

Fiche PIGM Grand Port Maritime du Havre (version du 22/01/2014)

Intitulé du projet : Prolongement du Grand Canal du Havre

Intérêt général du projet

Le projet EMERHODE, auparavant dénommé prolongement du Grand Canal du Havre, consiste à prolonger le grand canal du Havre pour le relier au canal de Tancarville en aval du groupe d'écluses du même nom. Il répond à quatre objectifs :

- créer un nouveau canal fluvial pour améliorer la fluidité des circulations dans la zone portuaire en réduisant les conflits de circulation associés au mouvement des ponts mobiles,
- offrir un itinéraire fluvial alternatif pour soutenir la croissance des trafics et infléchir leur répartition modale en faveur des modes massifiés plus respectueux de l'environnement,
- instaurer une délimitation franche entre les espaces naturels et les espaces urbanisables pour de nouvelles activités portuaires,
- améliorer les fonctionnalités environnementales de la plaine alluviale de l'estuaire.

Selon les termes de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), le tracé de l'extension du Grand Canal du Havre constituera la nouvelle frontière naturelle entre les espaces remarquables du littoral et les espaces constructibles (extension vers l'Est de la ZIP variant selon les scénarii de 166 ha à 578 ha). Sa conception technique et fonctionnelle a nécessité de prendre en considération les évolutions du transport fluvial dans le contexte d'une massification de ce mode de transport entre Le Havre et Paris.

L'accès fluvial au GPMH est contraint par un certain nombre de conflits de circulation entre la navigation fluviale et les réseaux terrestres (routier et ferroviaire). Le canal de Tancarville est enjambé par de nombreux ponts mobiles qu'il faut lever pour le passage des bateaux fluviaux. Le trafic fluvial du port du Havre en dehors du trafic de conteneurs impose 38 ouvertures du pont rouge et 56 sur le pont VIII par semaine. Le pont rouge constitue un point névralgique de vulnérabilité car il supporte à la fois les circulations ferroviaires issues de la zone industrielle portuaire et de Port 2000 et un trafic routier de 15 000 véhicule/jour. En outre, l'organisation du transport fluvial sur la Seine conduit à utiliser pour les grands convois 4 hauteurs de conteneurs qui génèrent des interruptions de circulations sur deux autres ponts : pont du Hode et pont VII bis. Le prolongement du Grand Canal permettrait d'éviter ces nombreuses interruptions de circulations.

Maîtrise d'ouvrage : Grand Port Maritime du Havre

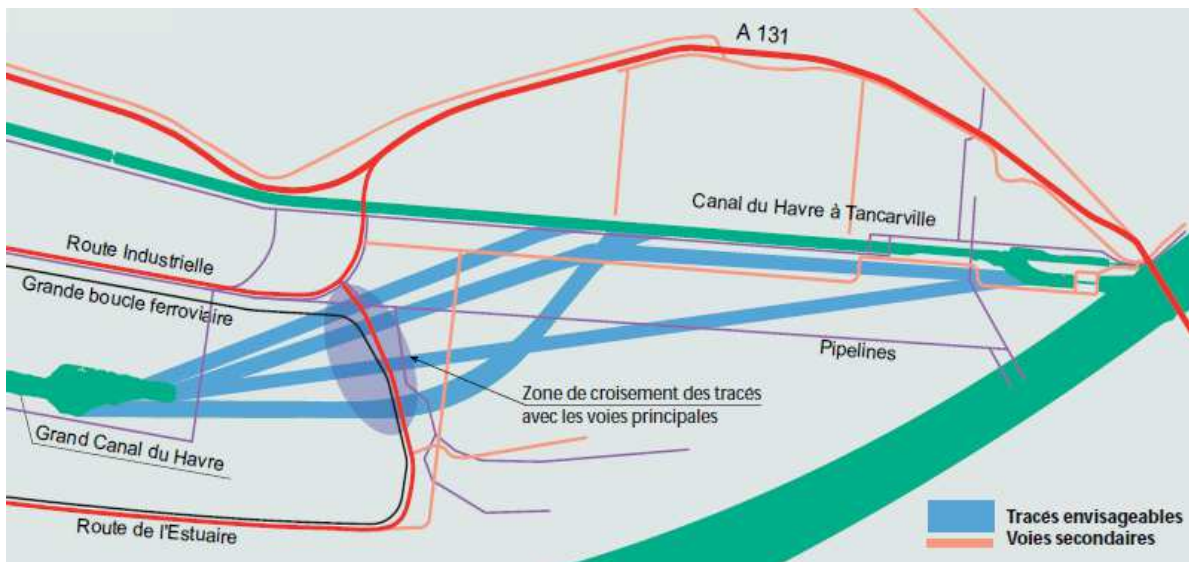
Descriptif Général

Le projet consiste à prolonger le grand canal du Havre jusqu'à jonction avec le canal de Tancarville dans le faisceau de passage prévue dans la DTA. Les travaux à entreprendre comprennent :

- le creusement par dragages de l'extension du grand canal du Havre,
- le renforcement de ses berges,
- la réalisation d'un ouvrage de franchissement mixte (fer et route).

Le projet doit être réalisé en veillant à maintenir la fonctionnalité hydraulique de la réserve naturelle. Des mesures compensatoires et d'accompagnement sont à définir.

Le projet a été inscrit CPER de 2007 avec un montant de 200 M€. En 2011 il a été limité à des études préliminaires (7 M€). Plusieurs variantes de tracés ont été étudiées selon la figure ci-après.



Planning prévisionnel

Les études préliminaires du projet se sont achevées en 2009. Un débat public s'est tenu du 8 octobre 2009 au 7 février 2010. La commission particulière et la commission nationale du débat public ont rendu leur rapport le 1er avril 2010. Elle soulève notamment le besoin d'approfondissement de certains points délicats à l'occasion de l'enquête publique si il y a : impact du contre-canal, impact du projet sur le monde agricole, avenir de la mare plate, impact du projet en phase travaux sur la circulation portuaire.

Deux campagnes d'inventaires environnementaux ont été menées en 2007 et en 2012 afin de pondérer les impacts d'un point de vue environnemental. Les études avant projet portant sur les 4 tracés envisagés, ont été terminées au printemps 2012. Fin 2013 le projet est en attente d'une décision de son MOA quant à la variante de tracé à retenir pour la suite des études.

Masses d'eau concernées

HT03M

Incidence prévisible sur la masse d'eau concernée

Le GPMH envisage plusieurs mesures de réduction des impacts du projet dans la réserve naturelle. En particulier, la réalisation d'un contre canal, qui soutiendrait la nappe et limiterait donc le drainage consécutif à la réalisation du nouveau canal. Un prototype de 100 m de long et 10 m de large a été mis en place au sud du canal de Tancarville, avec les dispositifs de suivi associés (piezo, ...). A ce stade, les premières indications sont assez positives avec un soutien avéré de la nappe.

Les études d'impact débuteront lorsque le choix du tracé sera arrêté par le MOA. Le projet est localisé dans un site sensible d'un point de vue environnemental. Le GPMH prévoit d'appliquer la démarche ERC (éviter, réduire, compenser) pour son projet.

Justification de l'absence de solutions alternatives permettant d'obtenir de meilleurs résultats environnementaux

Le GPMH a le choix entre 4 variantes du projet. Une solution alternative est envisagée. Elle consiste à rehausser les ponts enjambant le canal de Tancarville. Cette solution comprend également un approfondissement du canal de Tancarville. Les impacts environnementaux de cette solution alternative ne sont pas à négliger. Le tracé du canal orienté le plus à l'Ouest possible limiterait les conséquences hydrauliques sur la réserve naturelle en épargnant la zone dépressionnaire de la mare plate.