendra jamais un espace naturel. Son avenir est donc inéluctablement d'être aménagé et géré au quotidien par l'Homme. Les questions dont on peut débattre tournent donc bien autour d'une problématique du type : « Quels aménagements pour quelle Nature ? »

Par ailleurs, ce thème pourrait paraître superflu dans la mesure où l'avenir de la plaine alluviale semble figé par la Directive territoriale d'aménagement qui en a affecté une partie aux activités portuaires et une partie à la Réserve Naturelle de l'estuaire de la Seine. Par ailleurs, cette Réserve Naturelle est dotée d'un plan de

gestion récemment renouvelé et valable cinq ans qui définit les orientations de son aménagement et de sa gestion pour les années à venir. On pourrait donc légitimement penser qu'il n'y a pas sujet à débat.

Si le plan de gestion est bien établi pour les cinq ans à venir, le débat peut légitimement analyser ce qu'il serait souhaitable de faire au-delà de ces cinq ans qui constituent approximativement l'échéance de l'éventuelle réalisation du grand canal. De plus, les inquiétudes étant fortes quant à l'impact du projet sur le devenir même de la Réserve Naturelle, il est donc, non seulement utile, mais essentiel d'aborder ces problèmes en élargissant la perspective.

Par ailleurs, le projet de prolongement du grand canal et d'extension des infrastructures portuaires est susceptible de remettre en cause les limites de la Réserve Naturelle (hypothèse d'un tracé direct et/ou hypothèse apparue au cours du débat d'une implantation d'une partie des infrastructures portuaires nouvelles sur le marais de Cressenval). Élargir le débat au devenir de l'ensemble de la plaine alluviale paraît donc tout à fait légitime.

Enfin, il ne faut pas négliger les positions contradictoires qui sont apparues dans le débat sur le fonctionnement hydrologique de la plaine alluviale (cf. ci-dessus), positions qui induisent des choix éventuellement divergents en matière d'aménagement et de gestion de la nature dans cette zone.

La réunion a été organisée en 4 séquences (les trois présentations étaient suivies d'un moment consacré aux interventions du public).

- Un rappel, par un scientifique du Muséum national d'histoire naturelle, des fonctions biologiques habituelles des estuaires.
- Une présentation des études d'inventaires faune-flore réalisées à la demande du GPMH dans le cadre du projet. À l'issue de cette présentation, un représentant de la Fédération régionale des associations de protection de la nature a pu présenter son avis sur ces travaux.
- Une présentation du fonctionnement de la Réserve Naturelle par le président de l'association gestionnaire de la Réserve Naturelle.
- Enfin, une dernière partie totalement dédiée aux échanges avec la salle.

On doit ici faire le constat que ce débat est resté l'apanage de quelques associations de défense de l'environnement et de quelques spécialistes de ces problèmes. Les usagers de la plaine alluviale ne se sont pas appropriés le débat et les acteurs économiques n'ont pas pris de position. On peut regretter que ces questions ne mobilisent pas un public plus diversifié. Cette situation est sans doute liée au fait que les habitants de la région semblent mal connaître leur estuaire.

Il faut noter que la CPDP avait souhaité faire intervenir comme « grand témoin » dans ce débat, un représentant du Conseil scientifique de l'estuaire. Malheureusement, aucun représentant de cette institution n'a pu se libérer pour participer au débat.

> Les thèmes du débat

Le débat et les études réalisées pour le compte du GPMH ont bien montré l'intérêt floristique et faunistique de l'ensemble de la plaine alluviale. Ces résultats mettent en évidence la faible pertinence de la délimitation de la Réserve Naturelle par rapport au reste de la plaine alluviale.

La mise en évidence de cette continuité de la biodiversité sur l'ensemble de la plaine alluviale a conduit les opposants au projet à souligner l'importance de la sauvegarde de la « mare plate », et la présence de nombreuses espèces patrimoniales dans la zone concernée par le projet (la présence d'espèces rares et menacées a également été utilisée comme argument, souvent sans considérer le référentiel nécessaire pour une approche raisonnable des notions complexes de rareté et/ou de régression d'une espèce). Ces associations soulignent donc la nécessité d'abandonner le projet de prolongement du grand canal et de le remplacer par un aménagement du Canal de Tancarville (ce thème est dominant dans les cahiers d'acteur des opposants au projet).

Ces mêmes associations ont souligné la rareté des zones humides et leur considérable régression, que ce soit à l'échelle du monde, de l'Europe, de la France ou de la Région Haute-Normandie ce qui renforce, à leurs yeux, l'impérieuse nécessité de sauvegarder celles qui subsistent.

Le GPMH souligne que les études qu'il a commandées permettent pour la première fois d'avoir une connaissance complète de la répartition de la plupart des groupes écologiques sur l'ensemble de la plaine alluviale. Par ailleurs, le débat public a été organisé précisément parce que les décisions sur les extensions

du Port du Havre ne sont ni simples ni évidentes à prendre et qu'il importe donc que les différentes parties prenantes puissent se prononcer.

Il faut noter ici que la partie de la Réserve Naturelle qui se trouve au nord du Canal de Tancarville (marais de Cressenval) paraît (au vu des études présentées) relativement moins riche du point de vue biologique. L'hypothèse d'une implantation de l'essentiel de la zone d'extension des infrastructures portuaires sur cette zone (solution proposée par le débat au cours d'une réunion antérieure) paraît donc, de ce point de vue, pertinente mais, curieusement, elle a été très peu discutée au cours du débat qui est resté focalisé sur la protection de la « mare plate ».

En partie sur la base de l'intervention introductive, le débat a également consacré une large place à l'état et au devenir de l'ensemble de l'estuaire de la Seine. Dans ce domaine, il se dégage un consensus autour du mauvais état écologique global de cet estuaire. Non seulement l'estuaire est en mauvais état écologique mais, de plus, la dégradation de la situation se poursuit, en dépit des efforts du gestionnaire de la Réserve Naturelle. Cette dégradation est, par exemple, marquée pour ce qui concerne la capacité d'accueil des limicoles et de certains anatidés, c'est-à-dire pour des espèces tout à fait spécifiques de ces milieux côtiers et estuariens (cahier d'acteur de la LPO Haute-Normandie).

Les problèmes découlent, pour une part, de la transformation de la morphologie de l'estuaire : les multiples travaux découlant de l'aménagement du Port du Havre mais aussi de celui de Rouen, ont contraint l'estuaire en le réduisant à un chenal étroit et profond qui ne peut plus avoir un fonctionnement écologique normal (modification du bouchon vaseux, réduction considérable des zones intertidales, etc.). La responsabilité historique des Ports du Havre et de Rouen dans cette évolution a été soulignée et appelle, pour certaines associations, une implication très forte de ces deux ports dans la restauration de l'estuaire.

Mais le fonctionnement biologique de l'estuaire de la Seine est aussi très altéré par une grave pollution de l'eau. Cet état, reconnu comme alarmant, découle certes des pollutions locales, mais surtout, de la situation de l'estuaire à l'exutoire d'un fleuve dont le bassin versant supporte la région parisienne qui constitue la plus forte concentration de population et d'activités de notre pays. Les plus pessimistes considèrent que la pollution a atteint un tel niveau dans l'estuaire (et en particulier dans les sédiments) que les espèces (poissons et oiseaux en particulier) qui exploitent les ressources de la zone risquent une contamination susceptible d'altérer leur capacité de reproduction, voire leur survie, ce qui réduirait à néant les fonctionnalités écologiques de l'estuaire.

Ces fonctionnalités sont cependant restées au centre du débat sur les possibilités de restauration de l'estuaire (sujet sur lequel le GIP Seine-Aval travaille actuellement).

Les interventions ont principalement évoqué la ré-estuarisation d'une partie des zones poldérisées. Il apparaît chez les spécialistes de l'écologie des estuaires une forte demande pour aller vers le désendiguement de certains polders qui permettrait de réaffecter à ce système estuarien des surfaces de milieux intertidaux (ce sont ces milieux qui ont considérablement régressé dans l'estuaire depuis un siècle). Ce besoin est d'autant plus fort que l'élévation probable du niveau de la mer dans les décennies à venir risque de réduire les quelques zones soumises à la marée qui subsistent encore. Pour les spécialistes qui se sont investis dans cette discussion, il est bien évident que ce changement entraînerait une modification significative de la liste des espèces présentes sur les zones concernées et sans doute la disparition de certaines des espèces aujourd'hui présentes (risques pour les espèces spécifiques des milieux dulçaquicoles).

Le débat porte donc bien ici sur le choix d'un type de biodiversité ou d'un type de fonctionnement écologique que l'on pourra favoriser par la réalisation d'aménagements adaptés : « *On a bricolé les milieux et la nature, il faut maintenant accepter de fabriquer ces milieux et cette nature.* »

On constate cependant que ce problème, même s'il est présent en filigrane de beaucoup d'interventions, est peu approprié par les participants au débat même lorsqu'ils représentent des associations environnementalistes. Cette question est en revanche au cœur du projet de la Réserve Naturelle pour les années à venir.

Le débat a donc, quasi-automatiquement, glissé vers la gestion du milieu par la Réserve Naturelle. Ici encore on ne peut guère dégager de consensus. En revanche le débat a mis, indirectement, en évidence les trois défis auxquels se trouve confrontée la Réserve Naturelle de l'estuaire de la Seine :

- Des limites totalement artificielles déterminées par des considérations de partage de territoire qui posent des problèmes de gestion au quotidien.
- Le territoire de la Réserve Naturelle reste occupé à la fois par une agriculture qui exploite toute l'emprise de la plaine alluviale et par une activité de chasse au gibier d'eau extrêmement prégnante (près de 200 gabions de chasse sur l'ensemble du territoire de la Réserve Naturelle). La coexistence de ces activités exigeantes quant à la gestion quotidienne de l'espace, rend, par exemple, très complexe et conflictuelle la gestion des niveaux d'eau dans la partie de la plaine alluviale dédiée à la Réserve Naturelle.
- Le débat a également mis en évidence les divergences profondes au sein même du bureau de la Maison de l'Estuaire (association gestionnaire de la Réserve Naturelle) sur l'opportunité du projet proposé par le GPMH. Il semble donc que la double fonction de la Maison de l'Estuaire (fonction historique de lieu d'échange et de concertation entre les aménageurs et les protecteurs de la nature et fonction plus récente de gestionnaire de la Réserve Naturelle) soit difficile à assumer au quotidien et puisse être un obstacle à la définition d'objectifs à long terme, ambitieux ou novateurs pour la Réserve Naturelle. Il faut ici noter que la Maison de l'Estuaire a fait évoluer ses statuts et cherche à élargir son assise de réflexion pour échapper aux risques de multiplication des antagonismes.

Toujours concernant l'aménagement de la Réserve Naturelle, la revendication de la suppression de la route de l'estuaire et d'un aménagement de la voie ferrée plus perméable à la circulation de l'eau a été exprimée dans le débat et au travers de certains cahiers d'acteur.

Enfin, une part, certes mineure, du débat a été consacrée aux problèmes de pollution de l'air. Dans ce domaine, l'estuaire de la Seine souffre d'une situation reconnue comme catastrophique et dont les implications en matière de santé publique sont également connues. Il est donc vraisemblable que cette pollution a aussi des effets sur la faune et la flore mais en l'absence de données précises sur ce thème, le débat n'a pu être approfondi.

Compte tenu de ces déficits de la qualité de l'air, les habitants de la région sont très sensibilisés aux problèmes de pollution et revendiquent fortement une sélection des entreprises susceptibles d'être accueillies sur les extensions de la zone industrielle du port sur des critères de moindres émissions de polluants.

3 - QUELQUES THÈMES PEU OU PAS TRAITÉS

Au-delà des thématiques qui viennent d'être rappelées on peut noter qu'au cours des deux réunions, certains thèmes ont été évoqués mais non-réellement débattus.

Le thème des conflits entre usagers à propos de la gestion de l'eau dans la plaine alluviale, dont on connaît pourtant la prégnance sur la vie quotidienne de la Réserve Naturelle, ne s'est pas largement exprimé dans le débat. De même, le problème de la maîtrise de la gestion de l'eau (qui gère, sur quelle base, avec quels moyens techniques et avec quelle police ?) n'est pas apparu du tout au cours du débat alors que cela sera un thème central lorsqu'il s'agira de réguler les éventuelles mesures de réduction ou de compensation d'impacts dans l'hypothèse d'une réalisation du canal.

Le thème des conséquences potentielles de l'élévation du niveau de la mer a été évoqué mais pas traité par le débat. Cette élévation aurait pourtant des conséquences importantes à la fois sur les modalités de la gestion des niveaux d'eau par le GPMH et sur le devenir de l'ensemble des milieux à vocation naturelle de l'estuaire.

L'estuaire a été souvent, au cours du débat, décrit comme trop « compartimenté ». Cependant, cette notion n'a jamais été définie au cours du débat et l'analyse des contextes de son utilisation indique qu'elle n'a pas du tout le même contenu pour les différents intervenants. La CPDP a, ici, manqué de réactivité en n'incitant pas à une réflexion sur cette notion qui aurait pu contribuer à approfondir le débat sur le devenir de l'estuaire.

Dans les interventions des associations de protection de la nature, la présence de différentes espèces d'oiseaux nicheurs (certaines, rares régionalement) a souvent été évoquée. En revanche, le rôle de l'estuaire comme halte migratoire ou site d'hivernage pour de nombreuses espèces de limicoles et d'anatidés côtiers, a peu été mis en valeur par le débat.

Il faut noter qu'en dépit de l'impact supposé considérable du projet, le problème des mesures compensatoires n'a jamais été évoqué. On peut le regretter mais c'est dans la logique du débat. Le GPMH estime qu'il est trop tôt pour proposer des mesures compensatoires et les opposants au projet considèrent que débattre des mesures compensatoires c'est déjà accepter le projet.

Au cours du débat, l'utilisation d'une usine désaffectée comme zone de nidification des cigognes a été évoquée. Curieusement, personne n'a rebondi pour lancer un développement sur les possibilités de création d'aménagements favorables à la flore et à la faune sur les terrains industriels non occupés (périmètres de protection ou réserve foncière des entreprises par exemple).

G - Quels impacts pour chaque variante de tracé ?

1 - MISE EN PERSPECTIVE DU THÈME

Ce thème s'est imposé de lui-même dans le débat public : d'une part, un débat public doit porter sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet porté par le Maître d'Ouvrage, selon les termes de la loi de 2002 et de ses décrets, d'autre part la question des tracés en général, de certains tracés en particulier, fait partie des sujets abordés par plusieurs des personnes rencontrées lors de la préparation du débat.

Le GPMH a abordé la question dans le dossier du Maître d'Ouvrage sur la base de 4 familles de tracés considérées comme « *représentatives des options possibles* », sans formuler de choix *a priori* sur l'une ou l'autre dans le dossier.

Ces familles ont été déterminées à la suite de 2 études préalables d'hydraulique et d'écologie fonctionnelle qui ont permis au GPMH d'identifier « les sensibilités du territoire », de concevoir une mesure générale d'accompagnement hydraulique (le creusement d'un contre-canal), et de traiter le principe d'utilisation des produits provenant du creusement du canal. Avec ces familles, le GPMH a choisi de s'affranchir à ce stade de la réflexion du cadre fixé par la DTA de 2006 (avec trois familles qui s'en éloignent significativement). Certaines caractéristiques sont indépendantes des tracés et sont présentées comme telles : le gabarit, les options possibles d'aménagement des berges, etc. (cf. chapitre V - C - « *Le projet et ses alternatives* »). La comparaison des familles de tracés est abordée au travers de différents items, de façon plus ou moins approfondie. Un tableau récapitulatif fait la synthèse des principaux éléments différenciant et des avantages et inconvénients vus par le GPMH, expose des éléments de coûts d'investissement pour le GPMH et de coûts de travaux de dévoiement des canalisations et pipelines coupés par les tracés, ainsi que des postes de bénéfice socio-économique.

Une évaluation socio-économique préliminaire plus explicite élaborée en mai 2009 par le GPMH a été jointe aux documents du débat mis en ligne sur le site de la CPDP.

2 - COMMENT LE DÉBAT A TRAITÉ CE THÈME

La CPDP a choisi de gérer le sujet en organisant une réunion thématique *ad hoc* en toute fin du débat, avant la réunion de clôture, pour tirer bénéfice de toutes les questions et apports des réunions précédentes, avec comme cible d'approfondir à cette occasion les points suivants :

- Le dévoiement des pipelines, suite aux conclusions de la pré-étude commanditée par le GPMH auprès de la société TRAPIL et qui met en évidence des difficultés non négligeables, que le dossier du Maître d'Ouvrage n'a pas approfondies.
- La comparaison des variantes de tracés en réintégrant les problématiques discutées tout au long du débat.
- L'évaluation socio-économique, avec le souhait d'éclairer la question de la prise en compte de la biodiversité, sujet ayant fait l'objet d'échanges en cours de débat, et notablement absent du dossier du Maître d'Ouvrage.

Sans surprise, s'agissant par nature d'un sujet central du débat public, la plupart des parties prenantes, ainsi que des personnes participant à titre individuel aux réunions, se sont exprimées de façon directe sur le sujet, au travers de cahiers d'acteur et/ou d'interventions en tribune ou de la salle.

Dès les premières réunions du débat public, le Directeur Général du GPMH a positionné, au-delà des enjeux décrits avec une certaine précision dans le dossier du Maître d'Ouvrage, un enjeu esquissé dans un chapitre consacré aux besoins d'extension de la ZIP (chapitre 1.3.4) : à savoir re-questionner les limites entre espaces protégés et espaces aménageables, fixées, voire figées par la DTA de 2006 et le classement réglementaire. Et cela dans un contexte où ces limites sont le fruit de consensus à des moments donnés de la vie du territoire, comme cela a été souligné par certains intervenants (le Président du CESR Haute-Normandie, Oxygène Estuaire, la Maison de l'Estuaire...).

En synthèse, les échanges et prises de position sur les variantes de tracés et les pistes de réflexion peuvent s'analyser au travers de 4 thèmes principaux :

> La possibilité juridique

Cette question est revenue plusieurs fois au cours des réunions, sous un double aspect : les prescriptions de la DTA de 2006, et la possibilité de convertir du foncier dans le périmètre de la Réserve Naturelle ou des terrains du Conservatoire du Littoral.

La DTA de 2006 dispose que « *ce tracé du prolongement du grand canal du Havre constituera alors la nouvelle limite entre les espaces remarquables du littoral (au sud et à l'est) et les espaces à urbaniser (au nord et à l'ouest)* » (page 72 de la DTA), l'acceptation générale étant que le tracé en question corresponde à celui qui longe la limite de la Réserve Naturelle.

Ces dispositions peuvent être vécues par certains (des acteurs économiques comme l'ADPH par exemple) comme une donnée raisonnable (car révélatrice d'un consensus élaboré dans un contexte de conflits d'usages) et potentiellement intangible. Mais plusieurs parties prenantes ont exprimé des doutes quant au bien-fondé de ces prescriptions (cf. chapitre V - C - « *Le projet et ses alternatives* »).

Le Conservatoire du Littoral, « *établissement public de l'État chargé de préserver définitivement les espaces naturels et les paysages littoraux dans les cantons côtiers et les communes riveraines d'un lac de plus de 1 000 hectares* », possède en propre une part des marais du Hode et de Cressenval. À plusieurs reprises lors du débat, les représentants du Conservatoire ont mis en avant le caractère inaliénable et imprescriptible de son patrimoine, au titre de l'article L.322-3 du Code de l'environnement.

Dans le contexte du débat, des missions générales de préservation portées par le Conservatoire et des conflits récurrents (par exemple l'avis défavorable exprimé à l'encontre du nouveau plan de gestion de la Réserve Naturelle par les institutions régionales et locales scientifiques et à visées de protection), ce caractère inaliénable est présenté comme excluant de fait certains tracés (« *parallèle et direct* » - cf. l'intervention de M. GIROD, Président du Conseil des rivages normands, le 15 octobre) et la variante apparue en cours de débat (l'extension de la ZIP dans le marais de Cressenval).

Par ailleurs, à une question précise sur la pertinence juridique d'une extension sur le marais de Cressenval (posée à la réunion du 28 janvier), le GPMH a apporté, lors de cette même réunion, une réponse esquissant son analyse propre. Factuellement, toute modification des limites d'une Réserve Naturelle et/ou déclassement de terrains du Conservatoire du Littoral nécessite des décrets en Conseil d'État, et toute modification d'une DTA un arrêté du Préfet de Région après une procédure de consultation. La mise en œuvre des variantes (sauf la variante longeant la Réserve Naturelle) nécessiterait donc, pour le GPMH, de « *déployer un arsenal de procédures administratives relativement complexes, plus délicates que la réalisation d'un projet qui s'inscrirait parfaitement dans la Directive territoriale d'aménagement, en dehors de la Réserve Naturelle et en dehors des terrains du Conservatoire.* » (sic)

Il apparaît donc que la faisabilité juridique des variantes non prévues par la DTA, si elle n'est pas acquise étant donné les procédures à lancer, inédites pour certaines, ne peut donc pas être tranchée par les parties en présence à ce stade de la réflexion.

> La possibilité technique

Dans le projet du Maître d'Ouvrage qui met en œuvre des techniques à l'évidence maîtrisées, la question du dévoiement des pipelines et en particulier d'une nappe de 17 canalisations groupées longeant le Canal de Tancarville apparaît comme la plus délicate à traiter, au vu des conclusions de la pré-étude de faisabilité diligentée par le GPMH auprès de la société TRAPIL.

Ce sujet a été essentiellement pointé par les acteurs économiques durant le débat, dans les cahiers d'acteurs de la CCI et de l'AUPAES, avec le souhait de minimiser le coût de déplacement des pipelines et de maintenir la continuité d'exploitation durant les travaux, voire de limiter le dévoiement des canalisations. Il n'a pas spontanément intéressé les autres parties prenantes du débat, et a été ponctuellement évoqué par des associations de défense de l'environnement sous deux aspects : la prise en compte du coût du dévoiement, et les problèmes soulevés par une fuite récente sur une canalisation (sur le Port du Havre, chez TOTAL) et des doutes afférents sur la connaissance du réseau de canalisations, en termes de tracé précis et d'état de dégradation.

Considérant que la question était potentiellement structurante vis-à-vis du projet et du choix éventuel d'une variante, la Commission a souhaité approfondir le sujet spécifiquement à 2 reprises : avec des interventions de l'UFIP, puis de TRAPIL sur la pré-étude de faisabilité, et une intervention du bureau Logistique et Distribution Pétrolières de la DGEC¹, sur la problématique de l'alimentation de la région parisienne et de ses aéroports, la pré-étude n'ayant pas intégré la question de la sécurité d'approvisionnement au plan national, pour les produits à fort enjeu comme le kérosène et les carburants, et ayant indiqué que la question relevait de l'autorité de l'État.

Ces présentations ont, de façon logique sur des sujets aussi pointus, fourni les principaux éléments pédagogiques de compréhension du sujet, d'appréciation des difficultés, et de réflexion pour la suite.

De la présentation de la société TRAPIL, il ressort clairement que, si les techniques de déviation de pipelines existent et sont maîtrisées, le dévoiement de la nappe de 17 canalisations ne serait pas une opération anodine : sans précédent à ce jour, elle présente des difficultés importantes en termes de mise en œuvre et d'impact sur la continuité d'alimentation des clients industriels d'extrémité et de fonctionnement des process industriels (comme en a d'ailleurs témoigné un industriel équipé d'un vapocraqueur). Si les coûts des travaux (à la charge des propriétaires car « nécessaires pour la réalisation d'un projet d'intérêt général lié notamment à la vocation du domaine ») restent à ce stade difficiles à évaluer précisément, ils seraient nettement inférieurs aux coûts des pertes de production occasionnées par des coupures d'alimentation, et non estimés à ce jour.

Par ailleurs, la DGEC a rappelé de façon exhaustive le cadre réglementaire et prescriptif lié à l'approvisionnement de la région parisienne, qui limite à une semaine la durée maximale de toute rupture de service, et conduirait le ministère à suivre de près tout projet en ce sens.

La question des pipelines est donc très clairement structurante et correspond à une prise de risque qui serait à gérer en mode projet, si jamais une décision en ce sens était prise ; à cette exigence relayée par les opérateurs et le ministère s'ajoute le souhait de transparence exprimé sur les dispositifs de traitement à mettre en place vis-à-vis des divers usagers et des parties prenantes concernées.

> La compensation des impacts

Le Maître d'Ouvrage a affiché une position tranchée au démarrage du débat : « Y a-t-il des mesures compensatoires prévues en dehors du contre-canal ? La réponse, aujourd'hui, c'est non, dans la mesure où le tracé n'est pas connu. Déjà, il n'a pas été statué sur l'opportunité du projet, mais, en plus, le tracé n'est pas connu. Donc le type de mesures compensatoires à mettre en œuvre ne pourra être défini que précisément au stade ultérieur des études, lorsque nous réaliserons une étude d'impact sur l'environnement, avec la solution retenue. » (Réunion du 8 octobre)

Le débat a amené certains éléments propres à infléchir cette position de principe. D'une part, les controverses locales autour de l'efficacité des mesures compensatoires de Port 2000 montrent que la logique compensatoire fait débat en tant que telle eu égard au contexte environnemental et au retour d'expérience – plus ou moins partagé – sur les mesures de Port 2000 (cf. chapitre V - F « Eau et Nature » et chapitre V - H « Autres thèmes »), et qu'une logique plus « globalisante » est préférable (cf. chapitre V - E

« La cohabitation des hommes et des activités dans l'estuaire »). C'est d'ailleurs au nom de cette logique que le contre-canal est une mesure d'annulation des impacts contestée par des environnementalistes (cf. chapitre V - F « Eau et Nature »).

D'autre part, le monde agricole a fait valoir son attente en matière de compensation directe au titre des impacts que tout projet aurait sur les activités agricoles (cf. chapitre V - E).

À un autre niveau, les agriculteurs de la plaine alluviale, les pêcheurs du Havre et les chasseurs du marais, et dans une certaine mesure la Maison de l'Estuaire, ont mis en avant l'amélioration des circulations d'eau douce comme piste de réflexion en matière d'accompagnement.

La Commission note que les éléments portés par la DTA n'ont pas été discutés en débat. Pour rappel, par son arbitrage sur l'équilibre entre développement économique et protection de l'environnement, la DTA ne demande pas qu'une compensation soit trouvée à la perte de biodiversité due à l'extension de la ZIP sur la plaine alluviale. En revanche, elle demande explicitement :

- des prescriptions techniques à imposer aux futurs aménagements pour prendre en compte les impacts sur les écoulements hydrauliques ;
- la définition des mesures environnementales, associées au projet de prolongement du canal et au développement économique induit, à intégrer avec ce projet dans un Projet d'Intérêt Général (PIG).

Au final, les particularités du contexte (l'absence de riverains au sens classique du terme par exemple) et la légitimation des enjeux d'usagers comme les agriculteurs a permis de parler des compensations, car elles ne sont pas vécues comme des mesures de « donnant-donnant ». Mais le débat a mis en évidence une demande d'intégration de l'étude de ces compensations en amont dans le processus d'étude du GPMH, dans le cadre d'une vision globale souhaitée par plusieurs parties prenantes (cf. chapitre V - E).

> La valorisation des bénéfices et des dommages

Les coûts représentent un sujet de discussion traditionnel qui n'a pas manqué de ressortir dans ce débat, essentiellement avec la mise en cause des coûts des alternatives par leurs supporters, de la complétude du coût des variantes, du coût des mesures compensatoires et des modes de financement en termes de « bouclage du tour de table » financier (cf. chapitre V - C - « Le projet et ses alternatives »).

Au-delà des coûts, la question de la prise en compte du « coût écologique » du projet a elle aussi été mise sur la table par les opposants au prolongement du grand canal et à l'extension de la ZIP. Si elle est, elle aussi, classique dans un débat, cette question prend toutefois une résonance particulière s'agissant d'un site jouxtant une Réserve Naturelle et dont la biodiversité est reconnue comme riche par l'ensemble des parties prenantes, Maître d'Ouvrage compris (cf. chapitre V - F).

Plusieurs échanges sur le sujet ont mis en avant les références possibles (la thèse de M. LAROUTIS sur la « Valeur économique des zones humides de l'estuaire de la Seine » pilotée par l'Université de Rouen, le rapport STERN de 2006 sur l'économie du changement climatique, le rapport de 2009 du groupe de travail piloté par M. CHAVASSUS-AU-LOUIS relatif à « l'approche économique de la biodiversité et des services liés aux écosystèmes »).

Estimant ces attentes légitimes dans le contexte du Grenelle de l'environnement et des travaux méthodologiques en cours en France et en Europe, la Commission a souhaité approfondir le sujet lors de la réunion thématique du 28 janvier, en amenant dans le débat un éclairage expert et indépendant sur l'état de l'art en matière de valorisation des espaces naturels et de la biodiversité, propre à offrir des pistes de réflexion concrètes et partageables par les parties prenantes de toute concertation ultérieure. Les personnes qualifiées contactées en janvier n'ayant pu se rendre disponibles, la Commission a toutefois mis en ligne des liens vers des documents éclairants à l'usage des participants non-experts.

Le GPMH a de son côté tenu compte des questions et attentes exprimées sur le sujet depuis le début du débat, en enrichissant son évaluation socio-économique initiale au-delà des bénéfices actuellement monétisables : la mise en perspective d'une « balance » plus exhaustive des gains/avantages et pertes/inconvénients du projet, sur les postes monétisables mais aussi uniquement quantifiables à ce stade des études et de l'expertise disponible, a montré l'intérêt, les difficultés et les limites de l'exercice de valorisation économique, et la nécessité de poursuivre le travail sur ces sujets.

¹ Direction générale de l'énergie et du climat au MEEDDAT.

> Conclusion

Au final, l'expression des préférences sur les variantes de tracés est dans l'ensemble significative des enjeux propres, et du clivage en présence entre les acteurs économiques et les acteurs naturalistes et environnementalistes :

- D'un côté, les acteurs économiques et les professionnels souhaitent disposer d'une voie fluviale supplémentaire pour doubler le Canal actuel de Tancarville, et/ou d'une zone d'activité étendue, avec le souci pour certains de minimiser l'impact sur la nappe de pipelines, stratégique pour l'activité locale et l'alimentation de la région parisienne, ou de disposer d'un tracé facilitant la navigation (les marinières).
- De l'autre côté, les environnementalistes rejettent tout projet structurant au titre de la préservation de la Mare Plate et de la restauration de fonctions écologiques, et donc tout échange sur la comparaison des tracés proposés par le port.
- Au milieu, certaines parties prenantes impactées par le projet, telles que les agriculteurs et les pêcheurs par exemple, admettent la nécessité d'un ouvrage structurant tout en donnant leur préférence pour une famille de tracé au titre de la minimisation des impacts sur leurs activités (essentiellement le « tracé court » et éventuellement l'extension de la ZIP sur le marais de Cressenval).

Pour comparer ces familles de tracés en allant au-delà des préférences ou rejets exprimés, le GPMH a, à l'occasion de la réunion thématique du 28 janvier, notablement enrichi le dossier du Maître d'Ouvrage, tant au plan de l'approche méthodologique que de l'intégration des questions soulevées en cours de débat. En introduisant des critères de comparaison discriminants (impact écologique, impact hydraulique, agriculture, chasse, création de plans d'eau, navigation, zone d'activités, pipelines, coût des travaux) et en leur affectant un poids permettant de donner une note à chaque variante, le GPMH a montré :

- Que l'exercice est complexe : en termes de définition des critères (point bien noté par des participants qui ont regretté l'aspect simplificateur ou restrictif de certains critères), en termes de notation des tracés à partir des critères, etc.
- Que la multiplication des critères conduit à les neutraliser les uns les autres, et que « l'appréciation que l'on peut se faire du choix de tel ou tel tracé est finalement fonction du poids que l'on va donner à ces critères » (sic – Le GPMH 28 janvier 2010), ce qui ramène la comparaison à une démarche d'abord « politique » pour déterminer les critères à utiliser, et ensuite technique (la mesure des critères).

La Commission considère que la démonstration, même si elle ne débouche pas concrètement, est au final intéressante au plan pédagogique et constitue un encouragement à aller au-delà de façon collaborative, démarche qu'elle ne peut que soutenir.

H - Autres thèmes

La Commission, après un examen attentif des informations recueillies dans la phase préparatoire, a choisi de déployer le débat autour de huit réunions thématiques regroupées autour de quelques grands axes et de quatre réunions dites « généralistes ».

La compilation des verbatim, des notes des membres de la Commission, des questions écrites et des cahiers d'acteur a montré que certains thèmes importants, ne rentrant cependant pas dans les catégories prédéterminées, ont tout de même été développés.

Il est bien évident que les logiques d'évolution et de rebonds du débat font que beaucoup de ces thèmes ont été fractionnés et ont été évoqués à des différents moments et regroupés ci-après.

> Les mesures compensatoires de projets antérieurs au débat : la controverse

• Le pont de Normandie

Selon les pêcheurs notamment, sa construction aurait entraîné la transformation d'une des plus importantes vasières de l'estuaire en marais salés.

• Port 2000

C'est le premier grand projet à avoir fait l'objet d'un débat public (du 24/11/1997 au 23/03/1998). Construit en quatre ans, il est capable, avec ses 4,2 km de quais, d'accueillir les plus gros porte-conteneurs. Inauguré le 30 mars 2006, le nouveau port bâti dans l'estuaire, site classé en Zone de protection spéciale (ZPS), a bouleversé l'environnement : l'embouchure du fleuve a rétréci de près de 2 kilomètres, les fonds ont été remués, les courants modifiés. Un site de 40 hectares est désormais dévolu aux activités portuaires et de nombreuses vasières ont disparu.

Le port autonome du Havre a fait valoir la prise en compte des enjeux écologiques dans son projet. Plusieurs aménagements ont été entrepris pour compenser les impacts sur les milieux naturels estuariens : un méandre d'environ 15 hectares a été creusé pour améliorer la circulation de l'eau et créer de nouvelles vasières. Un îlot artificiel de 5 hectares à marée basse a été monté avec 260 000 mètres cubes de galets et de sable, protégé par des enrochements. Au total, le Port du Havre a dépensé 46 millions d'euros au titre de la première phase de Port 2000 pour participer à la préservation du patrimoine naturel de la zone. Défenseurs de l'environnement et pêcheurs contestent toujours l'efficacité de certaines de ces mesures compensatoires et d'accompagnement mises en place et réclament encore des évaluations.

« Un certain nombre de rapports et d'inspections ont été conduits, notamment par l'Inspection générale de l'environnement, ces derniers mois, et ils ont conclu que l'ensemble des mesures compensatoires était en place, que certaines fonctionnaient déjà et que les autres étaient en voie de bien fonctionner, a rappelé le responsable du projet du GPMH. Je crois que cela nécessitera certainement, dans les mois qui viennent, un travail d'information sur le sujet pour dissiper cette incompréhension qui peut exister sur le fonctionnement effectif de ces mesures compensatoires », a-t-il annoncé.

> La pollution

• Pollution atmosphérique

La Haute-Normandie est une région soumise à des rejets industriels importants. Ainsi, Air-normand, l'organisme de surveillance de la qualité de l'air dans la basse vallée de la Seine, recense parfois des pics de pollution qui ont pour origine des rejets industriels accidentels ou lors de périodes de redémarrage d'installations. Le niveau d'alerte à la pollution aux particules en suspension est parfois atteint. Ces pollutions peuvent être accentuées par des conditions météorologiques favorables à la retombée des polluants comme dans le cas de fortes chaleurs ou d'absence de vent.

Quant à la pollution de fond, encore importante, elle s'oriente à la baisse. Les résultats observés sont en faveur d'un rôle plus spécifique de la pollution acido-particulaire à prédominance industrielle sur la mortalité. Heureusement, le nombre de décès consécutif à cette pollution reste relativement faible, particulièrement pour la mortalité respiratoire.

« Quoi qu'il en soit, le taux de cancers est bien supérieur à la moyenne nationale au Havre et le département de la Seine-Maritime affiche un décalage d'un an d'espérance de vie en sa défaveur par rapport à la moyenne nationale », a rappelé le responsable d'une association citoyenne. Selon l'étude médicale « P10 » réalisée dans les dix plus grandes villes de France, la ville du Havre est la plus impactée. « C'est là où le taux de mortalité et de morbidité lié à la pollution, c'est-à-dire de maladie, est le plus important », comme l'a précisé un médecin au cours des débats.

• Déchets

Sur son espace, le port est confronté au stockage et à l'élimination de déchets industriels (phosphogypses, sulfates de fer...). De nouveaux sites d'enfouissement des déchets solides devront être trouvés, avec à la clef des nuisances nouvelles pour les résidents à proximité, s'inquiète le responsable d'une association « citoyenne ».

« Une première parcelle d'un hectare, située tout à fait à l'ouest, concerne un stock de sulfate de fer qui devrait d'ailleurs être valorisé prochainement dans l'industrie cimentière. Ce stock devrait donc disparaître à court ou moyen terme, sachant qu'en complément, la société Millenium Chemicals occupe la grande parcelle [...] d'une centaine d'hectares, à la fois pour le stockage de déchets qui sont des titanogypses, ainsi que pour le traitement des effluents de l'usine du Havre. Le devenir de cette installation fait actuellement l'objet d'une réflexion en raison de l'arrêt progressif du fonctionnement de l'usine du Havre », se défend ainsi le port.

« De plus, où vont être stockées les terres de remblai dues au creusement du canal ? », s'interrogent les environmentalistes. « À Honfleur, un sas de stockage de boues contaminées par les PCB et les métaux lourds va être créé », a précisé une habitante. Où vont aller les autres stockages et comment seront-ils surveillés ?

Par ailleurs, sur la Réserve Naturelle, des boues de l'Amoco Cadiz ont été « enterrées » à la connaissance de tous, a révélé le responsable du Comité des pêches : « Ce genre de pollution va tôt ou tard à la mer », s'inquiète-t-il. Les écologistes présents n'ont pas « rebondi » sur ce sujet pourtant sensible.

> Le PNR des boucles de la Seine normande et l'axe Seine (Paris-Rouen-Le Havre)

• Le PNR

Enraciné entre les deux pôles que sont Rouen et Le Havre, le territoire du parc naturel régional des boucles de la Seine normande s'étend sur 75 communes (82 000 habitants) réparties sur les deux rives de la Seine, et regroupées en microrégions (Pays-de-Caux, Val-de-Seine, Roumois, Marais Vernier et Basse Vallée de la Risle).

Classé par le ministère de l'Environnement le 17 mai 1974 afin de favoriser le maintien d'une coupure verte entre les deux grands pôles urbains et industriels normands, le Parc naturel régional forge son identité dans le fleuve. Il a pour vocation de protéger l'environnement, mais aussi de contribuer au développement socio-économique de son territoire avec le souci de préserver la qualité de ses patrimoines tant naturel, paysager que culturel.

• L'axe Seine

« Le territoire de la Seine reste un corridor économique. » C'est une porte d'entrée géostratégique privilégiée sur la Manche, à la lisière du triangle Paris-Londres-Rotterdam. À travers le développement de l'activité portuaire et logistique du Havre et face à la réalisation du Canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2015, l'axe Seine doit pouvoir absorber une partie de cette croissance. Face aux objectifs de complémentarité entre modes de transport fixés par le Grenelle de l'environnement, l'axe Seine a tous les atouts nécessaires.

Mais à l'heure où le trafic fluvial et les activités logistiques sont appelés à se développer sur l'estuaire, les milieux économiques, dont les milieux agricoles, s'inquiètent vivement d'un projet de classement des boucles de la Seine qui consacrerait « la vallée comme un paysage majeur au niveau national ».

Par ailleurs, il paraît difficile de dissocier le projet actuel du GPMH du projet global de l'axe Seine. La vraie difficulté est probablement de mesurer l'impact réel sur l'activité économique existante dans la zone. Peut-on développer des activités économiques l'une au détriment d'une autre, s'inquiètent déjà les agriculteurs ? La pression foncière, sur le département de la Seine-Maritime, notamment sur la pointe du Havre, est beaucoup trop forte pour imaginer des compensations foncières. Elles n'existent déjà plus dans le département. Avec l'axe Seine, quelle activité économique agricole va-t-il rester entre Le Havre et Rouen ? Peut-il exister une activité économique agricole dans une zone sur laquelle vont se superposer des protections environnementales diverses ?

> La Réserve Naturelle de l'estuaire

La Maison de l'Estuaire est une association loi 1901, déclarée en 1992, qui réunit tous les acteurs concernés par l'environnement et le développement de l'estuaire de la Seine.

En 1997, est créée la Réserve Naturelle nationale de l'estuaire de la Seine, qui va s'étendre par décret en 2004, jusqu'à atteindre 8 528 hectares, constituant ainsi l'une des plus grandes réserves de France. La Maison de l'estuaire s'en voit confier la gestion par l'État. À ce titre, elle conçoit et met en œuvre un plan de gestion écologique de la Réserve Naturelle, qui s'appuie sur une évaluation scientifique du patrimoine naturel de la Réserve Naturelle et de son évolution.

Elle est chargée ainsi d'assurer la conservation de ce patrimoine naturel exceptionnel tout en permettant la poursuite des activités à caractère économique ou de loisirs compatibles avec la préservation de la biodiversité.

Avec la mise en place du réseau Natura 2000, elle est également chargée depuis 2003 de coordonner l'observatoire de l'avifaune sur la ZPS de la basse vallée de la Seine et d'élaborer le document d'objectifs du réseau Natura 2000 sur l'estuaire de la Seine.

Un premier plan de gestion a couvert la période 2001-2005. Un second plan a été approuvé par arrêté préfectoral le 9 octobre 2009.

Les objectifs de ce plan de gestion sont de :

- maintenir les fonctionnalités écologiques de l'estuaire,
- optimiser la qualité des milieux présents,
- favoriser la capacité d'accueil pour l'avifaune,
- maintenir les activités socio-économiques et de loisirs respectueuses du milieu,
- sensibiliser le public.

Devenue organisme de gestion, la Maison de l'Estuaire a fait évoluer ses statuts et comprend maintenant un conseil d'administration de 17 membres : sept de droit et associés et dix sont des membres actifs représentants des différents usagers du secteur.

En parallèle, existe un comité consultatif qui comprend de manière équilibrée :

- des représentants des collectivités territoriales intéressées, de propriétaires et d'usagers, notamment des industriels, des agriculteurs, des coupeurs de roseaux, des chasseurs et des pêcheurs ;
- des représentants d'administrations et d'établissements publics intéressés, notamment des Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen ;
- des personnalités scientifiques qualifiées, notamment des représentants du Conseil scientifique, ainsi que des représentants d'associations de protection de la nature.

Enfin, un conseil scientifique dont la composition est arrêtée par le Préfet. Son avis est requis sur le plan de gestion et sur un certain nombre d'actions.

> La gestion des niveaux d'eau

Un autre thème est apparu, mais à peine effleuré : la remontée du niveau de la mer. Ainsi, dans le long terme, la mer va rentrer un peu plus dans l'estuaire. Il y aura une migration des milieux naturels puisqu'il y aura une migration du système estuarien vers l'amont, et plus on remontera vers l'amont et plus l'espace sera contraint. « Le caractère marin va s'affirmer. La fréquence d'immersion va être de plus en plus importante pour les milieux déjà soumis actuellement à la marée, avec des changements qui vont aller de pair au niveau de leur constitution. Cela pose donc une question importante sur le devenir des milieux naturels dans l'estuaire de la Seine », a affirmé un expert.

Dès aujourd'hui, les plans d'eau du port perturbent l'écoulement de la Lézarde. En 2007, le plan d'eau a été géré à une hauteur de 7,23 mètres en moyenne, dont une pointe à 7,36 mètres. « Nous avons pu prendre des photos avec des pointes qui étaient encore supérieures et qui ont été jusqu'à 7,47 mètres, voire 7,57 mètres », a précisé un responsable d'une association contre les inondations. Mais le problème est complexe car « si on baisse les niveaux des canaux, on va drainer également la nappe phréatique. Cela a un impact direct sur les milieux humides, notamment sur les zones humides de la Réserve Naturelle ».



Chapitre VI

Les relations CPDP / Acteurs

Le débat public sur le grand projet du Havre s'est déroulé avec en toile de fond les séquelles des débats antérieurs (le débat sur le terminal d'Antifer mal vécu par les acteurs locaux et les difficultés liées aux mesures compensatoires de Port 2000 diversement appréciées) qui ont pesé de manière permanente sur le débat et en ont sans doute altéré la portée.

> La remise en cause du débat public

Du fait de ce passé, et aussi de façon assez classique dans un débat public, certaines parties prenantes ont remis en cause le principe même du débat public, l'impartialité de la Commission et la sincérité du Grand Port. C'est ainsi que certains environnementalistes ont dénoncé un débat public qui « *n'en a que l'apparence ; un véritable débat public aurait dû démarrer par un diagnostic partagé, c'est-à-dire par un débat sur quelles études étaient nécessaires à ce débat public* ».

D'autres se sont demandé également « *quelles garanties sur la qualité des documents sont proposées par le Maître d'Ouvrage dès lors que c'est lui qui fait tout, qui propose tous les documents* »... ou, « *que le GPMH n'a étudié que ce qu'il avait envie d'étudier* » ou bien encore, le débat public « *ne peut débattre que sur les solutions propres du Maître d'Ouvrage et tous les éléments ne sont pas sur la table (études foncières, économiques...)*. On n'est pas dans la logique du diagnostic partagé », « *la Commission ne doit pas faire comme s'il lui suffisait d'informer avec les documents du port* ». Certains ont aussi avancé qu'« *un débat public, c'est un endroit où on dit aux gens qui ne sont pas d'accord avec le projet que l'on va faire mine de les écouter. De toute façon, les décisions sont déjà prises... On parle de débat comme si des choses pouvaient encore changer* ».

Un élu s'est lui aussi interrogé sur l'utilité d'un débat public, en se demandant, au cas où des options seraient fortement rejetées, si le port tiendrait compte de ce qui a été dit dans le débat. « *En tant qu'aménageur du territoire – on voit comment vous vous êtes comportés sur d'autres dossiers* », a-t-il interpellé les dirigeants du port. Pour autant, ces interrogations diverses, relevant d'inquiétudes réelles, de conceptions différentes du débat ou de choix tactiques selon le cas, n'ont pas perturbé le débat mené strictement selon les formes réglementaires.

> Une confrontation au long cours

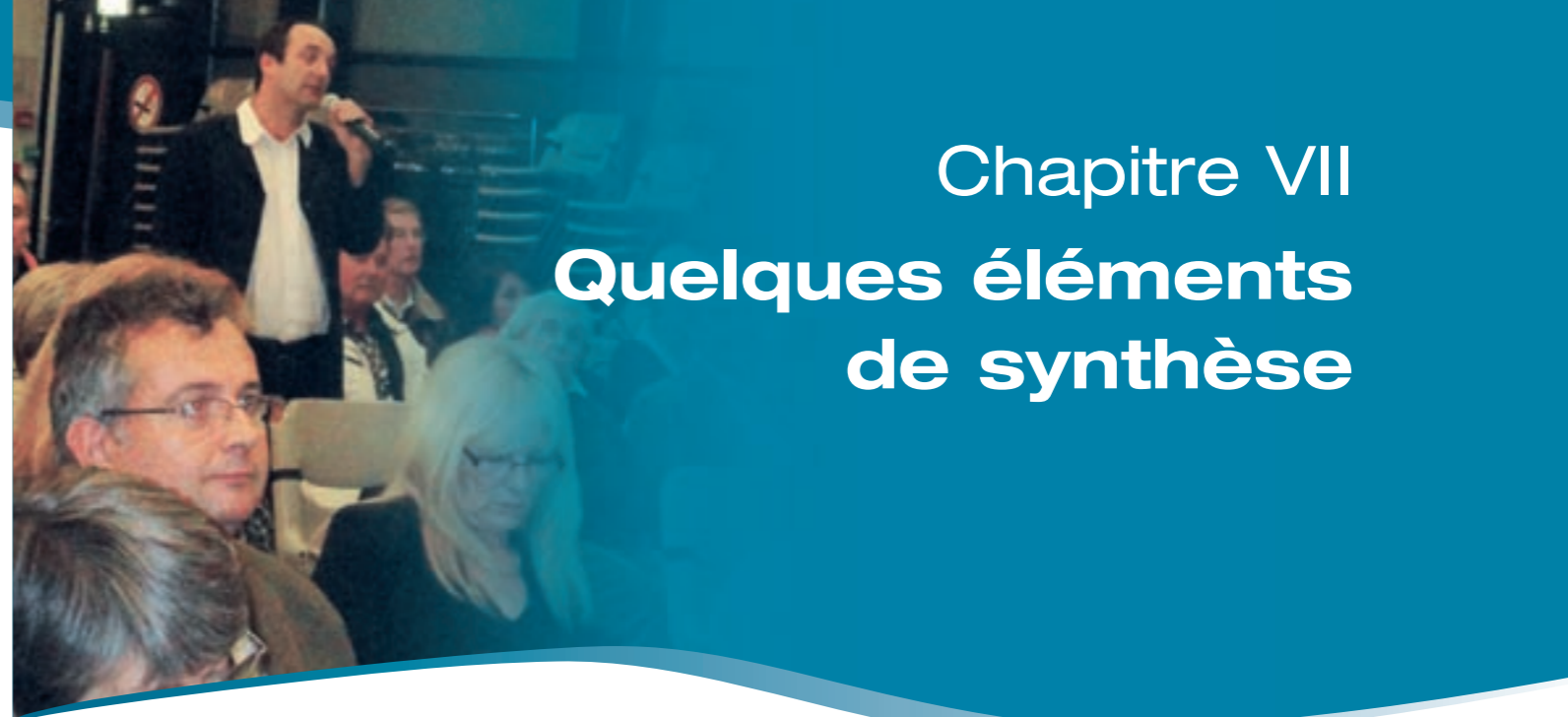
Ce débat a également présenté une caractéristique majeure : c'est un débat entre des acteurs installés dans une confrontation au long cours.

Tout d'abord les riverains, catégorie usuelle d'acteurs par ailleurs, n'existent pas sur le projet du GPMH, tel qu'il est présenté.

En revanche, de nombreuses parties prenantes existent sur ce territoire et sont concernées par les problématiques du projet.

Les différents acteurs territoriaux se connaissent parfaitement et se retrouvent régulièrement dans les instances de concertation et d'échanges (au titre de la gestion de la Réserve Naturelle, en particulier). Presque tous ont suivi les réunions de concertation organisées par le GPMH sur le projet en 2007 et 2008.

Quelques éléments de synthèse



Comme le rappelle le nouveau plan de gestion de la Réserve Naturelle (cf. chapitre V - E - « *La cohabitation des hommes et des activités dans l'estuaire* »), la confrontation caractérise les relations locales, et le débat public a montré que le GPMH, acteur historiquement dominant dans l'aménagement de ce territoire et dans l'économie, concentre les critiques et des méfiances anciennes.

Dans ce contexte particulier où la confrontation entre des porteurs d'intérêt bien identifiés a fortement structuré le débat, il est possible de faire plusieurs remarques :

- La faible participation du « simple public », riverains ou citoyens curieux.
- La faible implication des usagers du port, de la zone industrielle et de la plaine alluviale, qui sont plus intervenus en réunion à la demande de la Commission qu'à leur propre initiative, et ont privilégié les cahiers d'acteur.
- La sur-représentation (physiquement dans les salles mais aussi dans les prises de parole) des associations de défense de l'environnement qui se sont fortement impliquées dans le débat, soit directement, soit en déléguant des représentants de façon à être présentes à toutes les réunions.
- La volonté de certaines associations de se trouver au centre des échanges avec le GPMH et leur réaction parfois négative devant la place accordée par les animateurs du débat aux personnes se présentant comme de simples citoyens. Ces réactions nous semblent démontrer, accessoirement, une certaine incompréhension des principes et objectifs du débat public, et des jeux d'acteurs locaux dans lesquels la Commission n'a pas souhaité rentrer.
- Une difficulté d'appropriation de certains enjeux, y compris environnementaux (par exemple la possibilité de faire évoluer les limites de la Réserve Naturelle pour participer à la restauration de certaines fonctionnalités écologiques de l'estuaire), par certains porteurs d'intérêts participant au débat.
- Le resserrement du débat autour d'un seul axe – tous contre le GPMH – qui a empêché l'approfondissement des pistes d'amélioration susceptibles de modifier le projet du GPMH.
- Le caractère relativement stéréotypé du débat (protection de l'environnement contre développement économique), que la CPDP a eu beaucoup de difficultés à faire sortir des limites des problématiques préférées des associations environnementalistes.
- Dans ce contexte, des interventions, ponctuelles mais souvent constructives ou éclairantes, de certains groupes directement concernés par le projet (agriculteurs, chasseurs, pêcheurs professionnels), n'ont eu que très peu d'échos dans le débat.
- La posture du Maître d'Ouvrage en réponse à ces attitudes et stratégies d'acteurs, qui s'attend à ce que la plupart de ses initiatives soient systématiquement contrées et qui attend donc la fin du débat pour ouvrir certains sujets.
- La faible implication de l'État local pour donner un éclairage sur les politiques et sujets relevant de sa compétence (ex : DTA, protection environnementale, plan de gestion de la Réserve Naturelle...).

> La sérénité a prévalu

Dans ce contexte territorial historiquement difficile, la CPDP a dans l'ensemble entretenu de bonnes relations avec les diverses parties prenantes de ce débat public, le GPMH y compris : la plupart ont su faire la part des choses entre leur engagement vis-à-vis de la problématique et du projet et échanger hors des réunions publiques sur un mode cordial propre à favoriser l'organisation des réunions ; certains acteurs ont recherché un lien direct avec la Commission, en particulier en se rendant régulièrement dans les locaux de la CPDP pour déposer leurs documents ou en contactant directement les membres de la CPDP pour l'organisation de leurs interventions.

Toutes ont exprimé le souhait d'un débat serein, de règles clairement affichées, et d'échanges respectueux de la parole des uns et des autres. Et toutes ont contribué au débat dans le respect scrupuleux de ces règles. Ainsi, les 14 réunions se sont toutes déroulées (à l'exception d'une seule tentative de déstabilisation rapidement maîtrisée) dans un climat de bonne écoute et de bonne intelligence malgré les expériences passées dans cette ville. La Commission a pu faire respecter sans difficulté les règles du débat public, notamment dans le partage du temps de parole.

Si les jeux d'acteurs locaux et leur répercussion dans la presse en particulier, dans le contexte d'élections régionales proches, ont parfois tenté de prendre de court la Commission, ils n'ont pas significativement impacté le déroulement du débat.

Il serait audacieux de prétendre résumer à quelques paragraphes la totalité des informations, avis, arguments, et observations recueillies sous diverses formes à la faveur du débat et rassemblées dans le présent compte-rendu. Plusieurs constats se sont imposés, des enseignements sont à retenir, quelques orientations peuvent être suggérées. Ils constituent l'objet d'une synthèse qui ne saurait prétendre à l'exhaustivité tant le débat a révélé de complexité dans un dossier qui met en confrontation l'histoire et la géographie d'un port désireux d'intensifier son activité avec les impératifs du développement durable et de la préservation de la biodiversité.

Trois parties jalonnent cette synthèse :

- Le débat, son contexte, son déroulement,
- Les principaux enjeux, les enseignements du débat,
- Le projet et l'après-débat.

A - Sur l'organisation et le déroulement du débat

> Le débat, son contexte, son déroulement

En référence à des débats antérieurs, et en particulier à celui relatif au terminal d'Antifer, les acteurs ont reconnu que le débat avait été différent, l'organisation par thèmes et le respect des règles de tenue des réunions ont sans doute favorisé une ambiance plutôt sereine et une attention soutenue.

La méfiance historique, à l'égard du port et de ses pratiques, si elle subsiste, s'est atténuée grâce à la mise en place de la nouvelle gouvernance et à l'ouverture au dialogue de l'équipe de direction. Les concertations qui ont précédé le débat et les échanges qu'il a favorisés appellent à poursuivre, sous la forme de dialogues appropriés, la réflexion sur le devenir de la plaine alluviale, voire de l'estuaire.

Les références à l'actuelle Directive territoriale d'aménagement ont témoigné, durant le débat, de l'opportunité de sa mise à jour comme de celle du Schéma de cohérence territoriale, ces documents prescriptifs ayant été élaborés avant la mise en œuvre des dispositions relatives au Grenelle de l'environnement ou l'annonce des projets concernant le Grand Paris.

La participation du public a été relativement modeste, surtout si on la compare à la population de l'agglomération havraise et de ses environs ou si l'on souligne les intérêts en jeu, le développement économique, la circulation, l'aménagement du territoire, l'emploi, l'environnement... C'est vrai que le projet n'interpelle guère de riverains immédiatement proches. La faible présence du grand public n'a pas forcément

été compensée par une sur-représentation des associations, très présentes, très actives d'une réunion à l'autre, et souvent enclines à prendre une part majoritaire du temps de parole au risque de se répéter.

Les acteurs économiques furent présents mais assez discrets. La présence des élus n'a pas été significative, ceux d'entre eux ayant suivi le débat étant généralement en charge de responsabilités territoriales, les maires en particulier.

L'État local a été peu actif pour apporter son éclairage sur les politiques relevant de sa compétence.

Les usagers de la plaine alluviale se sont exprimés, à l'invitation de la Commission le plus souvent, sans s'appesantir sur les conflits d'usage existants mais en plaidant pour la défense de leurs intérêts.

Quelques experts ont, sous différentes formes, exprimé l'intérêt qu'ils portaient au projet et suggéré quelques éléments de solutions.

Quelques lycéens et leurs professeurs ont témoigné de leur attention au débat, certains ayant même déposé un cahier d'acteur, heureuse initiative !

En résumé, le Maître d'Ouvrage a eu comme interlocuteurs, d'une part différents acteurs territoriaux compétents dans leurs domaines, l'économie, le fonctionnement du port, l'agriculture, la chasse, la pêche, et, d'autre part, des représentants de différents mouvements environnementalistes soucieux de défendre la nature et la biodiversité. Il a déclaré, en fin de débat, avoir évolué sur son appréciation de l'importance de certains sujets et sur la pondération des différents critères d'appréciation et d'évaluation du projet.

Quant à l'information de référence, abondante et diversifiée, elle a été largement mise à disposition, le dossier de présentation du projet ayant été complété par le Maître d'Ouvrage, à la demande de la Commission, par trois notes complémentaires, l'une sur les tirants d'air et les hauteurs libres sous les ponts, la deuxième sur les écluses de Tancarville et la troisième sur la dénivellation des ponts du Canal de Tancarville. Elles ne dispenseront pas d'autres études approfondies dans la suite du débat.

B - Sur le projet et les enseignements pour le Maître d'Ouvrage

> Les principaux enjeux, les enseignements du débat

Le débat a été traversé par quelques thèmes, enjeux et controverses qui ont contribué à sa structuration.

Dès la séance d'ouverture, le modèle économique sur lequel s'appuient les prévisions de croissance du trafic portuaire a été contesté. Schématiquement, certains considèrent que le système d'échanges commerciaux internationaux et de dispersion mondiale d'unités de production, système qui induit les incessants mouvements de conteneurs transitant par le port du Havre, n'est plus soutenable dans une situation de crise économique et de crise écologique mondiales. Aux yeux de certains, la tendance d'évolution devrait s'infléchir vers une production plus endogène qui conduira à une rétraction des échanges internationaux de marchandises et donc des tonnages susceptibles de transiter par le port du Havre. Ils considèrent donc les prévisions de trafic conteneurisé à l'horizon 2020 sur lesquelles s'appuie le Maître d'Ouvrage notablement surévaluées. Celui-ci a répondu que les évolutions des échanges qu'il a prises pour base dans ses estimations étaient prudentes et que l'éventuel resserrement du marché mondial ne pourrait s'opérer que très progressivement, ce qui laissait une marge de validité importante aux estimations proposées.

Très vite, sont apparues dans le débat des analyses mettant en évidence la situation très complexe du port du double point de vue de la circulation et du développement : le Port du Havre en effet, s'est développé, depuis une soixantaine d'années, sur des surfaces gagnées par endiguements et remblais successifs,

sur l'estuaire de la Seine. Ce développement s'est effectué en conservant comme axe fluvial pour le transport des marchandises vers l'intérieur, un canal creusé au XIX^e siècle, le Canal de Tancarville. Les infrastructures modernes du port dont la cohérence d'implantation n'est pas forcément idéale, se trouvent donc regroupées sur une île avec toutes les difficultés de circulation que cela peut entraîner quand il faut manœuvrer les ponts mobiles qui constituent les seuls liens de cette île avec le continent. De plus, après avoir pendant plusieurs décennies vécu dans une perspective d'occupation de l'ensemble de l'estuaire par les infrastructures portuaires, le Grand Port se retrouve, depuis la création de la Réserve Naturelle et la formalisation de la DTA, contingenté dans un espace plus restreint. Il y a donc incontestablement un enjeu important de gestion des accès aux infrastructures portuaires et industrielles que le prolongement du grand canal prétend résoudre.

S'il y a consensus pour réduire les handicaps du port résultant de sa configuration et de son organisation et se traduisant par des difficultés de transport et de circulation, et si la massification des marchandises est reconnue comme pouvant contribuer à la concrétisation de cet objectif – ce qui suppose l'acceptation du projet d'implantation d'un chantier multimodal au sein du port – il reste à confirmer le site d'implantation de ce projet et à en préciser les caractéristiques, les principes de fonctionnement et de desserte. Dans le même ordre d'idées, des études devraient être poursuivies en vue de l'amélioration de la circulation comme à propos du projet TRIP, de l'écluse fluviale ou du développement des transports fluvio-maritimes aux perspectives limitées dans le court terme. Parallèlement, la croissance du transport fluvial, de sa part modale et de sa massification, devrait être encouragée en coordination avec les ports de Paris et de Rouen, en distinguant les organisations de transports fluviaux entre Le Havre-Rouen d'une part, et Le Havre-Paris d'autre part.

Le consensus plus ou moins net sur les constats et difficultés évoqués ci-dessus n'a pas, pour autant, impliqué un accord sur les solutions les plus adaptées. Le clivage subsiste entre les tenants d'un aménagement structurant et les partisans d'une adaptation des infrastructures existantes. Parmi les solutions alternatives recensées, le débat a permis de dégager deux solutions envisageables : la solution dite fluvio-maritime et l'hypothèse du réaménagement du Canal de Tancarville.

La première consiste à faire passer les convois fluviaux par l'estuaire en esquivant donc le canal précité. Toutes les dispositions ont été prises dans ce sens (adaptation de la réglementation, mise en place d'un balisage, diffusion en permanence des informations sur la hauteur de la houle, etc.) mais il semble que dans leur grande majorité les opérateurs ne soient pas intéressés, à la fois pour des raisons de coût et de fiabilité.

L'hypothèse du réaménagement du Canal de Tancarville avec transformation des ponts pour permettre le passage de barges plus chargées en hauteur sans ouvrir les ponts mobiles a été largement débattue. C'est peut-être une faiblesse du dossier du Maître d'Ouvrage de n'avoir pas inclus une analyse plus approfondie de cette solution alternative et une comparaison précise et chiffrée de son efficacité comparée à celle du prolongement du grand canal. La note technique produite au cours du débat reste limitée au problème des ponts alors que, selon toute vraisemblance, c'est toute l'organisation des circulations (routières, fluviales et ferroviaires) sur l'ensemble du port et de ses voies d'accès qui doit être réexaminée. Il faut néanmoins souligner que cette alternative au prolongement du grand canal n'apporterait pas de solution quant aux besoins affichés par le port en matière d'extension de la zone industrialo-portuaire (à moins de la combiner avec l'hypothèse d'une implantation sur le marais de Cressenval que le débat a proposée) et exclurait, au plan de la sécurité, la possibilité de disposer d'un deuxième axe de circulation en cas d'indisponibilité du premier.

Les opposants au prolongement du grand canal et à l'extension des infrastructures portuaires sont restés fermes sur l'indispensable protection de la Mare Plate considérée comme la zone de concentration de la biodiversité dans la plaine alluviale. En fait, la présentation des études d'inventaire de la faune et de la flore de la plaine alluviale, études de grande qualité réalisées à la demande du Grand Port, montre que la richesse en espèces de la plaine alluviale est répartie sur une large surface ce qui rend complexe la détermination d'un tracé optimal du canal et du site d'implantation de l'extension de la zone industrialo-portuaire, même dans l'hypothèse où ils seraient dissociés, ce qui serait le cas dans l'éventualité d'une extension sur le marais de Cressenval. Le débat public est relativement impuissant devant des problèmes de cet ordre qui appellent la réalisation d'études très fines visant à déterminer les conditions éventuelles de maintien des différentes espèces concernées.

Il paraît clair à la Commission que, quelle que soit la solution retenue, elle aura un impact sur la biodiversité, l'enjeu auquel est confronté le Grand Port étant celui de la recherche d'une compensation de cette perte potentielle qui pourra (qui pourrait) s'opérer au travers d'une participation à des travaux de restauration des fonctionnalités écologiques de l'estuaire.

> Le projet et l'après-débat

Après le débat, les études devraient être poursuivies en concertation avec les acteurs concernés et les associations. Elles devraient porter sur la faisabilité du projet et notamment sur les alternatives soulignées ci-dessus et sur le dévoiement des pipelines ainsi que sur les incidences socio-économiques et environnementales comme sur la définition possible de mesures compensatoires et d'accompagnement tenant compte des usages.

À propos du fonctionnement hydrologique de la plaine alluviale, le débat a clairement mis en évidence la possibilité d'une incidence de l'aménagement de cette zone sur le maintien et le fonctionnement des filandres intertidales des marais de bord de Seine. Il serait sûrement utile d'entreprendre des études (en concertation avec le GIP Seine Aval) pour mieux cerner toutes les questions et tester toutes les hypothèses concernant la circulation des eaux superficielles et souterraines dans la direction nord-sud, depuis le massif calcaire de la rive nord jusqu'à la Seine. Le maintien de l'alimentation en eau douce de ces filandres intertidales semble, en effet, indispensable à la fois à leur maintien physique et à leur productivité biologique.

Dans le cadre de l'élaboration d'une perspective d'aménagement de la plaine alluviale, la réflexion pourrait aussi porter sur l'évolution de la gouvernance au niveau de l'ensemble de l'estuaire, sur des idées comme celle de la décompartmentation de l'espace et de certaines fonctions, sur la restauration de la Réserve Naturelle, sur le type de mesures compensatoires que pourrait induire le projet, sur l'évolution des écosystèmes du fond de l'estuaire, etc.

Après le débat, l'enjeu global est bien : quelle solution d'aménagement imaginer pour maintenir la biodiversité de la zone tout en répondant aux besoins du port ?

> La lettre de la saisine du GPMH	72
> Les décisions de la CNDP	73
> La présentation de la Commission	76
> Éthique et déontologie	77
des membres des Commissions particulières du débat public	
> Les acteurs rencontrés en phase préparatoire	78
> Le calendrier du débat public	81
> La photo satellite du port	82
> Le plan du port	82
> La carte de la DTA	84
> Sommaire des documents consultables sur le site de la CPDP	85
> Les cahiers d'acteur	89
> Les temps de prise de parole	90
> Le bilan presse	92
> Les chiffres du débat	93
> Le budget	93

> La lettre de la saisine du GPMH

DS-JPGMO
08_083.doc

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE
DIRECTION GÉNÉRALE

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Affaire suivie par :
Jean-Pierre GUELLEC
02.32.74.73.15

ARRIVÉE
CNDP
29 OCT. 2008
N°

LE HAVRE, LE 27 OCT. 2008

6 4 4 2 D 0 8

Monsieur Philippe DESLANDES
Président
de la Commission Nationale
du Débat Public
6 rue du Général Camou
75 007 PARIS

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir sous ce pli, conformément aux dispositions de l'article L121-8 I du Code de l'Environnement, un dossier présentant le projet d'extension des infrastructures portuaires s'appuyant sur le projet de prolongement du Grand Canal du Havre, évalué à 200 millions d'euros hors taxes.

Comme vous pourrez le constater à la lecture du dossier, ce projet présente un intérêt stratégique pour le port du Havre.

Il doit favoriser le développement cohérent des modes de transport massifiés, et en particulier le transport fluvial, à l'intérieur de la zone portuaire mais aussi en liaison avec l'hinterland du port, dans le droit fil des objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Il doit permettre de consolider les réserves foncières du port, condition nécessaire à la poursuite de son développement sur le long terme.


Il doit contribuer à la définition d'un meilleur équilibre avec la Réserve Naturelle de l'estuaire de la Seine, en cohérence avec les principes de la Directive Territoriale d'Aménagement.

Ce projet implique également de modifier les nombreuses canalisations de transport d'hydrocarbures existant sur le site, ce qui représente un important enjeu économique non seulement pour leurs exploitants mais aussi pour les installations stratégiques qu'elles desservent.

Depuis près de deux ans, le Port Autonome du Havre, qui vient tout récemment d'être transformé en Grand Port Maritime du Havre, a engagé une concertation sur le programme d'études du projet avec les parties prenantes dans un esprit partenarial, par le biais d'une démarche de projet innovante décrite dans le dossier. L'achèvement des études préliminaires est une étape clé de la vie de ce projet, qui doit maintenant permettre de statuer collectivement sur son opportunité et d'orienter les choix quant à ses caractéristiques.

En espérant que ce dossier vous permettra de vous prononcer sur la suite à réserver à cette saisine, je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.


Laurent CASTAING

P.j. : 1

Copies : P. Vieu (DGITM/DST)
G. Patey (DGITM/DST/PTF)
M. le Préfet de Seine-Maritime
M. le Sous-Préfet du Havre

S.P. 1413 - 76067 LE HAVRE Cedex - Tél. 02 32 74 74 00 - Téléc. 190 663 F - FAX-HAVRE - Télécopieur 02 32 74 73 99 - Internet: <http://www.havre-port.fr>

> Les décisions de la CNDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 3 DECEMBRE 2008

DÉCISION N° 2008 / 26 / GPMH / 1

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

La Commission nationale du débat public,


- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants,
- vu le Code de l'environnement en son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur général du Grand Port Maritime du Havre en date du 27 octobre 2008, reçue le 29 octobre 2008 et le dossier joint concernant le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre,
- après en avoir délibéré,
- considérant que l'accroissement des capacités portuaires et le développement du trafic des marchandises par voie fluviale constituent un intérêt national au sens de la loi,
- considérant que les impacts du projet sur les milieux naturels sont significatifs,
- considérant que les enjeux socio-économiques sont importants, par le développement des activités portuaires et l'extension de la zone d'activités industrielles,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Grand Port Maritime du Havre doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le Président


Philippe DESLANDES



Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 1^{er} JUILLET 2009

DÉCISION N° 2009 / 36 / GPMH / 6

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

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur général du Grand Port Maritime du Havre en date du 27 octobre 2008 et le dossier joint concernant le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre,
- vu sa décision n° 2008/26/GPMH/1 du 3 décembre 2008 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu sa décision n° 2008/27/GPMH/2 du 3 décembre 2008 nommant M. Claude GUILLERME Président de la Commission particulière du débat public,
- vu la lettre du Directeur général du Grand Port Maritime du Havre en date du 22 juin 2009, transmettant le projet du dossier devant servir de base au débat public,

• sur proposition de M. Claude GUILLERME,

• après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être transmis au débat public.

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 8 octobre 2009 au 7 février 2010.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président

Philippe DESLANDES
Philippe DESLANDES

> La présentation de la Commission

• **Claude GUILLERME**, Président

Inspecteur général de l'administration de l'Éducation nationale en retraite. Claude GUILLERME a également été élu local, maire, conseiller général, vice-président d'une Communauté urbaine et président d'une agence d'urbanisme. Il a siégé à la Commission nationale du débat public de 2002 à 2007.

• **François NAU**

Ingénieur général des ponts et chaussées honoraire, a travaillé pour l'État et une collectivité locale dans les domaines des constructions publiques, de la voirie et des transports, de l'eau et de l'environnement. Il est actuellement commissaire-enquêteur.

• **Sylvie HAUDEBOURG**

Ingénieur de formation, elle a travaillé 18 ans à EDF puis à RTE (Réseau de Transport d'Electricité) en tant qu'expert, manager et directeur de projet de construction d'ouvrages électriques. Elle intervient depuis 4 ans en appui d'établissements du secteur public sur des problématiques de concertation et de conduite du changement, et exerce la fonction de commissaire-enquêteur en Île-de-France.

• **Alain RADUREAU**

Ingénieur de recherche à l'Institut National de la Recherche Agronomique. Depuis 20 ans il participe, au sein d'une équipe de recherche universitaire, à des recherches sur le fonctionnement biologique des systèmes côtiers. Il est, par ailleurs, fortement impliqué dans les actions de réflexion et de concertation menées sur le devenir de la baie du Mont-Saint-Michel.

• **Jean-Michel BOUILLOT**

45 ans, a exercé différentes fonctions au sein de cabinets ministériels et de grandes institutions, de collectivités locales et d'autorités administratives, ainsi que dans une entreprise publique. Il est actuellement Secrétaire général de la Mission Grand Nord-Est auprès du Préfet Hubert BLANC, pour la mise en place du Plan Grand Nord-Est.

• **Michel STEINER**

De formation économique, il a exercé pendant 35 ans, en tant que journaliste, différentes fonctions dans la presse nationale, notamment à *L'Usine Nouvelle*, *Les Échos*, *Santé et Travail*... dans les domaines de la macro et la micro économie, l'aménagement du territoire, les collectivités locales, l'économie sociale... Il a également été pendant plus de dix ans, chargé de cours, à l'Institut universitaire de journalisme de Tours.

• **Frédéric AUCHER**, Secrétaire Général

Ancien cadre dirigeant de collectivités territoriales.

> Éthique et déontologie des membres des Commissions particulières du débat public

La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement caractérisés par leur intérêt national, leurs forts enjeux socio-économiques, leurs impacts significatifs sur l'environnement.

Elle exerce ses attributions dans le respect des dispositions du Code de l'environnement (Chapitre « participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ») et du décret 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public.

En outre, elle est régie par un règlement intérieur qui comporte quelques dispositions générales concernant les Commissions particulières chargées d'animer un débat public (CPDP).

Afin d'expliciter les conditions d'application de ces dispositions et de garantir le bon accomplissement de leurs missions, la Commission nationale du débat public a adopté, lors de sa séance du 2 juin 2004, les règles suivantes que les membres des Commissions particulières s'engagent à respecter :

• **Engagement en faveur du débat**

Chaque membre de Commission particulière est appelé à :

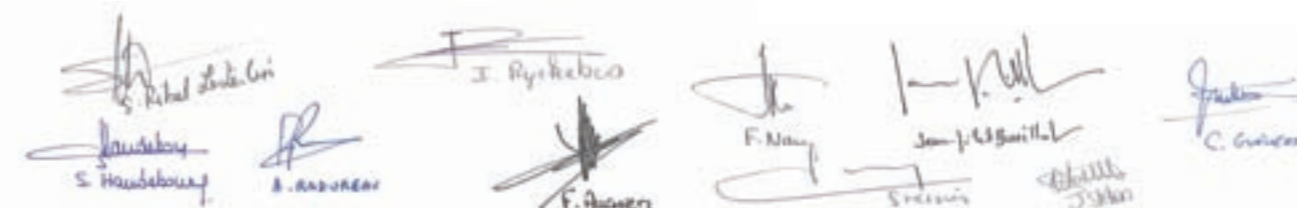
1. Mettre en œuvre les orientations générales, les directives et les recommandations méthodologiques de la CNDP.
2. Œuvrer, sous la responsabilité du Président de la Commission, avec impartialité, équité et intégrité.
3. Réserver aux travaux de la Commission particulière le temps requis pour la préparation, le déroulement et la conduite à bonne fin du débat.
4. Veiller à assurer à l'ensemble du public une information complète, objective, honnête et accessible.
5. Favoriser l'expression du public et contribuer à ce qu'il obtienne les réponses aux questions posées.
6. Veiller au respect de chacun et refuser les incivilités.
7. Collaborer à une saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre.

• **Indépendance**

8. Aucune personne intéressée à une opération, à titre personnel ou en raison de ses fonctions, ne peut participer à un débat public se rapportant à cette opération.
9. Le membre de la Commission particulière doit porter sans délai à la connaissance du Président de la Commission particulière du débat public tout changement de statut ou de fonction susceptible de porter atteinte à son indépendance.
10. Il manifeste, par son comportement et ses paroles, son indépendance par rapport aux diverses parties prenantes aussi bien avant et pendant qu'après le débat public.
11. Il s'interdit d'accorder, de solliciter, d'accepter tout avantage, direct ou indirect, au profit ou de la part de tout organisme ou personne concernés, à un titre ou à un autre, par le projet soumis à débat.

• **Devoir de neutralité et de réserve**

12. Il doit faire preuve de neutralité et de tolérance.
13. Il s'abstient, au cours du débat et au-delà jusqu'à la décision du Maître d'Ouvrage, d'exprimer toute opinion sur le fond du projet soumis à débat.
14. Il s'interdit de remettre en cause les décisions prises collégalement par la Commission particulière du débat public ou de commenter les décisions prises par cette dernière.
15. Il s'engage à ne pas user indûment de sa qualité de membre d'une Commission particulière.



> Les acteurs rencontrés en phase préparatoire

NOM	PRENOM	FONCTION	VU LE
RONIS	Laurent	Directeur de cabinet	18/03/09
LAGARDE	Gilles	Sous Préfet	19/03/09
GELEBART	Jean Yves	Rédacteur chef France 3 Le Havre	19/03/09
RUFENACHT	Antoine	Maire du havre	19/03/09
LE VERN	Alain	Président du Conseil Régional de Haute-Normandie	19/03/09
PRONIEWSKI	Frédéric	Directeur Général Adjoint de la CODAH	19/03/09
DELLERIE		Maire de Sandouville	24/03/09
BECAN	Guy	Rédacteur chef Paris Normandie	24/03/09
BONNAIRE/ GOSSE/ PAUMELLE	Thierry/ Jean Paul/ Jacques/	Représentants du personnel au Conseil de Surveillance	25/03/09
TURQUETILLE		Maire de Tancarville	25/03/09
GIRARDIN		Maire de Saint Romain de Colbosc	25/03/09
DE CHALLUS		Président CCI	26/03/09
MAUGE		Président VNF	26/03/09
DONNET	Anne Michèle	Directrice de l'AURH	26/03/09
BODILIS		LOGISEINE	26/03/09
BAUDOUIN		Directeur des Affaires Maritimes	26/03/09
ROGER	Luc	Directeur Régional Haute et Basse Normandie RFF	27/03/09
ROMANA	Louis Alexandre	Président du Conseil Scientifique et Technique de l'estuaire	27/03/09
LE BAS	Jacques	Président de la Maison de l'Estuaire	27/03/09
PICARD	Thierry	Président de l'AUPAES	30/03/09
GUEZENNEC	Loïc	Président du GIP Seine Aval	31/03/09
FIHUE	François	Président de la Chambre d'Agriculture 76	31/03/09
BARON	Mickaël	Oxygène Estuaire	02/04/09
LE FRANCOIS	Hubert	GEPAES	02/04/09
BLOT	Claude	Président Estuaire Sud	07/04/09
DUCROCQ		DREAL	07/04/09
LEROY	Annie	Présidente Ecologie Pour Le Havre	07/04/09
SANTERNE/ BERNE		Président de l'Association Chasse Domaine Public Maritime	08/04/09

LACOSTE	Jean Philippe	Conservatoire du littoral Délégation de Normandie	08/04/09
DALAISE		Comité des armateurs fluviaux	08/04/09
GANTOIS		UFIP	08/04/09
DUCLAUX	Thierry	VNF Direction générale	08/04/09
MERCIER	Robert	Président SOS Estuaire	08/04/09
LE ROUX	Christian	Président de l'Union Maritime et Portuaire du Havre	09/04/09
LE GUERN	François	Président Pilote Maritime Havre Fécamp	15/04/09
LAMARRE		Maire d'Honfleur	15/04/09
SELLIER	Francis	Maire de Rogerville	15/04/09
LE YONDRE		Président du Conseil de développement du Port du Havre – SCI TRAMAR	16/04/09
LECOCQ		Maire de Gonfreville l'Orcher	16/04/09
LEAUTEY		Conseil Général de Seine Maritime	16/04/09
DELMAS	Véronique	Air Normand	16/04/09
DEBOUT	Gérard	Groupe Ornithologique Normand (GONm)	16/04/09
RENET		Sénateur	21/04/09
DUPE	Jean	Maire et premier Vice-président de la Communauté de Communes de Saint Romain de Colbosc	22/04/09
RATS	Michel	Maire la Cerlangue	22/04/09
FOURNIER	Gilles	Foure Laguadec / Membre du conseil de Surveillance du GPMH	22/04/09
WOEHREL	Philippe	CMA CGM	22/04/09
MAHEUT/GUERRIER		Comité des pêches du Havre	22/04/09
CANTAIS	Alain	Président Echo Choix	22/04/09
LEMOINE	Guy	Maire Oudalle	23/04/09
EVAIN	Maurice	Commandant Adjoint de la Capitainerie du Port du Havre	23/04/09
ABJEAN		Commandant du Port du Havre	29/04/09
GIROD	Jean Pierre	Président du PNR des Boucles de la Seine Normande	29/04/09
CARON		Préfet de Rouen	29/04/09
SAUREL	Vincent	MARFRET (Directeur établissement Rouen)	05/05/09
BACOT		Port autonome de Paris direction générale	05/05/09
LISSOT	Gérard	Président du Conseil Economique et social régional Haute Normandie	05/05/09

LEMAITRE	Gilbert	Mairie de Saint Vigor d'Ymonville	06/05/09
ROBIN	Michel	Président du Comité régional des pêches maritimes de Basse Normandie	07/05/09
BLONDEL	Thierry	CODAH (relation étudiants)	11/05/09
BEREGOVOY	Véronique	Président du Groupe Les Verts Haute Normandie	13/05/09
FLAMBARD	Jean Pierre	Mairie de Beuzeville	18/05/09
DE SAINT JUST	Axel	Conseil Economique et Social de Haute Normandie	19/05/09
FERNANDEZ LOPEZ		Président Association des industries du Havre	19/05/09
LEPINE	Véronique	Présidente du Groupement Havrais des Armateurs et des Agents Maritimes (GHAAM)	20/05/09
DE ROTON	Gwenola	Cellule de Suivi du littoral Normand	27/05/09
JOSEPH TEYSSIER	Hervé	NOVATRANS	28/05/09
LECOMTE	Thierry	Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel	03/06/09
LAROCHE	Luc	Directeur FRET SNCF	05/06/09
SAINT ELOI / QUEMENEUR/PEIGNE		DREAL	05/06/09
PAWLOWSKI	Cédric	VFLI Responsable Commercial Régional Nord Ouest	17/06/09
GOUJON		Directeur Agence de l'eau Seine Normandie (Seine Aval)	17/06/09
BESSINETON		Maison de l'Estuaire	24/06/09
BENARD	Daniel	Fédération des transporteurs routiers	24/06/09
LECOEUR	Philippe	VEOLIA CARGO France	24/06/09
DIEULAFIT	Pierre	Groupe Les Verts Le Havre	25/06/09
MALVAUD	Frédéric	Haute Normandie Nature Environnement	29/06/09

> Le calendrier du débat public

Jeudi 03 sept. 2009 • 19h	Réunion d'information des acteurs Salle Europe du CHCI, 185 quai George V, Le Havre
Jeudi 1^{er} oct. 2009 • 19h	Conférence de presse de lancement Hôtel Kyriad, quai Colbert, Le Havre
08 octobre 2009 :	Ouverture du débat
Jeudi 08 oct. 2009 • 19h	Réunion d'ouverture Docks Océane, quai Frissard – Rue Marceau, Le Havre
Jeudi 15 oct. 2009 • 19h	Thématique : Aménagement du territoire Salle Arthur Fleury, rue Maurice Thores, Gonfreville l'Orcher
Mercredi 21 oct. 2009 • 19h	Thématique : Transports et circulations dans la zone portuaire Salle Lucien Derrey, rue René Coty, Rogerville
Mardi 27 oct. 2009 • 19h	Thématique : Le projet et ses alternatives Salle le Siroco, rue Henri Odièvre, Saint Romain de Colbosc
Mardi 10 nov. 2009 • 19h	Thématique : La gestion de l'eau dans l'estuaire Salle Polyvalente, 109 route de l'Eglise, Oudalle
Mardi 17 nov. 2009 • 19h	Réunion généraliste Salle le Siroco, rue Henri Odièvre, Saint Romain de Colbosc
Jeudi 26 nov. 2009 • 19h	Réunion généraliste Salle Polyvalente, route du Poudreux, Honfleur
Mardi 1^{er} déc. 2009 • 19h	Réunion généraliste Salle Polyvalente, place de l'Eglise, Tancarville
Mercredi 09 déc. 2009 • 19h	Thématique : La place du port dans le développement économique Salle Europe du CHCI, 185 quai George V, Le Havre
Mercredi 16 déc. 2009 • 19h	Thématique : La cohabitation des hommes et des activités dans l'estuaire Docks Océane, quai Frissard – Rue Marceau, Le Havre
Jeudi 14 janv. 2010 • 19h	Thématique : Quels aménagements pour quelle Nature dans l'estuaire ? Salle municipale François 1 ^{er} , 175, boulevard François 1 ^{er} , Le Havre
Mercredi 20 janv. 2010 • 19h	Réunion généraliste La Halle au Blé, rue Louis Pasteur, Beuzeville (27210)
Jeudi 28 janv. 2010 • 19h	Thématique : Quels impacts pour chaque variante de tracé ? Salle Arthur Fleury, rue Maurice Thores, Gonfreville l'Orcher
Jeudi 4 fév. 2010 • 19h	Réunion de clôture Docks Café, quai de la Réunion, Le Havre
07 février 2010 :	Clôture du débat
Conférence de presse de « rendu public » du compte-rendu de la CPDP et du bilan de la CNDP, le 1^{er} avril 2010, hôtel Kyriad, Le Havre.	

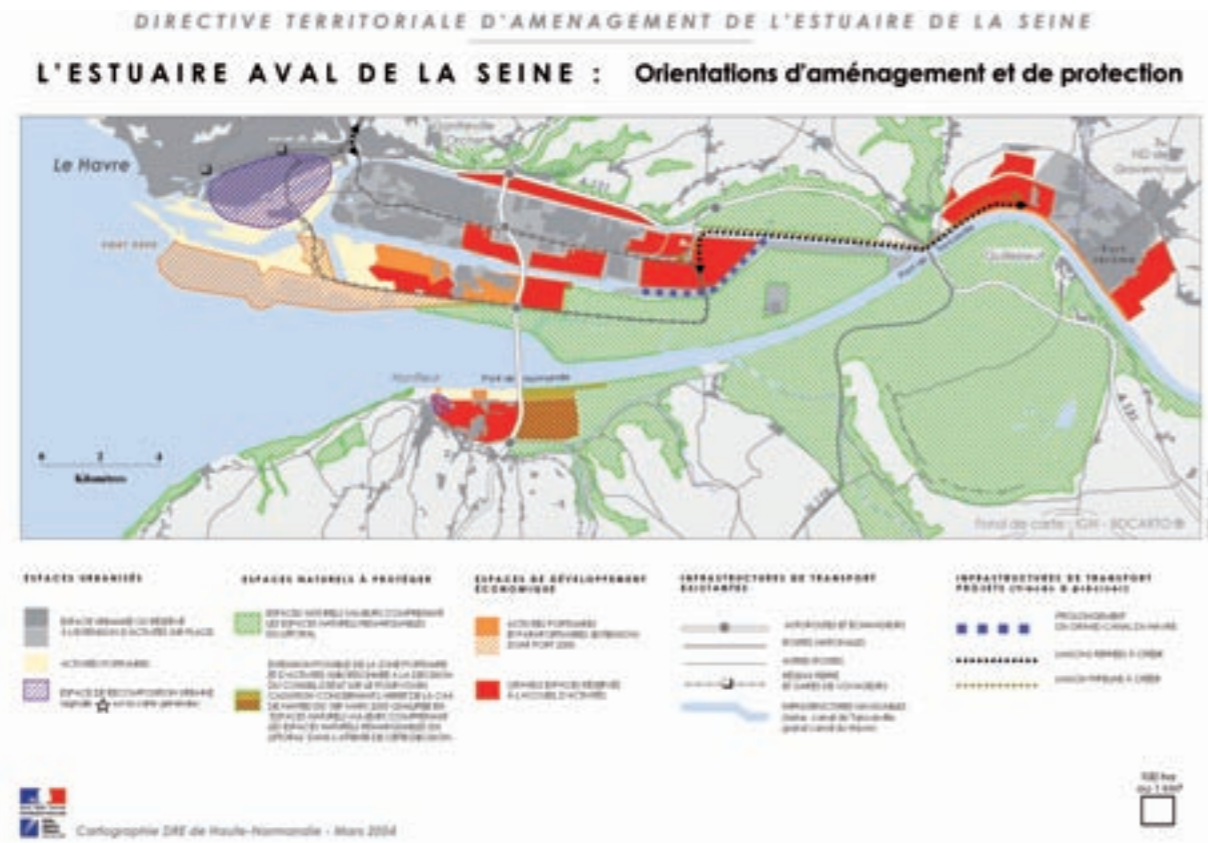
> La photo satellite du port



> Le plan du port



> La carte de la DTA



> Sommaire des documents consultables sur le site de la CPDP : www.debatpublic-prolongementdugrandcanalduhavre.org

> DEBAT PUBLIC

• Le projet :

- Dossier du Maître d'Ouvrage
- Synthèse du dossier du Maître d'Ouvrage
- Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine du 10 juillet 2006

• La CNDP :

- Décret n° 2001-1275 du 22 octobre 2002
- Site de la CNDP

• La CPDP :

- Charte déontologique

• Le cadre législatif :

- Loi du 2 février 1995
- Loi 2002-276 du 27 février 2002
- Décret n° 2002-2175 du 22 octobre 2002
- Site de la CNDP

> S'INFORMER

• Les documents du débat :

• Les documents du Maître d'Ouvrage :

- Dossier du Maître d'Ouvrage
- Vidéo de présentation du Grand Port Maritime du Havre
- Complément d'information sur les tirants d'air, hauteurs libres
- Complément d'information sur les écluses de Tancarville
- Complément d'information sur l'alternative « Utilisation du Canal de Tancarville par dénivellation des ponts »
- Synthèse du dossier du Maître d'Ouvrage

• Les études préliminaires :

- *Suivi des sédiments et des peuplements benthiques au Canal de Tancarville et du Grand Canal* – Cellule de Suivi du Littoral Normand – Août 2007
- *Inventaire des amphibiens et des reptiles* – Fauna et Flora – Septembre 2007
- *Inventaire halieutique dans le Canal de Tancarville et le grand Canal du Havre rapport scientifique dans le grand Canal du Havre* – Cellule de Suivi du Littoral Normand – Septembre 2007
- *Inventaire avifaunistique et inventaire mammalogique* – Groupe Ornithologique Normand, Groupe Mammalogique Normand, Office National des Forêts – Novembre 2007 + Annexes
- *Etude de la flore et des habitats naturels* – Biotope – Décembre 2007 + Annexes
- *Inventaire des odonates, des orthoptères et des lépidoptères* – Fauna Flora – Décembre 2007
- *Dénivellation de la route industrielle vis-à-vis du Canal Bossière* – Iris Conseil – janvier 2008
- *Etude de trafic, schéma de circulation, impact de prolongement du grand Canal du Havre* – Egis Mobilité – Décembre 2008 + Rapport d'étude
- *Etude sur le réemploi des matériaux* – Epsilon Ingénierie – Mars 2009
- *Synthèse des données naturalistes et fonctionnalités écologiques entre les ponts de Normandie et Tancarville* – Biotope – Mars 2009
- *Etude d'esquisse des ouvrages de franchissement du prolongement du grand Canal du Havre* – Iris Conseil – Profractal – Mars 2008
- *Diagnostic du fonctionnement hydraulique souterrain de la partie Est de la plaine fluviale de l'Estuaire de la Seine* – UMR CNRS 6143 M2C Université de Rouen – Avril 2009
- *Etude de trajectographie et de tracé du prolongement du grand Canal du Havre* – SOGREAH – Avril 2009
- *Etude de l'impact hydraulique du projet du prolongement du grand Canal* – SOGREAH – Avril 2009
- *Evaluation Socio-économique préliminaire* – GPMH – Mai 2009
- *Etude d'une solution alternative au prolongement du grand Canal* – Iris Conseil – Profractal – Septembre 2009
- *Pré-étude de déviations des canalisations par méthode dite ensouille ou en forage horizontale dirigé ou en galerie technique* – Trapil – Février 2009

- **Les cahiers d'acteur :**

Les règles du cahier d'acteur :

- Maquette du cahier d'acteur

- **Les journaux du débat public**

- *Journal du Débat n°1*

- *Journal du Débat n°2*

- *Journal du Débat n°3*

- **Les expertises complémentaires**

- Complément d'informations sur les tirants d'air, hauteurs libres

- **Les autres documents**

- *Pré-études pour les déviations des canalisations (pipelines) dites « trapil »*

- *DTA-Estuaire de la Seine 10/07/2006*

- *Mémoire de stage de licence 3^{ème} année des Sciences de l'Environnement : « Etude des incidences du rétablissement des écoulements nord/sud de l'eau dans la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine »*

- *Article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme portant sur la DTA*

- *Rapport biodiversité : L'approche économique de la biodiversité et des services liés aux écosystèmes*

- *Article expliquant les propositions du groupe de travail élaborées dans le cadre du centre d'Analyse Stratégique sur l'estimation de la valeur de la nature publié dans le journal du CNRS*

- *Le « guide du conteneur fluvial », numéro hors série de « NPI / Navigation, Ports et Industries », Copyright, réalisé par les éditions de la navigation de Rhin, en collaboration avec Voies Navigables de France*

- *Site de Navigation, Ports et Industries*

- *Site de Voies Navigables de France*

- **Le déroulement du débat**

- **Retour sur les réunions publiques**

- **8 octobre 2009 :**

- Verbatim

- **15 octobre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation AURH

- Les ambitions du Grand Port Maritime du Havre

- Présentation de la direction des routes au Ministère

- Présentation de Réseau Ferré de France

- Présentation de Voies Navigables de France

- **21 octobre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation du GPMH -situation actuelle -

- Présentation de la CFT (Compagnie Fluviale de Transport)

- Présentation de la SAITH (Société Aménagement Interfaces Terrestres Havraises)

- Présentation de RFF (Réseau Ferré de France)

- Présentation du GPMH - perspectives d'évolution

- Présentation d'Ecologie pour Le Havre

- **27 octobre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation du Port du Havre - Le projet et ses alternatives

- Présentation de Gilbert Noel

- Présentation du Port du Havre - Les pipelines dans la zone portuaire

- Présentation de Mme Barbier

- Présentation - Station de pilotage du Havre-Fécamp

- Présentation du Port du Havre - La dénivellation des ponts

- Présentation de la CFT (Compagnie Fluviale de Transport)

- Présentation d'Eco-Choix

- **10 novembre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation du GIP Seine Aval

- Présentation de la SOGREAH

- Présentation de l'association « Ecologie pour le Havre »

- Présentation de la Faune et la Flore de la Mare Plate

- **7 novembre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation du Port du Havre - Estimation coût des variantes

- Présentation du Port du Havre - Hauteurs libres

- Présentation du Port du Havre - Présentation réunion généraliste

- Présentation du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande

- **26 novembre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation du GPMR

- Présentation de l'Association Estuaire Sud

- Présentation de la Cellule du suivi du Littoral Normand

- **01 décembre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation du PNR

- Présentation de l'AURH

- Présentation de la société Matériaux Baie de Seine

- Présentation de la CFT

- Présentation du GPMH

- **09 décembre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation du Grand Port Maritime du Havre - Stratégie de développement du Port du Havre

- Présentation du Grand Port Maritime de Rouen

- Présentation de NOVALOG

- Présentation du GHAAM

- Présentation du Havre Développement

- Présentation de l'Association AREHN

- Présentation de l'INSEE Rouen

- **16 décembre 2009 :**

- Verbatim

- Présentation du Grand Port Maritime du Havre, occupation de la plaine alluviale

- Présentation du Grand Port Maritime du Havre, les besoins en foncier

- Présentation de M. Lecoquierre, Maître de conférences à l'Université du Havre

- Présentation du Comité des pêches du Havre

- **14 janvier 2010 :**

- Verbatim

- Présentation du Grand Port Maritime du Havre - Les études préliminaires Faune et Flore

- Présentation du Grand Port Maritime du Havre - Synthèse de la Faune et la Flore

- Présentation de Monsieur LE BAS, Réserve Naturelle, partie 1

- Présentation de Monsieur LE BAS, Réserve Naturelle, partie 2

- **20 janvier 2010 :**

- Verbatim

- Présentation du Grand Port Maritime du Havre

- Présentation de Monsieur LACOSTE, Conservatoire du littoral

- **28 janvier 2010 :**

- Verbatim

- Présentation de Monsieur Delille, Direction Générale de l'Energie et du Climat

- Présentation de Monsieur Vandelanotte, TRAPIL

- Présentation du Grand Port Maritime du Havre - Les variantes et leurs impacts

- Présentation de Monsieur Mercier, SOS Estuaire

- Présentation du Grand Port Maritime du Havre - Evaluation économique

- **Les archives du débat**

- Grenelle de l'Estuaire
- Projet Penly 3
- Projet de construction d'un Terminal méthanier à Antifer
- Projet du Port Autonome de Rouen
- Projet de liaison fluviale directe de Port 2000
- Projet ferroviaire de ligne à grande vitesse Paris-Londres par Amiens

> **PARTICIPER**

- **Consulter les questions / réponses par thèmes**

- **Questions posées au Maître d'Ouvrage :**

- Les hommes et les activités dans l'estuaire (7 questions)
- Aménagement du territoire (8 questions)
- Les variantes de tracé (20 questions)
- Le projet et ses alternatives (22 questions)
- L'hydrologie (11 questions)
- Le développement économique (11 questions)
- L'environnement (12 questions)
- Transports et circulations (29 questions)
- Divers Maître d'Ouvrage (31 questions)

- **Questions posées à la CPDP :**

- L'organisation du débat public (6 questions)
- La législation (1 question)
- Divers (3 questions)

- **Consulter les avis par thèmes**

- **Avis posés au Maître d'Ouvrage :**

- Les hommes et les activités dans l'estuaire (1 avis)
- Aménagement du territoire (1 avis)
- Les variantes de tracé (6 avis)
- Le projet et ses alternatives (3 avis)
- L'hydrologie (2 avis)
- Le développement économique (1 avis)
- L'environnement (2 avis)
- Divers Maître d'Ouvrage (6 avis)

- **Avis posés à la CPDP :**

- L'organisation du débat public (2 avis)
- Divers (1 avis)

> **Les cahiers d'acteur**

- **Groupe des Exploitants des Prairies Alluvionnaires de l'estuaire de la Seine (GEPAES)**
- **Compagnie Fluviale de Transport (CFT)**
- **Groupe Ornithologique Normand (GONm)**
- **Groupe des élus régionaux Verts / Les Verts de Haute-Normandie**
- **CCI du Havre**
- **ECO-CHOIX**
- **Centre d'Hébergement et d'Etude sur la Nature (CHENE)**
- **Baudouin - Collin CNRS**
- **Maison de l'Estuaire / Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande / Conservatoire de l'Espace Littoral**
- **Association des Usagers de la Plaine Alluviale de l'Estuaire de la Seine (AUPAES)**
- **SOS Estuaire**
- **Institut de la Mer, Paul Durandin**
- **Institut de la Mer, Jean Bihan**
- **Haute-Normandie Nature Environnement (HNE)**
- **Ligue pour la Protection des Oiseaux Haute-Normandie**
- **Association pour la Défense des intérêts vitaux du Port du Havre**
- **Union Maritime et Portuaire (UMEP)**
- **Mahieu Transport**
- **LOGISEINE**
- **Comité des Armateurs fluviaux**
- **Lycée Jacques Prévert**
- **Ecologie pour Le Havre**
- **Voies Navigables de France (VNF)**
- **Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Haute-Normandie**
- **Le Havre Développement**
- **Oxygène Estuaire**
- **Communauté de Communes de Saint-Romain**

> Les temps de prise de parole

Intervenants	Temps de parole du 08/10/09 au 04/02/2010 inclus (h/mn/sec)
GPMH	13:54:32
Ecologie Pour Le Havre	02:36:55
Ensemble des personnes s'exprimant à titre personnel	02:00:22
Association Oxygène Estuaire	00:59:27
Maires	00:54:59
Haute-Normandie Nature Environnement	00:53:53
Intervenants Universitaires	00:51:22
Association SOS Estuaire	00:48:53
AREHN	00:47:58
Association Estuaire Sud	00:44:41
Comité des Pêches	00:39:06
PNR	00:34:38
Maison de l'Estuaire	00:27:13
Eco-Choix	00:26:24
CFT	00:25:57
GPM Rouen	00:22:58
CEMEX	00:21:58
DGEC	00:21:48
GIP Seine Aval	00:21:15
Association CHENE	00:21:04
RFF	00:21:01
AURH	00:20:22
ADPH	00:20:15
GEPAES	00:18:17
Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre + CRCI	00:17:22
UMEP	00:16:47
Société Linéenne de Seine-Maritime	00:16:33
UFIP	00:16:22
GHAAM	00:16:11
Le Havre Développement	00:15:55
NOVALOG	00:15:18
Association des Chasseurs de la Plaine Alluviale (ACDPM)	00:15:17
Chambre d'agriculture de la Seine Maritime	00:15:06
Communauté d'Agglomération	00:14:45
VNF	00:13:16
Groupe Les Verts Haute Normandie	00:12:48
GONm	00:12:48
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM)	00:12:25
Direction des Affaires Maritimes	00:12:25
MBS	00:12:00
Comité de Coordination Portuaire	00:10:54
Conservatoire du Littoral	00:10:17
Conseil Economique et Social Régional	00:09:50

Intervenants	Temps de parole du 08/10/09 au 04/02/2010 inclus (h/mn/sec)
Pilotes Maritimes du Havre	00:09:42
Conseil de Développement du Port du Havre	00:09:40
TRAPIL	00:09:38
AUPAES	00:09:36
CCI Le Havre	00:09:30
Pilotes de la Seine	00:09:13
Cellule du Suivi du Littoral Normand	00:09:00
Comité des armateurs fluviaux	00:08:57
Transitaires	00:08:43
INSEE Rouen	00:08:30
DIACT	00:08:20
Syndicat du SCOT Le Havre - Pointe de Caux - Estuaire	00:07:08
SAITH	00:06:27
Mouvement National Lutte pour l'Environnement	00:05:55
Association St Jouin de Bruneval Développement Durable	00:04:37
Acteur portuaire	00:03:50
Naviland Cargo	00:02:45
Groupe Les Verts de la ville du Havre	00:02:14
IFM	00:02:12
Conseil de surveillance du Port du Havre	00:01:55
Associations contre les inondations Le Havre & Pointe de Caux	00:01:45
Europe Ecologie	00:01:07
Ecole Nationale de la marine Marchande	00:01:00
Transports Buffard	00:00:30

> Le bilan presse

• 21 retombées dans la presse écrite et sur le web :

- Paris Normandie – « Grand Canal du Havre : un débat public en octobre » - 15 juillet 2009
- Les Echos – « Grand Canal du Havre » - 17 juillet 2009
- Paris Normandie Grand canal – « Le grand débat » - 18 juillet 2009
- Le Courrier Cauchois – « Débat public sur le grand canal » - 11 septembre 2009
- Havre Libre – « Débat public sur le grand canal » - 28 septembre 2009
- Drakkar Online – « Lancement du Grand débat » - 28 septembre 2009
- Paris Normandie – « Canal : Le débat arrive » - 28 septembre 2009
- Havre Libre – « Le Grand canal en questions » - 29 septembre 2009
- Havre Libre – « Dilemme sur le grand canal » - 01 octobre 2009
- Fil Fax – « Les verts disent non au prolongement du Grand canal du Havre » - 06 octobre 2009
- Paris Normandie – « Le grand débat du Grand Canal » - 14 octobre 2009
- Paris Normandie – « Grand Canal : le débat continue » - 15 octobre 2009
- Paris Normandie – « Grand Canal : Histoire d'Eau » - 10 novembre 2009
- Paris Normandie – « Grand Canal : Ca discute » - 28 novembre 2009
- Ouest France – « Prolongement du Grand Canal » - 30 novembre 2009
- Have Libre – « Les Antigaz au débat public » - 15 janvier 2010
- Fil Fax – « 100 M€ d'investissements sur 2 ans » - 20 janvier 2010
- Paris Normandie – « Le retour du Grand canal » - 5 février 2010
- Drakkaronline.com – « Grand canal : le port du Havre va engager des études » - 5 février 2010
- Le Marin – « Fin du débat sur le grand canal du havre » - 9 février 2010
- Meretmarine.com – « Le Havre : Fin du débat public sur le prolongement du Grand Canal » - 9 février 2010

• 4 retombées en Radio :

- 3 sur France Bleu
- 1 sur NRJ

• 3 retombées en Télévision :

- 3 sur France 3

• Récapitulatif des éléments presse envoyés pendant le débat public :

- CP de lancement du Débat - 15/07/2009
- Save The Date
- Conférence de presse d'ouverture - 14/09/2009
- Invitation
- Conférence de presse d'ouverture - 21/09/2009
- CP Annonce de réunion d'ouverture - 05/10/2009
- CP Annonce de réunion - 12/10/2009
- CP Annonce de réunion - 19/10/2009
- CP Annonce de réunion - 23/10/2009
- CP Annonce de réunion - 06/10/2009
- CP Annonce de réunion - 13/11/2009
- Invitation Conférence de Presse de Mi-Débat - 19/11/2009
- CP Annonce de réunion - 23/11/2009
- CP Annonce de réunion - 27/11/2009
- CP Annonce de réunion - 07/12/2009
- CP Annonce de réunion - 14/12/2009
- CP Annonce de réunion - 11/01/2010
- CP Annonce de réunion - 18/01/2010
- CP Annonce de réunion - 25/01/2010
- CP Annonce de réunion de clôture - 01/02/2010
- Save The Date
- Conférence de presse remise des résultats - 01/03/2010
- Invitation
- Conférence de presse remise des résultats - 15/03/2010

> Les chiffres du débat

- 14 réunions publiques ont été tenues, représentant 45 heures de débat
- 1493 personnes ont assisté aux 14 réunions publiques
- 50 personnes se sont présentées dans les locaux de la CPDP pour obtenir des renseignements ou de la documentation
- 116 personnes ont téléphoné à la CPDP pour obtenir divers renseignements sur le débat

Le site Internet :

- 15 580 connexions pour 89 059 pages lues et 308 712 dossiers consultés
- 27 cahiers d'acteur ont été rédigés
- 36 avis ont été déposés sur le site Internet de la Commission
- 173 questions ont été posées dont 8 ont été refusées par la CPDP car hors sujet

> Le budget

- Location bureau CPDP/CHCI Locaux mis gracieusement à la disposition de la CPDP
- Location appartements SG CPDP et assistant (+ gaz et électricité)..... 9 000 €
- Masse salariale SG + assistantes + stagiaire 160 455 €
- Location photocopieur et mobilier (MG) et travaux de reprographie pour la CPDP..... 5 563 €
- Téléphones, ligne ADSL et réseau informatique 2 000 €
- Location de véhicule et carburant 39 985 €
- Fournitures de bureau et fournitures diverses 6 000 €
- Frais de mission (hébergement, restauration...)..... 14 680 €
- Affranchissement courrier et routage 8 013 €
- Assistance communication - relations presse - création, impression et diffusion des outils du débat 561 075 €
- Assistance pour l'organisation et la logistique des réunions publiques et location de salles..... 182 688 €
- Site internet (ALEAUR)..... 19 536 €
- **TOTAL** **1 008 995 €**