

Projet d'aménagement de la Plateforme Ouest A 29

Déclaration d'intention

Cette déclaration d'intention présente les raisons d'être du projet Ouest A 29, sa localisation, la description des travaux envisagés, les principaux enjeux environnementaux et les modalités de concertation préalable du Public envisagées.

1. Contexte du projet

Le projet Ouest A29 s'inscrit dans un contexte national marqué par une désindustrialisation profonde depuis les années 1980, ayant fragilisé l'appareil productif et accru la dépendance aux importations. Cette désindustrialisation a également renforcé les vulnérabilités économiques et territoriales, la dépendance aux importations et les inégalités territoriales, conduisant à faire de la réindustrialisation un enjeu stratégique majeur des politiques publiques. Face à ces constats, l'État a engagé une stratégie de réindustrialisation sélective et qualitative, centrée sur les filières innovantes, compétitives et compatibles avec la transition écologique.

Le site Ouest A 29 est destiné à accueillir des industries bas-carbone ou voire des filières logistiques décarbonées.

Les projets industriels sélectionnés s'inscrivent de fait pleinement dans les trajectoires définies par la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC 3) dont l'objectif est d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE 3), qui imposent une réduction massive des émissions industrielles et une électrification accrue des usages ; ces filières étant explicitement identifiées par la SNBC comme indispensables pour atteindre la neutralité carbone en 2050. La transformation des territoires industrio-portuaires de l'Axe Seine en plateformes énergétiques bas-carbone apparaît donc comme un levier essentiel pour atteindre les objectifs nationaux.

2. Cadre Réglementaire

Compte-tenu de la nature des travaux présentés dans la partie 5 ci-dessous, le projet d'aménagement de la parcelle Ouest A29 est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique 9b de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

Par ailleurs, ce projet est également soumis à une demande d'autorisation environnementale conformément à l'article L181-1 du Code de l'Environnement au titre de la loi sur l'eau (IOTA).

Il fait également l'objet d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées et d'une évaluation des incidences Natura 2000.

Conformément aux articles L. 121-17 et suivants du Code de l'environnement, un droit d'initiative est prévu pour les projets réalisés sous maîtrise d'ouvrage publique, soumis à Evaluation Environnementale :

- Lorsqu'ils ne relèvent pas du champ de compétence de la Commission nationale du débat public,
- Lorsque le montant des dépenses prévisionnelles de ce projet est supérieur au seuil fixé par décret en Conseil d'Etat, seuil fixé à 5 millions d'euros HT.

Le montant prévisionnel des travaux de viabilisation de la parcelle est d'environ 70 millions d'euros HT. Le présent projet d'aménagement de la parcelle Ouest A29 entre donc dans le champ d'application du droit d'initiative.

Il fait donc l'objet, dans ce cadre, de cette présente Déclaration d'Intention, présentée par la Direction Territoriale du Havre du Grand Port Fluvio-Maritime de l'axe Seine (HAROPA PORT | Le Havre), selon les modalités fixées aux articles L. 121- 18 et R.121-25 du Code de l'Environnement

3. Présentation de HAROPA PORT | Le Havre

Depuis le 1^{er} juin 2021 les ports du Havre, de Rouen et de Paris sont réunis au sein d'un même établissement : HAROPA PORT, le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, constituant ainsi le 1^{er} port de France.

Situé à l'embouchure de la Seine, la Direction Territoriale du Havre, nommée représente 10 100 hectares sur la partie nord de la plaine alluviale, 800 hectares à Antifer et au total près de 77 000 hectares en incluant la partie maritime. Il s'agit de l'aire d'intervention dans laquelle HAROPA PORT | Le Havre a vocation à exercer ses missions à la fois régaliennes et de développement économique telles que fixées par le Code des Transports (L5312-2) :

- La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- La police, la sûreté et la sécurité, (...) et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;
- La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;
- La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;
- La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;
- La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;
- Les actions concourant à la promotion générale du port.

En matière de trafic portuaire, HAROPA PORT est le 1^{er} port français pour le commerce extérieur. La zone industrielle du Havre, est desservie par 150 km de routes et 170 km de voies ferrées, et accueille un complexe industrialo-portuaire.

HAROPA PORT | Le Havre est alors à la fois :

- Un port généraliste, plus de 63,9 millions de tonnes de marchandises y ont transité en 2024,
- Le premier port à conteneurs de France avec près de 3 millions d'EVP (Équivalent Vingt Pieds) en 2025 soit environ 60 % du trafic conteneurisé des Grands Ports Maritimes hexagonaux,
- Un port pétrolier avec 40 % des importations de pétrole brut,
- Un port de référence pour le trafic roulier,
- Un site d'accueil reconnu pour les paquebots et croisières.

4. Motivations et raisons d'être du projet

Une des ambitions de HAROPA PORT | Le Havre, inscrite dans son Projet Stratégique 2020-2025, est de proposer une offre foncière visant à consolider les filières en place, mais aussi favoriser leur diversification et encourager leur montée en gamme, en lien avec les objectifs de transition énergétique, de relocalisation et d'innovation. Cette politique a également l'ambition de développer les services associés en lien avec la capacité maritime et de faire de l'espace portuaire un territoire industriel innovant (écologie industrielle, production d'énergies renouvelables, développement de l'offre de carburants propres).

Au cœur de la Zone industrialo-portuaire du Havre, d'une superficie d'environ 60 hectares, le site Ouest A29 s'inscrit pleinement dans la stratégie de développement de HAROPA PORT. À ce titre, le site a été labellisé « site clé en main France 2030 », traduisant la reconnaissance par l'État de son caractère stratégique pour l'accueil de projets industriels contribuant à la réindustrialisation, à la transition énergétique et à la sécurisation des chaînes de valeur. Les aménagements portés par HAROPA PORT constituent ainsi une condition préalable et structurante à l'arrivée de projets industriels.

Par ailleurs, dans le cadre de la loi du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre du zéro artificialisation nette (ZAN), l'aménagement de ce terrain de la Zone Industriale-Portuaire Nord du Havre est compris dans les opérations qualifiées de projet d'envergure nationale et européenne (PENE)¹ ; permettant ainsi de concilier développement économique et territorial d'une part, et transition écologique d'autre part. Dans ce contexte, HAROPA PORT | Le Havre a retenu 3 projets, LIVISTA, AIR PRODUCTS et QAIR pour l'affectation du site « Ouest A29 », sélectionnés sur la base de leur capacité à renforcer durablement l'écosystème portuaire et territorial.

A date, les 3 projets sont les suivants :

- **AIR PRODUCTS**

Air Products est une société d'origine américaine spécialiste de rang mondial des gaz industriels, en activité depuis plus de 80 ans, qui se consacre à l'énergie, à l'environnement et aux marchés émergents. L'activité de base d'Air Products est de fournir des gaz industriels essentiels, des équipements connexes

¹ [Arrêté du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur](#)

et une expertise en matière d'applications à des clients dans des dizaines de secteurs industriels, notamment le raffinage, les produits chimiques, les métaux, l'électronique, la fabrication et l'alimentation. La société projette d'importer par voie maritime sur le site Ouest A29 de l'ammoniac vert qui sera ensuite converti en hydrogène pour des usages industriels et pour la mobilité.

- **LIVISTA**

Livista Energy, est une société européenne qui a choisi cet emplacement pour installer une raffinerie chimique de lithium appliquant des technologies de pointe, capable de traiter le lithium à partir de matériaux primaires et recyclés. Le démarrage de l'usine est prévu post 2028 avec une capacité initiale de 40 000 tonnes doublant rapidement afin de fournir suffisamment de lithium pour les batteries de 1,5 million de véhicules électriques par an. Les matériaux issus du recyclage des batteries vont progressivement devenir la source principale de matières premières de l'usine. Cela permettra de contribuer à garantir un impact environnemental positif et à renforcer l'indépendance énergétique de l'Europe. Les matières premières recyclées devraient atteindre 50 % de la capacité de l'usine d'ici 2035.

- **Projet Méthavert par QAIR**

Qair est une société française spécialisée dans la production d'énergies renouvelables qui développe des solutions multi-technologiques d'hydrogène renouvelable, d'éolien terrestre et marin. Le projet Méthavert porté par Qair, vise à implanter une unité de production d'hydrogène décarboné par électrolyse de l'eau et d'e-méthanol au cœur de la zone industrialo-portuaire du Havre. L'usine produira à terme 200 000 tonnes d'e-méthanol et alimentera les secteurs du transport maritime et l'industrie, considérés comme difficiles à décarboner ("hard-to-abate sectors").

5. Localisation du projet

Le projet Ouest A29 est situé sur le territoire de HAROPA PORT | Le Havre, sur la rive nord du Grand Canal du Havre, à l'amont de l'écluse François 1er dans un bassin à niveau constant, accessible aux navires de mer et bateaux de navigation fluviale.

Son positionnement offre une proximité immédiate avec le Grand Canal du Havre, le faisceau ferroviaire et l'autoroute A29. L'A29 surplombe le site et est accessible depuis l'échangeur route industrielle/route de la plaine. L'emplacement du site est idéal pour les entreprises, notamment en facilitant la logistique et l'avitaillement des futurs clients.



Figure 1 : Localisation du site Ouest A29 sur le territoire portuaire d'HAROPA PORT Le Havre

D'une superficie d'environ 60 ha, le site Ouest A29 est bordé :

- Au nord-ouest par la route de la plaine, puis le parc logistique et le faisceau ferroviaire
- À l'ouest, par la route de la plaine ;
- Au sud, par le Grand Canal ;
- Au nord-est et sud-est par la route logistique du Pont de Normandie et le PLPN1.

6. Nature des aménagements portés par HAROPA PORT | Le Havre

La préparation des plateformes portée par HAROPA PORT | Le Havre est l'une des étapes permettant d'accueillir de futures installations industrielles. Elle comprend :

- La réalisation d'une plateforme remblayée d'environ 57 ha. La plateforme sera construite suivant les besoins exprimés par les industriels ; les remblais provenant du casier E situé à proximité ;
- La réalisation des dessertes routières, voies douces, voies d'accès pompier, etc. ainsi que les ouvrages de gestion des eaux pluviales intégrant des fossés et noues végétalisés ;
- La création de couloirs pour l'amenée des réseaux en limite de parcelles (assainissement, courants forts/faibles, eau potable, défense incendie, gaz, THD...) ;
- La réalisation d'un appontement pour un client ; y compris le dragage ; l'immersion des sédiments de dragage sur le site de clapage d'Octeville, de l'ancien bassin aux pétroles (ABAP) ou vers toute autre filière de traitement adaptée, y compris ;
- La réalisation de mesures compensatoires sur le site du Marais Vernier.

A titre prévisionnel, ces travaux débuteront fin 2027 en fonction de l'obtention des autorisations demandées.



Figure 2 : Localisation du projet Ouest A29, des zones concernées par les travaux et du site de compensation

7. Nature des aménagements portés par d'autres maîtres d'ouvrage

La préparation des terrains de la parcelle Ouest A29 par HAROPA PORT nécessitera au préalable une dépose et un dévoiement des réseaux existants traversants la parcelle (eau, gaz, électricité) par chaque concessionnaire concerné. L'incidence potentielle de ces travaux sera considérée dans le dossier d'autorisation environnementale. Chaque industriel mènera, en complément du dossier porté par HAROPA PORT | Le Havre, les démarches nécessaires à l'obtention des autorisations environnementales préalables au démarrage de ces travaux.

Une fois les terrains préparés par HAROPA PORT | Le Havre, chaque industriel aménagera sa parcelle et construira ses installations industrielles.

8. Liste des communes susceptibles d'être affectées par le projet

Le projet d'aménagement du site Ouest A 29 concerne les communes de :

- Gonfreville L'Orcher,
- Rogerville
- et d'Oudalle.

Le site du casier E se situe sur la commune de Sandouville.

Le site de l'Ancien Bassin aux pétroles est situé sur la commune du Havre.

Le site de clapage en mer des dragages prévu pour la construction des appontements est situé sur la commune d'Octeville.

Enfin, la mesure compensatoire sur le site du Marais Vernier est située sur la commune de Marais Vernier et de Quillebeuf sur Seine.

9. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement



Figure 3 : Vue aérienne du site du projet Ouest A29

Pour le milieu physique

Le projet présente des caractéristiques physiques et hydrologiques spécifiques liées à sa localisation particulière dans la zone portuaire, en grande partie sur des remblais anciens. Le projet d'aménagement, qui prévoit des terrassements importants de remblaiement, la création de réseaux et d'infrastructures interagit fortement avec ces composantes.

Les enjeux hydrauliques sont néanmoins considérés comme moyens, les travaux n'impactant pas la nappe et ne touchant pas une zone de captage d'eau potable.

Compte tenu des travaux envisagés, les incidences sont considérées comme faibles à moyennes.

Pour le milieu naturel

Le site est entouré de nombreuses zones protégées (Natura 2000, RAMSAR, ZNIEFF), mais aucune ne se situe directement sur le périmètre. Les espèces et habitats d'intérêt peuvent néanmoins être présents à proximité. Les enjeux sont considérés comme faibles à modérés.

Le site n'est pas dans un réservoir biologique, mais proche d'un réservoir humide et d'un corridor à fort déplacement. Les infrastructures existantes fragmentent déjà les continuités. Les enjeux sont considérés comme modérés.

Concernant les habitats, la flore, la faune et les zones humides

Les états initiaux révèlent la présence d'une vingtaine d'habitats, dont un d'intérêt patrimonial. Aucune espèce de flore protégée n'est identifiée, mais plusieurs espèces patrimoniales. Une très grande partie du site est classée en zone humide selon les études.

Le site de la future plateforme, ainsi que le Casier E présente une forte richesse ornithologique, l'enjeu est considéré comme fort, avec de nombreuses espèces protégées.

De même, le site Ouest A 29 accueille des amphibiens protégés, l'enjeu est fort également. Concernant les reptiles, avec la présence de lézards des murailles notamment, l'enjeu est considéré comme faible.

Plusieurs espèces de chiroptères fréquentent le site, mais le potentiel d'accueil reste faible à modéré.

Les travaux de construction de la plateforme sur le site Ouest A 29 prévoient un décapage complet et des remblais, et entraîneront donc la destruction des habitats. Ces travaux génèrent des enjeux forts pour la majorité des thématiques biologiques.

Pour le Casier E, les enjeux sont également forts sur la faune notamment mais sont plus faibles sur les zones humides, les travaux n'entraînant pas de destruction définitive des habitats humides puisque les aires de prélèvements des matériaux seront ciblées dans les zones présentant le moins d'enjeux environnemental.

Concernant les enjeux sur le milieu marin et la partie dans le Grand canal, les enjeux ichtyologiques restent très limités, dans un bassin fermé à niveau constant.

Les volumes dragués à considérer restent faibles comparés aux volumes clapés annuellement dans le cadre des dragages d'entretien. Ils n'entraînent aucune modification significative du fonctionnement hydrosédimentaire du site de clapage d'Octeville. Il en est de même sur les enjeux liés à la biodiversité marine (benthos, poissons et avifaune). Des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation seront prévues dans le cadre de l'identification des impacts du projet.

Milieu humain

Les enjeux sont forts pour le projet, notamment sur le plan du développement économique, considéré comme positif, puisque l'accueil des industriels contribue directement à l'attractivité économique de la Zone Industriale-Portuaire du Havre.

Sur la thématique transports, les enjeux sont forts mais les impacts du projet en phase chantier seront moyens, avec des mesures de réduction prévues.

Pour les émissions de GES, les enjeux sont forts avec 830 000 teq.CO₂ émis pendant la durée des travaux d'aménagement, tous maîtres d'ouvrage confondus. Néanmoins en phase exploitation, les industries contribueront directement à la stratégie nationale Bas-carbone en évitant de rejeter 14 Mteq.CO₂ entre 2030 et 2060. Au total, les impacts sont considérés comme faibles.

10. Solutions alternatives envisagées

a) sur l'implantation du projet industriel

Les exigences techniques, énergétiques, logistiques et foncières des filières industrielles ciblées ne peuvent être satisfaites que dans des zones industrialo-portuaires majeures et des espaces portuaires disposant ;

- des infrastructures énergétiques nécessaires,

- d'accès direct aux flux maritimes et fluviaux,
- permettant les synergies industrielles indispensables.

De plus, la rareté du foncier industriel de grande taille constitue aujourd'hui un frein majeur à la réindustrialisation. Des terrains capables d'accueillir des projets industriels significatifs, immédiatement mobilisables et correctement équipés, sont peu nombreux et fortement recherchés, le site Ouest A29 présente de ce fait des caractéristiques exceptionnelles :

- accessibilité multimodale (maritime, fluviale, ferroviaire, routière),
- présence d'utilités industrielles (électricité HT/BT, gaz, eau, vapeur),
- intégration dans un écosystème industriel existant

Enfin, le site étant déjà en partie aménagé, situé dans une dent creuse, l'implantation d'industries sur le site évite l'artificialisation de nouveaux espaces naturels en concentrant les activités dans une ZIP déjà dédiée à l'industrie. De plus, l'implantation de trois activités industrielles sur la parcelle Ouest A29 renforce cette volonté d'optimisation de l'occupation foncière.

b) sur les choix techniques en phase de réalisation des aménagements

Il n'existe pas de véritables alternatives techniques autres que la réalisation de remblais par l'apport de matériaux pour créer des plateformes logistiques ou industrielles. L'altimétrie de la plateforme est fixée par le niveau minimum à réaliser pour respecter les directives du Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL). Des alternatives ont été étudiées sur la provenance des matériaux de remblaiement, sur le mode d'acheminement de ces matériaux ou encore l'optimisation des volumes de dragage liés à la construction des appontements.

Ces alternatives ont été étudiées dans une optique de réduction de l'impact environnemental des travaux tels que le choix de revalorisation de matériaux issus d'une ressource locale ou le fait de privilégier le mode de transport des matériaux constitutifs des plateformes présentant le bilan d'émission GES le plus faible par rapport aux autres modes de transport examinés.

11. Les modalités déjà envisagées de concertation préalable du public

Le projet d'aménagement porté par HAROPA PORT ne relève pas des opérations pour lesquelles une concertation préalable est obligatoire au titre du Code de l'environnement.

L'opération est inscrite dans le projet stratégique 2020-2025 de HAROPA PORT qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale partagée avec le public lors d'une concertation préalable en 2020 et lors d'une consultation du public en 2021. En parallèle, ce Projet Stratégique a été partagé avec les acteurs de la place portuaire et présenté aux membres du Conseil de Surveillance et du Conseil de Développement de HAROPA PORT.

Les futurs projets industriels qui seront implantés sur les terrains aménagés feront l'objet de procédures de participation du public qui leur seront applicables, selon l'avancée de leur projet.

De plus, étant soumis à évaluation environnementale, le projet fera l'objet d'une enquête publique d'après l'article L123-2 du Code de l'environnement.

Dans ce contexte, HAROPA PORT | Le Havre ne prévoit pas d'organiser de concertation préalable.

Droit d'initiative

En application des articles L121-19 et R121-26 du Code de l'environnement, pendant un délai de deux mois suivant la date de publication de la présente déclaration d'intention, les personnes mentionnées par ces dispositions peuvent exercer le droit d'initiative et demander au préfet de Seine maritime l'organisation d'une concertation.

Publication

Conformément à la réglementation, la présente déclaration d'intention est :

- ^Publiée sur le site web de HAROPA PORT | Le Havre du 20 juillet au 20 septembre 2026 accessible à l'adresse suivante :
<https://www.haropaport.com/fr/publications/le-havre-projet-de-plateforme-ouest-a29-declaration-dintention>
- Publiée sur le site internet de la Préfecture de Seine-Maritime
- Affichée en mairies de Gonfreville L'Orcher, Rogerville, Oudalle, Sandouville, Le Havre, Octeville sur Mer, Marais Vernier et Quillebeuf sur Seine du 20 juillet au 20 septembre 2026.
- Affichée dans le hall du bâtiment principal de la Direction territoriale du Havre, Terre-plein de la Barre au Havre.
