

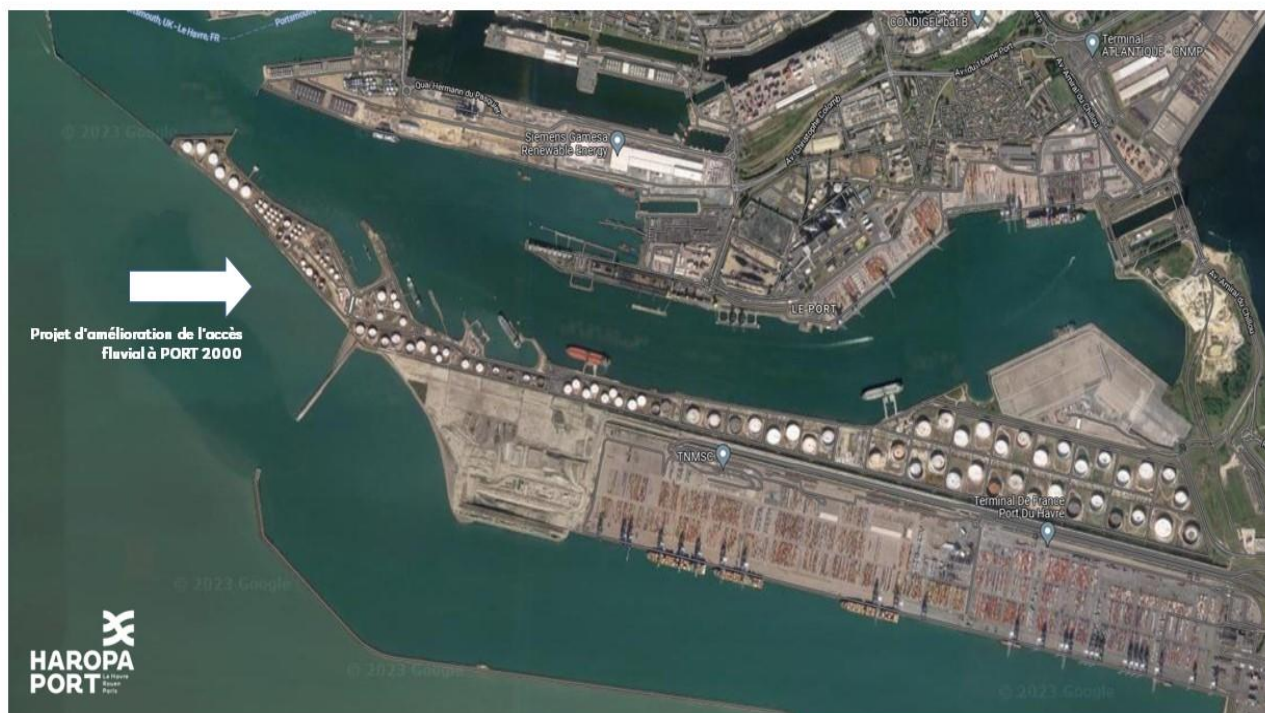
# PREFECTURE de la SEINE-MARITIME.

Arrêté inter préfectoral du 07/11/ 2022.

## ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE du 1<sup>o</sup> décembre au 16 janvier 2023

Portant sur une demande d'autorisation environnementale, au titre de la loi sur l'eau « IOTA », en vue de la création d'un accès direct à Port 2000 « La Chatière » sur le territoire de la commune du Havre - HAROPA Port - Le Havre.

Décision du tribunal administratif de Rouen désignant une commission d'enquête du 05 /10/2022  
(Dossier n° E 22000077/76)



## CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS de la COMMISSION D'ENQUÊTE Tome 2/2

Commission d'enquête : Président Alain CARU, membres Pascale BOGAERT, Jacques BROSSAIS.

*Suivant le Code de l'environnement, le rapport de la commission d'enquête fait l'objet d'un document séparé des conclusions motivées et de l'avis de la commission d'enquête.*

Page 1 sur 21

Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête relatifs à une demande d'autorisation environnementale en vue de la création d'un accès direct à Port 2000 - Le Havre -

## SOMMAIRE

### ➤ Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête

1 - Rappel succinct de l'objet de l'enquête.....	3
2 - L'objectif d'augmentation du report modal fluvial.....	4
3 - Raisons du choix de la Chatière.....	5
4 -Bénéfices attendus du projet.....	6

### ✚ 5 - Conclusions motivées de la commission d'enquête

5-1 Conclusions motivées à propos du déroulement de l'enquête de l'enquête.....	7
Publicité de l'enquête	
Climat de l'enquête	
Calendrier des permanences	
5-2 Conclusions motivées à propos du bilan des observations du projet.....	7
5-3 Conclusions motivées à propos de la prise en compte du projet par le pétitionnaire.....	8
Cadre du projet	
Implication du pétitionnaire	
5-4 Problématique auxquelles le projet n'a répondu que partiellement ou de manière incomplète.....	9
Gestion du flux des barges	
Développement fluvial	
Capacité d'accueil des infrastructures portuaires	
Etat initial	
Séquences Réduire Compenser (ERC)	
5-5 Conclusions motivées à propos de la dérogation des espèces protégées.....	13
5-6 Commission motivées à propos de la loi sur l'eau Installations Ouvrages Travaux Activités (IOTA).....	15
Cadre juridique	
La qualité des eaux/suivi	
Engagements du pétitionnaire pendant les travaux	

### ✚ 6 -Avis de la Commission d'enquête

6-1 Analyse bilancielle, les effets positifs, les inconvénients.....	19
6-2 Recommandations	
6-3 Avis de la commission d'enquête.....	21
6-4 Réserves	

## Tome 2 - Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête.

### ➤ 1 - Rappel succinct de l'objet de l'enquête :

Le projet de création d'un accès direct à Port 2000, également appelé projet de la Chatière, est localisé sur la commune du Havre dans le département de la Seine-Maritime en Normandie. Il se situe à l'ouest de Port 2000, un terminal maritime, dont les postes à quai en eau profonde sont dédiés au trafic de conteneurs d'HAROPA PORT Le Havre.

Le projet est situé sur le domaine public maritime, intégré dans les limites de la circonscription portuaire d'HAROPA Port Le Havre. Situé à l'embouchure de la Seine, la circonscription portuaire du Havre représente 10 100 hectares sur la partie nord de la plaine alluviale, 800 hectares à Antifer et au total près de 77 000 hectares en incluant la partie maritime.

Port 2000 (voir Figure 1 ci-dessous) a été inauguré en 2006 et est aujourd'hui l'interface maritime majeure de HAROPA PORT Le Havre pour les flux conteneurisés. A travers cette infrastructure, HAROPA PORT Le Havre se positionne comme le premier port à conteneurs pour le commerce extérieur de la France avec un trafic annuel fin 2021 de 3,07 millions d'Equivalents Vingt Pieds (EVP, unité de mesure correspondant à un conteneur standard, vingt pieds équivalant à 6 mètres).

Néanmoins, les terminaux maritimes de Port 2000 ont été réalisés sans accès direct pour les unités fluviales. Dès lors, acheminer un conteneur depuis Port 2000 jusqu'au bassin parisien (ou inversement) par la voie fluviale nécessite soit des unités fluviales en capacité de franchir la mer (cela concerne moins de dix bateaux sur l'ensemble de la flotte fluviale, d'une centaine d'unités au total) au travers des routes nord et sud (représentées respectivement en bleu et rouge sur la figure ci-dessous), soit d'acheminer les conteneurs via le terminal multimodal qui consolide les flux des différents terminaux grâce à un système de navettes ferroviaires (en vert sur la figure ci-dessous).

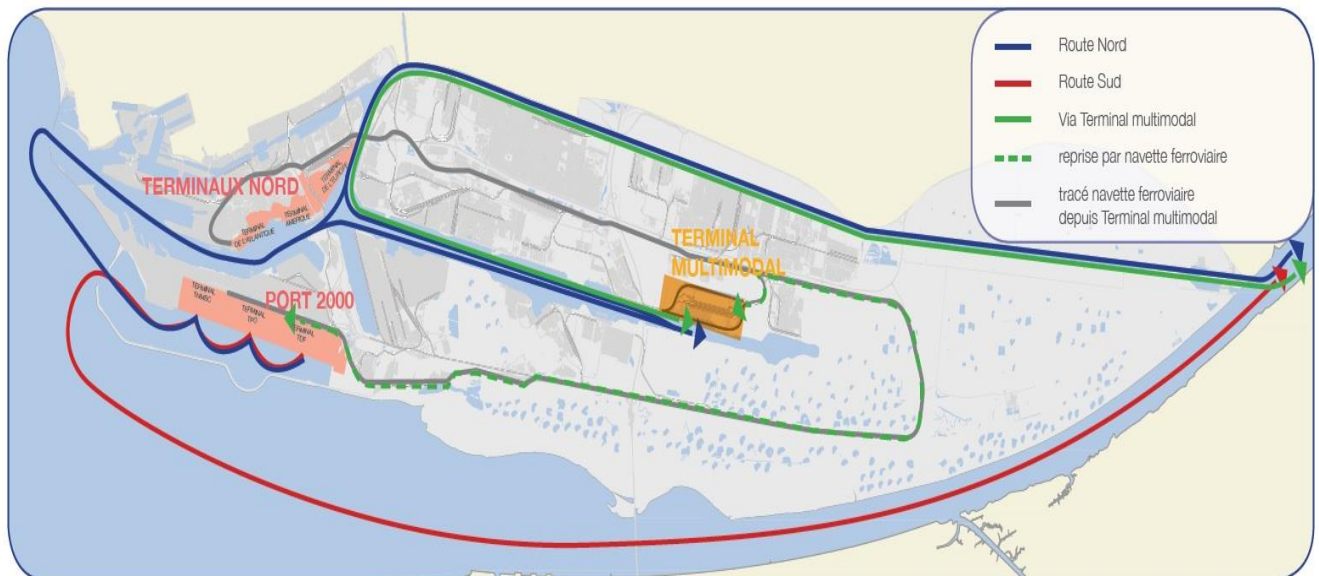


Figure 1 - Solutions actuelles d'accès fluvial à Port 2000

Malgré les nouvelles solutions de service qu'offre le terminal multimodal, et qui ont fermement consolidé son offre et sa clientèle au cours des dernières années, le transport fluvial ne représente que près de 10% du trafic hinterland du port du Havre en 2020 tandis que le trafic routier représente plus de 85% des acheminements et ce, de façon stable depuis plus de dix ans.

A l'échelle de l'axe Seine, la création d'un accès fluvial direct à Port 2000 représente un enjeu national, visant à développer le report modal via un mode de transport plus respectueux de l'environnement, notamment pour l'approvisionnement de la région parisienne, et d'améliorer l'offre de transport fluvial conteneurisé. Pour atteindre cet objectif de report modal inscrit comme une priorité dans le projet stratégique de HAROPA PORT

comme dans la Stratégie Nationale Portuaire (SNP), il est indispensable d'être en mesure de développer la compétitivité du transport fluvial et de fiabiliser les liens entre les terminaux maritimes de Port 2000 et la région Ile-de-France.

**L'accessibilité fluviale à Port 2000 étant identifiée comme un sujet majeur de la problématique du report modal fluvial de conteneurs, l'établissement public HAROPA PORT est ainsi engagé au titre de ses missions et au titre des politiques publiques de l'Etat en faveur de la multimodalité, à rechercher, étudier et mettre en œuvre des solutions permettant d'augmenter le report fluvial de son trafic hinterland en améliorant l'accès fluvial à Port 2000.**

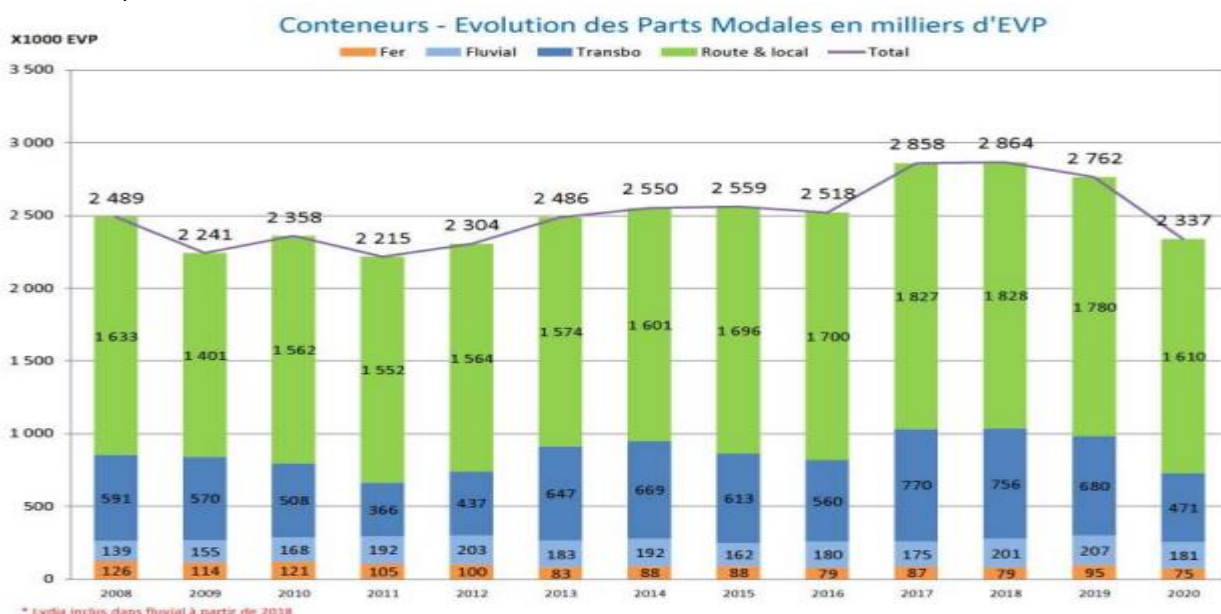
La présente demande d'autorisation environnementale du projet de création d'un accès fluvial direct à Port 2000, dit "La Chatière", est l'aboutissement du travail mené depuis près de dix ans par HAROPA PORT pour identifier, étudier et sélectionner les solutions qui permettront de répondre à cette problématique.

Il convient de se référer à l'étude d'impact et ses annexes pour plus de détails, ainsi qu'aux compléments apportés en réponse aux avis de l'Etat (mémoire du maître d'ouvrage du 3 juin 2022) et en réponse aux avis de l'Ae, du CNPN et du CSES (mémoires du maître d'ouvrage en réponse à ces avis).

## ➤ 2 - L'objectif d'augmentation du report modal fluvial :

Le projet d'amélioration de l'accès fluvial de Port 2000 s'inscrit dans une politique publique plus large, portée par l'Etat et l'Union Européenne de développement du transport modal par d'autres moyens que la route, et notamment le fluvial. L'enjeu national est majeur car la massification du trafic permise par le fluvial comparé au routier est un vrai levier pour limiter et abaisser les émissions CO2 liées au transport de marchandises et limiter l'impact du transport routier. D'autres bénéfices sont également amenés par le mode fluvial, tels que la diminution de la nuisance sonore, de la congestion ou encore de l'accidentologie sur les routes, de la pollution atmosphérique, etc.

Or, si l'on s'intéresse au trafic conteneurs du port du Havre, et notamment au trafic conteneurs en provenance ou à destination de l'hinterland du port du Havre (environ 2 MEVP conteneurs) dont le bassin parisien représente la plus grande part : les chiffres du report modal sont faibles pour ne pas dire décevants. En effet, depuis 10 ans, plus de 85 % des conteneurs en provenance ou à destination de l'hinterland du port du Havre transitent par mode routier (camions) pour seulement moins de 10% par le fleuve (barges sur la Seine) et 5 % par le fer (fret ferroviaire).



*Evolution des parts modales entre 2008 et 2020 pour le trafic conteneurs d'HAROPA Port -Le Havre*

Or, l'étude socio-économique menée en 2017 par SETEC (en ANNEXE D de l'étude d'impact), et mise à jour en 2022 (ANNEXE 2 du mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale) montre qu'un potentiel fluvial existe



et que d'ores et déjà, trois fois plus de conteneurs qu'actuellement pourraient transiter par la Seine. En cause notamment : le manque de compétitivité du fluvial par rapport au routier à cause des critères de délai d'une part, et de coût d'acheminement d'autre part. Pour augmenter cette part de 10% que représente le mode fluvial, il s'agit donc de réussir à abaisser ces critères en travaillant sur des freins structurels, économiques et logistiques actuels.

**Le projet stratégique du nouvel ensemble, liant HAROPA PORT à l'Etat par les objectifs qui y sont donnés, fixe d'ores et déjà un objectif à 2025 de part modale des modes massifiés dans les flux terrestres de conteneurs générés par ses trafics maritimes de 20%.**

### ➤ 3 - Raisons du choix de la Chatière :

Tout d'abord, les options consistant en la création d'un accès direct aux terminaux de Port 2000 (par une infrastructure, « Famille 3 » précédente) sont les seules à avoir un effet significatif sur les leviers coût et délai d'acheminement fluvial, et par conséquent à parvenir à mobiliser un report fluvial significatif en supprimant notamment le phénomène de rupture de charges. Ainsi, les solutions de la Famille 2 n'ont pas été retenues.

Plusieurs solutions d'accès direct ont été étudiées : l'écluse fluviale en fond de darse de Port 2000, un passage à travers la CIM, une voie fluviale à l'ouest de Port 2000 dite Chatière. Toutes ont un impact environnemental (surfaces terrestres ou maritimes impactées et volumes de déblais et dragages importants), le plus important étant celui de la Chatière avec 48 ha d'aménagement sur l'Estuaire.

Néanmoins, les problématiques techniques des options de l'écluse fluviale et du passage à travers la CIM induisent des coûts du projet qui rendent le projet non viable à moins d'un péage important qui serait prohibitif pour les usagers (42,9 € / EVP pour le projet de passage à travers la CIM contre 7,5 € / EVP fixé dans le projet Chatière). Le projet manquerait alors les objectifs de report modal vers le fluvial qui lui sont fixés.

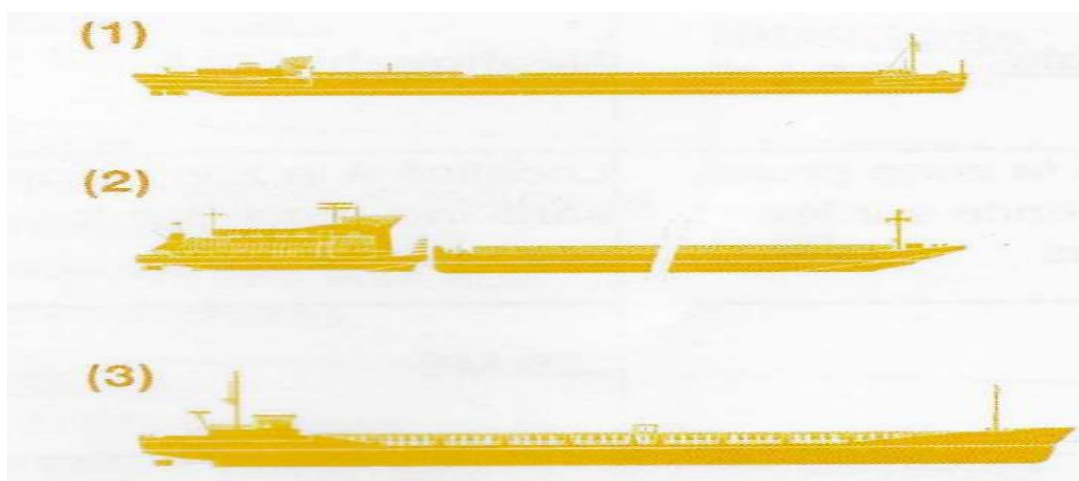
Ainsi, seule la Chatière s'avère pertinente pour atteindre l'objectif d'augmenter le report fluvial fixé par l'Etat à HAROPA Port Le Havre. Parmi les solutions analysées pour chaque famille, il s'agit clairement de l'option ayant l'effet le plus significatif sur le report fluvial (14 à 15% selon l'étude SETEC) et la seule à atteindre l'objectif de 12% visé par le projet stratégique HAROPA Port.

### ➤ 4 - Bénéfices attendus du projet :

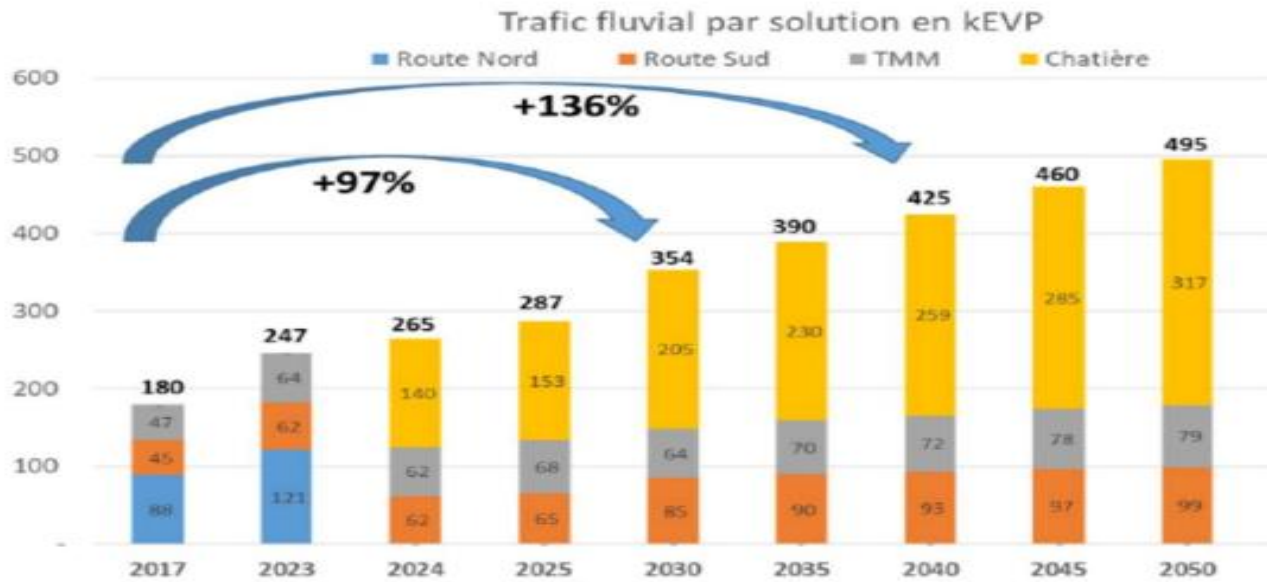
L'ensemble de la flotte fluviale circulant sur la Seine sera en capacité de se rendre à Port 2000 :

Rappelons ici les types de bateaux fluviaux transitant sur la Seine :

**Les automoteurs** (1) possèdent leur propre système de propulsion contrairement aux **barges fluviales** (également appelées **convois poussés**) (2) qui ne sont pas motorisées et qui sont donc constituées en convoi avec le pousseur (bateau effectuant la propulsion (poussage) mais dépourvu de cale). **Les navires fluvio-maritimes** (3) sont eux des unités dont le tirant d'eau et le tirant d'air leur permettent de circuler en mer tout comme de remonter le long des fleuves et canaux. Les automoteurs « renforcés » sont des bateaux renforcés au niveau de leur structure et de leur armement (équipage et matériels de sécurité).



✓ L'évolution du trafic fluvial attendue avec le projet « La Chatière » est la suivante :



Evolution attendue du trafic hinterland conteneur fluvial du port du Havre avec une mise en service de la Chatière au 1<sup>er</sup> janvier 2024 et un péage de 7,5 € / EVP.

Le photomontage ci-dessous montre l'aménagement à réaliser :



➤ **5 - Conclusions motivées de la commission d'enquête.**

✓ **5-1 Conclusions motivées à propos du déroulement de l'enquête :**

- **Publicité de l'enquête :**

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique est publié, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux dans chaque département.

<b>Insertion presse</b>	<b>1° avis</b>	<b>2° avis</b>
Paris - Normandie	Jeudi 10 novembre 2022	Mardi 6 décembre 2022
Courrier - Cauchois	Vendredi 11 novembre 2022	Vendredi 2 décembre 2022

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis est également affiché, dans toutes les mairies concernées par l'enquête apposé sur les panneaux d'affichage prévus à cet effet.

- **Climat de l'enquête :**

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein, aucun incident n'est à signaler. Le public a pu consulter le dossier mis à sa disposition en toute liberté, ainsi que de déposer sur les registres papier des observations et propositions, pendant les quarante-sept jours consacrés à cette enquête, aux heures d'ouverture des mairies concernées.

La consultation du dossier pouvait s'effectuer sur le site des préfectures de la Seine-Maritime et de l'Eure. Par voie électronique, un site spécifique a été ouvert pour recevoir les contributions des déposants, avec la possibilité de consulter le dossier.

Pour recevoir le public, les membres de la commission d'enquête ont tenu neuf permanences en toute confidentialité, dans les locaux mis à leur disposition par les maires que nous tenons à remercier, ainsi que leurs secrétariats qui ont participé au bon déroulement de l'enquête publique.

- **Calendrier des permanences :**

- Jeudi 1<sup>er</sup> décembre 2022 de 9h00 à 12h00 à la mairie du Havre.
- Samedi 10 décembre de 9h00 à 12h00 à la mairie du Havre.
- Jeudi 15 décembre 2022 de 9h00 à 12h00 à la mairie de Octeville-sur-mer.
- Mercredi 21 décembre 2022 de 9h00 à 12h00 à la mairie du Havre.
- Mercredi 28 décembre 2022 de 13h30 à 16h30 à la mairie de Gonfreville-l'Orcher.
- Mardi 3 janvier 2023 de 14h00 à 17h00 à la mairie de Saint-Victor-d'Ymonville.
- Lundi 9 janvier 2023 de 14h00 à 17h00 à la mairie de Berville-sur-Mer.
- Jeudi 12 janvier 2023 de 14h00 à 17h00 à la mairie du Havre.
- Lundi 16 janvier 2023 de 14h00 à 17h00 à la mairie du Havre.

✓ **5-2 Conclusions motivées à propos du bilan des observations du public :**

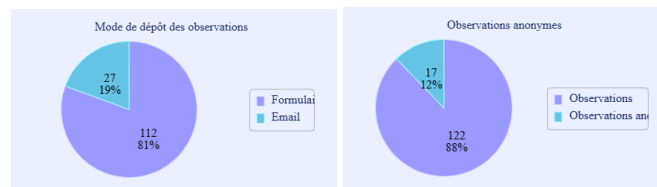
**Au cours de l'enquête publique :**

- 11 contributions ont été déposées sur les registres d'enquête déposés dans les mairies concernées.

Le Havre : 7

- ✓ Berville Sur Mer : 2
- ✓ Saint Vigor d'Ymonville : 1
- ✓ Gonfreville l'Orcher : 0
- ✓ Octeville sur Mer : 1

- 139 contributions ont été déposées sur le registre dématérialisé, (112 dépôts par formulaire / 27 dépôts par email).



- 83 fichiers ont été joints aux 139 contributions électroniques,
  - 7 courriers ont été réceptionnés, dont 1 hors délai.
- Porter à connaissance 1 Cyber action de 1241 participants, erreur d'adresse du registre électronique.

### ➤ 5-3 Conclusions motivées à propos de la prise en compte du projet par le pétitionnaire :

- Entre 2015 et 2017, HAROPA - Le Havre a lancé une phase d'études permettant de faire la synthèse de toutes les pistes possibles pour agir sur les freins et leviers afin de disposer d'éléments **socio-économiques, environnementaux et techniques** permettant de comparer toutes les solutions alternatives possibles parmi les trois familles retenues :
  - Famille 1 : L'amélioration des routes fluviomaritimes existantes Nord et Sud.
  - Famille 2 : Les solutions passant par des points de massification intermédiaires.
  - Famille 3 : Les solutions d'infrastructures permettant un accès direct de tous engins fluviaux à Port 2000
- Conscient que ce projet pouvait avoir des impacts dans de nombreux domaines, HAROPA a engagé, de manière volontaire, d'octobre 2017 à Janvier 2018 une concertation en amont de l'enquête publique sous l'égide de la CNDP. Après avoir rencontré de nombreux acteurs associés à ce projet, la garante a remis ses conclusions qui invitait le maître d'ouvrage à examiner « la complémentarité des options et la notion de temporalité des options » et à poursuivre la démarche dans le cadre d'une post-concertation. Cette nouvelle étape a permis d'organiser une information à l'intention des acteurs et du public par le biais d'un site internet, d'une newsletter et de réunions publiques. Au travers des groupes de travail mis en place, le projet s'est enrichi des différentes expertises pour constituer, in fine, le dossier mis en enquête.

### Le projet s'inscrit dans le cadre :

D'une politique publique portée par l'état visant à développer les modes de transports massifiés et tout particulièrement le rail et le fluvial. En particulier, la stratégie Nationale Portuaire validée le 22/01/2021 fixe comme ambition « l'augmentation de 30% de la part des modes de transports massifiés à l'horizon 2030 »

De la mise en œuvre, au niveau national, de la stratégie de l'Union européenne. Il a été retenu au titre de l'appel à projets Transport UE de 2018 car il est de nature à garantir l'approvisionnement alimentaire de l'Europe approuvé par le Conseil de l'UE en 2021, ou encore avec les mesures annoncées en 2020 par la Commission visant à rendre l'approvisionnement de matières premières en Europe « plus sûr et durable ».

### Implication du pétitionnaire :

Évalué les incidences sur la zone NATURA 2000.

Demandé une dérogation concernant plusieurs espèces protégées.

Consulté la grande commission nautique pour la réalisation des travaux.

Le pétitionnaire a examiné la compatibilité avec les plans, schémas et programmes et notamment :

- La stratégie nationale bas carbone.
- Le plan national biodiversité et la stratégie nationale biodiversité.
- Le STRADDET de la région Normandie.



- Le document stratégique de la façade manche est-mer du nord et plan d'action pour le milieu marin pour la manche.
- Le SDAGE 2022-2027 et le SAGE.  
Plan de gestion des risques inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie.  
Plan de prévention des risques littoraux (PPRL).  
Plan de prévention des risques technologiques (PPRT).  
Le plan climat énergie territorial (PCAET).  
Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA).  
La directive territoriale d'aménagement  
Le schéma de cohérence territoriale le Havre-pointe de caux (SCOT).  
Plan local d'urbanisme (PLU de la ville du Havre).
- Le projet est de nature à contribuer à la croissance du flux de conteneurs et au besoin impérieux confirmé par les acteurs logistiques de développer et de fluidifier le trafic car nombreux sont ceux qui ont effectivement souligné que :

La plateforme multimodale n'a pas répondu aux objectifs assignés et son développement est resté trop mesuré eu égard aux ambitions affichées lors de sa création.

L'accès à port 2000 pour les barges et bateaux fluviomaritimes est actuellement limité et privilégie trop souvent l'évacuation par la route engorgeant ainsi le trafic routier sur la zone.

#### ➤ 5 - 4 Problématiques auxquelles le projet n'a répondu que partiellement ou de manière incomplète :

La demande objet de cette enquête publique concerne la création d'un accès fluvial direct à Port 2000. Or, à l'évidence, la chatière constitue un nouveau maillon (le dernier ?) du développement de Port 2000. La solution intermédiaire du terminal multimodal n'a pas atteint les objectifs qui lui étaient assignés. En effet, l'affirmation d'un « *terminal multimodal qui aurait permis de consolider l'offre et sa clientèle* » semble mise en défaut par de nombreuses contributions.

Un historique détaillé aurait permis de comprendre pourquoi cet accès fluvial, pourtant essentiel n'a pas été engagé en même temps que port 2000 handicapant ainsi un développement prometteur de nature à se positionner comme une alternative aux ports du nord.

Sur ce point, la seule explication donnée dans le mémoire en réponse au PV est la suivante : « *Les enjeux actuels pour le report fluvial excèdent ce qui a été imaginé à la conception faite il y a près de 30 ans de Port 2000. C'est pourquoi le maître d'ouvrage choisit, ayant pris acte de cette déficience actuelle dans son offre pour le fluvial, d'y remédier à travers le présent projet* ».

***Certes, toutes les évolutions sur plusieurs décennies ne peuvent être prévisibles, mais la commission d'enquête se permet de noter que le problème se posait déjà lors du projet de la plateforme multimodale et que le développement d'un port comme celui du Havre aurait mérité une stratégie plus cohérente sur le long terme.***

#### Gestion du flux des barges :

La question posée en cours d'enquête par la commission concernait le trafic des barges par les différentes voies vers l'hinterland. Le souhait exprimé était d'avoir un schéma avec les différents flux (port 2000, port historique, écluses et canal) aujourd'hui et, à terme, après la réalisation de la chatière. L'objectif était de mieux visualiser les cheminements empruntés et leurs évolutions avec la chatière.

Sur ce point, la commission regrette de ne pas avoir eu satisfaction d'autant que ce document aurait été précieux lors de l'enquête pour le public.

Dans sa réponse, le pétitionnaire propose des schémas illustrant la situation actuelle, puis en 2030, 2050 et 2070 en comparant avec et sans la réalisation de la chatière.

On peut ainsi visualiser l'augmentation des flux sur la route nord qui passeraient, avec la chatière, de 33000 EVP en 2022 à 124000 EVP en 2030 puis 203000 EVP en 2050 et enfin 299000 EVP en 2070.

***La commission prend acte de ces données qui auraient mérité de figurer dans le dossier mis en enquête. Resterait à argumenter l'accroissement des flux de la route sud (de 73000 EVP à 177000 EVP) qui ne peut se concevoir qu'avec une augmentation du nombre de barges fluvio-maritimes.***

#### **Développement fluvial :**

Des contributions mettaient en doute le résultat annoncé en termes de report modal vers le fluvial et la nécessité d'améliorer la politique de développement de toutes les infrastructures portuaires tout au long du fleuve ».

Dans son mémoire en réponse au PV, le pétitionnaire rappelle que « *les effets attendus de la chatière ont été démontrés dans l'analyse socio-économique menée par le bureau d'études SETEC et présentée dans l'étude d'impact (version initiale de 2017, mise à jour en 2022)* ». De plus, il confirme que « *les volumes de trafic fluvial calculés sont bien compatibles avec les capacités des installations portuaires intérieures existantes* » et que la « *capacité nominale de la Seine en tant qu'axe de transport fluvial est largement supérieure au trafic actuel* ».

***La commission d'enquête prend acte de la confirmation de ces données et recommande qu'une analyse plus fine s'assure que chacune des installations portuaires sur la Seine concernées sont effectivement adaptées à l'accroissement du trafic fluvial envisagé.***

#### **Capacité d'accueil des infrastructures portuaires :**

Plusieurs dépositions ont souligné des difficultés à avoir des créneaux à port 2000 pour les barges.

Certes l'étude SETEC international en 2017 rappelée par le pétitionnaire « *concluait que le trafic maritime envisagé permettait de conserver suffisamment de créneaux pour opérer le trafic fluvial engendré par la chatière, tout en maintenant un trafic maritime fluide* ».

De même, il met en avant la nécessité pour les opérateurs d'améliorer les conditions de manutention au bénéfice du transport fluvial, de les intégrer dans leurs préoccupations et d'offrir « *des services performants pour le transport fluvial* ».

Les investissements massifs annoncés par TNMSC (portiques sur rails, ....) doivent permettre d'augmenter « *significativement la productivité des terminaux et par voie de conséquence l'optimisation de la disponibilité en bord à quai* ».

***La commission prend note de ces engagements qui doivent être respectés par toutes les parties prenantes si l'on veut que le bénéfice de la création de la chatière soit réel et participe concrètement au développement du trafic fluvial et du port du Havre***

#### **Etat initial :**

Toute étude d'impact solidement conduite suppose de procéder un état initial représentatif de la situation actuelle et partagé par l'ensemble des acteurs parties prenantes du projet. Or, la DDTM considère que cet état initial est lacunaire car déduit de l'extrapolation d'études existantes dans des conditions discutables.

En substance, « *la séquence ERC ne peut être déployée qu'avec une bonne connaissance des impacts engendrés par le projet. Il convient alors de proposer un état initial complet.* ». De même, le CNPN abonde en précisant que « *le dossier présente un ensemble d'études menées au sein de l'estuaire, certaines assez anciennes et non réalisées spécifiquement pour l'étude d'impact dont les protocoles sont insuffisamment traités* ».

De son côté, l'autorité environnementale recommande « *de compléter les campagnes d'acquisition pour obtenir des données plus récentes et plus denses concernant les communautés benthiques et leurs habitats et de procéder, le cas échéant, à une requalification de l'enjeu* ».

**Dans son mémoire en réponse au PV, le pétitionnaire fait référence à 2 nouvelles études :**

**Un nouvel inventaire pour l'ichtyofaune mené par la Cellule de Suivi du Littoral Normand (CSLN), visant à compléter celui de 2016** (analyse de la variabilité interannuelle, etc.). Les résultats confirment les espèces repérées en 2016 et leurs abondances respectives, ils ne sont ainsi pas de nature à remettre en question les inventaires de 2016 (voir réponse à l'**observation 1** précédente). Pour le lecteur souhaitant plus de détails, le rapport de la CSLN est joint en **ANNEXE 2** du présent document.

**Une caractérisation de l'état initial de l'environnement pour les mammifères marins au travers d'une étude acoustique menée par NEREIS** permettant de décrire l'impact attendu pendant les travaux pour les mammifères marins et proposant des mesures environnementales cohérentes avec celles du dossier. Pour le lecteur souhaitant plus de détails, le rapport de cette étude est joint en ANNEXE 3 du présent document.

**Selon lui, ces deux compléments apportés viennent conforter les éléments décrits dans le dossier réglementaire et il considère que la définition de l'état initial est à la hauteur de ce qui est attendu pour un tel projet. Le maître d'ouvrage en conclut notamment que l'évaluation des enjeux, des impacts et l'application de la doctrine ERC ne sont pas sous-évalués.**

**La commission prend acte de ces éléments récents qui ne figuraient pas dans le dossier soumis à enquête mais qui seraient de nature à rassurer sur la pertinence de l'état initial.**

La justification du projet accorde un poids plus important aux aspects économiques et à la réduction des gaz à effet de serre (GES) que sur les conséquences sur la biodiversité et le fonctionnement de l'estuaire. Thème repris par le conseil scientifique qui regrette que « *la réduction des gaz à effet de serre masque les autres aspects environnementaux et notamment la protection et la restauration de la biodiversité dans l'estuaire* ».

L'autorité environnementale recommande également de « *prendre en compte l'ensemble des incidences environnementales au-delà des émissions de GES dans l'analyse socio-économique du projet et de produire une tierce expertise de l'évaluation socio-économique* ».

Plusieurs contributions ont également souligné une possible sous-estimation de la partie environnementale dans le dossier soumis à enquête

Après avoir rappelé que les « *différents projets portés par le port ont toujours fait l'objet des procédures d'autorisation requises au titre du Code de l'environnement* », le pétitionnaire souligne qu'ils prévoient « *la mise en œuvre de multiples mesures ERC, mais également de multiples mesures d'accompagnement dépassant le cadre strictement réglementaire* ». Il ajoute également que « *les deux objectifs essentiels - décarbonation et biodiversité - doivent cohabiter l'un et l'autre* ».

**Pour la commission, le dilemme se pose dans la mesure où le projet de la chaudière impacte la biodiversité de l'estuaire. Certes le développement du mode fluvial va éviter un essor important du mode routier générateur de GES mais ce dernier va demeurer prépondérant encore quelques années.**

Concernant la réduction des GES, le dossier mentionne que « *En 2056, le report fluvial généré par la chatière seule permettrait un gain de 552 KT CO2. Les solutions d'optimisation des routes fluviales existantes viendraient en supplément* ».

Le trafic routier ainsi évité demanderait à être mieux étayé afin de tenir compte :

- De la disparition, dans un horizon assez proche, des moteurs thermiques.
- De l'évolution prévisible des flux de conteneurs .

Le pétitionnaire confirme que « le projet induit bien une diminution des circulations routières avec pour l'option chatière 106 kEVP reportés sur la route en 2030, et 132 kEVP en 2050, ce qui correspond respectivement à 14 et 17 millions de kilomètres parcourus évités » et qu'en conséquence « la baisse des émissions GES n'a pas été surévaluée puisque dans l'étude SETEC 2022<sup>1</sup>, la valorisation des émissions de gaz à effet de serre évitées prend bien en compte la disparition progressive des véhicules thermiques »

**La commission prend acte que le développement du report fluvial de la Chatière devrait permettre un impact sur le mode routier, mais la croissance espéré du trafic conteneur risque maintenir la noria de camion à un niveau relativement élevé encore de nombreuses années**

La poursuite de l'artificialisation de l'estuaire soulignée par le CSES qui précise que « *cette artificialisation supplémentaire entre en contradiction avec la volonté affichée par Haropa dans son plan stratégique de refaire le port sur le port* ».

Cet aspect est également développé par le comité régional des pêches qui souligne que la succession des différents projets (pont de Normandie, Port 2000, et maintenant la chatière) et les dragages réguliers contribuent à poursuivre l'artificialisation de l'estuaire et à dégrader son fonctionnement écologique.

**La séquence Éviter, Réduire et Compenser (ERC)** laisse perplexe de nombreux contributeurs. Le CSES rappelle l'article L 163-1 du code de l'environnement et précise que « *les mesures de réduction proposées doivent être décrites plus complètement dans le respect de leur équivalence écologique. Il faut donc que les mesures s'inscrivent dans une obligation de résultat et conformément au principe d'additionnalité, dans la mesure où le projet de la chatière n'est que le complément de port 2000* ».

Le comité régional de la pêche regrette de son côté « *l'absence de résultat des mesures ERC de port 2000 et du pont de Normandie* ».

Après avoir également rappelé l'art L 163-1, la DDTM précise que « *les mesures compensatoires doivent présenter des objectifs clairs en terme de restauration d'habitats et/ou d'amélioration de leur productivité et des fonctionnalités qu'ils portent* ». Dans sa contribution, France Nature Environnement précise que « la séquence ERC n'est pas correctement respectée par le pétitionnaire ».

Dans sa réponse au PV, le pétitionnaire, comme d'autres acteurs impliqués dans la préservation de l'estuaire, ne conteste pas la « *l'impossibilité de disposer d'un espace aux fonctionnalités strictement identiques à celles de la zone du projet pour des mesures compensatoires, et reconnaissent la difficulté aujourd'hui à réaliser de la compensation marine dont on puisse apprécier et évaluer précisément les résultats* ».

Dans ce contexte, il choisit de travailler à « *la restauration de fonctionnalités estuariennes dans des zones d'intérêt écologique fortes plus stratégiques pour l'estuaire de Seine* » ce qui correspond, par ailleurs, à une demande récurrente de nombreux acteurs soucieux de la biodiversité dans l'estuaire.

**La commission enregistre ce parti pris, mais considère que les possibles dérogations évoquées dans les guides cités ne constituent qu'un pis-aller et ne peuvent être retenues qu'à titre exceptionnel et qu'il ne faudrait pas que cela constitue une solution de repli dès que le projet se situe dans un environnement « déjà dégradé ». Surtout, lorsque l'on sait que la dégradation constatée est la conséquence des projets précédents.**

<sup>1</sup> Consultable en ANNEXE 2 du mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale pour le lecteur qui souhaiterait plus de détails



## ➤ 5-5 Conclusions motivées à propos de la dérogation des espèces protégées :

L'article L.411-1 du code de l'environnement institue un dispositif de conservation des habitats naturels, des espèces animales et végétales et de leurs habitats par la mise en œuvre d'un régime d'interdictions.

Parmi les listes des espèces animales non domestiques et des espèces végétales non cultivées faisant l'objet des interdictions définies par l'article L.411-1 établies par arrêté conjoint du ministre chargé de la protection de la nature et du ministre chargé de l'agriculture, figurent plusieurs espèces concernées par la réalisation du projet d'aménagement objet du présent dossier.

En conséquence, conformément aux dispositions de l'article L.411-2, une demande de dérogation aux interdictions est sollicitée par HAROPA PORT pour la réalisation du présent projet. Cette demande concerne : le Chou marin (*Crambe maritima*) (destruction), ainsi que l'avifaune (dérangement en phase travaux de 40 espèces).

La Grande alose (*Alosa*) et l'Alose feinte (*Alosa fallax*), sont intégrées sur la liste des espèces de poissons protégées sur l'ensemble du territoire national. Pour ces espèces, sont interdits en tout temps, sur tout le territoire national la destruction ou l'enlèvement des œufs ; la destruction, l'altération ou la dégradation des milieux particuliers, et notamment des lieux de reproduction. Au titre des « milieux particuliers », une demande de dérogation est faite dans le présent dossier, en effet il y aura perturbation en phase travaux d'une zone où circule l'alose durant les périodes de montaison et dévalaison.

Pour que cette dérogation soit acceptée, encore faut-il montrer qu'il « *n'existe pas d'autre solution satisfaisante, [...] et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle* » notamment « *dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement.* ».

Dans les avis et recommandations formulées par différents acteurs, on retrouve des éléments intéressants les espèces protégées et, en particulier :

- Autorité environnementale qui recommande de « *préciser les incidences résiduelles du projet sur les habitats naturels à enjeu prioritaire de conservation* » et de « *compléter les mesures de réduction et de compensation pour réduire les incidences sur les poissons* »
- La DDTM fait remarquer que « *le résultat de l'inventaire de l'ichtyofaune réalisé en 2016 par le CSLN montre une fréquentation importante de la zone de la chaudière par les aloses, notamment l'alose feinte qui utilise le site comme un corridor de migration et comme zone d'attente au moment de la migration* »
- Le CSES rappelle que « *le site du projet représente tout de même une zone d'attente pour certains poissons* ».
- LE CNPN demande « *une nouvelle mesure compensatoire visant à favoriser les deux espèces d'alose impactées par le projet* ».

Parmi les mesures ERC, seules les mesures suivantes se rapportent aux espèces protégées essentiellement pour la phase des travaux.

EV2 : « *qui permet d'éviter d'impacter des espèces protégées (chou marin) sur la plage écologique* »

MR06 : « *prendre en compte la présence de mammifères marins à proximité du chantier et réduire le risque de dérangement par mesure de mitigation du chantier* »

D'autres concernent des mesures à plus long terme :

MR07 : « *Maintenir les conditions favorables à la nidification et au stationnement des espèces patrimoniales* »

MR08 : « *permettre l'aménagement d'une zone favorable à la nidification et au stationnement des laridés sur la future digue* ».

MC01 et MC02 : « *Compenser la station du chou marin impactée par les travaux et renforcer la population sur la plage écologique et hydraulique* ».

Enfin, les mesures MC03, ACC01, ACC04 et ACC05 ayant pour ambition de contribuer à la restauration des fonctionnalités de l'estuaire sont de nature à participer globalement à la protection de certaines des espèces concernées.

En complément de ces mesures, le pétitionnaire prévoit :

- Un suivi de l'impact réel du projet par la méthode BACI
- Le suivi des mesures environnementales et en particulier pour le chou marin et l'avifaune.

Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire rappelle comment il a justifié la « raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) » et cite plusieurs jurisprudences relatives à la notion de « *solutions alternatives satisfaisantes* ». Certes trois familles de solution ont été investiguées et l'étude conclut qu'elles seraient toutes inopérantes du fait « du fait de grandes difficultés techniques de réalisation se traduisant par des **coûts de construction et d'entretien disproportionnés, grevant de ce fait le coût de l'acheminement d'un conteneur par ce biais** ».

Sans doute la solution de la chatière est celle qui génèrerait le plus fort report fluvial » mais c'est aussi celle qui a le plus gros impact écologique.

**La commission d'enquête considère que l'impact du projet sur le milieu maritime est indéniable. Mais il est difficile de prévoir si les mesures annoncées, d'autant qu'elles le sont en termes très généraux, seront de nature à minimiser les conséquences sur les différentes espèces protégées. Un suivi régulier et transparent s'impose de manière à apporter, s'il n'est pas trop tard, les corrections qui pourraient s'avérer indispensables. Il sera toutefois impossible de disposer d'un espace aux fonctionnalités strictement identiques à celles de la zone avant projet.**

➤ **5 - 6 Conclusions motivées à propos de la Loi sur l'eau, Installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA) :**

Le projet est soumis à autorisation environnementale selon les dispositions combinées des articles L181-1, L214-3 et R214-1 du code de l'environnement pour les rubriques suivantes :

Tableau 20 : Rubriques de l'article R214-1 dites « IOTA » du code de l'environnement concernées par le projet

Rubrique	Intitulé	Projet	Régime appliqué
4.1.1.0	Travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès ou travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant.	Création d'une digue et d'un chenal pour les navires fluviaux	Autorisation
4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).	Le coût des travaux est estimé à 120 M€.	Autorisation
4.1.3.0	Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin : 1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent (A) ; 2° Dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent : a) Et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines : I.- Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m <sup>3</sup> (A) ; II.- Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 50 000 m <sup>3</sup> (D) ; 3° Dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent : a) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m <sup>3</sup> (A) ; b) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m <sup>3</sup> sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord et à 500 m <sup>3</sup> ailleurs ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines, mais inférieur à 500 000 m <sup>3</sup> (D).	Volume total : 4,5 Mm <sup>3</sup> , dont clapage sur Octeville de 3 Mm <sup>3</sup> et stockage dans l'Ancien Bassin aux pétroles : 66 000 m <sup>3</sup> > N2.	Autorisation

✓ **La qualité des eaux :**

Le site du projet s'insère dans le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.

Différentes masses d'eau cohérentes sur le plan de leurs caractéristiques naturelles et socioéconomiques sont identifiées au sein du territoire du SDAGE. La masse d'eau correspond à un volume d'eau sur lequel les objectifs de qualité et de quantité doivent être atteints. C'est l'unité de base pour l'élaboration du SDAGE et du programme de mesures.

- **Site de La Chatière suivi de la qualité des eaux :**

La station de référence est la station Port 2000, est représentative de la qualité générale des eaux du bassin Hubert Raoul Duval dans le secteur d'étude. Le suivi porte sur la température, le pH, les matières en suspension (MES), la salinité, l'oxygène dissous, la concentration en NH<sub>4</sub>, NO<sub>2</sub>, NO<sub>3</sub> et PO<sub>4</sub>.

- **Tableau résultats qualité des eaux :**

Station Port 2000:	pH	O <sub>2</sub> dissous (mg/l)	Salinité (°/°°)	NO <sub>3</sub> (mg/l)	NO <sub>2</sub> (mg/l)	NH <sub>4</sub> (mg/l)	PO <sub>4</sub> (mg/l)	MES (mg/l)
Janvier 2020	8,2	10,30	25,45	3,318	0,028	0,076	0,03	20
Mai 2020	8,2	10,54	29,37	3,318	0,028	0,0757	0,0344	6
Aout 2020	8,2	9,35	29,06	1,59	0,030	0,069	0,4017	9
Octobre 2020	8,1	9	31,72	1,60	0,031	0,070	0,04	16

*Bilan annuel 2020 de la qualité des eaux. Bon état : vert. Très bon état :bleu*

Le code couleur correspond au code des Normes de Qualité Environnementales (NQE) de la masse d'eau HT03 (arrêté du 25 Janvier 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des masses d'eau de surface). Le très bon état est associé Page 234 SAFEGE à la couleur bleue, le bon état à la couleur verte, l'état moyen à la couleur jaune, l'état médiocre à la couleur orange et l'état mauvais est en rouge.

Les valeurs obtenues au cours de l'année 2020, démontrent en majorité une très bonne qualité des eaux superficielles.

Cependant, de multiples facteurs influencent la qualité générale des eaux :

- Une influence prépondérante des eaux estuariennes et marines est notée, notamment en ce qui concerne les nitrates, les phosphates, la chlorophylle et la salinité.
- Une influence directe et indirecte des paramètres climatiques est visible (cycle de vie du plancton, rejets par temps de pluie). Lors des années à forte pluviométrie, la qualité des eaux est moins bonne que lors des années sèches.
- Une influence plus ou moins directe de divers rejets se produit dans le milieu portuaire.

Du point de vue de la qualité générale, le bassin constitue un milieu dans lequel les nutriments azotés et phosphorés sont assez abondants, avec des dépassements des critères de bon état des masses d'eau (NQE). Par ailleurs, selon les données du tableau de bord 2019 du SDAGE 2022-2027, le bon état chimique n'est pas atteint et les eaux présentent, à l'échelle de la masse d'eau intéressant le site du projet, des dépassements chroniques pour les composés Heptachlore, PBDE, PCB, Dichlorométhane, TBT, HAP, composés retrouvés pour certains dans les sédiments de la zone du projet. La qualité générale des eaux de la zone du projet constitue de fait un enjeu moyen selon ces éléments.

Le SDAGE Seine-Normandie retient un report de délais pour l'obtention du bon état global sur la masse d'eau superficielle concernée par le projet. **L'objectif des bons états écologiques et chimiques de l'estuaire de la Seine aval est reporté à 2027.**

**La commission d'enquête observe, que l'état chimique initial de la qualité des eaux superficielles de l'estuaire de la Seine est classé en « mauvais état » du fait des substances PCB (CB101, CB118 et CB138) dans les moules sur la période 2014-2016. En outre, d'autres substances (plomb, mercure, HAP) ont dépassé les critères d'OSPAR dans le sédiment.**

Les impacts potentiels des travaux du projet sur le secteur de la chatière apparaissent faibles, **le pétitionnaire s'engage sur les trois principales mesures de réduction :**



**La première mesure** de réduction envisagée concerne une coordination environnementale adaptée des travaux (Mesure MR01). Il s'agira notamment d'apporter un soin particulier au suivi des travaux de dragage. Le coordonnateur apportera sa compétence pour le suivi et le contrôle de la mise en œuvre des mesures environnementales pendant toute la durée des travaux avec le contrôle de la bonne mise en œuvre du Plan Assurance Environnement des entreprises de travaux. Il sera force de proposition pour adapter les travaux pour trouver le meilleur compromis sur le plan technique et environnemental et ainsi réduire leurs impacts potentiels prévisibles.

**Par ailleurs, la présence de sédiments potentiellement contaminés a été strictement prise en compte dans l'organisation du chantier et conduit à considérer un effet attendu non significatif.**

**La seconde mesure** : vise à assurer une gestion séparative des sédiments présentant des concentrations supérieures aux seuils N2. Ils seront extraits par des moyens appropriés de type drague à benne preneuse (équipée d'un dispositif limitant les remises en suspension) puis transférés dans **l'ancien bassin à pétroles**, constituant un site « confiné », dans le but de constituer une plateforme valorisable pour les activités portuaire (Mesure MR04).

La zone d'étude rapprochée de la phase travaux, a **un impact fort** sur le site de clapage, 66 000 mètres cube de sédiments dépassent le seuil N2 et sont susceptibles d'altérer la qualité des sédiments sur le site de dépôts. Ces sédiments dragués dépassant le niveau N2 seront gérés de manière différenciée

**La troisième mesure** : porte sur l'interdiction de pratiquer la surverse pour densifier les puits de dragues lors des opérations de dragage. Cette mesure vise à limiter les phénomènes de remise en suspension des sédiments dragués (Mesure MR03). Enfin on notera aussi qu'une mesure de suivi de la qualité des eaux et des teneurs en MES est prévu pendant toute la durée de ces travaux. La mesure prévoit la mise en place de sondes de mesures en continu de MES dans la zone d'influence des travaux, afin de s'assurer que les teneurs observées restent en phase avec les résultats des modèles prédictifs de dispersion des MES en phase travaux. Au total, les impacts résiduels attendus moyennant la mise en œuvre des mesures sont jugés non significatifs.

## ➤ 6 - Avis de la commissions d'enquête

### ➤ Tenant compte :

#### ✓ Sur le plan procédural :

- ✓ La commission d'enquête constate que le dossier a été présenté dans les formes réglementaires. De bonne qualité, bien que volumineux et parfois technique sur certains aspects .  
En revanche, l'étude approfondie du dossier est difficile, de par sa densité et sa présentation, Il est peu accessible pour un public non initié et peu familiarisé en la matière.
- L'accès s'avère également malaisé, dès lors que l'on souhaite approfondir son examen. Il est à noter l'absence de glossaire, de nombreux termes techniques et acronymes rendent la lecture de ce dossier volumineux laborieuse.
- Le dossier se présente en plusieurs documents et de nombreuses annexes (5195 pages), il est donc nécessaire de se reporter au dossier de demande d'autorisation environnementale (582 pages) qui reprend de manière synthétique les annexes et permet de se concentrer sur l'essentiel. Mais ce document n'est pas facilement accessible par un public non averti.

#### ✓ Sur le bilan des observations se déclinant en :

- **Avis favorables au projet**, selon les critères essentiellement orientés vers les enjeux économiques et l'essor du port du Havre et la diminution du trafic routier et des émissions de GES.
- **Favorables avec réserves**, insistant sur le nécessaire développement des modes fluvial et ferroviaires au détriment du routier mais émettant des réserves sur les impacts en particulier sur la biodiversité de l'estuaire.
- **Avis défavorables au projet** : qui sans être hostiles au développement du transport fluvial considèrent, que les impacts sur la biodiversité est trop important et suggèrent même d'autres solutions pour le projet, utilisant mieux les subventions publiques.

#### ✓ Sur l'analyse bilancielle.

##### ○ Avantages :

- ✓ **Les effets positifs** : Le projet est un outil essentiel pour la massification des flux et le développement du transport fluvial et multimodal décarboné. Cet investissement est en adéquation avec l'art 131 de la loi climat et résilience qui fixe pour objectif suivant « Le fer et le fleuve sont les seuls modes de transport capables de massifier les chargements acheminés à l'intérieur des terres.  
Les impacts environnementaux de l'infrastructure peuvent être réduits par des mesures adaptées, des aménagements compensatoires, et ils resteront limités, pour certains, à la durée des travaux; la chaudière permettrait quant à elle un développement immédiat et important du trafic fluvial des conteneurs de Port 2000.
- **Capacité** : les volumes et charges transportés par voie d'eau sont très supérieurs, à ceux qui peuvent l'être par les autres modes de transport de fret, mais suppose une organisation adaptée au transport massifié.

- **Gaz effet de serre** :Ce projet de connexion fluviale à Port 2000, répond pleinement à l'objectif national et européen de décarbonation porté par la loi Climat (climat et résilience au niveau Français, green deal au niveau européen) et sera déterminant pour atteindre le Zéro Emission . Nette (ZEN) à l'horizon 2050. Selon l'étude, près de 50 000 tonnes équivalent CO2 seront évitées d'ici 2050.
- **Mesures de compensation** : Au fil de la concertation préalable, de son examen et des consultations des principaux acteurs, le projet s'est enrichi permettant ainsi de réaliser des mesures non initialement prévues mais déjà en négociation depuis plusieurs années avec les partenaires en charge de la biodiversité de l'estuaire.  
La proposition de redynamiser les milieux estuariens autour des vasières est très positive, avec la proposition d'effacer 500 mètres de digues, ( la mesure compensatoire MCO3 sera étendue à 1000 mètres).
- **Fiabilité** : Les livraisons par voie fluviale respectent les délais, même au cœur des agglomérations. grâce à son réseau et à son maillage, le réseau offre une disponibilité maximale sans embouteillage.
- **Simplicité d'utilisation** : L'accessibilité permanente directe aux terminaux de Port 2000 évite les pertes de temps en formalités administratives pour du transport exceptionnel ou la préparation d'itinéraires. Le transport fluvial permet également de stocker en même temps de grandes quantités de marchandises. C'est sa fonction de stock flottant.
- **Sécurité** : Les accidents sont particulièrement rares sur la voie d'eau. Le vol ou la dégradation des marchandises sont réduits au minimum.
- **Coût** : Pour de nombreux types de marchandises et du fait de la massification des chargements le transport fluvial est une solution compétitive.  
La Chatière est l'option générant le plus fort report fluvial. il n'y a pas de solution alternative satisfaisante au projet Chatière pour atteindre l'objectif de report fluvial, coûts de construction difficultés techniques de réalisation, et d'entretien disproportionnés, grevant de ce fait le coût de l'acheminement d'un conteneur par ce biais.
- o **Inconvénients** :
  - **Stratégie de développement du port du Havre** :Le projet de Port 2000 devait répondre à une intensification du trafic de conteneurs dans le monde et permettre au port du Havre d'y occuper une place majeure de nature à se positionner comme une alternative aux grands ports du nord. Cela supposait nécessairement d'analyser et de développer les moyens d'évacuation des conteneurs vers l'hinterland.  
Même si la solution d'une écluse est évoquée à cette époque, le problème des modes de sortie de port 2000 semble pour le moins sous-estimé.  
La plateforme multi modale, dont la création devait répondre à ce problème n'a pas rendu les services espérés.  
C'est maintenant au tour de la chatière de porter cet objectif pour réunir les conditions optimums d'un essor de l'activité portuaire. Ce projet se doit également de réunir toutes les conditions de réussite dans la mesure où il fait appel, pour une large part, à un financement public.
  - **Transport routier** : pour des raisons de facilité, le transport routier restera le mode choisi par une partie des clients.
  - Même si une partie des conteneurs empruntera la voie fluviale, l'augmentation espérée du trafic conteneurs maintiendra le mode routier à un niveau important ;
  - L'économie de GES mise en avant dans le dossier et par de nombreuses contributions favorables au projet est réelle mais elle ne signifie pas nécessairement une baisse conséquente du trafic routier et de ses impacts ressentis par une partie de la population.

**Perturbation de l'écosystème :** Après port 2000, l'artificialisation se poursuit alors qu'Haropa s'était initialement engagé à « faire le port sur le port ».

La création de la chatière impacte le domaine maritime et ne permettra pas de disposer d'un espace aux fonctionnalités strictement identiques à celles de la zone initiale malgré les mesures compensatoires annoncées.

L'état initial, tel que présenté dans le dossier d'enquête, a été beaucoup questionné par les acteurs consultés et les services de l'état.

En effet, la pertinence et la représentativité de l'état initial conditionne le choix et la nature des mesures ERC.

Transmises dans le cadre du mémoire en réponse au procès-verbal de la commission d'enquête, des études récentes paraissent rassurantes et permettraient de conforter cet état initial. Elles auront permis, par ailleurs, de modifier une mesure compensatoire concernant l'alose.

- Les impacts résiduels du projet sur les milieux marins, et notamment sur les ressources halieutiques, les pêcheurs craignent que l'avenir de la pêche en Manche ne soit remis en cause du fait du projet.

- **La séquence Éviter, Réduire et Compenser (ERC) :** Elle est mise en questionnement par les acteurs consultés et les services de l'état et laisse perplexe de nombreux contributeurs.

Ces mesures sont essentielles dans la perspective de réduire les impacts constatés. Or leur affichage se décline en termes assez généraux qui laisse douter de leur réelle exécution et de leur suivi.

L'ensemble de ces mesures, qu'il s'agisse d'éviter, de réduire, de compenser ou d'accompagner doivent s'inscrire dans une obligation de résultat.

Pour ce faire, les objectifs doivent être précis et mesurables et assortis d'outils de suivi adaptés et partagés. Le public et les acteurs en charge du fonctionnement et du suivi de l'estuaire doivent partager les constats et les bilans de cette mise en œuvre.

- Le retour d'investissement sur le plan comptable « raisonnable » n'est pas au RdV, suivant « les prévisions d'Haropa du trafic chatière à horizon 2070, sont de près de 300 000 EVP/an ».

$300\,000\text{ EVP/an} \times 7,5\text{ € droit de passage par EVP} = 2\,250\,000\text{€}$

$\text{Investissement} : 125\,000\,000\text{€} : 2\,250\,000\text{€} = 55\text{ ans.}$

Des ajustements de coûts complémentaires seront nécessaires, pendant cette période.

#### ➤ **En conclusions :**

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la demande d'autorisation environnementale, en vue de la création d'un accès direct à Port 2000, « La Chatière » sur le territoire de la commune du Havre, la commission d'enquête avant de donner son avis, **émet 4 recommandations.**

- ✓ **En demandant au pétitionnaire le respect de ses engagements sur les thématiques suivantes :**

1 - La mise en place de la mesure MC05, prévue dans le mémoire en réponse, doit être orientée vers la restauration ou la création d'une zone d'attente de frai pour les aloses feintes qui sera créée.(en eau douce marnante, avec un fond de graviers ou sable grossier).

2 - D'insérer et modifier la séquence ERC décrite dans l'étude d'impact pour l'alose qui a été revue au regard des conclusions données à l'observation n°1 du procès-verbal, au regard des inventaires ichtyofaune de 2022.

3 - Sur la mesure compensatoire MC03 sera étendu à 1000 mètres. Concernant les 500 mètres linéaires supplémentaires, une étude spécifique sera réalisée dans le cadre de la mesure MC03, et en lien avec la mesure d'accompagnement ACC05 visant à restaurer la filandre « grande crique », afin de localiser de manière la plus pertinente possible la localisation de ce désenrochement supplémentaire dans un objectif de restauration de fonctionnalités estuariennes, en compensation des aires d'alimentation et de croissance impactées par la digue Chatière.



4 - La commission d'enquête recommande au pétitionnaire, de réaliser des analyses avant les travaux, pendant les travaux, et en fin du chantier identiques au bilan de 2020, par un laboratoire agréé indépendant.

**Dans les conditions citées ci-dessus, la commission d'enquête émet un avis FAVORABLE.**

**Assorti de 2 réserves suivantes :**

- 1) De Libeller les objectifs des mesures ERC, en reprenant l'objectif général tel qu'il est proposé dans le dossier, mais en y assortissant, pour chacune des mesures :
  - des **objectifs opérationnels précis et mesurables** ,
  - des **indicateurs fiables et partagés** permettant de s'assurer de la réalisation effective de la mesure. »
- 2) D'établir un **bilan annuel** de l'avancement des mesures ERC, et le transmettre aux acteurs en charge du suivi du fonctionnement et de la biodiversité de l'estuaire.

Le 16 février 2023

**La commission d'enquête**

**Alain CARU**



**Pascale BOGAERT**



**Jacques BROSSAIS**

