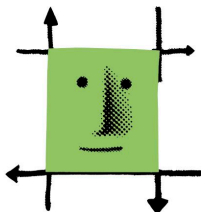


Le 16 janvier 2023



ROBIN DES BOIS

Sujet : Observations de Robin des Bois – Enquête publique portant sur le projet de création d'un accès direct à Port 2000, la "Chatière", sur le territoire de la commune du Havre dans le département de la Seine-Maritime

Destinataires : Monsieur CARU, Président de la Commission d'enquête, Madame BOGAERT, membre de la Commission d'enquête, Monsieur BROSSAIS, membre de la Commission d'enquête.

Madame et Messieurs,

Vous trouverez ci-dessous les observations de l'association Robin des Bois sur le dossier d'enquête publique relatif au projet de création d'un accès fluvial direct à Port 2000 dit la "chatière".

1- SECURITE MARITIME ET FLUVIALE

Les éléments mis à disposition dans le dossier d'enquête publique ne permettent pas de s'assurer que les conditions de navigation aux abords et dans la "chatière" seront sécurisées, en particulier par vents dépassant les 70 km/h. A titre d'exemple, les simulations n'ont pas pris en compte des conditions d'agitation défavorables. La manœuvre de virage à 360° pour s'engouffrer dans la "chatière" ou en sortir apparaît comme particulièrement accidentogène. En cas de mauvaise manœuvre ou de panne et de dérive, l'unité fluviale risque de s'encaster dans la digue de la CIM à quelques mètres des bacs de produits pétroliers ou dans un autre navire, y compris dans l'avant-port fréquenté par des pétroliers ou des porte-conteneurs transportant des matières dangereuses.

La nouvelle digue de 2 km de long en phase de construction et d'exploitation va modifier la courantologie locale, créer des problèmes nouveaux et non modélisables d'érosion, d'envasement et de sécurité pour l'ensemble du trafic maritime, fluviomaritime et bateaux de pêche notamment ceux d'Honfleur.

Le dossier d'enquête publique ne donne aucune information sur la nature et les caractéristiques des marchandises transportées sur les unités fluviales ou fluvio-maritimes que ce soit les automoteurs, les navires fluvio-maritimes (jusqu'à 312 conteneurs EVP) ou les convois poussés (jusqu'à 352 EVP), comme si toutes les marchandises transportées étaient neutres, exemptes de risque d'incendie ou d'explosion. A fortiori, aucune étude de risques n'est présentée sur les effets domino d'un incident ou accident à bord d'une unité fluviale engagée dans la "chatière" et rasant les stockages pétroliers de la CIM, comme la projection d'un objet incandescent en direction des bacs suite à une explosion.

Les "moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident" sont à peine développés. En cas de pollutions marines accidentelles, il est indiqué que les services d'Haropa déploieront des moyens adaptés "en fonction du volume déversé", "(barrages pour confiner la pollution, récupération par le *Glouton* ...)". Un inventaire complet du matériel d'intervention disponible avec sa localisation et le temps nécessaire à son déploiement aurait été nécessaire pour évaluer l'adéquation des moyens

avec les risques existants et ceux nouvellement créés par le projet de "chatière" en phase de travaux et d'exploitation.

Les incidents ou accidents à bords des unités fluviales sont réguliers. Nous citerons à titre d'exemple les voies d'eau entraînant parfois naufrage (ex. Canteleu octobre 2022, Anneville-Ambourville février 2022, Compiègne octobre 2020), collision avec d'autres embarcations ou des infrastructures (Nanterre septembre 2020, Sablons sur le Rhône en février 2020), rupture d'élingue reliant la barge au pousseur, dérive, collision d'un autre navire avec la barge folle (Auvers-sur-Oise, août 2017). En janvier 2004 sur le Rhône, deux barges se sont mises en portefeuille suite à la rupture d'une amarre de sécurité. Le pousseur a coulé. Les deux barges dont l'une transportait 2500 t de marchandises en conteneurs et l'autre du benzène ont tapé sur un pont de chemin de fer sur le tablier duquel était amarrée une canalisation de gaz. 700 personnes ont été évacuées.

Selon la présentation du risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) par voie fluviale de la préfecture de l'Oise, "le scénario majorant est généré par une fuite de produits toxiques ou la dispersion atmosphérique des fumées d'un incendie ou d'une explosion. Ce péril démontre la corrélation possible entre les différents types d'évènements et la potentialité d'aggravation du risque." Les risques d'incendie ou explosion à bord de conteneurs ne sont plus à démontrer et ceux transitant par la "chatière" n'en seront pas miraculeusement exemptes.

2- IMPACTS DE L'ACCROISSEMENT DU TRAFIC FLUVIAL

De la même manière que les risques de l'accroissement du trafic fluvial ne sont pas évalués pour le trafic dans et autour de la "chatière", ils ne le sont pas non plus pour le trafic supplémentaire sur la Seine au départ ou en provenance de la "chatière".

Le pétitionnaire ne présente pas non plus les impacts environnementaux consécutifs à l'augmentation du nombre de conteneurs transportés par voie fluviale sur la Seine dont l'objectif affiché est de 25% à l'horizon 2025.

A titre d'exemple, l'érosion des rives par l'augmentation du batillage (battement des vagues contre les rives produit par le remous des navires et embarcations) n'est pas évaluée. Les conséquences de cette érosion sont nombreuses: destruction d'habitats, augmentation de la turbidité de l'eau et de la sédimentation, libération de phosphore et d'azote qui favorisent la prolifération des algues. Facteur aggravant, les berges de la Seine sont "protégées" ou plutôt artificialisées par des géotextiles installés sur des superficies considérables. Selon des estimations de Robin des Bois à partir d'enquêtes de terrain, 30 tonnes de géotextiles et 3 tonnes de géogrilles de végétalisation sont étalées sur les rives entre Tancarville et Rouen. Le batillage supplémentaire va accroître la fragilisation, la fragmentation et le relargage de ces géotextiles synthétiques et contribuer à la pollution plastique de la Seine et de la Baie de Seine.

Nous estimons que l'usage récurrent de convois fluviaux via l'écluse François 1^{er} va d'une certaine manière à l'encontre de l'usage prioritaire du trafic purement maritime d'autant que parallèlement au projet "chatière" et avant sa finition, il est prévu de faire passer par l'écluse François 1^{er} des méthaniers en vue d'alimenter le futur terminal flottant de regazéification de la darse de l'Océan.

3- RISQUES INDUSTRIELS

Aucune étude globale de sécurité n'est présentée durant cette enquête publique.

La mise à jour de l'étude de danger de la CIM (capacité de stockage de plus de 4 millions de mètres cubes de pétrole brut et de produits raffinés) au regard des nouveaux risques provenant des unités fluviales empruntant la "chatière" et de leurs cargaisons n'est pas abordé ni même évoquée (ex. explosion à bord d'un conteneur et projectile perforant un des bacs de la CIM). Cette mise à jour est

pourtant indispensable tant pour la phase travaux que pour la phase exploitation. Elle devrait également s'intéresser au sort des navigants en cas d'accident à la CIM.

En phase travaux, les dispositifs de lutte contre les incursions de personnes mal intentionnées vers les bacs pétroliers via le chantier ne sont pas abordés. Il est juste question d'un "correspondant sécurité temporaire" et de procédure papier, sans information concrète sur les barrières et le plan d'intervention d'urgence. La lutte contre le terrorisme sur les installations sensibles et dans le cas présent stratégiques fait pourtant partie des priorités nationales.

La "chatière" se trouve dans le périmètre d'exposition aux risques PPRT et dans le périmètre d'exposition aux aléas thermiques et de surpression. A partir de là, on comprend mal que le pétitionnaire estime l'enjeu risques technologiques comme "moyen". Le PPRT devrait également être mis à jour. "Aucune population n'est recensée à moins de 700 m de la zone du projet" nous dit-on. A part les travailleurs de la CIM et les navigants qui méritent aussi de rester sains et saufs.

4- RISQUES PYROTECHNIQUES

Les travaux de "chatière" s'effectueront dans une zone n'ayant jamais fait l'objet d'aucune détection ou dépollution pyrotechnique. Ils seront encore plus proches de la digue ouest et des bacs de stockage pétroliers de la CIM que lors des travaux de Port 2000. Selon le dossier mis en enquête "Il peut être estimé au regard des ratios d'engins retrouvés lors des travaux de Port 2000 qu'environ 100 engins de guerre pourront être découverts." Cette estimation paraît faible au regard du retour d'expérience et en tenant compte du fait que des munitions ont été jetées par-dessus la digue dans l'après-guerre. Le terrain de la "chatière" est donc miné non seulement par les bombardements mais aussi par la dépollution pyrotechnique "historique" du port.

Pour autant, et contrairement à ce qui a été fait pour les travaux de Port 2000, l'INERIS n'a pas été missionné pour analyser les risques des opérations de déminage et en particulier les effets possibles en cas d'explosion non contrôlée d'une ou plusieurs bombes ou autres munitions. Aucun plan de sécurité du déminage n'a été réalisé non plus. Il s'agit là d'un net recul. Le port a la mémoire courte.

Lors des travaux de Port 2000, le Conseil d'Etat saisi par Robin des Bois avait par une ordonnance en référé en date du 28 juin 2001 suspendu les arrêtés autorisant les travaux de Port 2000 au motif que "les travaux autorisés ne sauraient être engagés par le port autonome du Havre avant la destruction totale des engins de guerre situés dans leur périmètre sans créer de risques importants qui caractérisent une situation d'urgence". Le planning des travaux prévoit ici expressément que les opérations de détection et de déminage se poursuivront tandis que les dragages commenceront, ce qui est illégal. Pour mémoire, lors de Port 2000, une bombe de 50 kg avait été déversée au pied des bacs d'hydrocarbures après avoir parcouru les canalisations d'une drague. Une autre bombe de 300 kg était restée coincée dans les tuyaux. Une Tall Boy de 5 tonnes avait été mise à jour par une drague pendant le creusement du chenal d'accès dans une zone certifiée déminée (le 4 août 2003 à 23h30). Tous les éléments convergent pour imposer au Port du Havre/Haropa un encadrement strict de la dépollution pyrotechnique. A juste titre, l'Autorité environnementale indique que "la combinaison en phase travaux des aléas risques industriels et engins de guerre et de la circulation de camions dans l'enceinte même de la CIM et à quelques mètres seulement des bacs de stockage de produits pétroliers justifierait de reclasser de risque à "fort" ou "très fort" pour la phase travaux." La réponse du port à l'Autorité environnementale n'est pas satisfaisante.

Le dossier mis en enquête publique ne décrit pas non plus les impacts des opérations de neutralisation, c'est-à-dire de pétardement en mer. Il se contente de nous dire que ces opérations font du bruit (" >276 dB re $1\mu\text{Pa}$ "). L'explosion de vieilles munitions provoque des dommages physiques sur la faune marine sédentaire ou de passage comme les mammifères marins : bruits et effets de surpression de l'onde de choc (destruction des œufs et larves, atteinte aux organes vitaux comme la vessie natatoire, le foie, les reins...). L'explosion de vieilles munitions conventionnelles libère également des produits toxiques comme les métaux lourds et des résidus d'explosifs (sans

parler de la libération d'agents toxiques si les munitions sont chimiques). Aucun de ces effets potentiels n'est décrit. Ils font pourtant partie intégrante des effets négatifs de la "chatière".

Il n'est pas honnête de considérer l'application d'un protocole national de déminage et d'une instruction permanente datant de 2010 comme une mesure d'atténuation propre au projet.

Pour conclure, le coût des opérations de déminage n'est certainement pas inclus dans le projet (pour autant que les 2 lignes consacrées aux 120 millions d'euros de travaux permettent de le deviner). Le déminage se chiffre certainement à plusieurs millions d'euros. Le déminage de Port 2000 avait coûté selon un bilan provisoire d'octobre 2000 plus de 21 millions d'euros (100 millions de francs, convertisseur francs-euros INSEE).

5- DRAGAGES: IMMERSIONS DE BOUES DE DRAGAGE OU DECHARGE TERRESTRE

Le projet prévoit le dragage de 4,5 millions de m³ de sédiments, dont 66.000 m³ fortement contaminés, et près de 3 millions moins contaminés mais non pas exemptes de pollutions qui seront clapés sur la décharge sous-marine d'Octeville.

Le pétitionnaire a réalisé en 2016, 2017 et 2018 des suivis des dragages d'entretien et des analyses des sédiments dragués dans Port 2000 et son chenal. Ces analyses, déjà anciennes, ne permettent pas d'avoir des informations sur le réservoir de polluants historiques stockés sur les lieux du projet "chatière". Malgré un entretien régulier de Port 2000, 4 échantillons prélevés étaient pollués en PCB138/153/52, en mercure et en cadmium et en HAP (fluorène, benzo anthracène, benzo fluoranthène, benzo pyrène et acenaphtylène).

Une campagne de prélèvements complémentaires a été menée en 2019 sur les sédiments situés dans la future "chatière". Sur seulement 15 échantillons, 10 sont compris entre les seuils N1 et N2 ou au-delà du seuil N2 car contaminés aux PCB, en métaux lourds, notamment en mercure, cuivre, cadmium, plomb et zinc, et en HAP.

Ces campagnes d'analyses ne respectent pas le guide méthodologique GEODE "Rédaction des études d'impact d'opérations de dragage et d'immersion en milieu estuarien et marin" d'août 2014 qui précise bien que l'arrêté fixant les niveaux N1 et N2 peut être complété par des paramètres complémentaires compte-tenu des sources de contamination ponctuelles ou diffuses, et/ou des apports historiques en application de la circulaire n°2000-62 du 14 juin 2000. Le pétitionnaire s'en tient au strict minimum malgré les volumes remobilisés. A titre d'exemple il n'a pas analysés les PCB-DL et les dioxines. Les flux globaux d'azote, de nitrate et de phosphore intégrés dans les rejets de dragage ne sont pas étudiés en tant que sources de dinophysis, de pseudo Nitzschia ou d'autres dysfonctionnements biologiques.

Le dragage préalable aux travaux va remobiliser une cohorte de sédiments en suspension et augmenter la turbidité des eaux. Comme nous l'avons dit ci-dessus, les sédiments sont pollués aux PCB, en HAP, en mercure et par d'autres métaux lourds ou substances toxiques. La remobilisation de ces sédiments va entraîner des impacts sanitaires significatifs sur la biodiversité marine, sur les zones de nourriceries et dans les habitats marins.

Le port du Havre/Haropa indique que "la qualité des eaux est un enjeu moyen. En effet, les eaux superficielles à proximité de la zone Chatière sont de bonnes qualités. Néanmoins, l'historique du suivi des eaux superficielles en estuaire de Seine montre que cet état chimique et quantitatif a été jusque relativement récemment mauvais". Il faut rappeler ici que si les eaux sont de mauvaise qualité, le port du Havre en porte une large responsabilité et qu'il ne peut pas se prévaloir de ce mauvais état pour l'aggraver encore davantage. Le pétitionnaire balaye les objectifs nationaux d'amélioration de la qualité des eaux du territoire et de leur état écologique.

Le pétitionnaire estime également que "les clapages qui seront réalisés ne sont pas de nature à dégrader la qualité chimique de la masse d'eau côtière, notamment en ce qui concerne les

paramètres déclassants". La "contamination globale de la Baie de Seine" sert de cache misère et les effets cumulés sont balayés sans convaincre.

Comme pour le Machu, les études sur la contamination des poissons et des autres organismes marins par les PCB ne sont pas mises à jour ou étendues à d'autres polluants persistants alors que l'étude du groupe d'étude des Cétacés du Cotentin parue en septembre 2016 démontre la propagation et la bioaccumulation des PCB chez les dauphins de la Manche Ouest et de la Manche Est et confirme la forte contamination des sardines par les PCB. Les dauphins sont des gros consommateurs de sardines et de petits poissons.

Le pétitionnaire prévoit de déverser 66.000m³ de sédiments pollués dans l'ancien "bassin aux pétroles" du port. Ceux-ci serviront de "base" pour la construction d'une "plateforme valorisable pour les activités portuaires". 23 espèces d'oiseaux ont été inventoriées à proximité de ce site. 44 espèces benthiques ont aussi été inventoriées dans le bassin aux pétroles. Elles ont du mérite.

Ce sous-projet est qualifié de "stockage" et de site "confiné". Ces termes sont mensongers. En droit et en technique, un stockage confiné de déchets est un endroit bénéficiant d'une protection passive et d'une protection active (couche d'argile, géomembrane sur les côtés et au fond du stockage entre le milieu naturel propre et les matériaux contaminés), d'un réseau de collecte des lixiviats afin d'éviter leur rejet dans le milieu naturel (pas seulement en phase exploitation) et d'un traitement de ces lixiviats. Les tests de lixiviation sont absents du dossier soumis à consultation. Des palplanches ou du tout-venant ne constituent en aucun cas un confinement. Une géomembrane uniquement sur les côtés n'est pas un confinement. Un géotextile entre la pollution historiquement en place dans le bassin aux pétroles (qu'il faudrait extraire et non recouvrir) et la pollution fraîchement déposée n'est pas non plus un confinement.

Le résumé non-technique nous indique que ces 66.000 m³ de déchets dépassant N2 seront "soustraits au milieu permettant ainsi de traiter une part de la pollution historique du site". Ce terme est également mensonger. Aucun traitement ni thermique ni biologique ni chimique ne sera mis en œuvre.

En fait, le Port du havre veut ouvrir une nouvelle décharge interne dans le bassin aux pétroles pour se débarrasser à coûts très compétitifs de matériaux qu'il est interdit d'immerger et qu'il conviendrait d'éliminer dans des ICPE spécialisées. L'arrêté de 2018 sur lequel s'appuie le Port du havre est dépassé lorsqu'il indique "qu'il n'existe pas à ce jour de filière industrielle permettant de gérer des sédiments contaminés". Des traitements permettant à la fin une valorisation de la partie non contaminée des vases et matériaux existent.

Robin des Bois rappelle qu'en 2002, le chantier de Port 2000 avait dû être interrompu suite à des émanations gazeuses toxiques ayant provoquées des malaises chez plusieurs intervenants du chantier de dragage.

En phase exploitation, le nouveau dragage annuel dans le chenal de la "chatière" (dossier de demande d'autorisation environnementale, p.232), prévu par le pétitionnaire, perturbera et empêchera la faune et la flore marines de recoloniser les lieux. A terme, ces perturbations régulières entraîneront la disparition des espèces. Sur ce point le pétitionnaire juge que les impacts sur la biodiversité marine sont faibles. Nous sommes en désaccord avec ce jugement. Le pétitionnaire occulte ici encore les effets cumulés de ce dragage d'entretien supplémentaire avec ceux déjà existants. Le dossier est également très évasif sur les conséquences de ce changement de la morphologie sédimentaire pour les dragages d'entretien hors "chatière".

6- BIODIVERSITE

Le projet de "chatière" prévoit la destruction et l'occupation totale de "48 hectares" dans l'estuaire de la Seine selon le dossier soumis au public. En fait, il ne s'agit pas de "48 hectares" mais de 74 hectares en comptant les nouveaux chenaux à creuser et à entretenir dans l'enceinte historique du

port et dans l'enceinte de Port 2000. Ces 74 hectares s'ajoutent aux 400 hectares déjà détruits par Port 2000.

Le site du projet et son environnement abritent au moins 37 espèces de poissons et d'invertébrés benthiques tels que la grande alose et l'alose feinte, qui sont des espèces menacées et protégées au niveau national. Les eaux de l'estuaire de la Seine abritent aussi des bars, des soles, des flets, des marsouins communs, des globicéphales noirs, des dauphins communs, des phoques marins, des phoques gris et environ 75 espèces d'oiseaux marins et migrateurs. La plupart de ces espèces marines sont protégées au niveau national voire international.

Le site qui serait détruit par le projet s'inscrit donc dans un espace sensible déjà extrêmement exploité et perturbé par les activités du Port du Havre. Si le pétitionnaire ne considère pas le milieu concerné comme un milieu naturel sensible du fait des activités industrielles existantes proches, Robin des Bois estime qu'au contraire ce qu'il reste de cet espace naturel doit faire l'objet d'une protection forte et ne doit pas subir de nouvelle destruction.

Les phases de travaux et d'exploitation provoqueront des nuisances sonores et vibratoires pour la faune marine, notamment lors des dragages et des travaux de destruction et de construction des digues. Le pétitionnaire indique que les espèces marines pourront s'enfuir. Vers où ? Vers la digue de la CIM ? Vers l'hélice d'un navire ou l'aspiratrice d'une drague ? La Baie de Seine est déjà saturée en bruit et vibrations et les impacts cumulés sont ici occultés. Le pétitionnaire décide que les impacts seront faibles sans même décrire les risques physiques et sanitaires potentiels. De plus en plus de cétacés s'échouent sur le littoral. A titre d'exemple, 283 cétacés se sont échoués en Baie de Seine, en Manche orientale et en mer du Nord en 2021, selon le rapport scientifique de l'Observatoire Pelagis. L'inventaire des échouages réalisé en 2022 n'est pas encore disponible. La pollution sonore est l'une des causes identifiées de ces échouages.

A terre, le pétitionnaire affirme que "aucun reptile n'a été observé sur les zones terrestres" et que "étant donné la nature du site, marin, il n'y a pas eu d'investigation ciblées sur les amphibiens et les reptiles sur le site chatière".

Le port du Havre/Haropa se contredit lui-même. En effet, le lézard des murailles a été observé sur la zone terrestre du port à 2km du site de la chatière, ainsi que la grenouille rieuse, la grenouille verte et le crapaud calamite. Ces deux derniers ont notamment été observés sur la zone "D" du projet de la chatière.

Nous regrettons que le pétitionnaire n'ait pas mené d'inventaire précis sur les amphibiens et les reptiles, qui sont bien présents sur ou à proximité des zones terrestres détruites par le projet. L'insuffisance du dossier est, une nouvelle fois, mise en évidence.

La lutte contre le changement climatique et les émissions de GES mis en avant par le Port du Havre n'est pas l'unique enjeu majeur national actuel. L'effondrement de la biodiversité en est un autre. Les services rendus par les écosystèmes à l'Homme ne sont absolument pas pris en compte dans le dossier, ni d'un point de vue naturaliste ni d'un point de vue économique. Robert Costanza, professeur d'économie environnementale et ancien directeur du département économie écologique à l'Université de Vermont (USA), évalue, dans ses travaux, la valeur fonction d'un écosystème estuarien par hectare et par an. Selon ses recherches, un hectare d'estuaire équivaut à 22.000 US\$/an. La sécurité alimentaire et les approvisionnements en denrées de proximité sont aussi des enjeux majeurs rappelés par la crise Covid-19. Ce nouveau projet destructeur de l'estuaire de la Seine va fragiliser davantage la pêche artisanale côtière voire lui porter un coup de grâce.

7- MESURES COMPENSATOIRES PAPIER

Le projet va perturber des précédentes mesures de compensation mises en place pour vendre Port 2000, notamment sur la plage "écologique-hydraulique" située dans Port 2000 : destruction de nourriceries, d'habitats, d'espèces menacées et protégées. Dans son avis, l'Autorité Environnementale relève la citation suivante du pétitionnaire "l'opportunité et le parti d'aménagement du projet ne s'analysent pas uniquement à l'aune de son impact immédiat sur la biodiversité". Ceux

qui accordaient quelque crédit à la fibre environnementale du port du Havre en sont pour leur frais. Seuls les naïfs pathologiques croiront en la pérennité des mesures compensatoires proposées pour la "chatière".

Comme le Conseil National de Protection de la Nature et le Comité Scientifique de l'Estuaire de la Seine, Robin des Bois estime que la destruction d'habitats benthiques par la construction d'une nouvelle digue de 2 km de long et ses effets sont irréversibles et ne pourront pas être compensés. Pour preuve, les mesures de compensation qui ont été mises place lors de Port 2000 se sont avérées inefficaces. Le pétitionnaire les renouvelle pour le projet de la chatière sans certitude d'une efficacité quelconque (gain doublé de biodiversité ? zéro perte nette de biodiversité ?). L'Autorité Environnementale est, elle aussi, sceptique quant à leur efficacité.

8- GREENWASHING

Le pétitionnaire affirme que le projet de "chatière" aurait un "impact positif sur l'environnement" par la réduction des émissions de CO₂, générées à l'heure actuelle par le trafic routier. La chatière permettrait à terme la décongestion du trafic routier et l'augmentation du trafic fluvial de Port 2000 jusqu'à Paris et inversement. Ce gain serait de 552.600 tonnes d'émission de CO₂ en moins en 2056. Il n'est obtenu que plus de 30 ans plus tard et doit être sérieusement nuancé. Le pétitionnaire indique lui-même que l'utilisation de combustibles fossiles est vouée à diminuer. Le remplacement des véhicules thermiques par d'autres technologies n'est pourtant pas pris en compte pour déterminer les réels "bénéfices environnementaux" du projet. Le Port du Havre a beau se déguiser en Greta Thunberg, ses motivations purement économiques sont claires. Les avis favorables déposés sur votre registre le prouvent.

9- PROJETS ALTERNATIFS

Le pétitionnaire a choisi la solution de "la chatière" par rapport à d'autres projets alternatifs impactant moins l'environnement et la biodiversité de l'estuaire de la Seine. Il rejette les autres projets en raison de leurs coûts élevés pour les opérateurs privés.

En premier lieu, nous remarquons que la méthode de calcul du futur tarif de péage reste très floue et nous aimerions savoir comment a été reporté sur les opérateurs privés le coût de Port 2000 soit plus de 700 millions d'euros (2003).

L'option passage fluvial à travers la CIM côté Est de la digue Nord de Port 2000 (et non côté Ouest qui empiète sur la plage dite "écologique") aurait comme mérite d'accompagner la réduction du trafic de produits pétroliers. Le pétitionnaire indique lui même que " grâce à la transition énergétique et écologique, les trafics maritimes liés à la filière énergies fossiles sont voués à diminuer puis disparaître tels que le charbon, les produits pétroliers et à être remplacés par des énergies de substitution à court terme et d'autres énergies à moyen terme". Ce projet permettrait également d'amorcer une dépollution de ce site historique avec un cofinancement du secteur pétrolier encore bien solvable.

L'option déménagement de la CIM en anticipation de la réduction du trafic de produits pétroliers, dépollution des sols et utilisation de cette presque île de 4 km de long idéale pour développer le trafic maritime et fluvial sans davantage détruire l'estuaire de la Seine n'est pas non plus évoquée.

La proposition alternative de canaux depuis la darse de l'Océan qui permettrait un accès direct et sécurisé au canal de Tancarville et réduirait les croisements de navires mérite aussi un examen approfondi et permettrait d'éviter toute perturbation supplémentaire de l'estuaire et des écoulements du débit de la Seine.

Robin des Bois regrette qu'une alternative "fret ferroviaire" n'ait pas été évaluée et prise en compte.

Selon le pétitionnaire, seulement 5% des conteneurs transitent par le fer. Robin des Bois estime que le développement du fret ferroviaire à Port 2000 est une réponse plus satisfaisante que celles proposées par le pétitionnaire. Cette alternative s'inscrit dans la continuité des objectifs déterminés lors de la création d'HAROPA PORT en 2021 (HAROPA HORIZON 2025).

CONCLUSION

Selon les documents, le port du Havre/Haropa réfléchit à l'amélioration de la zone portuaire du Havre depuis une dizaine d'année. En fait, il se confirme que le projet Port 2000 était bâclé et dépassé avant même le début des travaux. Si "les chiffres du report modal sont faibles pour ne pas dire décevants" comme le dit le dossier, la faute en est entièrement due à l'incompétence des grands prévisionnistes et aménageurs du port du Havre et de ses bras économiques. Pour tenter de rattraper le coup à moindre coûts, le Port du Havre/Haropa veut une nouvelle fois empiéter et bétonner un des derniers grands estuaires français qui cumule présence d'espèces menacées, importance halieutique avec sécurité alimentaire de proximité, risques industriels, pyrotechniques et sanitaires. Pourtant, le dossier soumis à enquête est une succession d'enjeux "moyens" et d'impacts "non significatifs" récités comme des mantras pour persuader le lecteur.

La véritable chatière pour les marchandises importées ou exportées vers les grands bassins de consommation français s'appelle Canal Seine-Nord Europe. Aux dimensions d'un tigre et non d'un chat, il reliera la ville de Compiègne (Oise) à la ville d'Aubencheul-au-Bac (Nord) en 2030 et à terme, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et d'autres Etats européens. L'objectif de ce projet est d'aménager un canal à grand gabarit de 107 km de long et de 54 mètres de large et de connecter le réseau français aux 20.000 km de voie européennes. Les mégaports modernes d'Anvers et de Rotterdam seront aux portes de Paris et l'estuaire de la Seine aura été détruit en vain, si vous donnez un avis favorable à ce dossier.

Dès lors, au regard de l'ensemble des points développés ci-dessus, Robin des Bois est fermement opposé à ce projet de "chatière" et vous demande de rendre un avis défavorable.

Veillez recevoir, Madame, Messieurs, l'assurance de mes sincères salutations,

Charlotte Nithart, présidente
Jacky Bonnemains, directeur
Lise Contant, chargé des affaires juridiques