

Rapport de la concertation continue

Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 au Havre

Dates de la concertation continue
Du 5 Mars 2018 au 31 Juillet 2022

Marianne AZARIO, garante
désignée par la CNDP

-

Date de remise du rapport, le 27 Août 2022



commission
nationale du
débat public



SOMMAIRE

Fiche d'identité du projet	3
Les chiffres clef de la concertation préalable	6
Rappel des enseignements et des recommandations de la concertation préalable	7
Les recommandations de la garante à l'issue de la concertation préalable	8
Suites données par le maître d'ouvrage à la concertation préalable	8
La décision du maître d'ouvrage	8
La mission de la garante	9
La mise en place d'une concertation continue	9
L'objectif de la concertation continue	9
Une concertation continue suspendue à l'avancement du projet	10
Organisation et modalités de la concertation continue	10
Les résultats de la concertation continue	13
Avis de la garante sur le déroulé de la concertation continue et recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information	15
Les points positifs de la concertation continue.....	15
Les points négatifs de la concertation continue	16
Propos conclusif	17
Recommandations sur les modalités d'information pour la suite du projet	18

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

Maitre d'ouvrage :

Le projet est porté par le Grand Port Maritime du Havre mais la concertation avait été menée sur un périmètre géographique correspondant à l'entité juridique sous forme de groupement d'intérêt économique « HAROPA Ports de Paris-Seine Normandie » regroupant les trois ports du Havre, de Rouen et de Paris et dans une dynamique de projet porté par HAROPA conjointement au Grand Port Maritime du Havre. Aujourd'hui cette dynamique a donné lieu à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique, le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine par décret du 19 Mai 2021.

Contexte du projet :

Port 2000 inauguré en 2006, interface maritime majeure du Grand Port Maritime du Havre, se positionne comme le premier port à conteneurs pour le commerce extérieur de la France avec un trafic fin 2017 de 3M d'Equivalents Vingt Pieds (unité de mesure correspondant à un conteneur standard, vingt pieds équivalant à 6 mètres). La desserte directe de Port 2000 par les bateaux fluviaux est évoquée depuis l'origine du projet soit 1997 mais non retenue dans le schéma d'aménagement. Depuis, un certain nombre de solutions ont été étudiées pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000, certaines abandonnées (projet d'écluse fluviale) d'autres mises en place. Aujourd'hui l'accès à Port 2000 s'opère par les routes nord et sud pour certaines unités adaptées en raison d'un passage en mer ou par la connexion de Port 2000 au terminal multimodal via une navette ferroviaire exploitée dans le cadre d'une délégation de service public, terminal lui-même connecté au réseau ferroviaire et fluvial. Devant la demande forte d'un accès direct à Port 2000 pour toutes les unités fluviales, portée par un grand nombre d'acteurs, le Grand Port Maritime du Havre s'est engagé dans une nouvelle phase de concertation.

Localisation du projet :

Carte des accès actuels à Port 2000



Objectifs du projet selon le maître d'ouvrage :

C'est le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 qui est soumis à concertation. L'enjeu est pour le Grand Port Maritime du Havre et l'axe Seine de développer les modes de transport respectueux de l'environnement, d'améliorer l'offre de transport fluvial conteneurisé en stagnation voire en régression depuis plusieurs années sur le Port du Havre, d'être en mesure de concurrencer davantage les plus gros ports d'Europe, de fiabiliser les liens entre les terminaux maritimes de Port 2000 et le transport fluvial conteneurisé vers la région Ile de France. La qualité du lien fluvial à Port 2000 dans sa globalité constitue l'un des déterminants de la qualité du transport massifié (fait de rassembler autour d'une même unité de transport des marchandises destinées à être livrées à des endroits différents) sur l'axe Seine, sachant que les modes de transport massifié apportent un surcroît de compétitivité capable de fidéliser les trafics grâce à leur prix, leur régularité et des délais de livraison fiables et performants.

L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 est possible soit en optimisant les solutions existantes, soit en offrant une ou des solutions complémentaires : **Trois options ont été présentées à la concertation : La solution chatière soit la création d'une nouvelle infrastructure, l'optimisation du traitement des volumes sur le terminal multimodal dans sa configuration actuelle et/ou l'extension du terminal multimodal, l'optimisation des routes nord et sud d'accès à Port 2000.**

Caractéristiques principales :

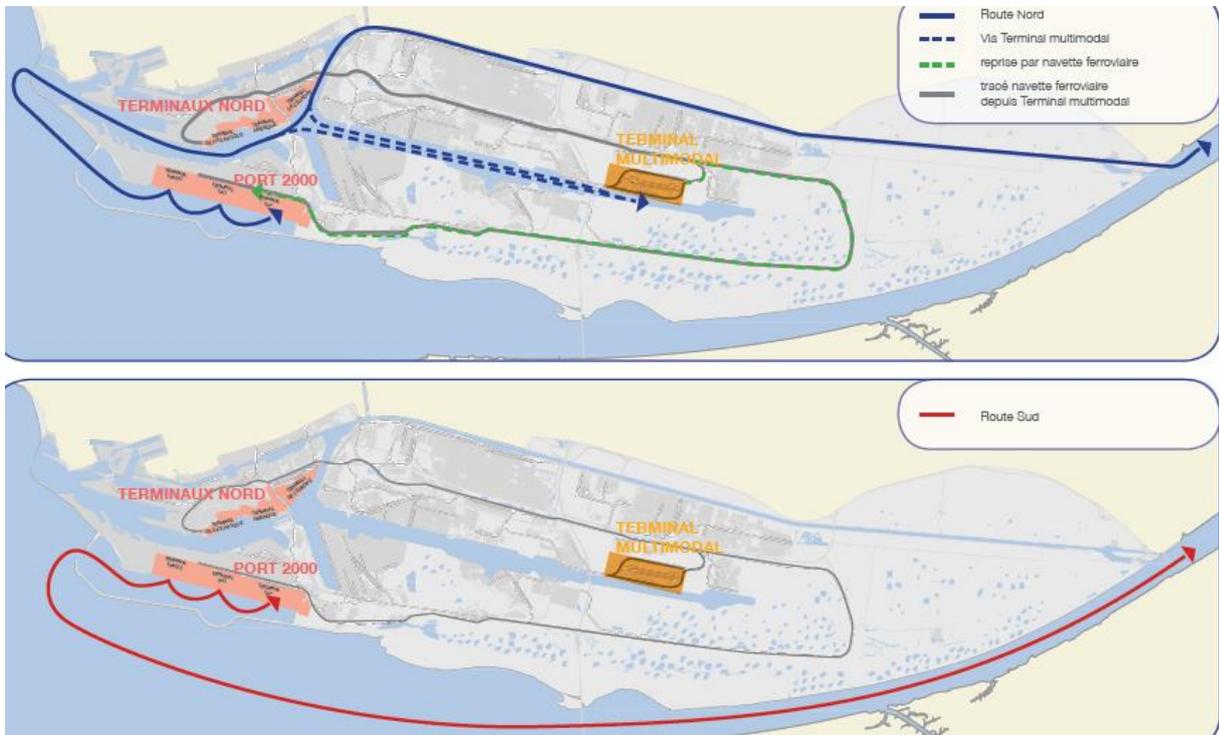
- **La solution chatière**, projet d'infrastructure à réaliser pour créer un chenal de navigation entre la digue nord de Port 2000 et la digue sud du port historique du Havre permettant la navigation de toutes les unités fluviales, reliant ainsi Port 2000 directement à la Seine.



- **L'optimisation du traitement des volumes sur le terminal multimodal dans sa configuration actuelle et/ou l'extension du terminal multimodal** incluant des portiques et quais supplémentaires.



- **L'optimisation des routes nord et sud** d'accès à Port 2000 pour agir sur le coût d'exploitation : actions sur les modalités de chargement/déchargement, sur la réglementation de l'accès des bateaux à Port 2000, sur l'aide à l'investissement et/ou l'exploitation des unités fluviales adaptées. A l'heure actuelle au Havre, 5 automoteurs conteneurs ont l'agrément requis, 4 pour la route nord, 1 pour la route nord et sud auxquels il convient d'ajouter un navire fluviomaritime qui n'est pas soumis à agrément.



Coût :

- Le projet de chatière est évalué à 100 M d'euros dans les documents de la concertation, le maître d'ouvrage a fait part en cours de concertation des résultats des nouvelles études techniques qui portent l'estimation du projet de chatière à 125 M d'euros (coût estimé en 2017).
- Le projet d'extension du terminal multimodal est évalué à 23 M d'euros (coût estimé en 2017).
- Le projet d'optimisation du terminal multimodal ne nécessite pas d'investissement.
- Le projet d'optimisation des routes nord et sud ne nécessite pas d'investissements en infrastructures.

Calendrier :

- Le délai de réalisation de la chatière est estimé à 5 ans compte tenu de la phase administrative et de la phase travaux.
- Le délai de l'extension du terminal multimodal est estimé à 1 ou 2 ans.
- Le délai de mise en œuvre de l'optimisation du terminal multimodal, des routes nord et sud n'est pas défini.

LES CHIFFRES CLEFS DE LA CONCERTATION PREALABLE

- **Quelques dates clés :**
 - 23 juin 2017 : décision de saisir la CNDP validée par le conseil de surveillance du grand port maritime du Havre.
 - 5 juillet 2017 : décision d'organiser une concertation préalable au titre de l'article L 121-8 du code de l'environnement, sous l'égide d'un garant par la CNDP en commission plénière : désignation de Marianne Azario avec l'appui de M. Pierre-Gérard Merlette (décision n° 2017 /28).
 - 20 octobre 2017 au 29 décembre 2017 avec prolongation au 19 janvier 2018 : dates de la concertation préalable.
 - 16 février 2018 : publication du bilan de la concertation préalable.
- **Périmètre de la concertation :** l'axe fluvial Le Havre-Rouen-Paris
- **350 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage**
- **4200 plaquettes de synthèse du dossier de concertation**
- **Panneaux d'information et documents de la concertation dans 12 lieux publics (mairies, préfectures, communauté d'agglomération, CCI, écoles d'enseignement supérieur ...).**
- **7 Evènements publics**
 - 5 réunions publiques (Le Havre, Rouen, Paris)
 - 1 réunion d'acteurs
 - 1 visite de site organisée pour le public
- **313 personnes en réunions publiques**
- **6222 connexions au site internet (www.haropaports.com)**
- **60 articles de presse**
- **119 questions posées en réunions publiques**
- **393 avis ou questions tous supports confondus**
- **40 Contributions écrites**
- **10 cahiers d'acteurs**
- **Un garant neutre et indépendant nommé par la CNDP**

RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PREALABLE

Un constat et une volonté partagés par tous

Il y a adhésion totale sur la nécessité de développer la part du transport massifié par voie fluviale au bénéfice de l'ensemble de l'axe Seine et de la collectivité.

Il y a reconnaissance unanime des atouts du Port du Havre et de l'Axe Seine avec l'idée corollaire qu'ils ne sont pas suffisamment exploités pour placer le Grand Port Maritime du Havre, le Grand Port Maritime de Rouen, Ports de Paris et Haropa véritablement en concurrence avec les grands ports du Range Nord.

De ces consensus, il en est ressorti du point de vue de la concertation :

- Un débat serein mené dans l'écoute et le respect de chacun.
- Une forte implication des acteurs.
- Un réel intérêt du grand public, ce malgré un sujet complexe à appréhender.
- Une richesse sur le fond des arguments présentés.
- Un maître d'ouvrage coopératif et impliqué dans le processus.

Pourtant des positionnements différents

Des acteurs portuaires : des regards croisés qui peinent parfois à converger dans la même direction, cela peut s'expliquer en partie par le contexte historique de ce projet en discussion depuis un grand nombre d'années, ayant conduit à une forme d'exaspération de certains acteurs portuaires. Cette attente a pu être à la source d'une interrogation quant à la volonté réelle du maître d'ouvrage d'envisager la réalisation de la chatière.

Des acteurs environnementaux : de nombreuses craintes émises tant par les associations environnementales que les pêcheurs professionnels sur le projet de chatière regardé comme une artificialisation supplémentaire de l'estuaire de la Seine. C'est un projet jugé comme présentant sur le plan environnemental un risque d'impacts négatifs pour l'écosystème, pour la faune en particulier en raison de la richesse évoquée de la zone sur le plan halieutique.

Ce que la concertation a mis en exergue :

- **La complémentarité des options :** Le dossier mis à la concertation s'appuyait sur trois options : la chatière, l'optimisation /extension du terminal multimodal, l'optimisation des routes nord et sud. A la faveur de la première réunion publique, le maître d'ouvrage interrogé par le public, reconnaissait la possibilité de retenir plusieurs options corrélativement.
- **La temporalité des options :** Les options pour autant qu'elles puissent être complémentaires, se posent dans des temporalités différentes, certaines réalisables à court ou moyen terme, d'autres nécessitant un délai de réalisation plus long, délai pouvant être propice à la mise en œuvre de la complémentarité des différentes options.

La concertation préalable a permis de dépassionner le sujet, d'identifier les marges de progrès de l'accès fluvial à Port 2000, de révéler des positionnements différents mais non dogmatiques pouvant être dépassés par une analyse collective, objective et globalisée des conditions de réalisation des options d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, « in fine » de donner au maître d'ouvrage la vision la plus large possible.

LES RECOMMANDATIONS DE LA GARANTE A L'ISSUE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Ce qui est très largement ressorti de cette concertation c'est une demande d'associer l'ensemble des personnes concernées sur l'axe Seine autour d'un élan, d'une action, d'une réflexion, d'une même volonté de développer le transport massifié de marchandises par voie fluviale, dans un contexte global où le transport, les échanges, le commerce, le monde maritime et fluvial, se transforment, s'adaptent, s'organisent, innovent rapidement.

Cela pourrait prendre la forme d'un **comité de suivi de l'accès fluvial à Port 2000**, d'un groupe de travail qui réunirait les grands ports, l'Etat, les collectivités, les armateurs maritimes et fluviaux, les opérateurs, les associations environnementales, les logisticiens, les chargeurs, les institutionnels, les acteurs économiques, les structures de promotion de la Vallée de la Seine. Cette structure ou tout autre choix du maître d'ouvrage en ce sens permettrait de :

- Poursuivre le processus de participation,
- Fédérer les réflexions, informations et travaux afférents à ce sujet, collecter des données chiffrées sur le trafic fluvial, là où la concertation a révélé qu'elles étaient difficiles à établir avec exactitude,
- Analyser de façon collective les potentielles évolutions du contexte autour de ce projet : gouvernance des Grands Ports Maritimes, stratégie portuaire de l'Etat, programmation nationale des infrastructures de transports, révision du Contrat de Plan Etat-Région, programme d'investissements du GPMH.

La garante recommande au Grand Port Maritime du Havre d'associer le public aux résultats des travaux de ce comité de suivi par les moyens qu'il jugera nécessaire.

SUITES DONNEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A LA CONCERTATION PREALABLE

La décision du maître d'ouvrage

A partir des avis recueillis auprès des divers acteurs et du public lors des différentes réunions publiques, du bilan de la garante émis en février 2018 et des études environnementales, socio-économiques et techniques réalisées dans ce cadre, la Direction territoriale du Havre a acté en Conseil de surveillance du 30 mars 2018 les points suivants :

- D'engager, avec les acteurs concernés, un plan d'action pour encourager le développement du transport fluvial de conteneurs maritimes, incluant cinq chantiers prioritaires, qui seront lancés avant la fin du premier semestre 2018.

Ces cinq chantiers pour le développement du transport fluvial sont les suivants :

Chantier n°1 : l'amélioration de l'efficacité et du coût des chaînes logistiques passant par le terminal multimodal

Chantier n°2 : la mutualisation par les opérateurs fluviaux de leurs moyens de transport

Chantier n°3 : la baisse des coûts de manutention sur les terminaux maritimes pour les trafics fluviaux

Chantier n°4 : l'amélioration des conditions et des performances de navigation des bateaux fluviaux sur la Seine

Chantier n°5 : l'amélioration de la motorisation des bateaux pour réduire les consommations et consolider l'avantage écologique du transport fluvial par rapport au transport routier

- D'inscrire le projet relatif à la création d'un accès fluvial direct à Port 2000 (« **chatière** ») au programme des investissements du Port, en affermissant notamment un plan de financement adapté au sein du programme pluriannuel du Port, et de poursuivre les études en vue de la constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale.

LA MISSION DE LA GARANTE

La mise en place d'une concertation continue

Par décision de la CNDP en date du 5 mars 2018, la garante Marianne Azario est chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public, ce jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000. Il convient de préciser que la post-concertation s'est en effet déroulée sur le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 mais que l'enquête publique porte sur le projet de chatière.

L'objectif de la concertation continue

La concertation continue doit bien être une phase d'information et de participation, qui permet une continuité de dialogue entre le public, les acteurs impliqués et le responsable du projet, plan ou programme (maître d'ouvrage). Même si le rythme de cette concertation est souvent moins dense que celui de la concertation préalable, le garant doit s'assurer que le public puisse suivre l'avancement du projet ainsi que la mise en œuvre des engagements pris par le maître d'ouvrage durant la concertation préalable ou le débat public (information sur les études réalisées, communication sur les étapes décisionnelles, etc.) et dans sa réponse aux recommandations du garant. Le garant veille également à ce que le public puisse échanger régulièrement avec le maître d'ouvrage afin de continuer le dialogue et la participation effective du public.

Une concertation continue suspendue à l'avancement du projet

- 2018 : décision du maître d'ouvrage et réponse à appel à projets européen.
- Fin 2018 : lancement des chantiers d'amélioration de l'accès fluvial avec les acteurs portuaires et retour vers le grand public.
- 2019 : financement du projet avec la Région d'une part et avec l'Europe d'autre part.
- Fin 2019 : démarrage du premier groupe de travail environnemental
- 2019-2020 : réalisation d'études environnementales et techniques complémentaires

- 2020-2021 : tenue de groupes de travail avec les acteurs scientifiques et environnementaux
- 2021 : retour vers le grand public
- 2022 : dépôt du dossier d'autorisation environnementale

ORGANISATION ET MODALITES DE LA CONCERTATION CONTINUE

La mise en œuvre de 5 chantiers en faveur de l'amélioration du transport fluvial, associant les acteurs portuaires.

Le maître d'ouvrage HAROPA PORT Le Havre a acté la mise en œuvre d'un plan d'action spécifique. Celui-ci, communément appelé « Les cinq chantiers pour le développement du transport fluvial » a été initié conjointement avec Voies navigables de France (VNF). Ces chantiers font l'objet d'interviews filmées expliquant en quoi ils consistent et leur avancement, interviews diffusées en réunions publiques et visibles sur le site du projet.

L'organisation de réunions publiques

Dans le cadre de la concertation continue, deux réunions publiques ont été organisées.

- **La réunion du 10 décembre 2018** pour rendre compte auprès du public du lancement des 5 chantiers (à lire en page 9 du présent rapport) avec les acteurs portuaires relatifs aux pistes d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000. Cette réunion publique avait lieu au Havre (18h/20h) en présence des représentants d'Haropa, de l'Etat, de Voies Navigables de France (VNF) et de la garante. Un temps de questions/réponses a lieu après chaque présentation.

Nombre de participants : 40

Moyens de communication : affichage, voie de presse, réseaux sociaux, actualité web pour télécharger l'invitation à la réunion publique.

Principaux points mis en avant par le public lors de cette réunion : la synergie autour de l'axe Seine, le renforcement de la compétitivité du transport fluvial, la valorisation des atouts des 3 ports, la multimodalité, le financement du projet, la gouvernance des groupes de travail avec les acteurs portuaires.

- **La réunion du 31 mars 2021** pour rendre compte auprès du public de l'avancement du projet de la chatière, des dernières études environnementales conduites et des 5 chantiers lancés en 2018.

Cette réunion publique est organisée sous format numérique avec un chat, un numéro de téléphone gratuit pour poser des questions. La réunion est structurée en trois parties, ponctuée de temps d'échanges après chaque présentation.

Les 5 chantiers sur les voies d'amélioration du transport fluvial donnent lieu à des vidéos rapides pédagogiques. Il est également présenté à cette réunion des films-interviews rapides qui permettent à des acteurs différents d'exprimer leurs points de vue sur le projet de chatière (le CSES, le groupe CFT, Bolloré Logistics, FNE, le CRPMEM, la région Normandie, GreenModal et Novatrans). L'ensemble est à revoir en replay sur le site du projet.

Nombre de participants : 252 inscrits, 182 participants.

Moyens de communication : affichage, voie de presse, réseaux sociaux, actualité web.

Principaux points mis en avant par le public lors de cette réunion : le format numérique de la réunion publique, les impacts environnementaux, les solutions alternatives, les modalités techniques, le terminal multimodal, la massification, les coûts de manutention, la transition énergétique, les bornes de rechargement sur la Seine, les dragages, le poids des impacts environnementaux dans la décision, les risques de navigation, la recolonisation du site, la fiabilité des modélisations, l'impact du projet sur les autres mesures environnementales de Port 2000. Le chat comportait 73 questions ou observations.

Il convient de préciser qu'une réunion publique avait été envisagée en 2020 et non mise en œuvre en raison de la crise sanitaire.

La mise en œuvre de groupes de travail et d'échange avec des acteurs institutionnels, scientifiques, des associations environnementales et des acteurs de la pêche professionnelle

Préambule : il est bien défini que l'appartenance à un groupe de travail ne vaut pas adhésion au projet ni avis favorable à l'enquête publique.

- **Un groupe de travail environnemental composé d'institutionnels et d'experts du territoire** : la maison de l'estuaire, le Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Seine, la DREAL, la cellule de suivi du littoral normand, le GIP Seine-Aval, le Groupement ornithologique normand, le conservatoire du littoral, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, le Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Normandie, la DDTM.
 - 4 réunions : septembre 2019, mars 2020, janvier et février 2021, mai 2021.
 - **Objectifs de ces réunions pour le maître d'ouvrage** : partager les données du diagnostic et aider à caractériser les impacts du projet., présenter les résultats des investigations complémentaires, échanger sur les niveaux d'enjeux et d'impacts retenus par le maître d'ouvrage, discuter des mesures environnementales.

- **Points principaux évoqués par les acteurs** : interroger les impacts à l'échelle de l'estuaire, les impacts sur le chou marin, l'alose et les mammifères marins, prioriser l'évitement et la réduction des impacts avant la compensation, interroger des solutions alternatives, impacts sur le trafic ferroviaire, se placer dans un cadre projet, la nature des dragages, les impacts cumulés, les fonctionnalités de la fosse Nord, la mise en place d'indicateurs pour les mesures d'accompagnement, de la visibilité sur l'enveloppe financière des mesures d'accompagnement, intégrer les retours d'expérience, assurer la cohérence avec la gestion de la réserve naturelle.
- **Points de vigilance de la garante** : la mise à disposition des documents suffisamment en amont des réunions, une clarification de la méthodologie de détermination des impacts, un croisement des échanges entre les différents groupes d'acteurs, la mise à disposition de toutes les études environnementales, la publication rapide des comptes-rendus de réunions sur le site du projet.
- **Un groupe composé d'acteurs environnementaux** : l'association SOS Estuaire, l'association Eco-Choix, l'Office Français de la Biodiversité, l'association France Nature Environnement, l'association Ecologie pour Le Havre.
 - 3 réunions : décembre 2020, janvier 2021, juin 2021
 - **Objectifs de ces réunions pour le maître d'ouvrage** : partager l'état initial environnemental, définir les principaux enjeux,
 - **Points principaux évoqués par les acteurs** : le silence du maître d'ouvrage entre 2019 et 2021, les solutions alternatives, les impacts du projet à l'échelle de l'estuaire, la courantologie, les dragages, les impacts sur la plage écologique, le nombre de stations dans les inventaires faune, impacts sur les mammifères et avifaune, une meilleure visibilité sur la séquence ERC.
 - **Proposition formulée** : intégrer le comité de suivi des dragages d'entretien et d'immersion à la demande de SOS Estuaire. Demande de compensations au projet par France Nature Environnement.
 - **Points de vigilance de la garante** : un croisement des échanges entre les acteurs, la mise à disposition de toutes les études environnementales et la publication rapide des comptes-rendus sur le site du projet.
- **Une réunion avec le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Normandie (CRPEM).**
 - 1 réunion en janvier 2021.
 - **Objectifs de cette réunion pour le maître d'ouvrage** : présenter les avancées du projet et les études environnementales.
 - **Points principaux évoqués par les acteurs** : une inquiétude sur l'impact du projet sur les nourriceries et les juvéniles, un projet sur une zone propice au cycle de croissance et de reproduction, la perte de fonctionnalité de l'estuaire au fil du temps et des projets, l'efficacité du projet, les effets sur le transport ferroviaire, la nature des dragages.
 - **Proposition formulée** : intégrer le groupe de travail environnemental, proposition acceptée par le maître d'ouvrage.
 - **Points de vigilance de la garante** : la complétude des inventaires faune par les données de terrain communiquées par les acteurs, le croisement des travaux entre les différents groupes d'acteurs et la publication rapide des comptes-rendus de réunions.

La mise à jour du site du projet

Les relais d'information dans la presse

5 articles pour l'annonce de la réunion publique de décembre 2018 et des articles à posteriori, nombreux articles au moment de la signature des conventions de financement en 2019, 18 articles en 2021 au moment de la réunion publique.

Des communiqués de presse du maître d'ouvrage

Actualité Web du Port : en 2018, 2019, 2021.

Une ligne téléphonique

Un appel gratuit pour s'informer et poser des questions.

Des encarts dans les Newsletter d'Haropa en 2021 et 2022

A la demande de la garante, le maître d'ouvrage a fait procéder à l'impression de la newsletter en mars 2022, document déposé à 800 exemplaires répartis dans les accueils publics des trois ports du Havre, Rouen et Paris.

LES RESULTATS DE LA CONCERTATION CONTINUE

Des décisions concrètes

Pour donner suite aux chantiers sur l'amélioration du transport fluvial :

- La modification du système d'organisation de la navette désormais sous contrôle du terminal multimodal et un engagement plus fort du port du Havre dans la gestion du terminal multimodal,
- Le lancement de discussions sur les coûts de manutention portuaire pour faire évoluer les pratiques avec par exemple la mise en place d'une aide financière en 2020,
- L'amélioration des conditions de navigation avec en juillet 2019 la mise en place du système d'information fluvial permettant d'avoir des informations en temps réel,
- Des équipements sur l'axe Seine de nature à favoriser l'amélioration de la motorisation des bateaux (compétence Etat).

La volonté du maître d'ouvrage d'associer les acteurs

A la fois au diagnostic et à la séquence « Eviter, Réduire, Compenser (ERC) » pour enrichir l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Cette démarche qui a rencontré un réel travail des acteurs et une intelligence collective au-delà d'une opposition farouche au projet de chatière pour certains d'entre eux, a permis au maître d'ouvrage :

- De procéder à des études complémentaires pour répondre à certains points soulevés, par exemple sur le benthos.

- D'affiner le choix des hypothèses de l'étude hydrosédimentaire.
- De caractériser les zones d'habitat grâce au modèle « PROPOSE » du GIP Seine-Aval, point qui pouvait être bloquant après les premières études menées en amont de la concertation préalable.
- De lancer une étude acoustique sous-marine.
- D'envisager de compléter les inventaires faune par des données de terrain.
- De réactiver les données sur les inventaires flore, notamment le chou marin.
- De prendre davantage la mesure du contexte environnemental de ce projet.
- De faire avancer la réflexion sur les mesures environnementales proposées, en particulier pour l'ichtyofaune et l'avifaune.
- De compléter l'argumentation sur les solutions alternatives au projet de chatière.

La démarche a également permis aux parties prenantes environnementales de faire valoir auprès du maître d'ouvrage au fil de l'élaboration de l'étude d'impact les points majeurs d'opposition ou d'attention.

Une convergence de points de vue

Sur l'analyse du projet et de la caractérisation de ses impacts entre les différents groupes d'acteurs.

Une évolution significative du maître d'ouvrage

Vers une prise en compte de mesures en faveur de la restauration des fonctionnalités de l'estuaire.

Très vite s'est dégagé un consensus de l'ensemble des parties prenantes environnementales sur la nécessité de considérer les impacts de ce projet au-delà de la zone projet proprement dit, mais comme une source d'artificialisation supplémentaire de l'estuaire pouvant porter atteinte à ses fonctionnalités.

Le maître d'ouvrage en a tenu compte et a proposé une mesure d'accompagnement intitulée « restauration des fonctionnalités estuariennes » assortie d'un financement supplémentaire, mesure qui selon le maître d'ouvrage lui-même, n'aurait jamais été proposée sans le travail effectué dans la post-concertation avec les acteurs.

Une information aux parties prenantes environnementales

Sur le calendrier du projet, en particulier de l'avancement de l'étude d'impact et du dépôt de demande d'autorisation environnementale.

Une évocation constante par certains acteurs de solutions alternatives

En particulier le passage à travers le site de la CIM, ce malgré l'analyse par le maître d'ouvrage de toutes les solutions alternatives, analyse jugée parfois insuffisamment approfondie par ces acteurs. Sur ce point des échanges ont eu lieu entre le Conseil Scientifique de l'Estuaire et le maître d'ouvrage, dont la garante a demandé que la teneur soit publiée sur le site du projet.

Une motion adressée à la garante

Emanant d'un collectif d'acteurs environnementaux pour demander l'organisation de l'enquête publique en dehors de la période de l'été 2022, motion adressée également au préfet de Seine-Maritime.

La garante a répondu que l'organisation de l'enquête publique incombait à l'autorité organisatrice en concertation avec le commissaire enquêteur et qu'en effet la tenue d'une enquête publique durant la période estivale questionnait sur la qualité de la mobilisation et donc de la participation du public. Le maître d'ouvrage a confirmé aux acteurs que l'enquête ne serait envisagée qu'à la rentrée 2022. Le courrier du collectif et la réponse de la garante ont été publiés sur le site du projet.

AVIS DE LA GARANTE SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION CONTINUE ET RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITES D'INFORMATION

Les points positifs de la concertation continue

Un travail réellement constructif avec les acteurs

A travers les différentes réunions dans le respect de chacun et des argumentaires. Initialement la garante avait souhaité que toutes les parties prenantes soient intégrées dans une seule et même entité et c'était le sens de la recommandation du bilan de la concertation préalable. Le maître d'ouvrage avait fait le choix de solliciter les différents acteurs dans des formats distincts et finalement cela a plutôt fonctionné avec beaucoup de convergences de points de vue et de remarques ainsi que l'intégration du CRPMEM en cours de route dans le groupe de travail environnemental et le croisement des différents échanges à la demande de la garante.

La traduction des enseignements de la concertation préalable

A travers les 5 chantiers avec les acteurs portuaires et des avancées réalisées (cf. chapitre du présent rapport intitulé résultats de la concertation), suite aux arguments qui avaient prévalu sur les pistes d'amélioration de la compétitivité du transport fluvial.

Une particularité dans la concertation continue

Elle porte à la fois le sujet global de l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 et le projet d'infrastructure de la chatière qui, lui seul, donne lieu à enquête publique.

Le respect des principes d'information et de participation du public

Les deux réunions publiques (décembre 2018 et mars 2021) ont respecté les principes du droit à l'information et à la participation du public sur les points suivants :

- Transparence sur les informations et les études.
- Intelligibilité des présentations faites.
- Pluralité des points de vue, en particulier avec des interviews d'acteurs (replay de la réunion publique du 31 mars 2021).

- Temps d'échanges avec le public satisfaisants.
- Communication sur l'organisation des réunions.
- Une réunion en format numérique avec un chat, une possibilité de revoir en replay.
- Une ligne téléphonique pour poser des questions.

Il convient de préciser que la garante avait souhaité que la réunion de mars 2021 soit en format mixte, présentiel et distanciel, que le maître d'ouvrage l'avait envisagé puis maintenu un format numérique au regard des risques sanitaires.

La possibilité de poser des questions

Sur le site du projet ainsi que par téléphone pour les personnes éloignées des dispositifs numériques.

L'accessibilité sur le site du projet

A toutes les études environnementales et techniques conduites, de sorte qu'en amont de l'enquête publique, chacun peut consulter les documents qui auront prévalu à la rédaction de l'étude d'impact du projet. <https://accesfluvialport2000.haropaport.com/fr/havre/les-documents-disposition>

Les points négatifs de la concertation continue

Un manque de retours vers le public

Afin de le tenir régulièrement informé de l'état d'avancement du projet et de recueillir son avis. Sur ce point la garante a très souvent rappelé au maître d'ouvrage (par mails, notes de travail et réunions téléphoniques) ses obligations en matière d'information et de participation du public dans le cadre de la concertation continue.

Le maître d'ouvrage, s'il a pris en compte les recommandations de la garante dans l'organisation des réunions, n'a pas souhaité en organiser davantage. Il convient toutefois de nuancer ce propos par le temps nécessaire à la réalisation des études techniques et environnementales et par un calendrier bousculé à la fois par la crise sanitaire et par la mobilisation du maître d'ouvrage sur d'autres projets structurants du port du Havre voire d'Haropa. Les difficultés à tenir le calendrier se retrouvent d'ailleurs dans la prévision de l'enquête publique initialement envisagée à l'automne 2021 puis janvier 2022, été 2022, enfin automne 2022.

Une méthodologie de la concertation continue avait été proposée à la garante dans une réunion en avril 2018 qui s'appuyait sur deux objectifs : « continuer d'associer les acteurs à l'élaboration des solutions, informer le public des étapes clés de ces travaux et solliciter son avis ». Si la garante reconnaît la réussite du premier objectif, elle estime que sur le second point la méthode aurait justifié davantage de retours vers le public même si elle comprend la difficulté pour le maître d'ouvrage de partager avec le public des propositions de mesures environnementales qui potentiellement pouvaient évoluer au fil de l'instruction réglementaire du dossier.

Un dispositif majoritairement axé sur le site internet du projet

Il convient cependant de préciser que suite aux nombreuses interventions de la garante pour prendre en compte les publics éloignés des formats numériques, le maître d'ouvrage a fait procéder à l'impression papier de la newsletter du Port de mars 2022 avec dépôts de 800 exemplaires répartis dans les accueils publics des trois ports du Havre, Rouen et Paris. **En parallèle une ligne téléphonique est toujours demeurée active pour répondre aux sollicitations du public sur le projet.**

Un site du projet souvent alimenté avec retard

Sur la durée de la concertation continue les comptes-rendus des réunions et groupes de travail avec les acteurs, les études environnementales auraient gagné à être publiés de façon plus réactive par le maître d'ouvrage. Par ailleurs la Foire aux Questions (FAQ) n'a pas été mise en œuvre malgré les demandes de la garante.

Il convient de signaler que fin 2021 et 2022 le maître d'ouvrage a procédé à la refonte du site du projet, ce qui a considérablement amélioré sa lisibilité. Au moment où le présent rapport est établi, l'ensemble des documents, comptes-rendus de réunions, études, informations projet et calendrier du projet sont accessibles sur le site <https://accesfluvialport2000.haropaport.com/fr>

A la demande de la garante, le maître d'ouvrage a publié sur le site du projet l'avis du Conseil Scientifique de l'Estuaire, l'avis du Conseil National de Protection de la Nature, l'avis de l'Autorité Environnementale en juillet 2022.

Propos conclusif

Malgré la volonté de bien faire, le maître d'ouvrage n'a pas toujours su maintenir dans le temps la dynamique insufflée lors de la concertation préalable et l'intérêt du public pour ce projet. La concertation continue a connu des périodes creuses en termes de retour vers le public qui peuvent en partie s'expliquer par la conjugaison de plusieurs facteurs présentés en page 16 du présent rapport. Néanmoins la participation du public lors de la réunion en format distanciel du 31 mars 2021 après deux années de silence témoigne malgré tout de l'intérêt du public pour ce projet.

Par ailleurs l'étude d'impact qui sera jointe au dossier d'enquête publique aura vraisemblablement bénéficié des nombreux apports du travail coconstruit avec toutes les parties prenantes environnementales en phase de concertation continue et les études et documents de compréhension du projet sont accessibles sur le site du projet.

De ce point de vue il y a amélioration de la qualité de l'information environnementale au public.

RECOMMANDATIONS SUR LES MODALITES D'INFORMATION POUR LA SUITE DU PROJET

L'enquête publique devrait se tenir prochainement en septembre 2022, son organisation relève de l'autorité organisatrice en concertation avec le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête qui sera désignée. La garante souligne le bénéfice attendu d'une large information autour de cette enquête publique et des moyens d'information facultatifs pouvant être mis en place en complément des moyens de publicité légale imposés par le code de l'environnement. La garante a d'ores et déjà été informée par le maître d'ouvrage qu'une réunion à l'initiative du maître d'ouvrage se tiendrait en amont de l'enquête publique avec l'ensemble des acteurs environnementaux afin de leur présenter le dispositif d'enquête publique.

Au-delà de cette enquête publique et **dans l'hypothèse de la poursuite du projet**, la garante recommande au maître d'ouvrage de poursuivre la discussion avec les acteurs institutionnels, scientifiques, environnementaux et économiques. En effet tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation les acteurs qui ont travaillé dans le cadre de la concertation continue ont des arguments à faire valoir afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans la mise en œuvre de ce projet. Sur ce point la garante a particulièrement en tête la demande d'une association « SOS Estuaire » à intégrer le comité de suivi des dragages, même si cela ne relève pas de la seule compétence du maître d'ouvrage. Le dialogue avec les pêcheurs doit lui aussi perdurer.

S'agissant du retour vers le grand public **et dans l'hypothèse de la poursuite du projet**, la garante recommande au maître d'ouvrage de tenir sur le site du projet une veille avancement des travaux régulièrement mise à jour et de partager également ces éléments sous un format non numérique de son choix.

Fait à La Rochelle, le 27 août 2022

Marianne AZARIO, garante

