

Avis sur l'étude d'impact du projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 dit projet de la Chatière d'HAROPA PORT | Le Havre

Avis rendu le 30 novembre 2021

NB : Le présent avis du conseil scientifique de l'estuaire de la Seine (CSES) porte sur l'étude d'impact du projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 dit projet de la Chatière. La version de l'étude d'impact, objet du présent avis, est celle présentée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par HAROPA PORT | Le Havre en juillet 2021, et sur laquelle le maître d'ouvrage a saisi le CSES pour avis le 1^{er} octobre 2021.

En préambule, le conseil scientifique de l'estuaire de la Seine tient à faire part une nouvelle fois de son regret que son avis n'ait pas été sollicité plus tôt dans les premières années de la réflexion. Il considère cela comme une « anomalie ».

De plus, le CSES tient à préciser que si le projet de chatière figurait bien au « projet stratégique HAROPA 2020-2025 » présenté au CSES en novembre 2020, son imminence et son importance n'étaient absolument pas présentées comme telles.

Rappel des conclusions de l'avis intermédiaire du CSES du 28 avril 2021 sur le projet

Cette partie reprend uniquement les conclusions de l'avis intermédiaire du CSES sur le projet.

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 des 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.

Concernant la justification de l'aménagement retenu

Le propos de ce paragraphe s'inscrit dans la continuité de l'avis intermédiaire du CSES du 28 avril 2021 et du mémoire en réponse d'HAROPA PORT de juillet 2021.

Le CSES note que, dans son mémoire en réponse, HAROPA PORT n'apporte aucune réponse quant à l'absence d'étude de l'alternative consistant à traverser la CIM par une (ou plusieurs) liaison-s aérienne-s,

conformément à la solution mise en œuvre par HAROPA PORT à compter de 2019 sur les communes de Clichy-la-Garenne et de Levallois en région parisienne et décrite sur le site d'HAROPA PORT (lien : <https://www.haropaport.com/fr/actualites/clichy-un-telepherique-de-chantier-relie-la-seine>).

Le CSES prend acte de la réponse de principe apportée par HAROPA PORT quant à l'absence de pertinence de cette solution au regard des contraintes de massification qu'elle serait susceptible d'entraîner alors même que le projet d'accès fluvial à Port 2000 a pour vocation d'éviter cette massification. Pour autant, le CSES note que dans le Résumé Non Technique du projet (page 8), seuls des impératifs techniques sont mis en avant pour écarter toutes les alternatives techniques à la solution « chatière », sans que le motif d'éviter tout nouveau point de massification soit évoqué. Le CSES rappelle qu'une alternative, davantage tournée vers la technologie que l'offre d'infrastructures, consisterait au renouvellement anticipé des équipements de navigation au profit d'engins à motorisation plus puissante (et possiblement moins émissifs), aptes à assurer la liaison entre Port 2000 et le port historique, hors création d'un accès fluvial dédié. Cette alternative aurait pu aussi faire partie des solutions présentées par HAROPA PORT dans son dossier.

De façon générale, dans son avis intermédiaire d'avril 2021, le CSES avait « *demandé qu'une solution alternative [à la chatière] soit étudiée en profondeur et soumise à l'enquête publique avant décision* », afin de proposer une solution qui n'empiète pas une fois de plus sur le domaine public maritime. Ceci n'a pas été fait, et le CSES constate – et le regrette – que les décideurs n'auront finalement pas de choix, devant accepter le projet de chatière tel qu'il est, ou rejeter le principe d'un accès fluvial à Port 2000 facilité. Cela est d'autant plus regrettable que le CSES ne remet pas en cause l'intérêt de l'amélioration de l'accès fluvial au port. Il considère néanmoins que le caractère « inévitable » du projet de chatière n'est toujours pas démontré ;

Aussi, conformément à l'article L110-1 II 2° du Code de l'Environnement, il appartient à HAROPA PORT, d'une part, de développer davantage dans son dossier de demande d'autorisation l'ensemble des critères (techniques, économiques, sociaux, environnementaux) l'ayant conduit à écarter toutes les autres alternatives envisagées et, d'autre part, d'intégrer la solution « passage en aérien au-dessus de la CIM » dans ce complément. Cette obligation est détaillée dans l'article R.122-5 II 7° du même code qui précise que l'étude d'impact doit comporter « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* ».

Sur le projet aujourd'hui présenté, le CSES constate, d'une part, que l'évaluation économique du projet et de ses variantes soumis à évaluation environnementale a été finalisée en 2017 (par SETEC) et que, d'autre part, ce projet bénéficiera d'un très haut niveau de subventions publiques.

De ce double fait, le volet économique du projet n'a pu être évalué au regard des référentiels les plus récents qui relèvent de la « finance verte », telle que la « taxonomie » développée par la Commission européenne.

Cinq des grands objectifs de cette taxonomie européenne sont pourtant particulièrement pertinents au regard du projet soumis à évaluation :

- Atténuation du changement climatique ;
- Adaptation au changement climatique ;
- Utilisation durable, protection marine et ressources en eau ;
- Prévention et contrôle de la pollution ;
- Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Les critères pour les deux premiers objectifs cités sont aujourd'hui couverts par un acte délégué d'avril 2021. Les autres critères sont en cours de finalisation et ont été déjà soumis à consultation.

Ce référentiel de « finance verte » offre deux prismes d'analyse particulièrement appropriés à la nature même du projet soumis à évaluation environnementale, à savoir :

- Ne pas créer d'impacts négatifs significatifs sur les autres objectifs ;

- Se conformer à des critères de sélection techniques (TSC – définis dans les actes délégués).

Pour le CSES, l'absence de prise en compte de ces référentiels ne fait que renforcer le caractère « d'obsolescence apparente » que revêt la justification économique du projet, et de ses variantes non retenues, soumis à évaluation environnementale par HAROPA PORT en juillet 2021.

Enfin, le CSES rappelle que le développement du transfert modal vers le fluvial constitue un objectif et une ambition d'HAROPA PORT parfaitement explicitée dans son plan stratégique dont l'accès fluvial à Port 2000 fait partie intégrante au même titre que les autres projets d'ouvrages, d'équipements ou de travaux qui devront être mis en œuvre sur l'axe Seine pour satisfaire cette ambition.

Pour le CSES, le fait de soumettre à évaluation environnementale le seul projet d'accès fluvial à Port 2000 isolément est questionnable, ne serait-ce parce qu'il rend inéluctables les autres projets, équipements ou travaux qui seront soumis, ultérieurement, à évaluation environnementale plus en amont sur l'axe Seine.

Le CSES rappelle que si le Code de l'environnement n'exige de décrire le cumul des incidences avec d'autres projets que s'ils sont déjà réalisés, ou approuvés, ou s'ils ont déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale, cela implique que lors des prochaines évaluations des incidences, toutes les incidences qui auront été actées pour ce projet s'ajouteront aux incidences des futurs projets. Ainsi, les incidences que l'on admet aujourd'hui seront autant d'entraves aux futurs projets, et il convient dès maintenant de les restreindre au strict minimum.

Concernant le dossier d'étude d'impact du projet « chatière »

Même si HAROPA PORT | Le Havre a répondu à une partie des remarques de l'avis intermédiaire du CSES d'avril 2021 dans le mémoire en réponse transmis en juillet dernier et ses annexes, une grande part de l'avis intermédiaire du CSES d'avril 2021 reste valable, car certains aspects cruciaux aux yeux du conseil restent sans réponse :

- Le lien entre ce projet et les différentes phases de Port 2000 déjà mises en œuvre n'est pas clairement explicité et analysé, notamment pour ce qui concerne les effets cumulés des projets. Le CSES rappelle que dans ce projet qui apparaît comme la continuité de Port 2000, il faut comparer la zone à l'état qui était le sien avant le projet Port 2000. Cette étude aurait d'ailleurs dû faire partie de l'évaluation de Port 2000 car elle est dans le projet de construction de Port 2000. Le CSES s'interroge sur les raisons qui ont incité HAROPA PORT à segmenter et éclater ces études d'impact successives, car cela n'a de sens ni en terme stratégique, ni en terme environnemental et, ni même, réglementaire.
- Les tests effectués pour évaluer l'écotoxicité des sédiments dragués qui devront être clapés sur le site d'Octeville ne permettent de conclure que le dépôt de ces sédiments sera sans effets toxiques sur la flore ou faune présentes. 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.
- Ce projet représente une artificialisation supplémentaire de l'estuaire, allant dans sa présentation actuelle à l'encontre du principe de Zéro Artificialisation Nette, artificialisation qu'il conviendra de justifier et de compenser, en garantissant une atteinte de résultats comme prévu par la loi.
- Les budgets prévus pour la mesure proposant la restauration de la fonctionnalité estuarienne sont largement insuffisants au regard du retour d'expérience connu en la matière.

Ainsi, si l'impact de la Chatière peut être relativisé au regard d'autres aménagements du passé, ce projet, qui est la continuité du projet Port 2000, entraîne tout de même une perte supplémentaire de nourriceries, ou d'habitats pour les poissons et aura des impacts sur des fonctions écologiques estuariennes qui existent encore et qu'il convient de sauvegarder. Rappelons que l'estuaire de la Seine a déjà perdu 40 % des fonctions de nourriceries suites aux projets successifs.

Dès lors, les mesures envisagées doivent être considérées à l'échelle du domaine de compétence d'HAROPA PORT et non pas seulement à proximité immédiate du projet.

En l'état du dossier, les mesures environnementales ne sont clairement pas à la hauteur des enjeux et aucune ne présente d'obligation de résultat comme exigé par la réglementation. Aussi HAROPA PORT | Le Havre doit montrer qu'il est beaucoup plus ambitieux sur ce volet et les moyens projetés pour la réalisation des mesures environnementales réévalués :

- des solutions concrètes devraient être étudiées par le maître d'ouvrage et présentées le cas échéant, telles les possibilités d'enlèvement d'enrochements anciens. Le maître d'ouvrage pourra, sur ce point, reprendre les éléments proposés en 3^e partie « propositions de pistes pour les mesures environnementales associées au projet chatière » de l'avis intermédiaire du CSES d'avril 2021 et donc les principales conclusions ont été rappelées plus haut ;
- HAROPA PORT a proposé dans son dossier la mesure ACC01 « restauration des milieux estuariens » pour un budget total de 3 millions d'euros, dont 500 000 euros consacrées aux études avant réalisation de mesures. Le budget de 2,5 millions d'euros prévu pour la réalisation de mesures environnementales dans le cadre de la mesure ACC01 doit être considérablement renforcé en tenant compte de la connaissance du port et des acteurs dans le domaine. Ainsi le secteur d'intervention tel que ciblé sur la fosse nord mérite d'être élargi.
- Concernant plus particulièrement la mesure de réduction MR05 « Découper la zone d'immersion en sous-cases et effectuer une rotation des clapages au sein de ces cases », le CSES s'interroge sur la portée exacte de cette mesure. Notamment, le CSES invite HAROPA PORT à expliciter dans son dossier de demande d'autorisation les alternatives qui s'offraient à lui pour réaliser le clapage de 3 millions de m³ de sédiments sur le site d'Octeville sur une durée de 6 mois. Même si le CSES souscrit aux dispositions envisagées, à défaut d'avoir explicité les alternatives, le caractère 'réductrice d'impacts' de la mesure MR05 n'apparaît pas démontré.

Conclusion

Au vu de ces éléments, le conseil scientifique de l'estuaire de la Seine émet un **avis défavorable** au projet « Chatière » tel que présenté lors de la séance du 19 octobre 2021. Si le conseil a pu noter que le dossier proposé à ce stade apporte quelques réponses par rapport à l'avis intermédiaire d'avril 2021, restent un certain nombre de points qui méritent que la maîtrise d'ouvrage s'y attarde et propose une réponse. Le CSES identifie toutefois des aspects du dossier qui peuvent être améliorés :

- la justification du projet retenu et son intégration dans la stratégie globale portée par HAROPA PORT,
- l'analyse des impacts du projet en lui-même et du projet en tant que « pièce » la plus récente d'une stratégie d'aménagement plus globale du domaine portuaire, en continuité avec les phases successives de Port 2000,
- les mesures environnementales qu'HAROPA PORT mettra en œuvre dans le cadre de l'application de la séquence « Éviter, réduire, compenser, accompagner ».



Nathalie NIQUIL

Présidente du Conseil scientifique de l'estuaire de la Seine