

# BILAN DE LA CONCERTATION

—  
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17  
du Code de l'environnement

Projet d'extension du terre-plein portuaire  
du port de Dieppe (76)

-

Dates de la concertation initialement prévue :  
1 mars au 31 mars 2025

Procédure de concertation suspendue

Alban BOURCIER

Dominique PACORY

-

Date de remise du rapport d'étape,  
le 30 avril 2025



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public .....	3
Les enseignements clefs de la concertation .....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e .....	4
Introduction .....	4
Le projet/ plan/ programme objet de la concertation .....	4
La saisine de la CNDP .....	13
Garantir le droit à l'information et à la participation .....	14
Le travail préparatoire des garant.e.s .....	15
Les résultats de l'étude de contexte .....	15
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation .....	17
Le contexte de suspension de la concertation préalable .....	20
Liste des annexes .....	21

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version intermédiaire le 30 avril 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet/ plan/ programme pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet/ plan/ programme (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.debatpublic.fr/extension-de-terre-plein-sur-le-port-de-dieppe-5684>.

Ce rapport d'étape a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le 16 avril 2024, Ports de Normandie a saisi la CNDP d'une demande de désignation de garants dans le cadre d'une concertation préalable portant sur le projet d'extension d'un terre-plein portuaire du port de Dieppe.

Ce rapport correspond à un point d'étape réalisé par les garants suite aux choix du porteur de projet de suspendre la procédure et ainsi, la préparation de la concertation préalable sous l'égide de garants CNDP.

Par courrier en date du 25 février 2025 adressé à la CNDP, Ports de Normandie a confirmé la suspension de la mise en œuvre de la concertation préalable liée au projet d'extension d'un terre-plein portuaire du port de Dieppe, indiquant un report de l'organisation de la concertation préalable. La CNDP a pris acte de cette décision le 5 mars 2025.

À ce jour, ladite procédure sous l'égide de la CNDP est donc suspendue jusqu'à nouvel ordre, mais aucunement annulée. Le responsable de projet est donc libre de poursuivre ses démarches de discussion avec les territoires concernés si tel est son souhait. Cependant, il ne peut légalement déposer de dossier de demande d'autorisation environnementale auprès des services de l'État avant d'avoir relancé et achevé entièrement la procédure de concertation préalable sous l'égide des garants de la CNDP telle que décrite aux articles L121-16 et L121-16-1 et suivants du Code de l'environnement. Dans tous les cas, la CNDP ne saurait être tenue responsable d'aucune des démarches engagées par Ports de Normandie.

Pour l'heure, le maître d'ouvrage n'a pas indiqué de date pour la reprise de la concertation préalable sous l'égide des garants CNDP. En revanche, le dispositif d'information du public demeure actif par le biais du site internet dédié. Aussi, si le maître d'ouvrage décide de mener une concertation préalable sans garant CNDP, la Commission nationale du débat public attire son attention sur le fait que ce rapport d'étape deviendra de facto le bilan final de la procédure et qu'il devra de fait être inclus dans le dossier d'enquête publique. La concertation n'aura alors pas bénéficié des garanties du droit offertes par la CNDP.

## Synthèse pour les décideurs et pour le public

### Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable n'ayant, pour le moment, pas pu se tenir du fait de la suspension de sa préparation par le responsable du projet, il n'est donc pas possible d'en tirer des conclusions. Il est cependant plausible de faire état de trois constats issus de cette longue phase de préparation, qui a été consacrée à la réalisation de l'étude de contexte, grâce à plusieurs réunions de travail entre les garants et Ports de Normandie et à plusieurs entretiens avec les acteurs du territoire du projet.

1. L'extension du terre-plein portuaire ne rencontre qu'une opposition ferme de la part d'une seule association (zéro aménagement sur le littoral) et semble relativement bien acceptée par le

reste des acteurs avec lesquels les garants ont échangé, à condition que le projet fasse l'objet d'une vision partagée à cultiver par le mode collaboratif (solution de moindre impact).

2. Ports de Normandie, de par sa saisine non obligatoire de la CNDP, a démontré son souhait d'entrer dans une démarche volontaire de concertation. À chaque instant, le porteur de projet est apparu collaboratif et à l'écoute des recommandations successives des garants.
3. À ce titre, une concertation sous l'égide de la CNDP demeure parfaitement appropriée au contexte. Un tiers de confiance est indispensable de manière à garantir la bonne compréhension du projet par la population locale et une bonne appropriation des attentes des acteurs locaux par le maître d'ouvrage.

## Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

La concertation préalable étant suspendue, les garants s'attachent à lister ci-après les points de vigilance à destination des garants qui reprendraient la mission ultérieurement, si le projet est maintenu :

- Réexaminer le contexte local, réglementaire et politique au moment de la relance de la concertation préalable ;
- Rencontrer les principaux élus concernés par le projet dans les meilleurs délais afin de raviver leurs liens avec la CNDP ;
- Veiller à l'actualisation du projet dans le dossier de concertation tout en constatant la prise en compte ou pas des modalités proposées le 16 juillet 2024 et le 5 décembre 2024 ;
- Porter une attention accrue aux moyens de mobilisation des acteurs du territoire en ajustant le périmètre et les modalités pour qu'elles favorisent la participation de tous.

À ce titre, l'actualisation de l'étude de contexte et des modalités de concertation apparaissent comme un impératif préalable à la mise en œuvre de la concertation.

## Introduction

### Le projet/ plan/ programme objet de la concertation

- **Responsable du projet/ plan/ programme et décideurs impliqués :**

Ports de Normandie (établissement public syndicat mixte) est le fruit de l'alliance de la Région Normandie, des Départements du Calvados, de la Manche et de Seine Maritime et des Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement portuaire et économique de leurs territoires.

Les trois ports composant Ports de Normandie - Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe – situés au centre de la façade Manche, disposent de dessertes multimodales de qualité les reliant aux principaux axes européens de circulation. Ils offrent des capacités portuaires permettant de traiter différents types de trafics et d'accueillir des activités diversifiées : transmanche, commerce, passagers, croisière, plaisance, pêche...

- **Focus sur le port de Dieppe :**

Le port de commerce de Dieppe est constitué de deux parties distinctes :

- Le port intérieur, constitué principalement du bassin de Paris. Il est doté de 1250ml de quais exploitables qui desservent 12 ha de terre-plein. Le port intérieur accueille aujourd'hui principalement les trafics d'éoliennes terrestres (à destination du quart nord-est de la France) et de colza pour l'usine implantée à proximité immédiate.

Ces quais ont jusqu'à une période récente pu recevoir d'autres trafics tels que des ferrailles, du bois, etc. Environ 34 000 t de marchandises y ont été traitées en 2023, dont 16 000 t d'éoliennes terrestres et 16 000 t de graines de colza en 2023 (montée en charge de l'usine en cours).

L'ensemble des surfaces disponibles sont aujourd'hui occupées, les éoliennes terrestres nécessitant d'importantes surfaces de stockage et de manutention. Les terre-pleins de ce bassin accueillent également une partie des activités de contrôles des flux transmanche (SIVEP) du fait de la saturation des surfaces de l'avant-port.

- L'avant-port, aménagé dans les années 1990 (mise en service en 1994), regroupe aujourd'hui l'essentiel de l'activité du port de Dieppe avec l'activité transmanche au quai de l'Avenir (ligne Dieppe – Newhaven, 390 000 PAX, 1 Mt en 2023), et l'activité granulats marins au quai Gaston Lalitte (GIE Graves de mer, 315 000 t en 2023).

L'avant-port dispose d'un terre-plein d'environ 9 ha qui accueille le terminal transmanche et l'activité de traitement des granulats marins. Ces terre-pleins sont aujourd'hui saturés.

Le port, dont le foncier de 24 ha est aujourd'hui saturé (que ce soit sur l'avant-port ou sur le port intérieur), ne dispose cependant pas de possibilité d'extension. En effet, l'avant-port est lui-même un terre-plein gagné sur la mer au pied de la falaise, quant au port intérieur il est situé en milieu urbain et est longé par le fleuve côtier Arques.

Accessibles aux navires de 130 m, l'avant-port et le quai Lalitte disposent aujourd'hui d'une profondeur minimum de 6 m. Le port intérieur est quant à lui accessible, sous conditions de marée, aux navires jusqu'à 140 m de long et 24 m de large, avec un tirant d'eau maximal de 8 m, voire 9 m sur certains postes à quai.

L'accueil de navires jusqu'à 155 m peut également être possible dans certaines conditions (notamment de conditions météorologiques, propulsion, tirant d'air) après étude spécifique avec le pilotage.

Le port de Dieppe est relié au réseau autoroutier (A29 vers Le Havre et Amiens, A151 vers Rouen et Paris) via la RN27, et la rocade de Dieppe. La desserte du port intérieur d'une part et de l'avant-port d'autre part se fait ainsi sans traversée de zones urbaines.

Afin d'éviter les zones urbaines également, la liaison entre le port intérieur et l'avant-port peut se faire via la rocade (distance de 8 km).

Le port est également relié au réseau de transport exceptionnel 1TE et 2TE48. Le port est le point de départ de circulations de gabarit supérieur pour les éoliennes terrestres ou des colis pour le CNPE de Penly, distant de 15 km.

Les terre-pleins du bassin de Paris sont également reliés au Réseau Ferré National par un embranchement sur la voie de Seine-Denis à Dieppe. Cet embranchement est cependant non utilisable en l'état aujourd'hui.

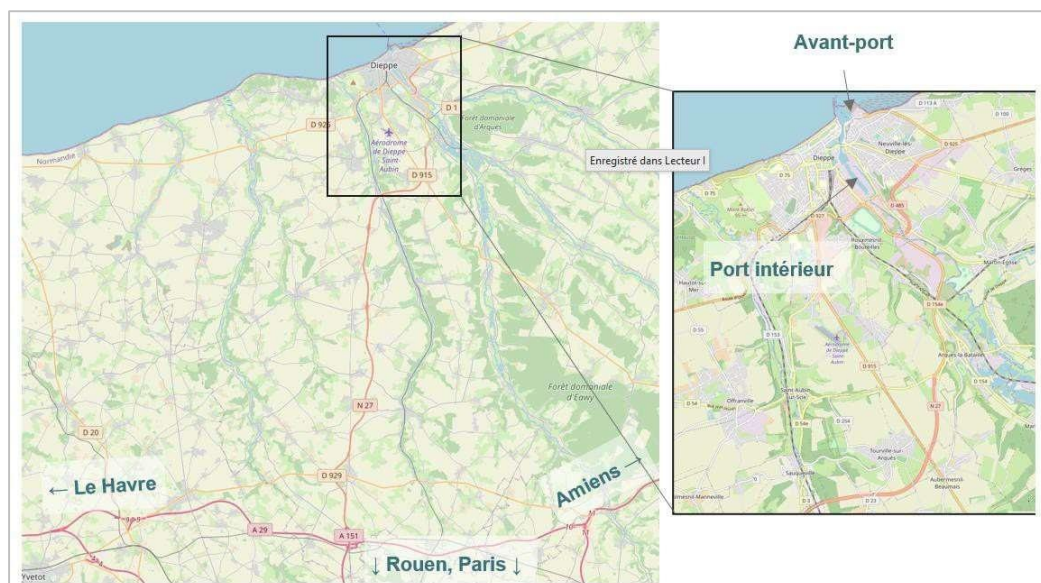
## Port de Dieppe



Source : Ports de Normandie - Dossier de saisine de la CNDP - Avril 2024

- **Focus sur le territoire dieppois :**

La ville de Dieppe est une commune située dans le département de la Seine-Maritime en région Normandie. Elle compte 28 813 habitants en 2024 (recensement 2024 portant sur la population 2021).



Dieppe et ses infrastructures portuaires

Source : Ports de Normandie - Dossier de saisine de la CNDP - Avril 2024

Surnommée « la ville aux quatre ports » (port Transmanche, le port de commerce, le port de pêche et le port de plaisance), Dieppe est située dans le Nord-Ouest de la France, sur la côte de la Manche, à 170 km au Nord-Ouest de Paris, et à 60 km au nord de la ville de Rouen. Elle est située à l'embouchure du fleuve côtier l'Arques.

La commune, bordée par la Manche, est également une commune littorale au sens de la loi du 3 janvier 1986, dite loi littoral. Des dispositions spécifiques d'urbanisme s'y appliquent dès lors, afin de

préservé les espaces naturels, les sites, les paysages et l'équilibre écologique du littoral.

Dieppe est la ville centre de la Communauté d'agglomération de la région dieppoise. Dieppe-Maritime a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et regroupe seize communes qui représentent une population de 54465 habitants.

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet :**

Le port de Dieppe dispose d'un terre-plein étendu dans les années 90, accessible depuis l'avant-port. Ce terre-plein est occupé en totalité et accueille 97% des tonnages qui transitent par le port de Dieppe. Il s'agit d'un ouvrage stratégique avec son terminal transmanche, son quai utilisé pour le trafic de colis lourds et sa zone dédiée à une activité de graves de mer.

Cependant les perspectives et besoins d'utilisation de ce terre-plein vont croître dans les années à venir :

- Transmanche - L'objectif est de répondre aux enjeux du de l'activité (EES (renforcement des contrôles des passagers), attractivité fret, renouvellement de la flotte à moyen terme) et assurer sa pérennité.

En effet, la mise en place de l'EES et les contraintes de manque de stationnement pour les poids lourds vont en premier lieu engendrer une perte de compétitivité du port ; de plus, le Brexit impose de nouveaux contrôles du fret nécessitant des espaces supplémentaires pour les mettre en œuvre, à savoir d'environ 4 ha.

- Graves de mer - Pour répondre à un marché en croissance, l'exploitant exprime un besoin de 2 ha.
- Base de maintenance du parc éolien en mer Dieppe-Le Tréport - Cette implantation viendra consommer environ 1 ha de l'espace sur le terre-plein existant. Il est probable qu'en cas de création de nouveaux parcs éoliens en mer, il sera nécessaire d'étendre ces emprises.
- Marchandises conventionnelles - Transitant actuellement par le Bassin de Paris, les navires de transport augmentant en taille, et afin d'anticiper l'inaccessibilité au bassin actuel, un espace d'accès direct et facile au quai Lalitte conforté est envisagé, avec des superficies de stockage de la marchandise autour de 4 ha.

Ce projet permettra également de conforter l'activité de l'éolien terrestre en accueillant des navires plus grands qui deviennent la norme sur le marché. Seul le port extérieur pourra répondre à cette demande pour des navires à terme de 170 X 30 x 9 m, et permettre le développement des activités logistiques liées au repowering des parcs existants (expédition des machines démantelées et remplacées par des unités plus puissantes).

- Colis lourds - Activité pouvant croître avec les perspectives de constructions de l'EPR de Penly sur les 15 années à venir, des zones dédiées pour le stockage et les manutentions des colis supplémentaires seraient nécessaires, jusqu'à 2 ha.
- L'objectif sera aussi, dans l'emprise totale du port de Dieppe, de redonner de la capacité à la zone de réparation navale saturée une partie de l'année et permettre l'implantation d'entreprises de soutien à cette activité (charpentier, motoriste, chaudronnier...). Cela peut nécessiter de transférer des activités sur du foncier à créer.

Le projet s'inscrit ainsi dans une stratégie d'augmentation des disponibilités foncières du port qui comprend l'extension du port extérieur, prévue pour 13 ha. Pour répondre à ces besoins d'espaces, les Ports de Normandie prévoient ainsi l'extension du terre-plein situé dans l'avant-port du port de Dieppe en trois phases (le cas échéant lancées simultanément), avec :

- Phase 1 - Extension au Sud-Est du terre-plein existant (~6.4 ha) ;
- Phase 2 - Extension au Nord-Est du terre-plein existant (~6.6 ha) ;
- Phase 3 - Agrandissement et approfondissement de la souille du quai Lalitte et aménagements du quai.

Soit un total d'environ 17.5 ha supplémentaires.

Travaux	Caractéristiques	Phasage
<b>Création de digues d'enclôture</b>	<p>Digues longues d'environ 300 m côté Nord-Ouest et 550 m côté Nord-Est, constituées d'un noyau composé de fragments rocheux provenant de carrières, sur lequel sont mis en place successivement, un géotextile pour bloquer les matériaux fins, une couche-filtre pour protéger le géotextile et compléter son rôle de filtre et une carapace en gros blocs pour dissiper l'énergie de la houle.</p> <p>Matériaux issus de la digue existante et de gisements marins ou de carrières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Après travaux préparatoires, réalisation du noyau à l'avancement par déversement de matériaux ;</li> <li>▪ Mise en place du géotextile, coiffant le noyau du sommet jusqu'au 0 CM, puis de la couche-filtre, constituée de blocs d'enrochements ;</li> <li>▪ Matériaux de la carapace composés de blocs d'enrochements, positionnés sur le substrat débarrassé de sa couverture sédimentaire.</li> </ul>
<b>Extension du terre-plein existant</b>	<p>Environ 1 200 000 m<sup>3</sup> de matériaux de remblai nécessaire issus :</p> <p>En majeure partie de dragages réalisés en-dehors des zones d'entretien des profondeurs du port.</p> <p>Des dragages d'entretien du port.</p> <p>De gisements marins ou de carrières, en cas de matériaux manquants.</p> <p>Surplus éventuels de matériaux issu du projet de construction d'EPR sur le site de Penly potentiellement utilisé dans le renforcement de la jetée Est. Vérification de la nature et de la qualité des matériaux en amont et respect de la réglementation en vigueur vis-à-vis des déchets.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Déversement de matériaux fins dragués mélangés à de l'eau de mer par refoulement entre la nouvelle digue et le terre-plein existant. Après décantation, eau surnageante rejetée en rade.</li> <li>▪ Nivellement du terre-plein. Présence de sédiments fins dans le remblai probable, phasage spécifique de mise en œuvre du terrassement à prendre en compte.</li> <li>▪ Compactage des terrains possible ponctuellement pour du réglage, des améliorations légères ou lors de la mise en œuvre de la couche supérieure de réglage.</li> </ul>
<b>Aménagement du quai Lalitte</b>	<p>Réaménagement du quai Lalitte en lien avec l'accueil de navires de plus grande taille. Quai rempli dans sa partie Sud et étendu dans sa partie Nord. Ducs d'albatros d'amarrage et d'accostage complétant le front d'accostage. Equipements de quai mis à niveau et complétés (défenses, bollards).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renforcement structure de quai</li> <li>▪ Dragage</li> <li>▪ Équipements</li> </ul>
<b>Opérations de dragage</b>	<p>Volumes de dragage provenant de secteurs à proximité immédiate du port à priori suffisants pour couvrir l'ensemble des besoins de remblais du projet.</p> <p>Souille du quai Lalitte agrandie à 180 m de long sur 30 m de large et approfondie à la côte -10 m CM.</p> <p>Technique envisagée à ce stade : dragage hydraulique à l'aide d'une drague autoporteuse qui refoulerait les sédiments dans le futur terre-plein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dragages des différents secteurs</li> <li>▪ Agrandissement et approfondissement de la souille du quai Lalitte ainsi que de la zone d'évitage.</li> </ul>





Les schémas logistiques potentiels en cas d'absence du projet ont été déterminés sur la base des échanges avec les acteurs économiques concernés, et sur l'analyse des secteurs économiques concernés. Les schémas logistiques de référence retenus pour l'évaluation socioéconomique sont les suivants :

- Pour l'activité transmanche : faute d'extension et de réorganisation du terminal transmanche, il est fait l'hypothèse que l'introduction des contrôles additionnels liés à la procédure « Entry/Exit System » (EES) peut avoir des effets différents en fonction de leur durée :
  - Si l'augmentation de durée est limitée (i.e. allongement du temps d'escale inférieur à 30 min) : ce retard peut être compensé par une augmentation de la vitesse des navires durant la traversée, induisant des consommations de carburants supplémentaires (et les coûts et externalités environnementales négatives associées) ;
  - Si l'augmentation de la durée de l'escale est supérieure : ce retard ne peut alors plus être compensé par l'augmentation de la vitesse, et conduit donc à une désorganisation des rotations et à la suppression d'escales. Il est alors fait l'hypothèse que les voyageurs affectés modifient leur itinéraire pour emprunter majoritairement la ligne Calais - Douvres ou les lignes Caen/Le Havre – Portsmouth ;
  - Par ailleurs, la baisse globale des performances sur la liaison transmanche conduit à une diminution de l'attractivité du port et de son activité.

Comme indiqué dans les objectifs du projet, en cas de non-réalisation du projet il existe un risque quant à la pérennité même de l'activité transmanche, du fait du manque de visibilité qu'auraient les acteurs pour engager les investissements nécessaires (renouvellement de la flotte, équipement du terminal pour les véhicules électriques...).

- Pour l'activité « éolien terrestre » : Le report des trafics vers les ports de Dunkerque et d'Anvers s'accroît, au détriment de la préservation de l'environnement du fait de l'allongement des trajets routiers.
- Pour l'activité éolien en mer : les projets ne trouvent pas les ressources portuaires pour se développer ou s'implantent dans d'autres ports, ce qui surcoûte le coût de l'éolien offshore et donc met à mal le modèle de la transition énergétique.
- Pour les colis lourds EPR :
  - Les colis lourds de dimensions modestes sont pour partie reportés vers d'autres ports ;
  - Les colis lourds les plus contraignants sont maintenus à Dieppe mais engendrent des contraintes sur les autres activités (notamment nécessité de libérer de l'espace au sol pour les granulats marin), ce qui met en péril l'équilibre économique des activités concernées.
- Pour les autres filières conventionnelles :
  - Une partie des graines de colza importées doit être stockée à l'extérieur du port avant d'y revenir pour intégrer le processus de fabrication de l'usine Prolein-Olatein, ce qui présente un coût environnemental supérieur ;
  - Les autres activités ne peuvent pas se développer et continuent de transiter par les autres ports (Boulogne, Dunkerque ou la Belgique pour les ferrailles par exemple), ce qui présente un coût environnemental supérieur.

- **Coût**

Les coûts estimatifs du projet sont présentés ci-dessous (aux conditions économiques d'octobre 2023) :

- Phase 1 : 20 M€ (compris les VRD du transmanche)
- Phase 1+2 : 30 M€
- Phase 3 : Aménagements du quai Lalitte : 10 M€

Les travaux sont estimés, à ce jour, à près de 40 M€.

Les financeurs potentiels seraient :

- La Région Normandie
- Le Département de Seine Maritime
- Dieppe Maritime
- L'Union Européenne
- Partenariats privés

- **Contexte du projet**

Le projet s'insère dans un contexte environnemental et humain diversifié. Les principaux enjeux identifiés dans le cadre de l'état initial de l'environnement sont catégorisés et décrits ci-après.

Les thématiques pointées comme à **enjeux forts** concernent les eaux côtières (dégradées chimiquement et production conchylicole...), les eaux de surface (le fleuve côtier de l'Arques est en état dégradé chimiquement et écologiquement...), les risques naturels (submersion marine, érosion côtière...), les ressources halieutiques (zones de frayères, espèces migratrices...), les dispositifs de protection des milieux à dominante naturelle (Site Natura 2000, loi Littoral...), les activités portuaires (commerce, pêche, plaisance, aquaculture, tourisme...), le trafic maritime (nuisances sonores terrestres et sous-marines...) et, les documents d'urbanisme (compatibilité du projet avec les destinations des sols actuellement en vigueur...),

Les thématiques pointées comme à **enjeux moyens** concernent la bathymétrie (navigabilité...), l'hydrodynamisme (courants de marée, houle...), le contexte sédimentaire (dérive littorale, accumulation de galets...), les eaux souterraines (état chimique dégradé...), les inventaires patrimoniaux (ZNIEFF de type I et II, géosite INPG...) et, le patrimoine culturel (monuments historiques, paysage...).

Les thématiques pointées comme à **enjeux faibles** concernent le climat (tempéré de flux Ouest, instable...) et, les risques technologiques (périmètre de sécurité de la centrale nucléaire de Penly, TMD routier, ferroviaire, maritime...).

- **Calendrier du projet avant suspension de la concertation préalable**

Le planning initialement envisagé pour le projet d'extension de terre-pleins portuaires à Dieppe était le suivant :

- Concertation préalable : fin 2024/début 2025
- Études préalables en cours jusque fin 2024/début 2025
- En cas de bilan positif de la concertation préalable, dépôt des dossiers réglementaires pour instruction 1<sup>er</sup> trimestre 2025
- Une phase d'enquête publique commençant à l'automne 2025
- En cas d'obtention des autorisations administratives, travaux à partir de 2026

Les travaux pourraient débuter au premier semestre 2026. Le phasage des travaux n'était pas encore arrêté à ce stade. Notamment, l'opportunité de réaliser les phases 1 et 2 concomitamment était à l'étude. Si tel était le cas, il faudrait compter entre 12 et 18 mois de travaux. La phase 3 correspondant aux aménagements du quai Lalitte, aurait vraisemblablement été mise en chantier autour de 2030 pour une durée d'un an environ.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

Compte-tenu de la suspension actée de la concertation préalable, le porteur de projet conserve l'initiative d'une reprise de ladite concertation préalable lorsqu'il la jugera adaptée. Il conviendra dès lors que Ports de Normandie saisisse à nouveau la CNDP.

## La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Comme déjà explicité, Ports de Normandie est le fruit de l'alliance de la Région Normandie, des Départements du Calvados, de la Manche et de Seine Maritime et des Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement portuaire et économique de leurs territoires.

Afin d'assurer la pérennité du port de Dieppe et développer son activité, Ports de Normandie entend étendre ses capacités foncières. Aussi, l'étude d'un projet d'extension du port de Dieppe a été engagée.

Ports de Normandie souhaite réaliser une concertation préalable unique sur le projet d'extension de terre-plein du port, conformément au dernier alinéa de l'article L. 121-15-1, qui tiendra lieu de concertation obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

C'est dans ce cadre que Ports de Normandie souhaitait qu'un garant puisse être nommé afin de garantir le bon déroulé de la consultation du public.

De plus, Ports de Normandie souhaitait bénéficier d'une mission de conseil (prévue à l'article L121-1 du Code de l'Environnement) de la part de la CNDP pour la concertation au titre du code de l'urbanisme sur la mise en compatibilité du PLU (article L.103-2 du code de l'urbanisme).

Dans cette optique, Ports de Normandie a saisi la CNDP par courrier en date du 16 avril 2024.

Par délibération en date du 2 mai 2024, deux garants étaient désignés dans le cadre de la concertation préalable ayant trait au projet d'extension du terre-plein portuaire de Dieppe.

### Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du 2 mai 2024 la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-17 et a désigné Messieurs Alban BOURCIER et Dominique PACORY comme garants de la concertation.

Les garants susmentionnés ont été désignés dans le cadre de deux missions parallélisées : une mission de garantie de la concertation préalable et, une mission visant à conseiller le maître d'ouvrage pour la concertation portant sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU).

- La première mission, en application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, pour garantir la concertation préalable relative au projet d'extension du terre-plein du port de Dieppe. Aux termes de cet article, « la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître

d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16 ».

- La seconde, en application de l'article L.121-1 du code de l'environnement, pour une mission de conseil concernant la procédure de concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme (L. 103-2 CU) relative à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Dieppe. Cet article dispose que la CNDP « conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage ou personne publique responsable sur toute question relative à la participation du public tout au long de l'élaboration d'un plan, programme ou projet ».

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

### • Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, en référence à la lettre de mandat émise le 13 mai 2024, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif à aux points suivants :

- Les forts enjeux environnementaux du projet : il est important que le public soit informé de manière transparente et intelligible et puisse être entendu sur les incidences sur l'environnement en phase de travaux, d'une part. et en phase d'exploitation des nouvelles infrastructures portuaires d'autre part ;
- La nécessité pour le public, conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, de pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux, pour ce faire, des alternatives

crédibles devront être présentées, de même que l'ouverture de certaines thématiques dans le cadre de la concertation : une discussion autour des justifications économiques à l'origine du projet, le partage des données sur les prévisions de croissance du trafic maritime, les bénéfices locaux à en attendre en termes d'emploi et de cadre de vie. Tout cela dans la perspective d'engager un débat avec le public sur l'opportunité du projet ;

- L'importance que le public soit informé sur les conséquences de l'augmentation envisagée de l'activité de transport maritime, les perspectives d'aménagement et de développement économique aux alentours au regard notamment des projets de parcs éoliens en mer déjà attribués ou en cours d'attribution sur la façade Manche-Est – mer du Nord. A cette occasion, un lien devra être fait avec les enseignements du débat public récemment organisé sur ce même territoire sur la révision du volet stratégique du document stratégique de la façade maritime Manche Est-Mer du Nord et sur la cartographie relative au développement de l'éolien en mer de cette façade maritime.

Il s'agit que le public puisse débattre non seulement de l'agrandissement du port mais aussi de tous les enjeux et effets induits par ce projet dans son ensemble que votre étude de contexte permettra de mettre en lumière.

## Le travail préparatoire des garants

Dans le cadre de la concertation préalable portant sur le projet d'extension du terre-plein portuaire du port de Dieppe, le travail préparatoire des garants a essentiellement consisté en la réalisation et la complétude de l'étude de contexte remise en juillet 2024 et actualisée en décembre 2024 après prise en compte de la nouvelle configuration géopolitique du territoire (suite aux élections législatives anticipées) et intégration de l'émergence de nouvelles composantes associatives.

Dans cette perspective, les garants ont adopté une méthodologie fondée sur le protocole suivant :

- Une analyse documentaire (aspects juridiques et techniques relatifs aux projets d'aménagement portuaires, contexte socio-démographique du territoire, prise de connaissance des avis des autorités environnementales sur les divers projets déjà instruits...).
- Plusieurs visites de terrain et des rencontres in situ avec des acteurs locaux, en sus des 27 entretiens menés avec 52 personnes représentatives de différents secteurs du territoire.
- La rédaction de relevés de conclusions à l'issue de chaque entretien afin de capitaliser les idées maîtresses mises en exergue par les divers interlocuteurs.

## Les résultats de l'étude de contexte

Dans ses lettres de mission, la CNDP demande aux garants de procéder à une analyse détaillée du contexte, de la nature des enjeux et à l'identification des publics spécifiques à atteindre.

Au cours des différents entretiens menés, les garants ont pu cerner les points saillants relatifs au projet (enjeux environnementaux générés par les perturbations temporaires et définitives présumées...), mais aussi à la mise en conformité au regard des textes en vigueur (enjeux d'aménagement du territoire, surtout au regard du Zéro artificialisation nette...). Le questionnement principal porte cependant sur la légitimité du projet qui est perçu comme venant s'ajouter aux emprises du port, alors que les surfaces existantes sont actuellement jugées sous-exploitées en considération des activités portuaires actuelles (enjeux socio-économiques).

Sont listés et catégorisés ci-après les personnes en leur qualité fonctionnelle et les organismes avec lesquels les garants ont obtenu des entretiens.

- **Le maître d'ouvrage - « Ports de Normandie »**  
Directeur adjoint de Ports de Normandie

Des échanges téléphoniques ou des visioconférences ont été planifiés par quatre fois, tout au long de l'étude de contexte.

Une réunion dans les locaux dieppois de « Ports de Normandie » et une visite du site de projet ont été organisées le 05/06/2024.

Les propositions ayant trait aux modalités de la concertation ont été présentées par les garants, dans les locaux de « Ports de Normandie », le 17/07/2024 à Caen.

- **Les élus**

Maire de Dieppe et Président de la communauté d'agglomération de la région dieppoise à la date de l'entretien, nommée « Dieppe Maritime ».

Adjoint au maire de Dieppe en charge de l'urbanisme et de l'habitat, du renouvellement urbain et de l'opération de revitalisation du territoire et, Vice-président en charge de l'aménagement et de la planification de Dieppe-Maritime.

Conseiller régional, Président de la commission permanente du Conseil maritime de façade.

Adjoint au maire de Dieppe en charge de l'écologie solidaire.

Dans un contexte de réserve électorale, il n'a pas été possible de rencontrer le député de la circonscription à la date de remise de la version initiale de l'étude de contexte.

Président de la communauté d'agglomération de la région dieppoise, nommée « Dieppe Maritime », ancien député de la circonscription.

- **Les services techniques de la collectivité territoriale locale**

Directeur général des services techniques de la Ville de Dieppe.

Chef de projet en rénovation urbaine, direction de l'aménagement, de l'urbanisme et de la gestion foncière de la ville de Dieppe.

- **Les services de l'Etat**

Responsable adjointe du service territorial de Dieppe - Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Seine-Maritime.

Chargé d'opérations - Agence de l'eau Seine Normandie.

Chef du service « Mer, littoral et environnement marin » de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Seine-Maritime.

Chef du pôle « Mer & Littoral » de la DREAL Normandie.

Directrice du réseau de surveillance du littoral de l'IFREMER

Chargé d'études spécialisé - Service « Littoral & Mer » de l'Agence de l'eau Seine Normandie-Direction « Connaissance & Planification ».

La Sous-Préfète de Dieppe.

- **Monde économique**

Cheffe du pôle « Environnement » du Comité régional de pêche maritime (CRPM) et des élevages marins de Normandie.

- **Monde associatif**

France Nature Environnement de Normandie.

Centre social « Oxygène » - CCAS de la ville de Dieppe.

Association des résidents de Puys (Président et 20 autres adhérents).

Président (et 5 autres adhérents) – SauLiDE, Association de sauvegarde du littoral dieppois et des environs.

Président - Association des résidents de Puys (100 familles adhérentes au Puys sur 300 habitations) – Entretien complémentaire.

Les principales inquiétudes et demandes du public recensées à l'issue des entretiens susmentionnés sont exposées ci-après :

Les principaux sujets de préoccupation faisant l'objet d'une demande d'informations exhaustives fiables, de précisions, voire de réticences vis-à-vis du projet, sont listés ci-après :

1. Enjeux règlementaires – Choix entre une mise en compatibilité du PLU de la Ville de Dieppe ou une intégration dans le processus de révision générale actuellement engagée par la commune.
2. Les compensations inhérentes à la prise en compte du Zéro artificialisation Nette (ZAN) Maritime.
3. Justification du projet (efficience du projet alors que le port de Dieppe est perçu comme sous-utilisé, conforter l'existant autre part, étude prenant en compte la vie des populations locales, s'agit-il de la première étape d'un projet plus vaste...).
4. Le fonctionnement de la place portuaire avec son hinterland (accès, trafic...).
5. Pas d'adhésion aux projets alternatifs.
6. Envisager la réversibilité du projet.
7. Avantages et inconvénients des phases 1 et 2 du projet.
8. Calendrier d'exécution des travaux (durée...).
9. Impacts des terrassements (turbidité, incidences sur les courants...).
10. La concurrence vis-à-vis des autres places portuaires de même échelle.
11. Intérêt du projet pour l'économie locale.
12. Impacts sur la pêche professionnelle et la pêche à pied (huitres, bouquets, algues...).
13. Développement ou pas des graves de mer.
14. Les impacts paysagers.
15. Le transit sédimentaire et la migration des galets (impacts sur la plage de Puys...).
16. Le recul du trait de côte, l'élévation du niveau marin, la submersion marine...
17. Prise en compte de la météorologie locale (accès aux quais pour plus de bateaux...).

18. Prise en compte des polluants (PCB, mercure...).
19. Impacts sonores (en phase chantier, mais aussi en phase d'exploitation...).
20. Impacts sur le cadre de vie.
21. Impacts sur l'immobilier.
22. Les compensations inhérentes à la prise en compte du Zéro artificialisation Nette (ZAN) Maritime [sujet de préoccupation de l'Etat au regard de la robustesse des autorisations qui seront éventuellement prises.
23. Nuisances sonores – Une thématique présentée comme prégnante en référence au trafic routier supplémentaire qui sera généré et compte-tenu d'une activité de chargement /déchargement plus intense.
24. Justification du projet (efficience du projet alors que le port de Dieppe est perçu comme sous-utilisé, conforter l'existant autre part, étude prenant en compte la vie des populations locales, s'agit-il de la première étape d'un projet plus vaste...). Cette question sous-entend le sujet du modèle de développement de la région dieppoise. Faut-il prendre 13 ha sur la mer ? Certaines parties prenantes impliquées d'elles-mêmes affirment qu'il est possible de faire autrement !
25. Destination future des 8 ha de terrain localisés dans le périmètre de l'arrière-port... Il a été affirmé que ces terrains, inutilisés actuellement, pourraient très bien servir pour l'implantation de la base de maintenance des éoliennes offshores et terrestres.
26. Zone d'évitage des bateaux – Il a été exposé que la zone d'évitage de l'arrière-port est plus importante que celle fixée dans l'avant-port, soit respectivement 100 et 160 m. La question est donc de savoir pourquoi l'aménagement de l'avant-port est préféré à celui de l'arrière-port, d'autant que les problèmes de dragage sont à considérer dans le premier cas.
27. Graves de mer – Il a été explicité que les contrats passés avec les graves devaient être revus de manière à les adapter avec les besoins réels du moment et les besoins attendus connus.

## **L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Les modalités de participation recommandées par les garants et présentées tant le 16 juillet 2024 que le 5 décembre 2024, s'inscrivent toujours dans un cadre légal en référence à l'article L121-15-1 du Code de l'environnement et, dans le respect des principes de la CNDP.

Comme déjà édicté préalablement, les garants ayant été également missionnés pour intervenir dans le cadre de la concertation, sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de Dieppe, il est apparu, aux termes de l'étude de contexte, que deux options étaient envisageables :

- Une prise en compte du projet dans le cadre de la révision générale du PLU déjà engagée par la commune, d'autant que le débat du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) en conseil municipal s'est déjà tenu.
- Le déclenchement d'une procédure de mise en compatibilité du PLU en vigueur, au titre du code de l'urbanisme, option plus en adéquation avec les échéances calendaires du maître d'ouvrage.

En outre, les garants conseillent au maître d'ouvrage d'explicitier les critères qui auront motivés son choix, et ce, lors d'un événement programmé dès le début de la concertation préalable lorsqu'elle sera

relancée.

À ce jour, les modalités présentées le 16 juillet 2024 et actualisées le 5 décembre 2024 par les garants sont exposées ci-après.

Afin de répondre aux attentes exprimées dans le cadre de cette étape d'étude de contexte, les garants proposent au maître d'ouvrage de mettre en œuvre les modalités de concertation suivantes :

- **Une réunion publique d'ouverture** portant sur la présentation du projet et de ses enjeux, avec un exposé des finalités attendues de la concertation.
- **Une série d'ateliers** dont les thèmes centraux pourraient être ceux qui suivent :
  1. Socio-économique (avantages et inconvénients du projet pour les acteurs locaux...);
  2. Pêche (professionnelle et amateur, comme la pêche à pied...);
  3. Environnement (biodiversité, compensation foncière...);
  4. Paysage, aménagement et urbanisme (photomontages, simulations par modélisation...).

Ce dernier atelier pourrait donner lieu à visite sur site.

- **Une réunion publique de clôture** pour la restitution de la synthèse des échanges et des contributions, mais également pour faire état des suites éventuelles à donner à la concertation.
- **Autres dispositions complémentaires**
  - Mise à disposition d'un site internet, avec possibilité de déposer des contributions écrites et de questionner le maître d'ouvrage ;
  - Élaborer un plan de communication pour informer, in itinere, les publics.
- **Devoir d'information** – Il est préconisé que le maître d'ouvrage informe de l'évolution du dossier, a minima toutes les personnes physiques et morales contactées durant la phase préparatoire, et que ces parties prenantes soient directement informées des modalités de déroulement de la concertation préalable.

### **Avertissement et propos conclusifs**

Certains acteurs ont invité les garants à rester à l'écoute dans la mesure où ils poursuivaient leur réflexion quant à la concertation à venir. À cet effet, en cas de reprise de la concertation préalable, les garants ne doivent pas s'interdire de faire valoir d'autres modalités de concertation dans la perspective de compléter les présentes propositions.

## Le contexte de suspension de la concertation préalable

Initialement, les garants ont échangé avec le maître d'ouvrage au sujet des engagements financiers pris par les collectivités dans un contexte budgétaire difficile pouvant entraîner une modification du calendrier de la concertation.

À la mi-décembre 2024, le maître d'ouvrage a porté à la connaissance des garants plusieurs évolutions calendaires successives remettant en cause le démarrage de la concertation préalable.

Début 2025, les garants étaient informés que Ports de Normandie souhaitait suspendre la période de préparation de la concertation préalable relative au projet d'extension du terre-plein du port de Dieppe.

Le 5 mars 2025, Après en avoir délibéré, la commission nationale du débat public prenait acte de la suspension de ladite période de préparation de la concertation préalable précitée.

Dès lors, les garants ont pris soin d'aviser les acteurs rencontrés dans le cadre de l'étude de contexte, de la suspension de la concertation préalable.

## Liste des annexes

- **Annexe 1** : Décision CNDP n°2024 / 69 / PORT DIEPPE / 1 du 2 mai 2024 relative à la désignation des garants de la concertation préalable ayant trait au projet d'extension du terre-plein portuaire de Dieppe.
- **Annexe 2** : Lettre de mission de la CNDP en date du 13 mai 2024 à destination des garants.
- **Annexe 3** : Décision n°2025 / 55 / PORT DIEPPE / 2 du 5 mars 2025 relative à la suspension de la période de préparation de la concertation préalable ayant trait au projet d'extension du terre-plein portuaire du port de Dieppe.

# Annexe 1

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Commission nationale  
du débat public

**Décision n° 2024 / 69 / PORT DIEPPE / 1 du 2 mai 2024 relative au projet d'extension du terre-plein portuaire de Dieppe (76)**

**La Commission nationale du débat public,**

Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et L.121-15-1 et suivants ;  
Vu le courrier du 16 avril 2024 et le dossier annexé de M. Philippe DEISS, représentant le syndicat mixte des ports de Normandie, sollicitant la désignation d'un garant pour le projet d'extension du terre-plein portuaire de Dieppe, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

**Article 1<sup>er</sup>**

MM. Alban BOURCIER et Dominique PACORY sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet d'extension du terre-plein portuaire de Dieppe.

**Article 2**

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 2 mai 2024.

Le président  
M. Papinutti

## Annexe 2

## Le président

Paris, le 13 mai 2024

Messieurs,

Lors de la séance plénière du 2 mai 2024, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de concertation préalable pour le projet d'extension du terre-plein du port de Dieppe (76).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

Conformément à la sollicitation de Ports de Normandie, l'intervention de la CNDP sur ce projet a été décidée :

- D'une part, **en application de l'article L.121-17** du code de l'environnement, pour garantir la concertation préalable relative au projet d'extension du terre-plein du port de Dieppe. Aux termes de cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, **soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1.** Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16* ».

- D'autre part, **en application de l'article L.121-1** du code de l'environnement, pour une mission de conseil concernant la procédure de concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme (L. 103-2 CU) relative à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Dieppe. Cet article dispose que **la CNDP « conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage ou personne publique responsable sur toute question relative à la participation du public tout au long de l'élaboration d'un plan, programme ou projet ».**

Dans ce cadre et par cette lettre, la CNDP vous mandate, précise le périmètre de vos deux missions et de leurs fondements juridiques afin de vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

## **I. Une mission de garantie de la concertation préalable**

### **Rappel des objectifs de la concertation préalable**

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

### **Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel**

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle n'est cependant pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. **Vous êtes les prescripteurs des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable des choix du maître d'ouvrage mais de la qualité de vos prescriptions. Par conséquent, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation.

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques concernés par le projet vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre d'une diversité d'acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux souhaitables de soumettre à la concertation.** La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence

du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

**S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention sur :**

- les forts enjeux environnementaux du projet : il est important que le public soit informé de manière transparente et intelligible et puisse être entendu sur les incidences sur l'environnement en phase de travaux, d'une part. et en phase d'exploitation des nouvelles infrastructures portuaires d'autre part ;
- la nécessité pour le public, conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, de pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux, pour ce faire, des alternatives crédibles devront être présentées, de même que l'ouverture de certaines thématiques dans le cadre de la concertation : une discussion autour des justifications économiques à l'origine du projet, le partage des données sur les prévisions de croissance du trafic maritime, les bénéfices locaux à en attendre en termes d'emploi et de cadre de vie. Tout cela dans la perspective d'engager un débat avec le public sur l'opportunité du projet ;
- l'importance que le public soit informé sur les conséquences de l'augmentation envisagée de l'activité de transport maritime, les perspectives d'aménagement et de développement économique aux alentours au regard notamment des projets de parcs éoliens en mer déjà attribués ou en cours d'attribution sur la façade Manche-Est – mer du Nord. A cette occasion, un lien devra être fait avec les enseignements du débat public récemment organisé sur ce même territoire sur la révision du volet stratégique du document stratégique de la façade maritime Manche Est-Mer du Nord et sur la cartographie relative au développement de l'éolien en mer de cette façade maritime.

Il s'agit que le public puisse débattre non seulement de l'agrandissement du port mais aussi de tous les enjeux et effets induits par ce projet dans son ensemble que votre étude de contexte permettra de mettre en lumière.

Je vous demande de faire des préconisations précises et de proposer la méthodologie de concertation la plus appropriée pour informer et recueillir le point de vue du public y compris des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés et vérifier que tout est mis en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat.

**Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est

joint au dossier d'enquête publique.

**La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.

## **II. Une mission visant à conseiller le MO pour la concertation portant sur la mise en compatibilité du PLU**

Le projet d'extension du terre-plein du port nécessite la mise en compatibilité du PLU afin d'autoriser les futures constructions qui en résulteront, or cette procédure sera soumise à concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme (L. 103-2 CU).

En effet, conformément à l'article **L. 103-2** du code de l'urbanisme, la mises en compatibilité de PLU soumises à évaluation environnementale « font l'objet d'une **concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.** »

Tandis que l'article **L. 103-4** du même code précise que « **Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante** et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, **au public d'accéder aux informations** relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables **et de formuler des observations et propositions** qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. »

Compte-tenu de la concomitance de ces procédures de concertation sur un même projet global, les membres de la Commission ont considéré que les procédures d'information et de participation envisagées devaient s'articuler entre elles afin d'apporter toutes les garanties aux publics concernés. Aussi ont-ils décidé de répondre favorablement à la sollicitation de Ports de Normandie pour que vous puissiez le conseiller en toute indépendance et proposiez un dispositif visant à veiller à la qualité de l'information, à préconiser des modalités de participation mais également à restituer la démarche. C'est pourquoi **votre mission visera la production d'un conseil sur la concertation envisagée par Ports de Normandie (dossier d'information, calendrier, durée, modalités, etc.) dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU.** Elle doit permettre de répondre principalement aux questions suivantes :

- rendre lisible auprès du public l'articulation de ces procédures entre elles et le rôle de la concertation du public sur le projet global (projet d'extension du port et mise en compatibilité du PLU pour permettre d'autoriser cette extension) ;
- 
- édicter des préconisations (dossier d'information, calendrier, durée, modalités, etc.) qui permettent un débat coordonné concernant les deux procédures.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

Marc Papinutti

Monsieur Alban BOURCIER  
Monsieur Dominique PACORY  
Garants de la concertation préalable  
Extension du port de Dieppe (76)

## Annexe 3

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Commission nationale  
du débat public

**Décision n°2025 / 55 / PORT DIEPPE / 2 du 5 mars 2025 relative au projet d'extension du terre-plein portuaire du port de Dieppe (76)**

**La Commission nationale du débat public,**

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants ;

Vu la décision n° 2024 / 69 / PORT DIEPPE / 1 du 2 mai 2024 relative au projet d'extension du terre-plein portuaire de Dieppe (76)

Vu le courrier de M. Philippe DEISS, directeur général des ports de Normandie du 25 février 2025, indiquant la suspension de la période de préparation de la concertation préalable relative au projet d'extension du terre-plein portuaire du port de Dieppe

Après en avoir délibéré,

Décide :

**Article 1<sup>er</sup>**

La Commission nationale prend acte de la suspension de la période de préparation de la concertation préalable relative au projet d'extension du terre-plein portuaire du port de Dieppe.

**Article 2**

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 5 mars 2025.

Le président  
M. Papinutti

