

Avis intermédiaire concernant le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

Le présent avis est intermédiaire. Il est fondé sur l'état d'avancement des études soumises par HAROPA au CSES au 9 avril 2021. Il se veut résolument exhaustif, et doit être lu comme tel, afin de donner à HAROPA un large champ de pistes d'améliorations du projet d'accès fluvial à Port 2000 dans la perspective de l'avis définitif que le CSES devra émettre, de par la réglementation, une fois l'étude d'impact achevée et en cours d'instruction.

Préambule

Tout d'abord les membres du CSES regrettent les deux reports successifs qui ont précédé la réunion du 9 avril 2021. Ces reports ont retardé d'autant les échanges avec HAROPA sur ce projet, échanges attendus depuis longtemps par les membres du CSES, alors que, dans le même temps, le projet de création de la voie navigable fluviale sur le domaine public maritime se poursuivait avec la tenue de groupes de travail et l'organisation d'une réunion d'information publique.

Les membres du CSES tiennent à rappeler à HAROPA, comme cela avait été communiqué à la préfiguratrice d'HAROPA Catherine Rivoallon en juillet 2019, leur volonté de pouvoir émettre un avis le plus en amont possible sur les projets structurants d'HAROPA pour le fonctionnement de l'estuaire de la Seine et ce afin de chercher le consensus autour d'une stricte application de la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) qui se veut « gagnante – gagnante » pour le développement économique et la conservation de l'écosystème estuarien. Ce faisant, le CSES souhaite éviter de devoir se prononcer au stade quasi définitif d'un projet avec l'effet « couperet » pour ce projet qu'un tel avis pourrait entraîner.

Les membres du CSES s'interrogent sur la compatibilité du projet avec l'ensemble des documents de programmation et de gestion des espaces aquatiques (SDAGE), maritimes (document de façade) et/ou terrestres (loi littorale, SCOT & PLU) applicables à l'estuaire de la Seine (liste illustrative mais non-exhaustive) en intégrant la succession des nombreux projets d'aménagement ('tyrannie des petits projets' souvent citée dans les précédents avis du CSES), dont les effets se cumulent à proximité immédiate d'espaces remarquables au sens de la loi Littoral, de zones Natura 2000 avec habitats ou espèces prioritaires. Le cumul de ces effets conjugués est susceptible de remettre en cause l'état de conservation de ces habitats et de ces espèces.

D'autre part, le CSES souhaite connaître le statut du domaine public maritime (DPM) sur lequel HAROPA prévoit de réaliser une voie navigable fluviale. S'agit-il d'une partie du DPM dont le GPMH (prochainement HAROPA) est propriétaire ou d'une partie du DPM transféré au GPMH (prochainement HAROPA) par l'État ? Dans cette seconde hypothèse, les services de l'État seront-ils informés du changement d'affectation des espaces du DPM concernés ? Pour le CSES ce changement d'affectation du DPM relève de deux natures, à savoir :

1. artificialisation de la partie du DPM actuel directement concerné par le projet
2. changement d'usage quant à la navigation sur la partie du DPM actuel, directement concerné par substitution d'une vocation résolument fluviale à une vocation initialement maritime.

Enfin, la réalisation de l'accès fluvial à Port 2000, quelle que soit la solution retenue pour le réaliser, est-elle de nature à remettre en cause le projet de prolongement du grand canal, tel qu'inscrit dans

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

Si tel est le cas, il serait préférable que le CSES se prononce sur les avantages et inconvénients, en termes de coûts versus bénéfices environnementaux, à l'échelle de l'ensemble des projets.

Les membres du CSES tiennent également à rappeler en préambule que les mesures de compensation doivent se traduire par une obligation de résultats et ne peuvent se substituer aux mesures d'évitement et de réduction (code de l'environnement).

Partie 1 : étude d'alternatives au projet « chatière »

Le CSES a bien relevé et compris le choix d'HAROPA pour la solution « chatière » en réponse au besoin d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000. Cette option a l'avantage de ne pas impacter le secteur de la CIM, de ne pas présenter de rupture de charge, et son coût d'infrastructure relativement élevé par rapport à d'autres solutions telles qu'un transfert facilité par voie terrestre ne présenterait pas un réel handicap pour HAROPA dans la mesure où l'aménagement est largement soutenu par des financements publics.

Cependant l'option chatière a l'inconvénient majeur d'occuper une partie du Domaine Public Maritime et de supprimer une superficie supplémentaire du domaine côtier après Port 2000, qui constitue un habitat spécifique pour la faune benthique et pour les poissons. Ce lieu est aujourd'hui fréquenté par les pêcheurs, ce qui prouve son attractivité. C'est la seule solution proposée qui impacte le domaine maritime. Ce secteur ne peut se transposer vers le large puisque limité par le chenal d'accès à Port 2000, qui est maintenu par des dragages. Les fortes contraintes sur l'estuaire aval de la Seine, tout particulièrement impacté par l'aménagement de Port 2000, font qu'une mesure compensatoire qui dégagerait une surface d'habitat équivalente à celle représentée par la chatière n'est pas envisageable. Si l'impact de la chatière sur la dynamique hydro-sédimentaire de l'estuaire est mineur en comparaison des interventions du passé qui ont très fortement artificialisé l'estuaire, elle constitue un élément d'artificialisation supplémentaire après Port 2000 qui exige, pour son maintien, des dragages significatifs en supplément des besoins de dragages actuels. Enfin, si l'aménagement de la chatière se justifie à moyen terme par les possibilités de réduction de la consommation d'énergie fossile liée au transport par camions, il l'est peut-être moins sur le long terme dans la mesure où le transport terrestre devrait être décarboné.

En conséquence, le CSES, qui ne conteste pas la nécessité d'améliorer l'accès fluvial aux installations de port 2000, demande qu'une solution alternative soit étudiée en profondeur et soumise à l'enquête publique avant décision. Cette solution doit être "interne" au port du Havre, en harmonie avec le principe "refaire le port sur le port" comme mis en avant par HAROPA dans le plan stratégique présenté au CSES en novembre dernier et qui doit être toujours privilégié dans les démarches d'aménagement. Une telle alternative répondrait mieux à la séquence ERC qui s'impose à tous projets d'aménagements ("éviter", avant de "réduire", voire de "compenser"). La transition énergétique et les décisions gouvernementales de réduire drastiquement la consommation d'hydrocarbures dans les prochaines décennies doivent conduire à une révision des besoins de stockage de ces hydrocarbures tels qu'ils existent aujourd'hui sur le terre-plein de la CIM. Cette situation nouvelle est prétexte à réviser des choix faits en 2017-2018 et auxquels le CSES n'avait pas pris part, et à reconsidérer soit une traversée fluviale de la CIM (en cherchant à en réduire le coût grâce à une révision de l'usage du terre-plein) soit des accès terrestres à Port 2000 depuis les quais Asie-Osaka, voire depuis le quai Bougainville (solution qui a l'avantage d'éviter le passage des péniches par une dernière écluse). Dans les deux cas la distance terrestre à parcourir est très faible, et une solution de navette spécifique à énergie propre pourrait être recherchée. On peut aussi évoquer une liaison aérienne propre (type téléphérique, à l'image de l'opération récente soutenue par HAROPA pour déplacer des gravats sur un chantier de la région parisienne). De telles solutions seraient susceptibles d'impacter l'organisation actuelle des terminaux de Port-2000, mais illustreraient justement la dynamique d'HAROPA dans sa démarche intéressante de "refaire le port sur le port", réponse au principe du « zéro artificialisation nette ».

Par ailleurs, le CSES émet des réserves sur les hypothèses de calcul relatives aux données socio-économiques déjà datées et sur lesquelles s'appuie le choix d'HAROPA pour cette solution. Ainsi certaines externalités ne sont pas considérées (ex. détérioration de l'environnement ou encore modernisation des bateaux fluviaux qui relativise l'intérêt de ce type d'aménagement).

Le CSES s'interroge sur les conséquences du haut niveau de subvention du projet, acquis dès le lancement des études. Ce haut niveau de subventionnement (89%) n'a-t-il pas constitué un frein pour une « recherche approfondie des possibles » dans l'étude de solutions alternatives dont la balance « coûts vs impacts environnementaux » aurait pu être très différente de celle du projet aujourd'hui soumis à l'avis du CSES ?

Partie 2 : analyses des impacts du projet « chatière »

Prise en compte des effets cumulés

Le projet de chatière est un aménagement supplémentaire qui fait suite à ceux réalisés dans cette partie nord de l'estuaire par le port du Havre depuis 50 ans. Il faut resituer ce projet dans ce contexte d'aménagement global de la rive nord qui s'est fait petit à petit, pour des objectifs d'agrandissement portuaire. Ce projet, agrandissement par un canal de navigation interne au port, s'inscrit dans la continuité du projet Port 2000 qui lui-même s'appuyait sur la digue en crochet réalisée dès les années 1970 par le port. Cette continuité impose la nécessaire prise en compte des effets cumulés de ces différentes étapes de l'aménagement. Ce dernier a conduit à réduire le volume oscillant de l'embouchure, à réduire les surfaces des milieux saumâtres emblématiques et toute sa biodiversité associée, tant dans la colonne d'eau que sur les vasières et les filandres. Cette notion d'effets cumulés n'apparaît pas aujourd'hui dans les éléments transmis au CSES et doit être développée et quantifiée dans l'étude d'impact.

Aussi, le CSES s'interroge sur la pertinence de la DTA (Directive territoriale d'aménagement) de 2006 avec la succession des projets d'aménagement, dont les effets se cumulent à proximité immédiate d'espaces remarquables relevant de la loi littorale, de zones Natura 2000 avec habitats ou espèces prioritaires. Le cumul de ces effets conjugués est susceptible de remettre en cause l'état de conservation de ces habitats et de ces espèces. Cela soulève la question de la pertinence de la DTA de 2006, comme document actuel de planification et d'affectation des usages des espaces terrestres. Dès lors la question suivante se pose : « Si la DTA devait être élaborée de nouveau en 2021, en tenant compte des dispositions de la loi Biodiversité de 2016, aboutirait-elle à la même affectation des espaces que celle de 2006 ? ». Le CSES voit ainsi tout l'intérêt de tirer un bilan de la mise en œuvre de la DTA et souhaiterait que des réflexions soient lancées sur son devenir. Pour le moins, la compatibilité du projet chatière avec l'actuelle DTA ne semble ainsi pas un argument convaincant à son soutien.

Évaluation de l'impact des polluants

Le CSES note la nécessité d'apporter des compléments au regard de l'analyse géochimique des sédiments dont le stockage éventuellement prévu aura nécessairement un impact sur l'environnement.

Bien que certains prélèvements de sédiments aient atteint le niveau N2 (Geode), un seul test sur larves d'huîtres pour évaluer la toxicité de ces sédiments, a été mené. Les bonnes pratiques pour la caractérisation des matériaux en vue d'une opération de dragage et d'immersion en milieu marin et estuarien préconisent l'évaluation de la toxicité des sédiments par deux tests complémentaires. Les résultats ne s'appuyant que sur un seul test ne sont pas assez fiables pour l'évaluation du risque écotoxique.

Par ailleurs, le CSES souhaite avoir des informations complémentaires concernant le devenir des 660 000 m³ de sédiments (dépassant le niveau N2 Géode) qui seront stockés à terre. Quelles approches de décontamination seraient éventuellement prévues sur ces matrices ? Quel usage serait envisagé après leur décontamination ? De même, la remise en suspension de contaminants organiques et métalliques, dans la colonne d'eau, lors du dragage des sédiments, est assez peu

abordée. L'impact sur la qualité de l'eau doit être évalué (propositions de tests écotoxicologiques ou autres) et ne doit pas se limiter à une simple mesure des matières en suspension comme proposé dans la liste des mesures ERCA.

Évaluation de l'impact sur la biodiversité

L'état des lieux initial de l'environnement se résume à des campagnes d'inventaires qui ne permettent pas d'apprécier avec exhaustivité les espèces présentes (faune, flore, poissons). En particulier, on ne trouve trace d'étude sur l'entomofaune, sur les reptiles et les amphibiens. On peut, par exemple, s'interroger sur la présence potentielle du Crapaud calamite ou d'odonates dont certaines sont protégées au plan national. Il ne permet pas non plus d'évaluer l'impact sur le fonctionnement des écosystèmes concernés par le projet, ni sur les conséquences supplémentaires de ce nouvel aménagement tant pour les espèces que les habitats.

Les échantillonnages réalisés présentent aussi des risques de biais. Par exemple, la variabilité interannuelle n'est pas évaluée. L'utilisation d'arts dormants pose des problèmes d'exhaustivité qui demandent des études complémentaires. L'apport des pêcheurs pour compléter l'état des lieux n'est pas actuellement visible dans les éléments fournis.

Comme pour d'autres domaines, il convient de replacer les conséquences supplémentaires et les incidences dans le contexte général de l'estuaire.

L'inventaire de la macrofaune benthique réalisé montre la présence de vase sableuse et de vase au niveau des stations impactées par le projet : à ces habitats sont associées des peuplements spécifiques affectés par les pressions proches et les incidences résiduelles de Port 2000.

L'étude hydro-morpho-sédimentaire mentionne des vitesses importantes au droit de la chatière, qui affecteront de manière forte ces communautés en phase exploitation (post travaux). Une modification des habitats et des champs de vitesse impliquera une modification des comportements des espèces présentes aujourd'hui pour trouver leur nourriture, des zones de repos et d'attente.

Les inventaires ichtyologiques réalisés sur quatre campagnes permettent d'apprécier la variabilité annuelle de la présence des espèces, mais aucunement la variabilité interannuelle. De même, ils ne constituent pas un état des lieux ou des fonctionnalités de la zone pour les poissons (notamment bar, sole,...).

Cependant la présence d'amphihalins permet d'identifier que le secteur est une zone d'attente pour les espèces avant migration anadrome.

La zone concernée par le projet abritait des nourriceries estuariennes impactées lors de la construction de Port 2000. De ce fait, il n'est plus possible d'apprécier les conséquences éventuelles et supplémentaires du projet sur les espèces d'intérêt commercial et local, exploitées par les pêcheurs.

De même, la stratégie employée ne permet pas de se prononcer sur la fonctionnalité de nourricerie de la zone étudiée, qui aurait nécessité d'observer des juvéniles. Considérant la problématique majeure que représente la réduction extrêmement importante des sites de nourricerie à l'échelle de l'estuaire, comme les filandres et les vasières que recherchent certains juvéniles, il convient d'intégrer ces milieux dans l'ensemble des réflexions autour de ce projet. Enfin, le site du projet représente tout de même une zone d'attente pour certains poissons. Élément qui devra aussi être pris en compte dans la démarche ERC.

Concernant l'avifaune, il est délicat d'appréhender de façon claire les perturbations engendrées par ce projet sans avoir eu connaissance de l'étude d'impact (seul un résumé a été communiqué aux membres du CSES) et des protocoles d'inventaire utilisés. Les travaux engendreront en tout état de cause des dérangements pour les oiseaux qui viennent s'y reposer à marée haute. Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne la reproduction du Petit gravelot et du Vanneau huppé dans l'emprise

du projet. Les effectifs nicheurs de ces espèces sont en forte régression depuis de nombreuses années en France. En conséquence, des mesures adéquates devront être mises en œuvre pour ces espèces.

Concernant la flore, une station de Chou marin sera détruite par les travaux. Aucune mesure compensatoire n'est proposée alors qu'il s'agit d'une espèce protégée à l'échelle nationale. En tout état de cause, le dossier de demande d'autorisation environnementale devra comprendre les éléments relatifs à une demande de dérogation pour destruction d'espèce protégée.

La prolongation de la digue, affectera indirectement la faune et la flore de la plage « écologique ».

Au regard de la succession d'aménagements sur la zone concernée, il serait nécessaire d'apprécier l'état des lieux par rapport à l'état de référence avant Port 2000, puisqu'il s'agit d'un aménagement complémentaire de ce port. L'application du principe d'additionnalité des effets permet de situer le niveau nécessaire des compensations conformément à la loi de reconquête de la Biodiversité de 2016.

Partie 3 : propositions de pistes pour les mesures environnementales associées au projet "chatière"

Dans sa stratégie de développement, HAROPA doit intégrer la nécessité de restaurer les fonctionnalités de l'estuaire aval. Cette préoccupation doit trouver sa traduction dans les mesures environnementales proposées et dans la déclinaison de la démarche ERC. Ainsi une étude plus globale, s'appuyant sur des études préalables complètes et des modélisations solides pourrait être la base et le fondement de la conception des mesures de compensation ou d'accompagnement nécessaires.

Dans le cadre présent, le CSES souhaite disposer d'un bilan des mesures d'accompagnement de Port 2000 et les difficultés rencontrées, puisque le projet actuel en est la continuité. Ce bilan doit pointer du doigt notamment les mesures dont les objectifs n'ont pas été réalisés, le pourquoi et quelles solutions HAROPA propose pour y remédier. Il semble difficile de proposer de nouvelles mesures sans disposer d'abord de ce bilan.

Il apparaît que certaines mesures comme le chenal artificiel n'ont pas évolué conformément à ce qui était attendu. Il faut donc que les mesures s'inscrivent dans une obligation de résultat et conformément au principe d'additionnalité. Étant donné que le projet chatière n'est que le complément de Port 2000, il faut que les mesures compensatoires soient dans le même esprit, à savoir, redonner du volume et du mouvement dans l'estuaire pour les habitats emblématiques d'un estuaire qui devront être restaurés ou consolidés par ces mesures.

Certaines des mesures discutées lors de la présentation intermédiaire du 9 avril 2021, apparaissent clairement insuffisantes voire inappropriées dans la mesure où elles se fondent sur des notions qui n'ont pas démontré leur efficacité (ex. création artificielle d'habitats) ou parce qu'elles ne portent pas sur des milieux favorables, voire parce qu'elles ne décrivent pas suffisamment les impacts. L'inadaptation de certaines mesures risquerait de déboucher sur l'aggravation de situations existantes (exemple avec les espèces non indigènes et/ou invasives).

Pour une solution « externe » telle que la chatière, dont l'impact sur le domaine marin et estuarien est important, il est essentiel de revoir et revisiter les mesures de réduction, de compensation et de rechercher des mesures d'accompagnement à la hauteur des enjeux estuariens.

S'il n'appartient pas au CSES de définir les mesures environnementales que doit proposer le maître d'ouvrage, certaines pistes de réflexion méritent toutefois d'être développées :

- Aménagement du secteur de la fosse nord, de ses vasières et des prairies subhalophiles adjacentes afin de favoriser le volume oscillant et la dynamique des filandres, pour

maintenir le caractère estuarien de cette vaste zone de l'estuaire aval et améliorer en particulier la fonction nourricière qui a été considérablement dégradée dans les dernières décennies.

Il est à noter que l'état des connaissances reste insuffisant pour préciser les mesures compensatoires les plus pertinentes. Il est suggéré la mise en œuvre et le financement d'une étude globale de l'estuaire aval, basée sur une modélisation performante, conforme à l'état de l'art, intégrant les scénarios de changement climatique, et intégrant des développements biologiques au-delà des aspects hydro-morpho-sédimentaires.

Une telle mesure a toute sa pertinence aujourd'hui et présente l'avantage de préparer un plan global de restauration de l'estuaire aval pouvant être exploité dans le cadre d'opérations futures.

Plus concrètement, une autre mesure d'accompagnement pourrait être le détournement de la desserte ferroviaire de Port 2000 qui aujourd'hui, constitue une barrière très dure aux possibilités de réaménagement / ouverture du secteur des prairies subhalophiles, opération que le CSES avait suggérée dans son avis sur le plan stratégique HAROPA rendu en décembre 2020. Sans qu'une telle approche soit obligatoirement proposée à cette étape, il importe que ce type de démarche, s'inscrivant dans le long terme, soit au cœur de la réflexion.

- La solution chatière implique une artificialisation par la construction d'un ouvrage en enrochements dans l'estuaire. Après étude préalable pour déterminer les conditions adéquates, une mesure de compensation pourrait consister à enlever le même volume d'enrochements artificiels le long des berges de l'estuaire qui actuellement bloquent l'interaction du milieu aquatique avec le milieu terrestre. Le CSES pense à l'enlèvement des enrochements le long des berges dans le secteur Le Havre / Honfleur et Tancarville, tout en conservant des conditions de navigabilité dans l'estuaire. L'opération viserait le développement naturel à des endroits propices d'une berge environnementale offrant une amélioration locale de la biodiversité et favorisant les échanges avec des terrains submersibles limitrophes.

D'autres mesures pertinentes pourraient consister à rétablir des continuités transversales ou latérales. Ces aspects de connectivité sont en effet au cœur de la création d'habitats estuariens uniques. Par exemple, les vasières et les criches offrent des frayères et des nourriceries essentielles pour beaucoup d'espèces estuariennes et rendent de nombreux services environnementaux, tels que la dégradation de polluants, la dénitrification et le stockage de carbone.

Enfin, d'autres mesures d'envergure pourraient être envisagées, telle que l'extension de la réserve naturelle au secteur dit de « la mare plate » ou encore la restauration du méandre nord.

Dans tous les cas, le CSES s'oppose à toutes mesures de compensation qui visent à créer des milieux artificiels qui ne sont pas soutenus par la dynamique estuarienne et qui ne contribuent pas à cette dynamique naturelle. De nombreuses expériences en France et dans le monde montrent que ce type de mesures ne sont pas durables naturellement et nécessitent des interventions permanentes pour leur maintien.

Le CSES reste disposé à discuter avec HAROPA des mesures qu'il pourra proposer. Toutefois, considérant le temps nécessaire à la conception des mesures adaptées au projet et à la hauteur des enjeux, il émet des réserves sur l'échéancier prévu par le port, qui souhaite déposer son dossier de demande d'autorisation à la mi-mai 2021. Cependant, dans un but de respect de son indépendance, il paraît souhaitable que les échanges entre le CSES et HAROPA sur ce sujet se situent en dehors de la participation au GT environnemental.

Conclusion

1. Le CSES prend note du souci du port de rechercher des solutions pour promouvoir le transport fluvial sur la Seine, offrant ainsi une alternative au transport routier et au transport maritime sur la Seine. Il observe que le projet, quelle que soit sa forme, confortera la massification de ce transport avec des conséquences environnementales sur l'amont du fleuve.

2. Le CSES note que l'évaluation des alternatives à la chatière a surtout considéré les effets de court terme et n'a pas suffisamment tenu compte des développements à long terme. Il souhaite qu'au regard de données socio-économiques actuelles, et en tenant compte d'un contexte global, qu'il soit d'ordre économique ou environnemental, ces alternatives soient réellement étudiées.

3. Si les études d'impact soulignent que l'effet environnemental de la chatière est surtout local, l'estuaire de la Seine est déjà fortement artificialisé, ce qui compromet sa fonction écologique, or la chatière renforce cette artificialisation. Le CSES regrette une prise en compte insuffisante des effets cumulés et souhaite une meilleure évaluation de certains impacts.

4. Le CSES souhaite que les mesures environnementales qui seront proposées s'appuient sur un bilan de la mise en œuvre de mesures décidées dans le cadre de Port 2000. À ce titre, le CSES suggère à HAROPA des pistes de réflexion qui répondent à des enjeux forts pour l'estuaire mais dans tous les cas il rappelle à HAROPA sa ferme opposition aux mesures de compensation qui visent à créer des milieux artificiels qui ne sont pas soutenus par la dynamique estuarienne et qui ne contribuent pas à cette dynamique naturelle.



Nathalie NIQUIL

Présidente du Conseil scientifique
de l'estuaire de la Seine