

## GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

**OBJET : Déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la création d'un accès fluvial à Port 2000**

Vu :

- Le code de l'environnement, notamment ses articles L.126-1 et R.126-3 ;
  - La décision du Conseil de Surveillance, du Grand Port Maritime du Havre du 30 janvier 2015 approuvant le programme de l'opération et son plan de financement, et autorisant l'ouverture de l'opération (1219S) ;
  - La décision du Conseil de Surveillance du 30 mars 2018 autorisant l'inscription du projet de chatière dans la programmation des investissements du port du Havre et la poursuite les études en vue de la préparation d'un dossier de demande d'autorisation ;
  - Le dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale déposé le 22 février 2022 auprès de la direction départementale des territoires et de la mer de seine maritime
  - L'avis de l'Autorité Environnementale n° 2022-25 sur la création d'un accès fluvial à Port 2000 (La Chatière) au Havre en date du 21 juillet 2022 ;
- L'avis favorable sous conditions du Conseil National de la Protection de la Nature du 25 juillet 2022 en application des articles. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement ;
- L'enquête publique menée du 1<sup>er</sup> décembre 2022 au 16 janvier 2023 ;
  - L'avis favorable rendu par la commission d'enquête en date du 16 février 2023 ;
  - La décision du Directoire n° 23-228 du 22 décembre 2023 ;

**Considérant :**

**Article I. CONTEXTE ET OBJET DE L'OPERATION**

L'ambition française est de devenir la première grande économie décarbonée européenne en atteignant la neutralité carbone en 2050, de renforcer la souveraineté économique et l'indépendance technologique, tout en assurant une relance sociale et territoriale. Dans ce contexte, trois enjeux majeurs se dessinent pour HAROPA PORT à horizon 2025 :

- faire des zones industrialo-portuaires des ports de l'axe Seine des lieux privilégiés du redéveloppement industriel de la France ;
- recapter une partie de la valeur ajoutée générée par la logistique des importations qui échappe aujourd'hui à l'économie française, au profit notamment d'Anvers ;
- assurer la compétitivité des grandes filières exportatrices de l'économie française (biens manufacturés, pharmacie, chimie et agroalimentaire notamment) sur leurs marchés internationaux.

Le renouveau industriel de l'axe Seine reposera essentiellement sur une capacité à commercialiser une nouvelle offre foncière beaucoup plus en phase avec les besoins des industries et sur un renforcement des synergies entre les entreprises implantées pour donner naissance à de véritables écosystèmes intégrés.

Pour atteindre ces objectifs, HAROPA PORT porte un projet stratégique 2020-2025 ambitieux. Le développement des modes dits massifiés (fer, fleuve, pipelines), depuis et vers HAROPA PORT est un véritable enjeu de développement :

- La massification permet la baisse des coûts de transport mais aussi de contribuer à élargir notre hinterland au-delà de l'Île de France, notamment grâce à l'amélioration des connexions ferroviaires des plateformes multimodales afin de favoriser le lancement de nouveaux services ferroviaires ;
- C'est aussi enjeu écologique et sociétal, la massification participe également à la diminution des externalités négatives (pollution, bruit, congestion, accidents) liées à la chaîne logistique.

Sur la durée du projet stratégique, HAROPA PORT souhaite faire de la multimodalité un véritable avantage concurrentiel matérialisé par une augmentation des parts de marchés des modes de transports massifiés (fer, fluvial mais aussi pipelines). Cette ambition de multimodalité conduit à se fixer des objectifs sur les principales filières d'activité des plateformes HAROPA PORT :

- Pour les conteneurs : 20% du trafic maritime terrestre à horizon 2025 (vs. 15% en moyenne de 2015 à 2019), soit une part modale du fer de 8% et du fleuve de 12% (contre 4% actuellement pour le rail et 9% pour le fluvial) ;
- Pour le trafic de vrac : 40% à horizon 2025 (vs. 37% en moyenne entre 2015 et 2019), soit une part modale du fer de 14% et du fleuve de 26% (contre 12% actuellement pour le rail et 25% pour le fluvial).

Le projet de création d'un accès direct à Port 2000, également appelé projet de la Chatière s'inscrit dans cette ambition. L'infrastructure créée doit permettre de faire accéder directement les engins fluviaux aux terminaux à conteneurs maritimes. Cette liaison est effectuée via une infrastructure dédiée garantissant des conditions de navigabilité compatibles avec les unités fluviales.

## Section 1.01 Localisation

Le projet est localisé sur la commune du Havre dans le département de la Seine-Maritime en Normandie, sur le domaine public maritime, intégré dans les limites de la circonscription portuaire de HAROPA PORT.

Il se situe à l'ouest de Port 2000, un terminal maritime, dont les postes à quai en eau profonde sont dédiés au trafic de conteneurs.

## Section 1.02 Nature des travaux

Le projet consiste à réaliser un chenal de 100 mètres de large, reliant les deux avant-ports. Ce chenal sera protégé de la houle par une digue d'une longueur de 1800 m. Des ouvertures seront réalisées dans la digue sud du port historique ainsi que dans la digue nord de Port 2000 pour permettre la réalisation du chenal.

Un dragage de ce chenal nouvellement créé sera réalisé pour donner les hauteurs d'eau nécessaires à sa navigabilité.



## Article II. MOTIFS ET CONSIDERATIONS D'INTERET GENERAL

L'opération est reconnue d'intérêt général aux motifs suivants :

### Section 2.01 S'inscrire dans la stratégie nationale bas carbone

L'accord de Paris sur le climat et la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ont conduit à décliner une stratégie nationale bas carbone. Cette stratégie vise à la neutralité carbone à l'horizon 2050 et la décarbonation de tous les modes de transport. Elle cite, comme levier d'actions, le report modal des transports de marchandises vers les modes les plus économes en énergie et les moins émetteurs de CO<sub>2</sub>.

Le secteur fluvial fait partie des modes de transport les moins émetteurs de gaz à effet de serre à la tonne transportée et en volume global au niveau national. Il présente une réelle sobriété énergétique avec 4 fois moins d'énergie consommée à la tonne transportée que le transport routier et une réelle performance écologique avec 5 fois moins de CO<sub>2</sub> émis à la tonne transportée que le mode routier

Le projet stratégique de HAROPA PORT 2020-2025 s'inscrit dans cette stratégie bas carbone et vise un report modal sur les modes massifiés de 20% pour les conteneurs vers le fer et le fluvial à l'horizon 2025. Pour la part fluviale, l'objectif est de 12 % contre 9 % en 2020. Le projet de l'accès fluvial à Port 2000 participe à l'atteinte de cet objectif.

### Section 2.02 Réduire les émissions de polluants et contribuer à l'amélioration du cadre de vie

Le report modal fluvial va conduire à une diminution des flux de poids lourds (une barge étant équivalente à 250 Poids Lourds (PL)). Les nuisances associées seront ainsi réduites : le bruit, la congestion routière, l'accidentologie, les émissions de polluant améliorant le cadre de vie des populations concernées.

### Section 2.03 Amélioration de l'accès fluvial direct à Port 2000 contribuant à la compétitivité de HAROPA PORT

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

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

Du fait de ruptures de charge, le mode fluvial est actuellement peu compétitif par rapport au mode routier qui lui est alors préféré par les chargeurs et logisticiens.

### Article III. PRISE EN CONSIDERATION DE L'ETUDE D'IMPACT

De nombreuses options ont été étudiées en amont pour améliorer la connexion entre Port 2000 et le fleuve, allant d'actions de l'amélioration des routes fluvio-maritimes existantes (cadrage réglementaire, financement de la modernisation...) en passant par la création d'un nouveau point de massification pour le transport fluvial avec des dessertes dédiées et enfin le raccordement direct entre les zones maritime et fluviale.

Ce travail d'analyse a abouti à une phase de concertation publique préalable sur « *L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000* » qui s'est tenue entre octobre 2017 et janvier 2018, suivi d'une période de post-concertation, l'ensemble du processus ayant été suivi par un garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Les solutions d'infrastructures permettant un accès direct de tous engins fluviaux à Port 2000 ont ainsi été privilégiées. Le projet tel que décrit dans la présente déclaration a été retenu conformément aux motivations détaillées dans l'Etude d'Impact de l'opération.

La mise en œuvre concomitante de mesures permettant de faciliter leur accès (Système d'Information Fluvial, Bornes électriques...) a été retenue.

#### Section 3.01 Etat initial du site

Les principaux enjeux liés au contexte environnemental du site d'implantation sont :

- **Pour le milieu physique : celui se caractérise notamment par des émissions de Gaz effet de serre (GES)** du fait d'un secteur fortement industrialisé, un fonctionnement **hydro-morpho-sédimentaire** très anthropisé à l'échelle de l'Estuaire de la Seine, une **géochimie** marquée par le constat d'une pollution de sédiments et des concentrations supérieures au niveau N2 dans le bassin historique sur certains composés (PCB), la qualité des eaux notamment superficielles, qui ont pu connaître récemment des dégradations.
- **Pour le milieu naturel : des habitats marins et benthos** présentant un enjeu fort à l'échelle de l'Estuaire et moyen à l'échelle du projet du fait d'une présence d'une communauté appauvrie sur le site, une **ichtyofaune** et une zone d'intervention en continuité avec la baie de Seine et pouvant présenter un potentiel de nourriceries, des **mammifères marins** observés à proximité, une **flore** avec une espèce protégée située sur l'emprise travaux -: le chou marin-, et, dans une moindre mesure, une **avifaune** avec présence attestée de certaines espèces (laridés, grèbes) sur la zone de reposoir à proximité ;
- **Pour le milieu humain et le cadre de vie : des documents de planification territoriale** orientant vers de l'aménagement et du développement logistiques en lien avec du report modal ferroviaire et fluvial, **une zone d'emploi** du Havre avec une dynamique démographique corrélée aux activités économiques, **une pêche professionnelle**, très implantée sur le secteur, **des réseaux de transport** dont les connexions vers l'hinterland demeurent essentielles à leur essor.



### Section 3.02 Evaluation des incidences du projet et mesures associées en phase travaux et exploitation

La prise en compte de l'environnement dans le projet s'articule autour de trois axes, selon la séquence « ERC » prévue par le code de l'environnement :

- L'évitement physique des sites d'intérêt écologique lors de la conception du projet ;
- La mise en place de mesures de réduction des impacts bruts significatifs en phases chantier et d'exploitation ;
- La mise en place de mesures compensatoires si l'impact résiduel, après mise en œuvre de mesure de réduction, demeure significatif ;
- La mise en œuvre de mesures d'accompagnement afin de renforcer les mesures précédentes (hors cadre réglementaire).

HAROPA PORT a retenu :

- Deux mesures d'évitement (MV) ;
  - o EV1 - Études des solutions alternatives ;
  - o EV2 - Préservation de la plage écologique et de ses fonctionnalités pendant la phase chantier et la phase exploitation ;
- Neuf mesures de réductions (MR) ;
  - o MR01 - Coordination environnementale des travaux ;
  - o MR02 - Dispositifs préventifs de lutte contre les pollutions des eaux en phase travaux ;
  - o MR03 - Interdiction de pratiquer la surverse pour densifier le puits des dragues ;
  - o MR04 - Gérer de manière différenciée les sédiments dragués dépassant le niveau N2 GEODE ;
  - o MR05 - Découper la zone d'immersion en sous-cases et effectuer une rotation des clapages au sein de ces cases ;
  - o MR06 - Réduction du bruit sous-marin en phase chantier pour les mammifères marins ;
  - o MR07 - Maintien de zones de quiétude délimitées en phase chantier ;
  - o MR08 - Renforcement écologique de la digue de la chatière et de la digue de la CIM ;
  - o MR09 - Aménagement pour l'avifaune.
- Trois mesures de compensations (MC) ;
  - o MC01 - Préservation du Chou marin (*Crambe maritima*) ;
  - o MC02 - Réaménagement de la plage hydraulique en fin de chantier ;
  - o MC03 - Effacement de la digue de calibrage pour restaurer les continuités latérales et améliorer les débouchés des principales filandres de la rive Nord situées entre la vasière artificielle et la crique du Hode.
- Cinq mesures d'accompagnement (ACC).
  - o ACC01 - Diagnostic des fonctionnalités estuariennes ;
  - o ACC02 - Étudier le réemploi de sédiments dans la réalisation d'enrochements artificiels de digues portuaires ;
  - o ACC03 - Evaluation des Pêcheries en relation avec les Activités Maritimes (EPERLAM) ;

- ACC04 - Amélioration des connaissances sur le phoque veau-marin (*Phoca vitulina*) à l'embouchure de l'estuaire de la Seine ;
- ACC05 - Diagnostic du fonctionnement de la Grande Crique et préconisations de mesures correctives.

#### **Article IV. PRISE EN CONSIDERATION DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DE L'AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE**

L'Autorité Environnementale (AE) a rendu son avis délibéré le 21 juillet 2022 pour la création d'un accès fluvial direct à Port 2000.

Le CNPN a émis quant à lui le 25 juillet 2022 un avis favorable conditionné à la mise en œuvre de mesures de réduction et de compensation supplémentaires, visant à améliorer davantage les fonctionnalités globales de l'estuaire.

HAROPA PORT a produit les mémoires permettant de répondre aux demandes émises dans l'avis du CNPN et aux observations de l'Autorité Environnementale. Ces documents sont venus compléter et amender le dossier de demande d'autorisation environnementale dont la DDTM avait accusé réception le 22 février 2022 et ont été soumis à l'enquête publique.

Ont donc été ajoutées au dossier trois mesures de réduction et deux mesures de compensation ;

- MR10 - Mise en place d'une technique d'atténuation du bruit sous-marin « rideau de bulles » pour le démantèlement de la digue sud du port historique ;
- MR11 - Traitement des munitions, neutralisation des engins explosifs par les services de déminage ;
- MR12 - Réduction de la propagation des contaminants lors du dragage des matériaux ;
- MC04 - Création et gestion écologique de 10,8 ha de terrain ;
- MC05 - Mesure en faveur des Aloses.

De plus, la mesure de compensation MC03 - Effacement de la digue de calibrage pour restaurer les continuités latérales et améliorer les débouchés des principales filandres de la rive Nord situées entre la vasière artificielle et la crique du Hode a été renforcée avec un doublement du linéaire concerné et des précisions apportées sur les filandres visées.

Enfin, la mesure d'accompagnement ACC01 Diagnostic des fonctionnalités estuariennes a également évolué pour prendre en compte les compléments apportés à la mesure compensatoire MC03 et une mesure concernant la flore patrimoniale a été ajoutée (ACC06 Mesures spécifiques pour la flore patrimoniale.)

Les suivis et indicateurs associés ont pour chaque mesure été précisés.

Le dossier d'étude d'impact est consultable dans son intégralité sur le site : <https://accesfluvialport2000.haropaport.com/fr/les-documents-disposition>



## Article V. PRISE EN CONSIDERATION DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

Un débat public s'est tenu de fin 2017 à début 2018 (initialement du 20 au 29 décembre 2017 prolongé jusqu'au 19 janvier 2018). Il a fait suite à une saisine volontaire du Grand Port Maritime du Havre. Cette concertation formalisée s'est tenue sous l'égide d'un Garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public.

Le Conseil de Surveillance du GPMH a pris le 30 mars 2018 une décision consécutive à la concertation préalable de l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 sur la base du bilan de la garante en date du 16 février 2018.

Par arrêté interpréfectoral du 7 novembre 2022, des préfets de la Seine-Maritime et de l'Eure, il a été procédé à une enquête publique du jeudi 1<sup>er</sup> décembre 2022 à 9h au lundi 16 janvier 2023 inclus à 17h, soit pour une durée de quarante-sept jours.

La commission d'enquête conformément au Code de l'environnement et à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 7 novembre 2022, a remis en mains propres le 20 janvier 2023, le procès-verbal des observations déposées pendant l'enquête, en invitant le pétitionnaire à bien vouloir adresser au Président de la commission d'enquête un mémoire en réponse, dans un délai de 15 jours. La commission d'enquête a accusé réception le samedi 4 février la réponse de HAROPA PORT.

Dans ses conclusions motivées, la commission d'enquête émet un avis favorable assorti de 2 réserves suivantes :

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

### Déclare :

I.- Le caractère d'intérêt général du projet de création d'un accès fluvial direct à Port 2000 au titre L. 126-1 du code de l'environnement, eu égard aux considérants précédemment exposés.

II.- Outre les formalités de publicité prévues l'article R. 126-3 du code de l'environnement, la présente déclaration de projet est mise à la disposition du public dans le registre disponible au siège social du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine et est publiée sur son site internet ([www.haropaport.com](http://www.haropaport.com)).

Le directeur général délégué  
en charge de la direction territoriale du HAVRE  
Florian WEYER

03 JAN 2024

