

Compte-rendu du conseil scientifique de l'estuaire de la Seine 9 avril 2021

Le diaporama présenté en séance sera joint au présent compte-rendu.

Conseillers scientifiques présents :

- Nathalie Niquil (présidente)
- Frédéric Blanchet (vice-président)
- Joëlle Forget-Leray (vice-présidente)
- Robert Lafite (vice-président)
- Jean Berlamont
- Jean-Philippe Siblet
- Job Dronkers
- Julien Petillon
- Laurence Lestel
- Nicolas Desroy
- Paul Ferlin
- Pierre Le Hir
- Rachid Amara
- Thierry Berthe

Conseillers scientifiques excusés :

- Valérie Boyer
- Aude Farinetti
- Jean Debrie

Membres associés et organismes représentés :

- HAROPA – port du Havre (GPMH) : Kris Danaradjou, Natacha Massu, Eliette Delamartinie, Christophe Gauthier, Hervé Houis
- HAROPA – port de Rouen (GPMR) : Patrice Tournier
- DREAL de Normandie : Hélène Regnouard, Arnaud Diarra, Georges Martinez

Préambule de M. Kris Daranadjou, directeur adjoint du port du Havre

Le GPMH remercie les membres du conseil scientifique de s'être rendus disponibles et renouvelle ses excuses pour le retard qu'a pris cette séance dédiée au projet « chatière » ; les reports ont été demandés par le GPMH dans le but de pouvoir transmettre l'ensemble des éléments techniques utiles aux membres du CSES, en prévision des discussions de fond.

Le GPMH rappelle l'objectif de cette réunion : présenter les études complémentaires qui ont conduit à privilégier la solution de la chatière, partager le contenu de l'étude d'impact et échanger sur les mesures ERC.

Si l'exercice est contraint, le GPMH souhaite toutefois prendre le temps nécessaire pour être le plus précis possible.

Préambule de Mme Nathalie Niquil, présidente du CSES

Le CSES rappelle qu'il avait estimé dès 2017 que les impacts du projet « chatière » sur l'environnement étaient inquiétants, et qu'il demande depuis lors à avoir des échanges avec

le port sur ce projet et ses alternatives. L'arrivée de cette réunion d'échange en avril 2021 à la veille du dépôt du dossier est donc très tardive.

La présidente remercie l'ensemble des présents de s'être rendus disponibles et rappelle tout d'abord la priorité qui doit présider à tout projet : le zéro artificialisation nette. Le CSES souhaite que soient conservées 3 échelles de réflexions pour étudier les aménagements du port : l'échelle globale, prise en compte via le plan stratégique du port, l'échelle locale, au niveau des habitats sur le site, prise en compte dans les éléments transmis au CSES, et l'échelle intermédiaire de l'estuaire de la Seine, qui elle n'apparaît pas prise en compte dans les éléments reçus en amont de la séance, et qui doit être discutée lors de la réunion de ce jour. Ainsi, le CSES souhaite que les réflexions sur les mesures ERC soient menées avec une vue d'ensemble.

Le séminaire du GIP Seine-aval qui s'est tenu le 8 avril 2021 a été l'occasion d'évoquer certaines données inquiétantes (ex. déficit de nourriceries) auxquelles il faudra être attentif mais aussi l'évolution de certains modèles avec des couplages interdisciplinaires toujours plus poussés.

La présidente précise qu'un premier avis (avis intermédiaire) du CSES sera donné suite à la séance du jour, en amont de l'avis officiel qui sera donné une fois le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé.

Préambule de M. Frédéric Blanchet, vice-président du CSES

Le CSES souhaiterait que soit garantie la reprise par l'établissement HAROPA de l'ensemble des engagements environnementaux pris auparavant et individuellement par les ports, notamment en ce qui concerne les mesures compensatoires.

Lors du séminaire « écoute des territoires » de HAROPA en juillet 2019, le CSES avait rédigé une fiche d'identité, remise à Mme Rivoallon la préfiguratrice, précisant qu'il souhaitait donner des avis en amont, afin d'éviter les avis « couperet » émis trop tardivement, et participer à la co-construction des projets ; le CSES constate que cette demande n'a pas été satisfaite concernant le projet « chatière », vu le calendrier annoncé.

Le CSES souhaiterait que HAROPA confirme que le projet « chatière » est bien une extension sur le domaine public maritime du réseau de voies navigables fluviales.

Précisions apportées par le GPMH suite aux commentaires du CSES

Le GPMH confirme que la fusion des ports assure une continuité juridique des différentes structures et ainsi les engagements de chacune sont bien repris.

L'objet de la réunion du jour est de recueillir les remarques du CSES en vue d'améliorer le dossier concernant le projet « chatière ». Si l'objectif est d'arriver au stade de l'enquête publique à l'automne 2021, il souhaite toutefois prendre le temps nécessaire pour intégrer les remarques du CSES afin d'avoir l'assurance de ne pas déposer un dossier incomplet.

Enfin, le GPMH confirme que le projet « chatière » est bien un nouvel accès fluvial à Port 2000.

1) 1ère partie de la présentation du projet « chatière » - scénarios alternatifs et justification

Présentation par le GPMH des différentes étapes de définition du projet « chatière » : études socio-économiques, définition de variantes, études techniques dont études des impacts, phases de la concertation publique, études complémentaires, étapes à venir : dépôt du dossier, enquête publique et finalement autorisation environnementale souhaitée pour fin 2021. Le GPMH rappelle les 5 chantiers lancés en parallèle du projet « chatière » afin de

développer le mode fluvial. Le GPMH présente enfin de façon plus détaillée les différentes variantes au projet « chatière », objet de la séance du CSES.

Le **CSES / Pierre Le Hir** précise que lors des études d'impacts, différents scénarios valables doivent être présentés ; il n'adhère pas au fait que la chatière soit la seule solution viable proposée, ce qui, de plus, ne lui semble pas crédible.

La politique de transition énergétique devrait permettre de remettre en cause la forme actuelle de la CIM et d'envisager son évolution à long terme, tout comme le projet « chatière » est envisagé à long terme (30 à 50 ans).

Ainsi trois solutions peuvent être envisagées :

- la traversée de la CIM ;
- la solution Asie-Osaka ;
- la solution Bougainville.

Ces trois solutions n'impactent pas l'estuaire et à l'inverse pourrait présenter des avantages comme la connexion entre différents habitats.

En 2017, l'alternative sur la CIM prévoyait la mise en place d'un pont mobile ; le GPMH doit justifier pourquoi cette hypothèse considère aujourd'hui qu'il faudrait deux ponts mobiles, doublant ainsi les contraintes et les coûts ; la mise à l'écart de l'hypothèse de la mise en place d'un pont fixe doit également être précisée.

Le **CSES** considère que la solution « Asie-Osaka » n'a jamais été discutée. Il s'interroge sur les possibilités de créer un cheminement par chariot pour assurer les courtes distances avec les terminaux Port 2000, ainsi que sur la possibilité de contourner la CIM pour accéder aux quais.

Le projet « chatière » impactant le fonctionnement du système estuarien même, le CSES souhaite que les solutions qui évitent ces impacts soient approfondies et considère qu'il n'est pas possible qu'il n'existe pas de solution alternative viable à la chatière.

Le **GPMH** explique que le scénario CIM a été étudié jusqu'à un stade avancé (stade avant-projet sommaire) ; il en résulte que les coûts sont deux fois supérieurs à ceux de la chatière, et donc injustifiables économiquement.

Le **CSES** précise que le scénario ne prévoit pas de modification de la CIM mais une remise en état, ce qui engendre ces coûts prohibitifs.

Le **GPMH** répond qu'il n'a pas été envisagé de démanteler la CIM, opérateur présent depuis 1920 avec qui le port a un engagement contractuel courant jusqu'en 2031 ; le port ne dispose pas de moyens contractuels pour impacter et modifier la concession de la CIM, l'envisager engendrerait donc un retard de 10 ans pour la réalisation du projet (fin de la concession).

La solution consistant à positionner un seul pont sur la CIM demanderait un dimensionnement trop important (15m de haut) en considérant les besoins liés à la sécurité (rampes d'accès associées). Un pont mobile imposerait lui des interruptions de passage fréquents et des entretiens lourds de plusieurs mois tous les 5 ans.

La solution Bougainville, qui consiste à contourner la CIM, fait partie des solutions déjà en place. Selon les cas, le trajet à parcourir, pour les conteneurs entre Port 2000 et la zone visée, varie entre 500 et 2000 m (il faut 20km pour atteindre le Terminal MultiModal TMM), or à partir de 400m, on ne peut plus utiliser de cavaliers et on a donc une rupture de charge, ce qui rend cette solution moins compétitive.

Le **CSES / Frédéric Blanchet** rappelle que les hypothèses de calculs pour les études socio-économiques datent de 2017, et sont donc un peu datées.

De plus, les dossiers ne prennent pas en compte les externalités : par exemple, un trafic moindre sur l'autoroute A13 engendrera un manque à gagner pour SAPN, dont la prise en charge n'est pas précisée. Ce point est d'autant plus important que le projet « chatière » bénéficie de 80 % de subventions publiques. Il convient d'ailleurs de préciser ce qui est effectivement subventionné : l'ouvrage « chatière », ou le projet global d'amélioration du mode fluvial.

D'autres externalités ne sont pas explicitées, comme les mesures environnementales : comment l'ordre de grandeur du coût des mesures de compensation et d'accompagnement a-t-il été présupposé ? Ce coût est-il pris en compte ?

Le **CSES / Jean-Philippe Siblet** ne se résout pas à accepter que le projet « chatière » soit confirmé, notamment car :

- le gain attendu du transport fluvial sur les émissions carbone est remis en cause (exemple de la commission indépendante de contre-expertise concernant la déclaration d'utilité publique pour la canalisation à grand gabarit de la Seine entre Bazoches-les-Bray (77) et Nogent-sur-Seine(10)) ;
- le terminal multimodal (TMM) avait été présenté comme le dernier gros investissement du GPMH, ce qui est remis en cause aujourd'hui par le projet « chatière » qui viendra en plus en concurrence au TMM.

À ce titre, les projets stratégiques du port apparaissent comme un enchaînement de réalisations manquant de cohérence. Le CSES n'est pas convaincu qu'il n'existe pas de solution innovante qui réponde aux besoins du port, qui se cantonne à étudier des solutions passées.

Le **CSES** estime que le projet « chatière » présente une faille juridique : ce projet prévoit d'être réalisé conjointement à d'autres projets sur le bassin de la Seine pour développer le mode fluvial mais aucune prise en compte des impacts environnementaux de l'ensemble de ces projets n'est présentée, ce qui revient à un découpage du projet global, contraire aux règles de l'évaluation environnementale.

Le **CSES / Paul Ferlin** s'interroge sur la possibilité de déplacer les stockages de la CIM, par exemple sur la zone d'Antifer.

Le **CSES / Robert Lafite** estime que le projet « chatière » est la continuité de Port 2000, projet qui continue à limiter le flux d'eau et de sédiments dans l'estuaire. L'évaluation des impacts n'est donc pas correcte, car elle ne prend pas en compte les impacts du projet global mais seulement une partie.

Le CSES s'interroge sur le fait que le port n'applique pas le principe de « construction du port sur le port » comme il est proposé dans le plan stratégique. À ce titre, la variante sur le quai Asie-Osaka devrait être approfondie, et son caractère stratégique devrait forcer le port à identifier des leviers pour la mettre en œuvre.

Le **CSES / Rachid Amara** rappelle que le coût environnemental doit être mis en parallèle du coût d'investissement. De plus, la solution concernant à réaliser un passage au niveau de la CIM pourrait même améliorer la fonctionnalité de l'estuaire vis-à-vis de l'ichtyofaune.

Le **GPMH** explique que le port dispose bien d'une stratégie globale et ne se contente pas de réaliser les projets les uns après les autres

La stratégie du « port sur le port » est utilisée, en témoigne le cas des usines d'éoliennes ; cette stratégie est d'ailleurs intéressante pour le port, car elle permet également de réduire les investissements en plus des impacts. Elle a été utilisée pour étudier les variantes au projet « chatière ».

Les alternatives concernant la CIM présentent des contraintes liées à la sécurité, trop fortes (présence des bacs d'hydrocarbures).

La zone d'Antifer constitue le point d'arrivée des hydrocarbures avant de les stocker sur la CIM ; l'inverse ne peut être mis en œuvre aujourd'hui. Un projet sur ce secteur avait auparavant conclu que l'agrandissement d'Antifer nécessiterait d'agrandir le plan d'eau et aurait de grandes conséquences sur l'environnement.

Le TMM a besoin de s'adapter aux flux actuels de marchandises, et le port a besoin d'offres complémentaires pour répondre aux différents besoins et destinations des marchandises (Normandie, secteur Parisien, zones au-delà de Paris).

Le **GPMH** précise que bien que les analyses socio-économiques datent de quelques années, les trafics utilisés sont en phase avec les constats actuels ; il est proposé d'organiser des réunions spécifiques avec le bureau d'étude SETEC sur ce sujet.

Les impacts environnementaux et les mesures associées sont bien pris en compte dans le coût du projet « chatière » ; les mesures ont été estimées a priori, une enveloppe est prévue et le budget sera affiné une fois les mesures définies.

Le **GPMH** estime que le potentiel de développement du mode ferré reste limité, et que selon les destinations, les différents modes présentent des atouts compétitifs : le fluvial pour la zone parisienne, le ferré pour les zones plus en amont. La complémentarité ferré / fluvial est donc recherchée par le port pour augmenter sa zone de chalandise.

2) 2^e partie de la présentation du projet « chatière » - impact environnemental du projet

Présentation des modélisations et inventaires réalisés qui ont permis l'analyse des impacts du projet « chatière ». Les discussions s'appuient également sur les mesures environnementales prévues par le port, communiquées aux membres du CSES au travers d'un tableau de synthèse transmis par mail ce jour.

Le **CSES / Joëlle Forget-Leray** s'interroge sur la gestion des sédiments, la libération de métaux, de contaminants. Elle estime qu'il y a très peu de tests réalisés concernant les analyses géochimiques ; il n'est pas non plus fait mention de certains polluants connus habituellement étudiés (bromés, phtalates...).

Le **CSES / Nicolas Desroy** comprend que les dragages non immergeables seront relâchés dans les bassins, ce qui correspondrait plus à du stockage que de réaménagement et ce qui présentera des impacts sur l'environnement. Il s'interroge également sur les suites à donner une fois les bassins pleins.

Le **CSES / Rachid Amara** acte les difficultés pour réaliser les échantillonnages de poissons, mais explique que la stratégie utilisée ne permet pas de se prononcer sur la fonctionnalité de nourricerie de la zone étudiée, qui aurait nécessité d'observer des juvéniles. Il est important de comprendre le fonctionnement global de ce secteur et de ne pas se focaliser sur une zone précise géographique. Sur l'estuaire, une des problématiques majeures est la réduction extrêmement importante des sites de nourriceries, comme les filandres et les vasières que recherchent certains juvéniles. S'il existe d'autres secteurs préférentiels, le projet « chatière » aura de façon certaine un impact environnemental sur l'estuaire, et il convient donc

d'intégrer les filandres et vasières de l'ensemble de l'estuaire aux réflexions menées, car ses effets seront délocalisés.

Le **CSES / Paul Ferlin** précise que même si le site visé par le projet « chatière » n'est plus un site de nourricerie, en raison des impacts des différents aménagements dont P2000, c'est à minima une zone d'attente pour les aloses.

Le **CSES / Jean-Philippe Siblet** considère qu'il n'est pas possible de considérer des impacts comme nuls (cf tableau d'analyse du GPMH). Il s'interroge également sur la validité des réflexions conduisant à considérer que des effets sur un enjeu fort pourraient conduire à un impact nul, et estime que la qualité des synthèses fournie est médiocre. Le CSES remarque l'absence de toute préconisation en cas d'accidents de bateaux, notamment pour ceux transportant des matières dangereuses, alors que le projet « chatière » prévoit une augmentation significative des trafics fluviaux.

Le **CSES / Robert Lafite** rappelle que le projet « chatière » est la continuité de Port 2000 et que ses impacts doivent donc considérer les effets cumulés de cet ensemble. Le système estuarien va être impacté à long terme par le projet « chatière » et c'est donc ce système qui doit être étudié avec une vision à long terme.

Le **GPMH** précise que la liste des polluants étudiés correspond à la liste des polluants suivis sur le site d'Octeville.

Le site de l'ancien bassin aux pétroles, au sein duquel seront conservés les volumes dragués contaminés, a une capacité de 120 000 m³, ce qui permet d'avoir une visibilité à 10 ans pour identifier une solution de stockage à terre, qui seront identifiées ultérieurement. Le bassin de stockage des sédiments fait l'objet d'un arrêté d'autorisation et correspond bien à un réaménagement du port sur le port.

Le **GPMH** précise qu'il respectera les préconisations des services de l'État concernant les effets cumulés, qui seront bien pris en compte, dont ceux de Port 2000 et de la phase 3 d'aménagement des quais.

Le **GPMH** confirme qu'il prendra en compte les impacts liés à la zone d'attente des aloses pour la réalisation de la séquence ERC. Il transmettra les rapports du GON aux membres du CSES.

Le **CSES / Jean-Philippe Siblet** précise que pour la prise en compte des effets cumulés, l'état de référence est primordial.

Le **CSES / Pierre Le Hir** s'interroge sur les délais dont dispose le port pour établir ses mesures ERC.

Le **GPMH** précise que le but des échanges du jour est de recueillir des propositions de mesures de la part du CSES.

Le **CSES / Nathalie Niquil** souhaite savoir si un travail spécifique sur le sujet des mesures est prévu avec le GIP Seine-Aval et la Maison de l'Estuaire.

Le **GPMH** précise que ces acteurs, ainsi que le CSES, ont été sollicités pour participer aux travaux du GT environnemental.

Le **CSES / Nathalie Niquil** précise que sa participation au GT doit être validée par ses membres. Toutefois, il recommande dès à présent d'envisager des mesures qui apporteront de réels résultats à l'échelle de l'estuaire et de prendre en compte dans la réflexion l'efficacité des mesures précédentes, en particulier selon deux thématiques :

- la qualité de l'eau et l'hydro-sédimentaire ;
- les habitats Faune/Flore.

Le **CSES / Frédéric Blanchet** s'interroge sur la modification à apporter à la DTA suite à la modification des voies navigables du port.

Le **GPMH** indique que ce point sera étudié. La DREAL Normandie précise que la question de la nécessité de modifier la DTA suite à la réalisation du projet « chatière » sera étudiée par l'administration.

Le **CSES / Frédéric Blanchet** s'interroge également sur les modifications à apporter à la DTA en tenant compte du projet « chatière » et de ses mesures environnementales. La **DREAL Normandie** explique que la nécessité de modification doit d'abord être établie, puis une fois confirmée leur envergure définie ; les informations concernant ces aspects et leur mise en œuvre seront communiquées au groupe (CSES et GPMH) par la DREAL Normandie dès qu'elles auront été clarifiées.

(ajout suite à la réunion : il apparaît qu'aucune modification ne soit à apporter à la DTA suite à la réalisation du projet « chatière » ; de plus, vu son statut, la DTA estuaire de la Seine ne peut être modifiée, laissant 2 options : la laisser en l'état ou l'abroger. La décision d'abrogation est prise par l'administration après avoir effectué un bilan et après une concertation à définir).

Le **CSES / Frédéric Blanchet** souhaite savoir jusqu'où est prêt à aller le port en termes de mesures environnementales.

Le **CSES / Jean-Philippe Sibley** précise également que les oiseaux seront impactés par le projet, en raison des travaux sur la plage écologique, et qu'ils manquent de reposoirs dans l'estuaire ; au lieu d'être remise en état, le port devrait donc chercher à agrandir la plage écologique.

Préalablement à l'analyse des mesures ERC du projet « chatière », le **CSES / Robert Lafite** souhaiterait que le CSES puisse consulter les résultats des mesures environnementales déjà réalisées par le port, notamment concernant Port 2000. Cela permettra d'avoir des informations sur l'efficacité des anciennes mesures.

Le **GPMH** indique qu'il fournira au CSES les suivis avifaunes réalisés par la Maison de l'Estuaire.

Le **CSES / Frédéric Blanchet** précise que le fait de fonder ses mesures sur des actions écologiques a montré ses limites au travers des projets déjà menés, et qu'il convient désormais de se baser sur des résultats à atteindre.

Le **CSES / Job Dronkers** rappelle que le retour d'expérience en matière de restauration écologique montre que la création d'habitats de façon artificielle ne fonctionne pas, et qu'il est préférable de tenir compte du dynamisme propre de la nature, d'identifier et de supprimer des contraintes pour lui permettre de se restaurer elle-même.

Le **CSES / Rachid Amara** indique qu'en tant qu'extension de Port 2000, qui a eu des impacts sur les sites de nourricerie en estuaire, le projet « chatière » doit envisager de restaurer la

fonction de nourricerie de l'estuaire. La proposition d'élevage de juvéniles dans les bassins portuaires identifiée par le GPMH n'est pas à propos et n'est pas à retenir, car ces bassins pollués et soumis aux activités portuaires ne seront jamais objectivement des milieux favorables aux poissons ; il convient de rechercher d'autres secteurs existants à restaurer dans l'estuaire.

Le **GPMH** acte les critiques apportées aux solutions proposées, et confirme qu'il souhaite s'appuyer sur le CSES pour identifier des mesures utiles pour le fonctionnement écologique de l'estuaire.

Le **CSES / Jean-Philippe Siblet** indique que le tableau des mesures n'est pas bien défini, car ne décrivant pas correctement les différents impacts exceptés les dragages. Il ajoute qu'il n'y a pas de référence à la politique de « zéro artificialisation nette », même si celle-ci ne dispose pas encore de décrets d'application. Il mentionne que l'augmentation du trafic routier en lien avec l'augmentation du trafic fluvial n'est pas prise en compte.

Le **GPMH** explique que cette augmentation sera uniquement liée au dernier km à parcourir pour les marchandises, car la majorité des trajets des marchandises supplémentaires sera effectuée par voie fluviale.

Le **CSES / Frédéric Blanchet** souhaiterait que le port établisse une carte de toutes les mesures compensatoires qui ont été réalisées, ainsi qu'un bilan détaillé des mesures et des résultats obtenus.

Le **GPMH** confirme qu'il pourra transmettre une telle carte au CSES.

Conclusion

Le **GPMH** remercie les membres du CSES pour leur analyse et leurs remarques. Il confirme que le dossier du projet « chatière » évoluera suite à ces éléments, et qu'il tâchera de répondre à toutes les questions posées.

Le **CSES par la voix de sa présidente** précise qu'il fournira ses questionnements et avis au GPMH, sur la base du compte-rendu de cette réunion et après un nécessaire temps d'échanges entre ses membres.

Ndlr : l'avis intermédiaire prévu à l'issue de cette séance a été remis à HAROPA le 28 avril 2021.

La présidente du conseil scientifique
de l'estuaire de la Seine



Nathalie NIQUIL