



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur le plan stratégique 2020-2025 de
Haropa Port**

n°Ae : 2021-97

Avis délibéré n° 2021-97 adopté lors de la séance du 9 décembre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 9 décembre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le plan stratégique 2020–2025 de Haropa Port.

Ont délibéré collégialement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absentes : Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général d'Haropa Port, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 30 août 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 29 septembre 2021 :

- le préfet de la région Normandie,*
- le préfet du département de la Seine-Maritime,*
- le directeur général de l'agence régionale de santé de Normandie.*

Sur le rapport de Noël Jouteur et Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le conseil de surveillance de Haropa Port, établissement public fluvio-maritime nouvellement créé par la fusion des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris, a validé en juillet 2021 son premier projet stratégique, pour la période 2020-2025, présenté par son directoire. Ses volets 4 (transition écologique) et 5 (logistique et intermodalité) et 6 (territorial), sont soumis à évaluation environnementale et avis de l'autorité environnementale.

Haropa Port constitue aujourd'hui le 5^e ensemble portuaire à l'échelle nord-européenne ; il dessert le plus grand bassin de consommation français. Son objectif est d'accroître les volumes et la part de marché des ports de l'axe Seine, en transformant l'offre foncière pour attirer de nouveaux industriels, renforcer les synergies entre les entreprises implantées, développer des plateformes logistiques multimodales en Seine aval pour approvisionner le marché francilien et capter de nouvelles lignes maritimes de courte distance. Il s'appuie sur un principe de subsidiarité entre l'échelle établissement et celle territoriale (Paris, Rouen, Le Havre) pour sa conception et sa mise en œuvre.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, du fait des activités d'Haropa Port et de celles qu'il accueille ou favorise à proximité, à prendre en compte à l'échelle de la « vallée de la Seine », sont :

- la consommation d'espaces naturels, tout particulièrement pour ceux qui présentent la plus grande richesse écologique ;
- la préservation, voire la restauration des fonctionnalités hydrosédimentaires et écologiques, et des continuités transversales sur l'ensemble de l'estuaire de la Seine, d'importance communautaire ;
- la qualité des eaux, marines et continentales, et de l'air ;
- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;
- les risques naturels et technologiques, notamment leur prise en compte dans l'aménagement du domaine portuaire notamment à l'interface avec les secteurs urbains ;
- le cadre de vie, les activités de loisirs et les paysages, notamment dans les interfaces ville-port.

L'absence de consolidation des bilans environnementaux des projets stratégiques 2014-2019 des Ports de Rouen (GPMR) et du Havre (GPMH)² et 2015-2020 de Ports de Paris et de leurs actions conjointes empêche de comprendre comment ils ont contribué au choix des orientations retenues, aux échelles de chacun des trois territoires comme à celle de l'axe Seine. La façon dont le principe de subsidiarité s'est exprimé lors de l'élaboration du projet stratégique et s'exercera dans sa mise en œuvre et son suivi n'est pas explicitée.

L'Ae recommande principalement :

- de décrire la fréquentation de chacune des trois entités d'Haropa Port, son évolution et le niveau de performance environnementale des flottes, d'évaluer leurs incidences environnementales et, si nécessaire, de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser ;
- de fournir un descriptif précis des mesures de compensation des aménagements réalisés ou en cours de réalisation au sein des circonscriptions portuaires en rappelant les incidences qu'elles visent à compenser et de présenter des mesures pour éviter toute nouvelle incidence sur le fonctionnement hydromorphosédimentaire de l'estuaire ;
- de reprendre l'évaluation des incidences du projet stratégique en s'appuyant sur une méthodologie plus rigoureuse, prenant en compte les poids respectifs de ses actions, l'ensemble de leurs incidences sur l'environnement et qualifiant de façon plus précise leur niveau et de revoir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence ;
- de réajuster les conclusions de l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 et de consolider les mesures d'évitement et de réduction prévues ainsi que le dispositif de suivi de l'efficacité des mesures déjà mises en œuvre vis-à-vis de ces sites ;

² Qui avaient fait l'objet d'avis de l'Ae : [le 8 octobre 2019 pour le GPMH](#) et [le 22 octobre 2019 pour le GPMR](#).

- de présenter un dispositif de suivi des engagements environnementaux de Haropa Port éclairé par le retour d'expérience de ceux des projets stratégiques antérieurs ;
- de décrire la trajectoire retenue pour contribuer à l'atteinte des objectifs de décarbonation des transports en 2050 et d'absence d'artificialisation nette fixée par la loi climat-résilience ;
- d'estimer le bilan carbone du projet stratégique et de revoir ses orientations afin d'être assuré qu'il n'augmente pas la vulnérabilité du territoire au changement climatique.

Pour l'Ae, la création de l'établissement public Haropa Port doit être, dès ce stade, l'opportunité de placer la protection de l'environnement au cœur de sa stratégie.

Elle recommande à Haropa Port, qui légitime sa faible ambition environnementale par la jeunesse de l'établissement, de relever le niveau d'ambition de son projet stratégique 2020-2025 en se fondant sur la conciliation des différents enjeux environnementaux et en prenant en considération l'accroissement de la fréquentation de l'axe Seine générée par son projet stratégique, de doter son projet stratégique 2020-2025 en particulier d'objectifs volontaristes en matière de préservation et de reconquête de la biodiversité et de décrire sa trajectoire pour atteindre l'objectif zéro carbone en 2050.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé.

Sommaire

1	Contexte, présentation du projet stratégique et enjeux environnementaux.....	6
1.1	Les projets stratégiques des grands ports maritimes	6
1.2	Présentation d'Haropa Port et du territoire associé	7
1.3	Présentation du projet stratégique 2020–2025 de Haropa Port	12
1.4	Procédures relatives au projet stratégique	14
1.5	Principaux enjeux environnementaux	14
2	Analyse de l'évaluation environnementale.....	15
2.1	Articulation du projet stratégique 2020–2025 de Haropa Port (PSHP) avec les autres plans, documents et programmes	15
2.2	Analyse de l'état initial de l'environnement, perspectives d'évolution.....	16
2.3	Solutions de substitution raisonnables, exposé des motifs pour lesquels les volets 4, 5 et 6 du projet stratégique d'Haropa Port ont été retenus, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement	21
2.4	Incidences notables probables de la mise en œuvre des volets 4, 5 et 6 du projet stratégique d'Haropa Port, mesures d'évitement, de réduction et de compensation	23
2.5	Évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.....	26
2.6	Dispositif de suivi du projet stratégique d'Haropa Port.....	27
2.7	Résumé non technique	27
3	Prise en compte de l'environnement par le projet stratégique d'Haropa Port.....	28
3.1	Portage et gouvernance du PSHP.....	28
3.2	Les ambitions environnementales du PSHP	28
3.3	Les leviers et moyens pour la mise en œuvre du PSHP	29
3.4	Analyse de la prise en compte des enjeux relevés par l'Ae	31
3.5	Conclusion.....	35

Annexes

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur le projet stratégique 2020–2025 de Haropa³ Port, établissement public fluvio–maritime nouvellement créé de la fusion des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris, validé par son conseil de surveillance en juillet 2021. Sont analysées à ce titre la qualité du rapport sur les incidences environnementales et sur la santé humaine et la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet stratégique. L'Ae a estimé utile, pour la complète information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, de faire précéder ces deux analyses par une présentation du territoire et du contexte général d'élaboration de ce projet.

1 Contexte, présentation du projet stratégique et enjeux environnementaux

1.1 Les projets stratégiques des grands ports maritimes

Les dispositions régissant les grands ports maritimes sont applicables aux grands ports fluvio–maritimes, sous réserve des dispositions particulières destinées à prendre en compte leurs spécificités⁴. Celles–ci s'appliquent à Haropa Port, établissement public né⁵ de la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique. Les missions confiées à un grand port maritime⁶ sont notamment⁷ :

- la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- 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.

Un grand port maritime les exerce dans les limites de sa circonscription.

Le projet stratégique est le document de programmation, quinquennal, dans lequel un grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre⁸. Conformément à l'article R. 5312–63 du code des transports, le projet stratégique traite notamment :

1. du positionnement stratégique et de la politique de développement de l'établissement (volet 1) ;

³ « Haropa », pour Le Havre, Rouen et Paris,

⁴ Cf. article R. 5312–1 du code des transports

⁵ Cf. article 60 du décret n°2021–618 du 19 mai 2021

⁶ Ports d'importance particulière, établissements publics sous tutelle du ministre chargé des transports ; cf. article L.5352–1 du code des transports

⁷ Cf. article L. 5312–2 du code des transports

⁸ Cf. articles L. 5312–13 et suivants du code des transports

2. des aspects économiques et financiers (volet 2);
3. des modalités d'exploitation des outillages et du recours à des filiales (volet 3);
4. de la politique d'aménagement et de développement durable du port (volet 4);
5. des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial (volet 5).

L'évaluation environnementale du projet stratégique des grands ports maritimes⁹ se concentre, conformément à la réglementation, sur la politique d'aménagement et de développement durable (volet 4) et sur la desserte portuaire et la politique en faveur de l'intermodalité (volet 5).

1.2 Présentation d'Haropa Port et du territoire associé

1.2.1 Haropa Port

Haropa Port¹⁰, créé le 1^{er} juin 2021, résulte de la fusion des deux grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome (port fluvial) de Paris. La création de cet établissement public est l'aboutissement d'une démarche antérieure de rapprochement progressif des trois entités, constituant l'ensemble portuaire « vallée de la Seine », dans le cadre d'un groupement d'intérêt économique constitué en 2012. C'est aussi le point de départ de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une stratégie à l'échelle de l'axe Seine déclinée dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux.

Chacune des trois entités présente encore aujourd'hui une activité, une implantation et un environnement qui leur sont propres (cf. annexe 1).

Haropa Port constitue le 5^e ensemble portuaire à l'échelle nord-européenne, avec un trafic en 2019 de 90 millions de tonnes dans le domaine maritime et 33 millions de tonnes pour le fluvial sur l'axe Seine. Il est connecté à tous les continents et dessert un vaste hinterland¹¹, le plus grand bassin de consommation français. L'énergie-chimie (secteur du raffinage : pétrole brut et produits raffinés en majorité), les conteneurs et l'agroalimentaire représentent l'essentiel du trafic maritime. Le BTP, l'agroalimentaire et les conteneurs forment 91 % du trafic fluvial.

1.2.2 Présentation du territoire

Le périmètre d'Haropa Port est constitué des trois circonscriptions portuaires du Havre, de Rouen et de Paris ; structuré par l'axe de la Seine et par certains de ses affluents en Île-de-France (l'Oise, la Marne et le Loing, il s'étend de manière discontinue, sur une superficie totale de plus de 15 000 ha pour son domaine terrestre, depuis la baie de Seine jusqu'à la plaine de la Bassée (Seine-et-Marne), dans les régions Normandie et Île-de-France (cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Le territoire dans lequel il s'implante et qu'il dessert comprend une part importante de zones urbaines, principalement au niveau de la métropole parisienne.

⁹ Requis par l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

¹⁰ Le terme de Haropa Port est utilisé dans le projet stratégique et le terme de Haropa est utilisé dans les bilans environnementaux et dans l'évaluation environnementale du projet stratégique du port fluviomaritime.

¹¹ Région desservie par un port ou une voie navigable (Larousse)

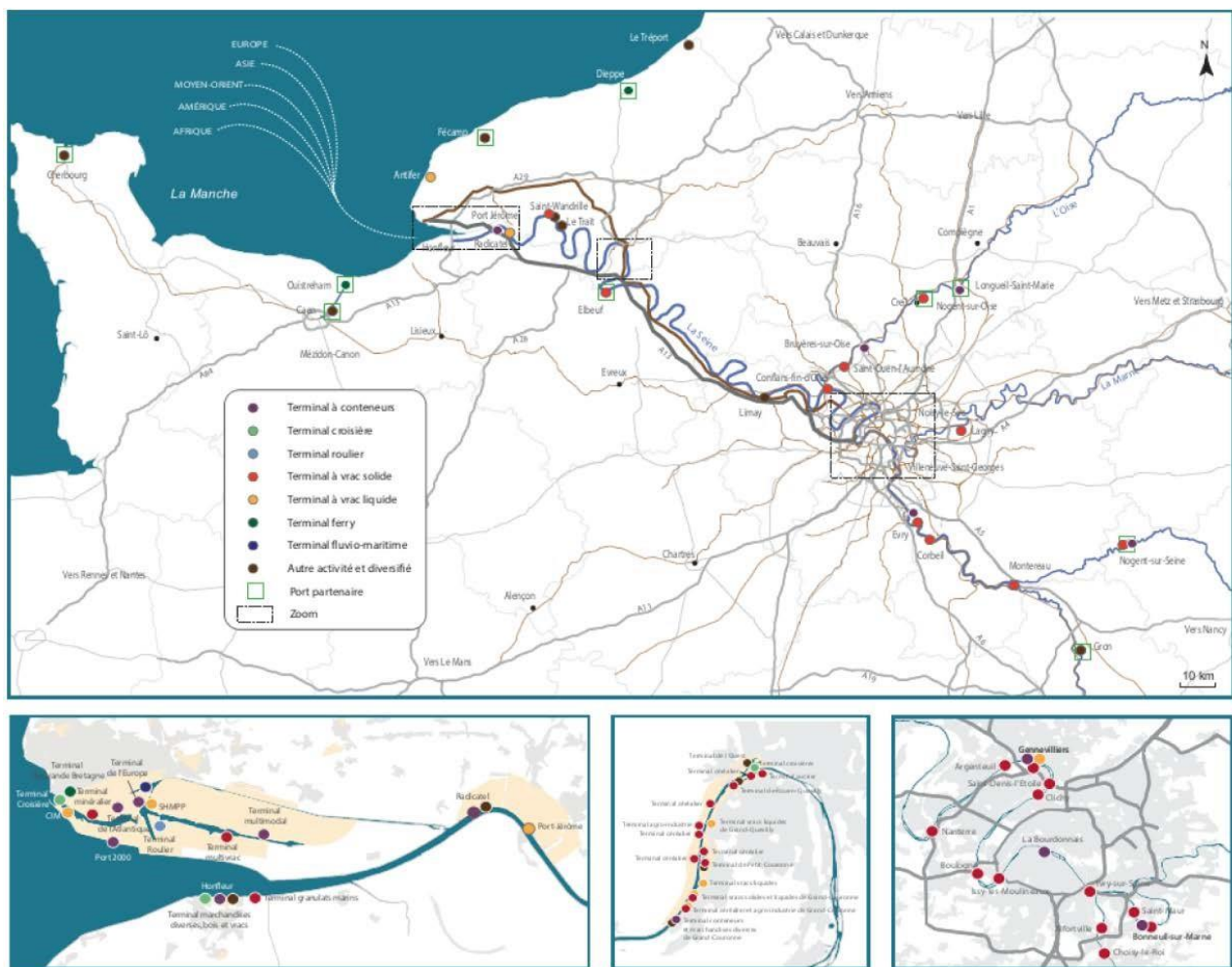


Figure 1 : Territoire d'Haropa Port (source : dossier)

Le périmètre d'Haropa port est également caractérisé par la présence de milieux naturels riches et diversifiés, depuis les espaces marins et estuariens qui abritent en particulier une grande variété d'espèces de poissons et d'oiseaux, jusqu'à la plaine de la Bassée qui est la plus importante zone humide d'Île-de-France et où s'étend la plus grande des dernières forêts alluviales du Bassin parisien, en passant par les coteaux de la Seine, vaste ensemble de pelouses calcaires classé au titre des paysages. À l'exception de ces dernières, les milieux sont particulièrement sensibles à la qualité des eaux superficielles, variable selon les secteurs. Ils font l'objet de nombreux périmètres de protection et d'inventaire : une réserve de biosphère¹², un site *Ramsar*¹³, quatre réserves naturelles nationales¹⁴, trente sites Natura 2000¹⁵ désignés au titre de la directive européenne « Habitats » (zones spéciales de conservation) et douze sites Natura 2000 désignés au titre de la directive

¹² Les réserves de biosphère sont des aires reconnues sur le plan international, sous l'égide de l'Unesco, portant sur des écosystèmes terrestres, côtiers ou marins qui visent à promouvoir des solutions de gestion intégrée des sols, de l'eau et de la biodiversité. La réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais a été désignée en 1998.

¹³ Il s'agit du site du marais Vernier et de la vallée de la Risle maritime (9500 ha). Les sites Ramsar correspondent à des zones humides d'importance internationale inscrites, à l'initiative des Etats signataires, dans la liste établie dans le cadre de la convention internationale adoptée dans la ville iranienne de Ramsar en 1971, et entrée en vigueur en 1975, qui a notamment pour mission la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides par des actions locales, régionales et nationales et par la coopération internationale.

¹⁴ L'estuaire de la Seine (FR3600137), 8 528 ha ; le marais Vernier (FR3600177), 148 ha ; les coteaux de la Seine (FR3600170), 268 ha ; la Bassée (FR3600155), 854 ha.

¹⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

« Oiseaux » (zones de protection spéciale), ainsi qu'un nombre élevé de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)¹⁶. L'estuaire de la Seine, exutoire majeur du fleuve, concentre protections et suivis.

L'identité paysagère de la vallée de la Seine constitue un trait d'union puissant. Plusieurs parcs naturels régionaux contribuent à la protection et à la mise en valeur de ces paysages. Les territoires de l'axe de la Seine s'inscrivent dans une trame verte et bleue de biodiversité dense et très reliée aux réseaux des territoires voisins à plusieurs échelles¹⁷, mais aussi dans le contexte d'une fragmentation de l'espace assortie, notamment en Île-de-France, d'une pression urbaine conduisant à une érosion progressive de la biodiversité. L'activité agricole est bien représentée en Île-de-France et en Normandie, avec des secteurs clés tels que la céréaliculture, le maraîchage, l'élevage et la polyculture fruitière ; cette activité est à l'origine d'une pollution importante des eaux et, plus ponctuellement, de l'air, alors que les espaces agricoles subissent eux-mêmes une forte pression liée à l'urbanisation et aux infrastructures nouvelles.

La qualité de l'air peut être qualifiée de moyenne dans l'aire d'étude, dont toutes les communes sont classées en zones sensibles, les métropoles de Paris, du Havre et de Rouen étant particulièrement exposées au risque de dégradation de la qualité de l'air. En partie pour les mêmes raisons, liées notamment à l'importance des infrastructures de transport routier et des activités industrielles, l'exposition aux pollutions sonores est également un enjeu fort de l'axe Seine, là encore surtout sensible dans les zones urbanisées.

L'aire d'étude, à commencer par une partie des secteurs actifs des espaces portuaires eux-mêmes, présente une sensibilité aux risques générés ou accentués par le changement climatique, non seulement sur le littoral exposé aux aléas de submersion marine et d'affaissement de terrain mais aussi dans le secteur Seine amont en cas de pluies intenses. Malgré un bon état quantitatif global des masses d'eaux souterraines, la vulnérabilité du territoire au changement climatique est également liée à la fragilisation de l'équilibre quantitatif de la ressource en eau (prélèvements et recharge des nappes), s'agissant notamment des nappes du Tertiaire en aval de Paris déjà caractérisées par leur fragilité¹⁸.

Les risques technologiques sont présents sur de larges portions de la vallée de la Seine, où la concentration d'industries pour la plupart assujetties à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) notamment au sein de la circonscription portuaire.

La vallée de la Seine est un axe majeur historique d'installation humaine et par conséquent de développement économique, particulièrement industriel et logistique, dans des filières telles que l'automobile, l'aéronautique, la chimie et la pétrochimie, l'agroalimentaire et le tourisme, mais

¹⁶ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹⁷ Les deux anciennes régions de Haute-Normandie et de Basse-Normandie ont chacune fait l'objet d'un schéma régional de cohérence écologique (SRCE), intégré désormais dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet) de Normandie ; l'Île-de-France est également couverte par un SRCE.

¹⁸ Le rapport d'évaluation environnementale du projet stratégique rappelle (p. 74) la liste des principaux effets du changement climatique d'ici le milieu du XXI^e siècle identifiés dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Seine-Normandie, notamment : une baisse des débits des cours d'eau de 10 à 30 %, un niveau moyen des nappes correspondant à celui des 10% des années les plus sèches connues à ce jour, une multiplication par trois du nombre de jours de sécheresse agricole et par dix du nombre de jours de sécheresse hydrologique, une montée du niveau de la mer d'un mètre d'ici 2100, etc.

également l'extraction et la transformation de matériaux. La production d'énergies renouvelables, le numérique, le traitement des déchets, la santé ; celles liées aux ressources carbonées se réorientent¹⁹.

Les berges du fleuve et le littoral sont le lieu d'enjeux importants et sensibles, sources de conflits potentiels ou avérés d'usages, entre développement économique, réaménagement urbain, transport de marchandises ou de matériaux et déplacements de loisirs, rétablissement des continuités écologiques et préservation et gestion des milieux naturels et de l'eau.

1.2.3 Éléments de bilan des projets stratégiques antérieurs

Un « bilan environnemental » de chacun des projets stratégiques 2014–2019 du GPMH et du GPMR et du projet 2015–2020 du port de Paris²⁰ a été dressé. Ces bilans sont annexés au dossier. Chacun comporte une analyse de la mise en œuvre et des incidences sur l'environnement de leurs volets 1, 4 et 5²¹. Pour le volet 1, un bilan de chaque port est fourni dans l'évaluation environnementale. Des éléments partiels de la mise en œuvre et des incidences environnementales des volets 4 et 5 des trois ports sont fournis via l'analyse des incidences cumulées des projets du GPMH et du GPMR et via l'état initial de l'environnement dressé pour l'évaluation environnementale.

Concernant le volet 1 : les activités productives et logistiques dont les espaces portuaires maritimes et fluviaux sont le siège principal font face à la concurrence des ports du « range Nord » (Anvers, Rotterdam, Amsterdam...), dans le contexte du trafic maritime international y compris pour l'alimentation du Bassin parisien. L'état de saturation des liaisons ferroviaires limite l'extension de l'hinterland par ce mode de transport et constitue un frein au développement pour le trafic de conteneurs dont la progression n'a pas été celle projetée pour la période 2014–2019 (de 20 % inférieure, atteignant 2,64 millions d'EVP²²). La baisse du volume de pétrole brut transporté, de plus de 10 % (soit 2,35 millions de tonnes), a conduit à ce que celui de vrac projeté pour l'année 2019 ne soit pas atteint non plus. Le dossier conclut à un bilan en demi-teinte sur ce volet.

Concernant les volets 4 et 5, ces bilans appellent des constats décrits en annexe 2.

Une analyse consolidée de ces trois bilans à l'échelle de l'axe Seine sur ces deux volets aurait dû être intégrée dans le dossier. Au-delà, une description des liens, des interactions et des synergies existant entre les différents ports : conventions et partenariats d'une part, flux (routiers, ferroviaires, oléoducs, fluviaux-maritimes, énergie), d'autre part, aurait dû être produite. En particulier, un descriptif de la fréquentation de ces installations par les armateurs, les industriels et transporteurs (tous modes) aurait permis de comprendre les flux fluvio-maritimes et les pratiques en termes d'intermodalité. Des éléments d'état des lieux sur les performances environnementales de la flotte fluviale, maritime, ferroviaire et routière accédant aux installations portuaires sont également

¹⁹ Cf. EDF, Total et Exxon par exemple.

²⁰ Présenté comme une évaluation « ex post » du projet qui n'a pas bénéficié d'une évaluation environnementale.

²¹ Chaque bilan porte sur l'aménagement et la gestion du territoire et sur les « dessertes et répartitions modales » inscrites au PS 2014-2019, décrivant et listant les actions entreprises et celles reportées en matière d'aménagements portuaires, d'interface ville-port, de gestion environnementale des terrains de la circonscription portuaire (tels que : gestion différenciée, pratique « zéro phyto », gestion des espèces exotiques envahissantes, mise en place d'écopâturage, etc.) et des mesures environnementales associées aux aménagements inscrits au projet stratégique. Il témoigne en outre des échanges entretenus ou développés avec les acteurs notamment environnementaux du territoire et des évolutions du contexte. Enfin, les incidences du projet stratégique sont évaluées pour chaque thématique environnementale, le bilan se concluant par les enjeux à retenir pour le projet 2020-2025 d'Haropa Port sur le territoire concerné.

²² Équivalents vingt pieds

nécessaires. L'évolution de ces données sur la période 2014–2019 voire depuis 2010 aurait offert une vision dynamique de l'ensemble.

L'Ae recommande de consolider à l'échelle de l'axe Seine le bilan des actions engagées en faveur de l'environnement et de le compléter par la description des interactions et synergies existant entre les différentes entités de Haropa Port. Elle recommande également de décrire leur fréquentation (fluviale, maritime, ferroviaire et routière), son évolution et le niveau de performance environnementale des flottes qui les utilisent.

En termes d'incidences, toutes sont qualifiées, pour les trois ports et toutes les thématiques environnementales, de faibles à nulles sauf pour :

- Ports de Paris : pour le paysage (interface ville–port), faibles à modérées, et les émissions de gaz à effet de serre (par le Port et ses exploitants), modérées ;
- Port de Rouen : pour le benthos (lors de l'immersion des sédiments), faibles à modérées (malgré le plan de clapage par bandes alternées sur le site d'immersion pour favoriser la recolonisation) ;
- Port du Havre : pour la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre du fait des dragages et des sources mobiles à moteurs thermiques sur la circonscription portuaire, modérées.

Les démonstrations de ces affirmations restent à étayer sur certains points, en particulier s'agissant des milieux naturels et des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que de la vulnérabilité au changement climatique. Par exemple la démonstration qui porte sur les effets sur les milieux aquatiques et zones humides du Port du Havre, qualifiés de « faibles », n'est fondée que sur le fait que les aménagements ne sont pas dans les sites Natura 2000. Ces conclusions ne sont pas cohérentes avec le caractère « inachevé » des résultats des suivis de la biodiversité et de la cinétique d'évolution et de réparation des milieux. Enfin, concernant les nuisances telles que le bruit ou les poussières, l'analyse montre l'existence de « points noirs » qui ne sont pas forcément rappelés en synthèse. Des conclusions moins affirmatives ou moins générales sur les niveaux des enjeux territoriaux auraient été opportunes (et cohérentes avec le principe de « subsidiarité » entre l'échelle de l'établissement et celle territoriale de Paris – Rouen – Le Havre, retenu selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs pour la conception et la mise en œuvre du projet stratégique de Haropa Port) sans pour autant empêcher de retenir ensuite une autre hiérarchisation à l'échelle de l'axe Seine. Enfin, les incidences des projets stratégiques en termes d'évolution des pratiques environnementales des usagers des ports et le cas échéant des trafics ne sont pas évaluées.

Les recommandations des avis émis sur les projets stratégiques 2014–2019 du GPMH et du GPMR²³ restent valables ; concernant les suivis, même si le dossier ne permet pas d'être assuré qu'ils portent bien sur l'ensemble des éléments requis dans ces avis, ils semblent avoir été mis en place.

L'Ae recommande de revoir la qualification des enjeux des trois territoires de Haropa Port et de compléter les bilans environnementaux en intégrant les effets des projets stratégiques antérieurs et par des éléments sur l'évolution des engagements environnementaux des usagers des ports.

²³ http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/141022_Projet_strategique_GPM_Rouen_-_avis_delibere_cle63e1dc.pdf

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/141008_Projet_strategique_GPM_Le_Havre_-_delibere_cle0c12b7.pdf

1.3 Présentation du projet stratégique 2020–2025 de Haropa Port

1.3.1 Objectifs et dispositions du projet stratégique

Les quatre objectifs principaux du projet stratégique 2020–2025 mis en avant par Haropa Port pour répondre aux enjeux d'ordre économique sont :

- transformer l'offre foncière pour attirer de nouveaux prospects industriels ;
- renforcer les synergies entre les entreprises implantées pour donner naissance à un véritable « écosystème »²⁴ intégré ;
- développer des plateformes logistiques multimodales en Seine aval pour approvisionner le marché francilien ;
- capter de nouvelles lignes « short sea »²⁵.

Y sont associés des « grands objectifs » chiffrés poursuivis à l'horizon 2025 :

- un programme d'investissement de 1,3 milliard d'euros ;
- un trafic maritime de 92,5 millions de tonnes (91 millions de tonnes entre 2015 et 2019) ;
- un trafic fluvial de 35 millions de tonnes (30,1 millions de tonnes entre 2015 et 2019) ;
- un accompagnement des projets de décarbonation, avec notamment l'installation de 20 MW de solaire photovoltaïque ;
- un report modal vers les modes de transport terrestres dits massifiés (rail et fluvial) de 20 % sur les trafics conteneurisés (15 % en moyenne de 2015 à 2019) et de 40 % sur les trafics vrac (37 % en moyenne de 2015 à 2019)

Le projet est structuré en six parties dont seules quatre (les volets 1, 4, 5 et 6) ont été fournies à l'Ae, la sixième étant le volet territorial, spécifique au projet stratégique d'Haropa Port, qui se décline en trois entités territoriales distinctes : Le Havre, Rouen et Paris (cf. annexe).

Le volet 1 correspond à la stratégie de développement d'Haropa Port dans son ensemble, qui comporte notamment les objectifs par filière d'activité²⁶. Si, réglementairement, ce premier volet n'est pas inclus dans le champ de l'évaluation environnementale, les objectifs et les actions qu'il prévoit sont déterminants pour définir et dimensionner les volets 4 et 5 et évaluer leurs incidences environnementales, compte tenu des impacts directs susceptibles d'être générés.

Le volet 4 relatif à la transition écologique comporte quatre orientations elles-mêmes subdivisées en dix sous-orientations ou actions. Les intitulés de ces « actions » restent à un niveau très général (par exemple pour l'orientation 3 « adapter les espaces portuaires au changement climatique », l'action 3.1 est d'« être acteur de la transition énergétique »), comparativement notamment à celles qui déclinent les orientations du volet 5.

Le volet 5 relatif à la logistique et la multimodalité comporte trois orientations également déclinées en dix sous-orientations, qui s'apparentent davantage à des objectifs qu'à des « actions ». Ce volet est présenté comme répondant à la fois à un enjeu économique (« massification » des capacités liées

²⁴ À comprendre comme un ensemble de structures et conditions adaptées à l'intermodalité

²⁵ Transport maritime de courte distance, ou cabotage.

²⁶ Par exemple, s'agissant du trafic maritime, augmentation de 113 %, de 0,2 à 0,4 million de tonnes (Mt) par an, pour la filière des déchets valorisables, de 33 %, de 1,9 à 2,5 Mt pour la filière BTP, de 7 %, de 10,8 à 11,6 Mt, pour la filière agricole et agro-industrielle, ou encore diminution de 7 à 5 %, de 49 à 45 ou 46,2 Mt, pour la filière énergie-chimie, ou encore augmentation du nombre de passagers en croisière maritime et fluvial avec hébergement de 476 000 en moyenne sur 2015-2019 à 700 000...

aux modes de transport maritime, fluvial et ferroviaire, avec un objectif chiffré d'amélioration de la compétitivité du transport massifié d'au moins 10 %) et à un enjeu « écologique et sociétal » lié à la diminution des externalités négatives générées par la chaîne logistique.

Enfin, le volet 6 (« une stratégie ancrée dans les territoires ») prend en compte la spécificité de chaque grand espace portuaire composant l'« axe Seine » et permet de décliner l'ensemble des projets territorialisés du projet stratégique. Ces projets sont présentés comme répondant aux objectifs de massification des trafics, de développement des implantations logistiques, d'amélioration des dessertes, d'accompagnement de l'essor du Grand Paris et de l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Ces projets sont également mis en relation avec l'intention de maintenir ou de favoriser la relation entre les ports et leur territoire, dans le sens d'une « acceptabilité » et d'une meilleure intégration, d'un traitement qualitatif des interfaces villes/ports et d'une mixité des usages. La volonté est réaffirmée de « reconstruire le port sur le port ».

1.3.2 Évolutions par rapport aux projets stratégiques précédents

Le projet stratégique 2020–2025 de Haropa Port est le premier document de stratégie commun aux trois ports de l'axe Seine, qui se situe, pour chacun des territoires portuaires concernés, tout à la fois dans le prolongement des actions et des projets mis en œuvre antérieurement, sous l'égide de la stratégie nationale portuaire de 2012, et s'en démarque, selon les termes du maître d'ouvrage, par la « *volonté de mettre l'accent sur le développement de l'axe Seine pour en tirer tous les bénéfices face à une concurrence internationale qui s'intensifie* ».

Par rapport à l'exercice prospectif « Haropa 2030 »²⁷ mené en 2012 et ayant servi à élaborer les projets stratégiques antérieurs, deux inflexions majeures ont été prises en compte dans le nouveau projet stratégique : la montée en puissance des outils numériques et une intégration renforcée de la transition écologique et énergétique.

Les grandes masses d'activités et les principaux objectifs à 2025 du volet 1 s'inscrivent dans la continuité de l'existant, fondé pour l'essentiel sur les trafics liés aux filières de la pétrochimie, du transport par conteneurs et de la logistique, et des flux agro-industriels. De même, la plupart des projets territorialisés (aménagements, logistique, dessertes et mesures de gestion et de compensation environnementales associées) étaient déjà initiés au cours des périodes antérieures.

C'est dans le domaine de la transition écologique et énergétique, objet du volet 4, que le nouveau projet stratégique comporte les évolutions les plus sensibles, en se plaçant en particulier dans l'échéance nationale de la neutralité carbone à l'horizon 2050 par l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de décarbonation de l'axe Seine, dont les premières contributions sont prévues notamment à travers le développement du solaire photovoltaïque, de l'électrification des quais fluviaux et maritimes²⁸, de la fourniture de solutions d'approvisionnement en carburants alternatifs moins émetteurs de CO₂ ou encore de la mise en place d'une feuille de route sur la capture et le stockage du carbone.

²⁷ Le rapport d'évaluation environnementale du projet stratégique 2020-2025 d'Haropa Port indique que l'ambition de développement de ce dernier décline les grandes orientations de l'exercice prospectif « Haropa 2030 », formalisées dans le cadre du schéma stratégique de la vallée de la Seine, qui constituerait un fil directeur pour le nouveau projet stratégique. Toutefois, le maître d'ouvrage a précisé verbalement aux rapporteurs que ce schéma prospectif dressait davantage un panorama des enjeux tels qu'ils pouvaient se présenter dans les années 2013-2014, et qu'il a surtout servi de base à l'élaboration des précédents projets stratégiques.

²⁸ L'électrification des quais revient à installer des branchements électriques à quai pour les mettre à la disposition des navires et bateaux, afin d'éviter qu'ils maintiennent leur moteur en fonctionnement pour subvenir à leurs besoins énergétiques.

Un autre objectif affiché est de promouvoir l'écologie industrielle et territoriale dans le cadre d'une économie circularisée, notamment en matière de recyclage/valorisation des déchets, de coordination des acteurs pour la prévention des risques technologiques et de promotion des équipements de récupération de chaleur, ainsi qu'en augmentant de 10 % les investissements ciblés sur la transition écologique et énergétique.

Enfin, sur le plan de la gestion environnementale des espaces portuaires naturels, l'élaboration d'une stratégie biodiversité à l'échelle de l'axe est prévue, intégratrice des plans de gestion existant sur chacune des zones industrialo-portuaires. Pour le maître d'ouvrage, cette logique d'intégration connaît cependant d'emblée des limites, compte tenu de la spécificité de chaque territoire et des activités qui s'y déploient, mais aussi de la prise en compte des impératifs de proximité et de pertinence en matière de fonctionnalités écologiques.

1.3.3 Suivi de la mise en œuvre du projet stratégique de Haropa Port

La gouvernance de Haropa Port est constituée d'un conseil de surveillance, d'un comité d'orientation et de trois conseils de développement²⁹, un pour chacun de ses territoires. L'organisation retenue est matricielle, l'organisation territoriale (directions territoriales) étant croisée avec une organisation thématique (directions de la transformation). Ainsi, le pilotage de la transition écologique serait assuré à l'échelle de l'établissement, selon un principe de subsidiarité³⁰ et relayé dans chacun des trois territoires, chaque direction territoriale rendant compte de son action dans le domaine à l'échelle de l'établissement. Le projet stratégique (tel que transmis à l'Ae) ne présente aucune information sur les modalités de suivi de sa mise en œuvre et de l'atteinte de ses objectifs (volets 4 et 5 notamment).

L'Ae recommande de décrire le dispositif de suivi de la mise en œuvre du projet stratégique de Haropa Port, en particulier de ses volets 4, 5 et 6.

1.4 Procédures relatives au projet stratégique

Le projet stratégique a été arrêté par le conseil de surveillance d'Haropa Port en juillet 2021. Soumis à évaluation environnementale systématique (pour ce qui concerne ses volets 4 et 5, et par extension 6 dans le cas présent) et ayant un caractère interrégional, l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis est la formation d'autorité environnementale du CGEDD (Ae). Après enquête publique, prévue début 2022, il sera approuvé par le conseil de surveillance de l'établissement.

1.5 Principaux enjeux environnementaux

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, du fait des activités du port et de celles qu'il accueille ou favorise à proximité, à prendre en compte à l'échelle de la « vallée de la Seine », sont :

- la consommation d'espaces naturels, tout particulièrement pour ceux qui présentent la plus grande richesse écologique ;

²⁹ L'ancien comité « RSE » de Ports de Paris étant devenu conseil de développement.

³⁰ Selon ce qui a été présenté aux rapporteurs sans que le dossier n'en dise rien

- la préservation, voire la restauration des fonctionnalités hydrosédimentaires et écologiques, et des continuités transversales sur l'ensemble de l'estuaire de la Seine d'importance communautaire ;
- la qualité des eaux, marines et continentales, et de l'air ;
- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;
- les risques naturels et technologiques, notamment leur prise en compte dans l'aménagement du domaine portuaire notamment à l'interface avec les secteurs urbains ;

la santé, le cadre de vie, les activités de loisirs et les paysages, notamment dans les interfaces ville-port.

2 Analyse de l'évaluation environnementale

Si l'établissement public Haropa Port est de création récente, sa préfiguration date de 2012 et de nombreuses recommandations des avis de l'Ae délibérés en 2014 sur les projets stratégiques antérieurs portaient sur la nécessité d'étendre le périmètre des analyses à des échelles plus vastes que celle d'une circonscription portuaire allant jusqu'à celle de l'axe Seine.

Une démarche d'élargissement du champ de l'évaluation environnementale aux activités implantées au sein des zones industrialo-portuaires et un travail plus général sur les compensations écologiques ont pu être réalisés par le Port du Havre, ainsi qu'une meilleure prise en compte des réseaux de continuités écologiques extérieurs au territoire d'étude strict par le port de Rouen, dans le cadre de son plan de gestion des espaces naturels. En revanche, certaines approches méthodologiques nécessaires telles que l'analyse du scénario de référence ou l'examen de compatibilité du projet avec les plans et programmes (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, plan d'action pour le milieu marin...), et certains enjeux (santé, risques, climat) restent insuffisamment développés ou précisés dans le cadre de l'évaluation environnementale du nouveau projet stratégique.

Le rapport environnemental restitue une démarche d'élaboration des volets 4 et 5 du projet stratégique et d'évaluation environnementale s'apparentant plus à une juxtaposition de démarches territoriales qu'à une démarche à l'échelle de l'axe Seine, ce que tend à confirmer l'absence de bilan environnemental consolidé des projets stratégiques antérieurs. Ainsi, la période de préfiguration ne semble pas avoir été mise à profit pour mutualiser les réflexions et actions à mener en faveur de l'environnement.

2.1 Articulation du projet stratégique 2020-2025 de Haropa Port (PSHP) avec les autres plans, documents et programmes

L'analyse de l'articulation du PSHP avec d'autres plans programmes et documents (au nombre de 16)³¹ a été menée et conclut à une articulation positive avec chacun d'eux. Elle a cependant été

³¹ La stratégie nationale portuaire, le document stratégique de façade pour la Manche est et mer du nord, le plan d'actions pour le milieu marin, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine Normandie 2016-2021 et 2022-2027, les schémas d'aménagement et de gestion des eaux, la directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire de la Seine, le schéma directeur de la région Ile-de-France, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de Normandie, les schémas de cohérence territoriale, les contrats de développement territorial du Grand Paris, les schémas régionaux de cohérence écologique, les schémas régionaux climat air énergie, les chartes des parcs naturels régionaux, les plans de prévention des risques naturels et technologiques)

conduite en vérifiant si le projet stratégique faisait ou non obstacle à leur mise en œuvre et non pas en appréciant s'il contribuait à l'atteinte de leurs objectifs ce qui n'est pas suffisant pour un établissement public de cette ampleur dont les missions portent notamment sur la préservation de l'environnement, et au vu des enjeux en présence en matière de milieux naturels, de qualité des eaux et de l'air, d'émissions de gaz à effet de serre et de vulnérabilité au changement climatique.

L'analyse restituée reste en outre au niveau des objectifs et des orientations, ce qui n'est pas suffisant pour ce type d'exercice³². Elle ne s'intéresse par exemple pas aux schémas régionaux de carrières, aux plans régionaux de prévention et de gestion des déchets, aux plans de protection de l'atmosphère des deux régions concernées, ni au plan national biodiversité ou à la stratégie nationale bas carbone par exemple.

Enfin, cette analyse est inégalement approfondie selon les documents considérés, et elle s'avère trop succincte pour certains d'entre eux (DSF et Sdrif en particulier).

L'Ae recommande d'approfondir l'analyse de l'articulation du projet stratégique de Haropa Port avec les plans-programmes et documents en élargissant le champ des documents étudiés et en évaluant son niveau de contribution à leur mise en œuvre, notamment en ce qui concerne le Sdage, au plan national biodiversité et la stratégie nationale bas carbone. L'Ae recommande en particulier de démontrer la compatibilité du projet stratégique avec le document stratégique de façade Manche est – mer du Nord.

2.2 Analyse de l'état initial de l'environnement, perspectives d'évolution

L'état initial de l'environnement proposé pour le projet stratégique d'Haropa Port s'appuie sur les bilans environnementaux de chacun des projets stratégiques 2014–2019 des grands ports maritimes du Havre et de Rouen, ainsi que sur le bilan environnemental « ex post » du projet stratégique 2015–2020 de Ports de Paris³³, réalisés entre mai et octobre 2020 et annexés au dossier.

L'aire d'étude principale de l'état initial intègre l'ensemble de la vallée de la Seine entre Montereau et la mer et de ses affluents franciliens (le Loing, la Marne, l'Oise). Le périmètre de cette aire d'étude est élargi sur certaines thématiques (report modal, qualité de l'air...) (voir figure 2 ci-après).

Compte tenu, peut-être, de méthodes différentes d'élaboration de ces bilans et de l'état inégal des connaissances disponibles en lien avec certains enjeux en présence (notamment sur les milieux naturels), les données les plus précises ou pertinentes de l'état initial concernent surtout les territoires de l'aire d'étude de la Seine aval, et notamment l'estuaire, au détriment de ceux susceptibles d'être affectés par les activités de Ports de Paris.

³² L'analyse n'indique pas par exemple quelle est la trajectoire retenue par le port pour répondre à l'objectif de transports décarbonés en 2050 inscrit dans la Stratégie CIM Mer 2019. Concernant les Sage, elle indique que « *l'ensemble des 9 Sage sont inclus au sein du Sdage Seine-Normandie, ils s'inscrivent et déclinent les objectifs en cohérence avec le Sdage. De ce fait le PS d'HAROPA est cohérent avec leurs objectifs et orientations* » sans mentionner que les Sage sont dotés de programmes d'actions prescriptifs.

³³ Qui n'avait pas été l'objet d'une évaluation environnementale.

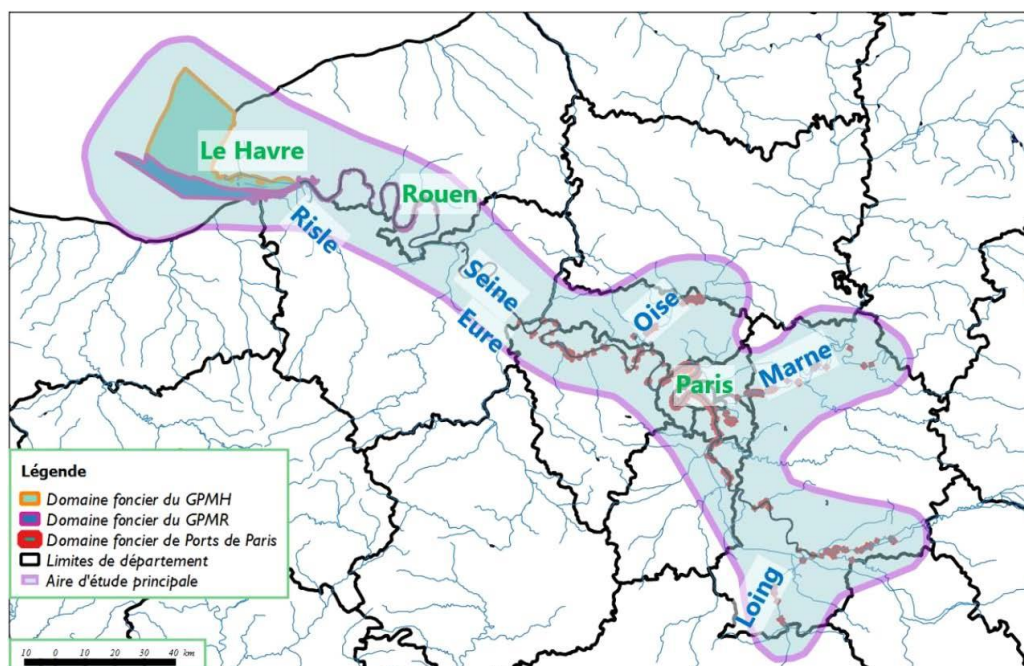


Figure 2 : Aire d'étude principale de l'évaluation environnementale (source : dossier)

2.2.1 Milieu physique

L'état initial présente des données générales concernant le régime hydrologique et la qualité des eaux du bassin Seine-Normandie.

L'état écologique des masses d'eau superficielles du réseau hydrologique de la Seine, particulièrement en aval de Paris, est de manière générale de qualité moyenne voire médiocre, et son état chimique, de bonne qualité, est affecté en aval de Rouen et du Havre par la présence de polluants organiques d'origine industrielle. Les masses d'eau côtières situées en aval de l'aire d'étude sont en état écologique qualifié de moyen et en mauvais état chimique (présence de PCB³⁴ résiduel notamment). L'état initial précise néanmoins que la qualité des sédiments marins et estuariens est satisfaisante, sauf dépassements ponctuels de teneur (PCB, HAP³⁵ ou TBT³⁶), et que celle des sédiments fluviaux est variable selon les cours d'eau, avec une contamination par hydrocarbures et polluants métalliques importante en Seine parisienne et mantoise.

Les nappes d'eaux souterraines situées au droit de l'aire d'étude sont elles aussi en état chimique médiocre en raison des pollutions d'origine agricole et des activités industrielles historiques.

Le maître d'ouvrage indique avoir mis en place un suivi de la qualité de l'eau des bassins portuaires, des zones d'immersion de sédiments dragués, des rejets d'eaux pluviales et des ouvrages de traitement, et être membre du groupement d'intérêt public (GIP) Seine aval, compétent en matière d'études sur la qualité des milieux estuariens. Il fait état des volumes annuels des sédiments issus des dragages d'entretien en Seine et dans l'estuaire (plus de six millions de tonnes³⁷), qui font l'objet pour l'essentiel d'un dépôt en zone d'immersion marine³⁸.

³⁴ Polychlorobiphényles, polluants organiques persistants

³⁵ Hydrocarbures aromatiques polycycliques, constituants naturels du charbon et du pétrole

³⁶ Tributylétain, polluant organostannique, issu des peintures anti fouling des coques de navire, aujourd'hui interdit

³⁷ Le tableau présenté page 86 du rapport d'évaluation environnementale ne précise pas l'unité, vraisemblablement le kilogramme.

³⁸ Kannik avant 2017, Machu depuis 2017 et Octeville (ces deux derniers sites n'étant pas localisés dans le dossier).

L'état initial indique par ailleurs qu'un chenal environnemental, ou « méandre amont », créé à titre de mesures d'accompagnement des travaux de Port 2000 pour conserver les surfaces de vasières, connaît un phénomène de comblement progressif, en prévention duquel il est prévu de réaliser une étude et des aménagements hydrauliques au titre des mesures environnementales accompagnant la réalisation en cours du troisième parc logistique du pont de Normandie (PLPN 3).

Enfin les résultats d'un diagnostic des altérations des fonctionnalités écologiques estuariennes, réalisé par le GIP Seine aval dans le cadre du projet Repere piloté par la Dreal Normandie³⁹, sont présentés comme destinés à servir de support à l'élaboration d'un référentiel d'orientations prioritaires de restauration écologique.

2.2.2 Milieux naturels et biodiversité

L'état initial identifie trois principales formations sédimentaires marines et estuariennes servant d'habitats benthiques spécifiques (sables grossiers et graviers infralittoraux, vases sableuses et sables fins), dont les caractéristiques et la richesse ont été affectées par les activités de dragage et de dépôt de sédiments dans le chenal de navigation et sur les sites d'immersion.

La flore marine (herbiers) et de bassins portuaires (algues, hydrophytes...) est plus ou moins diversifiée. Pour les poissons, la zone estuarienne est un lieu privilégié de nourricerie et de migration, dans lequel ont été recensées, entre Poses et l'embouchure, une centaine d'espèces, dont dix patrimoniales⁴⁰. L'espace estuarien est également un site majeur de migration, de nidification et de chasse pour les oiseaux, avec 200 espèces représentées. Un certain nombre d'espèces nicheuses sont reconnues comme en état de conservation défavorable, dont trois à l'échelle mondiale⁴¹ et une quinzaine en France⁴². Le nombre d'espèces est en diminution constatée dans le périmètre de la réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Seine. Enfin, les mammifères marins sont représentés par les cétacés (Marsouin commun et Globicéphale noir notamment) et les pinnipèdes (surtout le Phoque veau marin).

L'état initial rappelle que les politiques environnementales menées par les trois ports constitutifs aujourd'hui d'Haropa Port sont formalisées dans trois documents : le plan biodiversité du grand port maritime du Havre, le plan de gestion des espaces naturels du grand port maritime de Rouen, les engagements et actions formulés en faveur de la biodiversité dans le cadre de la politique de responsabilité environnementale et sociale (RSE) de ports de Paris. Il est indiqué que sur la période du précédent projet stratégique des deux grands ports maritimes (2014–2019), 79 % du territoire à vocation naturelle d'Haropa ont fait l'objet d'une gestion environnementale⁴³. L'état initial ne précise pas si le territoire du port de Paris, dont la période de référence du précédent projet stratégique est décalée (2015–2020), est bien pris en compte dans ce calcul.

³⁹ Référentiel partagé sur les priorités de restauration des fonctionnalités des milieux estuariens de la vallée de Seine aval, décembre 2020.

⁴⁰ L'Anguille européenne et l'Alose feinte, en danger critique d'extinction ; le Brochet, le Saumon atlantique et l'Éperlan européen, en danger, ainsi que les Lamproies marine et de rivière, la Bouvière, le Flet et la Truite de mer.

⁴¹ Le Phragmite aquatique cendré, la Barge à queue noire et le Courlis cendré.

⁴² Notamment le Busard des roseaux, la Locustelle luscinoïde, le Pipit farlouse, le Râle des genêts.

⁴³ Par « gestion environnementale », le maître d'ouvrage entend notamment des actions de gestion différenciée des espaces verts, la création ou la restauration de milieux favorables à la biodiversité, la mise en place de plans de gestion écologique, le développement de partenariats de gestion, la lutte contre les espèces exotiques envahissantes...

Il est signalé également la réalisation d'une analyse et une cartographie de l'intérêt patrimonial des terrains d'Haropa situés sur l'estuaire de la Seine, en fonction du nombre d'espèces d'intérêt patrimonial et selon une échelle de valeur allant de faible (1 à 45 espèces) à fort (plus de 90 espèces). Pour l'Ae, les conclusions de cette approche quantitative et centrée sur les espèces patrimoniales, telles que rapportées dans l'état initial, devraient être, au moins sur le principe, nuancées et complétées par une approche plus qualitative et la prise en compte des habitats naturels et de l'ensemble de la biodiversité présente.

Un état global des zones humides est présenté : en Île-de-France, la majorité des plateformes portuaires se situe sur des terrains de classe 3⁴⁴, trois sites étant répertoriés en classe 2⁴⁵ ; la circonscription du port du Havre est principalement concernée par le réservoir de biodiversité humide de la réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Seine, d'une superficie de 2 300 ha, et celle du port de Rouen principalement par les zones humides de l'estuaire aval, des prairies humides de la basse vallée de la Risle, et par le site Ramsar⁴⁶ du marais Vernier, d'une superficie totale de 4 500 ha dont 500 ha sont compris dans le périmètre des espaces portuaires.

Une évolution des surfaces de zones humides détruites et restaurées sur les territoires des ports du Havre et de Rouen est indiquée pour la période 2014–2019, qui fait valoir un « solde » positif de 105,3 ha, sans précision du bilan en termes de fonctionnalité écologique.

S'agissant des continuités écologiques, l'état initial fait référence aux schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) des deux anciennes régions de la Basse et de la Haute Normandie⁴⁷ et de l'Île-de-France, et mentionne quelques exemples d'aménagement de corridors de biodiversité au sein des espaces portuaires, notamment ceux de Grand-Couronne-Moulineaux et de Petit-Couronne, sur le territoire du port de Rouen, réalisés selon une démarche de modélisation territoriale et de valorisation fonctionnelle mise en œuvre dans le cadre du plan de gestion des espaces naturels (PGEN) de ce port. Au Havre, les possibilités de mise en réseau des réservoirs de biodiversité sont présentées comme plus limitées, et s'appuyant essentiellement sur les espaces verts et interstitiels au sein des espaces portuaires. Pour l'Île-de-France, seul l'exemple de l'aménagement du port de Bonneuil, sur la Marne, est succinctement évoqué.

2.2.3 Risques, santé, cadre de vie, climat

Sur les 16 territoires à risques importants d'inondation (TRI) que compte le bassin Seine-Normandie, cinq sont présents dans l'aire d'étude du projet stratégique d'Haropa Port (trois en Île-de-France, un sur Rouen et un sur Le Havre). L'état initial fait état en particulier du plan de prévention des risques littoraux par submersion marine de la plaine alluviale du nord de l'estuaire de la Seine prescrit en juillet 2015 et dont l'approbation est prévue début 2022. Il précise l'existence depuis décembre 2019 du syndicat mixte de gestion de la Seine Normande, structure de préfiguration de la future gouvernance compétente en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention

⁴⁴ « Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser », selon une classification issue de l'enveloppe d'alerte des zones humides élaborée en 2009 par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

⁴⁵ « Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté [du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides] ».

⁴⁶ Zones humides reconnues d'importance internationale dans le cadre de la convention de Ramsar, ratifiée par la France en 1986, et prévoyant la conservation et la gestion rationnelle des zones humides et de leurs ressources.

⁴⁷ Ces deux documents ont été intégrés désormais dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet) de Normandie.

des inondations (Gemapi), dont Haropa participe au comité d'orientation en vue notamment de l'élaboration d'un schéma stratégique de protection contre les inondations sur l'axe de la Seine normande.

Une cartographie générale des plans de prévention des risques naturels (inondations et mouvements de terrain) et des plans de prévention des risques technologiques existant dans l'aire d'étude est présentée, sans qu'il soit apporté plus de précision sur ces enjeux à l'échelle des territoires concernés par le projet stratégique, en particulier en Île-de-France.

En matière de bruit, au-delà du rappel du cadre réglementaire général, il est fait mention d'une mission réalisée par Haropa conjointement avec Bruitparif de surveillance des émissions sonores autour de certains ports parisiens, ainsi que de la mise en œuvre de mesures de réduction du bruit lié au dragage par le port de Rouen.

S'agissant de la qualité de l'air, l'état initial dresse un panorama des outils généraux de planification et de suivi en vigueur (plans de protection de l'atmosphère de l'ex-Haute-Normandie et de l'Île-de-France, schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie, indices Atmo, zones sensibles à la qualité de l'air), avant d'évoquer brièvement les actions de surveillance et de réduction des pollutions mises en œuvre ou envisagées par Haropa.

Sur le volet sanitaire, l'état initial se limite à une synthèse des constats et des objectifs des plans régionaux de santé d'Île-de-France et de Normandie.

La contribution d'Haropa aux émissions de gaz à effet de serre ne fait l'objet dans l'état initial d'aucun développement particulier, alors qu'une estimation globale, reprenant et complétant notamment les éléments figurant dans les bilans environnementaux des trois espaces portuaires, aurait dû constituer un état de référence.

Enfin, la présentation de l'enjeu paysager reste également fondée sur des données générales relatives aux unités paysagères concernées et aux protections existantes.

L'Ae recommande de préciser l'état initial des enjeux environnementaux et sanitaires des territoires concernés par le projet stratégique, en s'appuyant davantage sur les bilans environnementaux produits pour chacun des espaces portuaires, en particulier en ce qui concerne les risques, la santé et le cadre de vie ainsi que le climat.

Cet état initial se clôt par une hiérarchisation des enjeux ; ceux relatifs aux eaux superficielles, à l'hydromorphologie, aux milieux naturels, aux risques, à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre sont qualifiés de « forts », les autres de « modérés ».

Les tendances d'évolution (négatives, positives ou neutres) des différentes composantes de l'environnement, indépendamment des nouveaux projets portuaires, sont décrites sous la forme d'un tableau très synthétique. En l'absence de mise en œuvre du projet stratégique (soit en l'absence des projets nouveaux et avec la seule mise en œuvre des projets et des démarches environnementales antérieurs ou déjà initiés par les projets 2014–2019 et 2015–2020), des effets négatifs sur le développement de la transition énergétique et écologique au sein des territoires portuaires, sur la modernisation des infrastructures et sur la multimodalité sont attendus ; l'absence de mutualisation des actions à l'échelle de l'axe Seine est également relevée, sans en expliciter les

conséquences. Il n'est pas non plus précisé dans quelle mesure le projet stratégique d'Haropa Port permet de mutualiser les actions et permettrait de combattre ces tendances d'évolution.

2.3 Solutions de substitution raisonnables, exposé des motifs pour lesquels les volets 4, 5 et 6 du projet stratégique d'Haropa Port ont été retenus, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le dossier évoque une concertation du public en date de 2013 puis une deuxième menée du 31 octobre 2020 au 30 Janvier 2021. Des concertations avec les clients, territoires, comités de développement et conseil « responsabilité sociale et environnementale » (RSE), conseil scientifique de l'estuaire de la Seine et le public sous forme de réunions (sauf la concertation du public qui s'est effectuée par voie électronique) ont été conduites entre 2019 et 2021. Seul le bilan de la deuxième concertation du public est fourni. Des échanges itératifs avec les opérateurs portuaires, collectivités territoriales, gestionnaires d'infrastructures (SNCF Réseau, VNF...), associations environnementales sont également évoqués. Les éléments fournis ne font pas explicitement état d'échanges avec les conseils scientifiques régionaux du patrimoine naturel (CSRPN) Normandie et Ile-de-France ; en revanche, la mention du groupement d'intérêt public CNRS Seine aval (zone atelier Seine)⁴⁸ est fréquente, le GPMH en étant membre .

Les avantages et inconvénients d'intégrer les parties prenantes au projet stratégique, de mener une réflexion à l'échelle de l'axe Seine⁴⁹, d'implanter les projets en cohérence avec la vocation définie pour les espaces, entre ceux à vocation « naturelle » et ceux à vocation « industrialo-portuaire »⁵⁰ comme d'intégrer des objectifs environnementaux au choix du parti retenu sont présentés brièvement. La façon dont ces avantages et inconvénients se sont exprimés et équilibrés le cas échéant pendant l'élaboration du projet stratégique n'est pas décrite.

Des « solutions de substitution raisonnables » sont décrites, mais seulement pour quelques catégories de projets ciblées sans couvrir l'ensemble de la démarche projetée et des objectifs portés par les volets 4 à 6 du projet stratégique. Par exemple, le déploiement de réseaux de collecte du CO₂ sur les places portuaires n'a pas été retenu car insuffisamment mature⁵¹ ; des transferts de maîtrise d'ouvrage de travaux d'assainissement ont été envisagés ; en matière de modernisation des terminaux, des reports de calendrier dans l'attente de moyens suffisants ont été envisagés pour la mise en place de branchements à quai pour les navires de croisière. Certains projets (de logistique et multimodalité) sont individualisés tels que la « chatière » du GPMH dont le choix découlerait de la concertation réalisée sans que les alternatives envisagées et leur comparaison soient présentées⁵²,

⁴⁸ <https://www.seine-aval.fr/zone-atelier-seine/>

⁴⁹ Qui permet d'éviter la redondance des interventions et à de nouvelles solutions d'émerger avec le risque de laisser des territoires « de côté ».

⁵⁰ Notamment en densifiant et en privilégiant la reconstruction sur des terrains déjà anthropisés (le port sur le port) même si la dépollution des sols et l'existence de servitudes peuvent représenter un obstacle.

⁵¹ La filière captage et stockage du CO₂ regroupe l'ensemble des activités visant à capter le CO₂ des sites industriels et à le transporter jusqu'à des sites de stockage géologique.

⁵² « Les solutions de substitution raisonnables au regard des enjeux environnementaux ont été envisagées (écluse, schémas de massification terrestres ou fluviaux, passage à travers la CIM ...) et débattues lors de la concertation publique qui s'est tenue en 2017 sous l'égide d'une garante nommée par la Commission nationale du débat public. ». Ce projet a en effet été l'objet d'une concertation publique menée en 2017 spécifiquement sur les accès à Port 2000. « Il consiste en la création d'un passage entre l'actuel canal de création d'un chenal maritime protégé, large de 100 mètres et protégé de la houle par une digue de 1800 mètres de long, entre l'avant-port du port historique et l'avant-port de Port 2000. Ce passage permettrait ainsi à l'ensemble de la flotte fluviale existante, automoteurs, convois poussés, navires fluvio-maritimes, d'accéder aux terminaux de Port 2000 quelles que soient les conditions météorologiques et de marées. Le

l'extension du secteur logistique à Limay⁵³, la suite du programme logistique du Havre, le développement d'une fonction logistique à Honfleur et le projet PSMO⁵⁴. Les solutions alternatives étudiées consistent en d'autres implantations (non indiquées) et l'option « ne rien faire » dont les conséquences sont évoquées sans être étayées⁵⁵ : les éléments fournis ne permettent pas, notamment à un public non expert, de comprendre le raisonnement conduit et les conclusions tirées, en particulier à l'échelle de l'axe Seine. La démarche restituée dans le dossier ne fait pas état de la conduite d'une analyse à l'échelle de l'axe Seine, sortant d'une logique de circonscriptions portuaires, qui seule serait à même de garantir une optimisation des solutions retenues.

Certaines solutions présentées comme alternatives ne sauraient être assimilées à des solutions de substitution raisonnables, telles que l'hypothèse de ne pas investir du tout dans la transition énergétique, ou le projet qui aurait été initialement envisagé d'une plateforme multimodale PSMO non pas de 101 ha mais de 400 ha (cette option ayant été abandonnée en 2015⁵⁶).

Certains projets inscrits au projet stratégique⁵⁷ présentent des incidences majeures sur quelques enjeux environnementaux dont le dossier ne dit pas clairement comment elles seront réduites ou compensées, la démarche d'évitement étant rappelée trop rapidement. Pour l'Ae, il peut être nécessaire de se reposer la question de l'évitement, à l'échelle de l'axe Seine, à l'issue de l'analyse recommandée au §3.2 du présent avis et des équilibres retenus, avant d'approfondir la recherche de mesures de réduction et si nécessaire de compensation.

L'arbre des décisions ayant conduit progressivement le conseil de surveillance au projet stratégique présenté n'est pas restitué dans le dossier. Les raisons, notamment environnementales, l'ayant conduit à choisir de suspendre ou de poursuivre telle action territoriale ou d'étendre à l'axe Seine telle ou telle action portée par un ou plusieurs territoires ne sont pas fournies.

L'Ae recommande de fournir les bilans des concertations et de présenter comment leurs conclusions ont été prises en compte dans les choix retenus.

Elle recommande en outre de restituer l'arbre des décisions ayant conduit au projet stratégique présenté, en précisant les critères retenus, notamment environnementaux et plus précisément comment l'intérêt d'intervenir à échelle de l'axe Seine (hors de toute logique de circonscription portuaire) a été évalué et pris en compte

seuil des jours d'indisponibilité de franchissement (*) de la mer, au regard des conditions de navigation, passerait ainsi de 113 jours par an à seulement 19 ». Source : <https://accesfluvialport2000.haropaport.com/fr/la-chatiere-en-quoi-ca-consiste>

⁵³ « Implanter cette zone logistique sur un autre site, notamment par la valorisation des terrains de la centrale EDF. Toutefois il aurait été nécessaire de créer un embranchement ferroviaire et des accès routiers. Cette solution est évidemment beaucoup trop onéreuse. »

⁵⁴ Port Seine métropole ouest : plateforme logistique, qui a fait l'objet d'un [avis de l'Ae n°2019-40 du 4 décembre 2019](#)

⁵⁵ Par exemple, la solution « ne rien faire » pour le programme logistique du Havre « n'aurait pas été cohérente avec l'augmentation du trafic de conteneurs sur la place portuaire du Havre, vecteur de pérennité économique et de développement de valeurs ajoutées locales et conduirait à un brouettage amplifié » ou bien pour Honfleur « L'option consistant à ne rien faire n'aurait pas permis de massifier les flux de conteneurs, et ainsi d'optimiser le recours au transport routier en complémentarité des développements logistiques en rive nord de l'estuaire de la Seine. »

⁵⁶ Cf. avis [Ae du 2 décembre 2015 n° 2015-75](#)

⁵⁷ Chatière, accès ferroviaires à moderniser ou sécuriser à Rouen et Paris Gennevilliers, Limay et Bonneuil, la « route du blé » Serquigny – Oissel ; suites de la saturation de Valenton, Noisy-le-Sec et Bonneuil ; PSMO, port de Vitry sur Seine, plateformes flottantes des chantiers du Grand Paris ; l'émergence des trafics au gabarit P400 ; des objectifs contractuels de multimodalité pour les exploitants de terminaux à conteneurs, préférence pour des terrains de bord de quai pour les massifiés, acquisition de 250 ha de friches-sols pollués à l'ouest de Paris, rachat de foncier de l'amodiation (60 % sans trafic fluvial sur les 07 ports privés), offre pour conteneurs vides ; un opérateur ferroviaire de proximité « dernier km » à Rouen... .

2.4 Incidences notables probables de la mise en œuvre des volets 4, 5 et 6 du projet stratégique d'Haropa Port, mesures d'évitement, de réduction et de compensation

2.4.1 Méthodologie et incidences

La méthodologie d'évaluation est exposée. Les orientations du projet stratégique ont été décomposées en 62 actions (ou projets types auxquels elles correspondent) qui sont toutes, par défaut, considérées dans l'analyse comme ayant le même « poids ». Les effets potentiels de chacune d'elles sur les dix enjeux environnementaux définis dans la synthèse de l'état initial ont été évalués (négatif, neutre, pouvant avoir des effets positifs ou négatifs, positif, valorisant positivement l'enjeu). Hormis les enjeux liés à la qualité des eaux et à la qualité de l'air et des émissions de GES, tous les effets sont considérés comme territorialisés. Des matrices d'analyse sont fournies.

Aucune cotation finale n'est proposée ; les conclusions pour chaque enjeu environnemental sont apportées « *avant mise en œuvre des mesures ERC* » et « *après mise en œuvre mesures ERC* ». Elles sont pour l'essentiel de nature qualitative, sans s'appuyer apparemment sur le caractère plus ou moins positif ou négatif retenu pour les effets et le nombre d'occurrences de celui-ci.

Aucune action du volet 4 n'est identifiée comme ayant des incidences négatives. Quatre actions du volet 5 (les trois concourant à « *disposer d'une infrastructure adaptée au report modal* » et celle visant à « *déployer une stratégie domaniale en faveur du report modal et du développement des trafics ferroviaires et fluviaux* ») ont des incidences négatives sur le cadre de vie et sur différents aspects de la biodiversité et des milieux naturels sans que l'on comprenne clairement pourquoi la deuxième action affectera les zones humides et la qualité de l'eau mais pas les autres actions. Pour le volet 6, déclinant territorialement les volets précédents : treize actions auront un impact négatif (quatre actions de Ports de Paris sur les neuf projetées affecteront la biodiversité terrestre et les continuités écologiques et le cadre de vie, sept actions du GPMR sur les 19 projetées et deux actions sur les 14 du GPMH auront des incidences négatives sur un nombre plus large d'enjeux environnementaux).

Si l'absence de pondération entre les dix enjeux environnementaux retenus est acceptable, attribuer la même importance aux 62 actions listées dans les volets 4 à 6 est plus étonnant⁵⁸ et surtout n'est pas étayé dans le dossier. C'est d'autant plus contestable, que les actions identifiées comme ayant des incidences négatives correspondent à la réalisation de travaux (plateformes logistiques, connexions ferroviaires ou routières ou fluvio-maritimes).

En outre, des incidences négatives potentielles semblent avoir été omises pour certaines actions. Par exemple, pour le volet 4, l'action « 3.1 *Être acteur de la transition énergétique* » ne prend pas en compte les incidences négatives sur l'environnement des projets affichés, par exemple des travaux nécessaires à l'électrification à quai qui, pour les quais maritimes, pourraient être significatifs ; en outre, les besoins en énergie nécessaires à leur exploitation ne sont pas évalués ni la capacité pour les réseaux existants à y répondre. Aucune démarche en ce sens n'est évoquée. S'agissant d'une action concernant l'ensemble de l'axe Seine, une analyse plus approfondie dès ce stade est nécessaire. Il en est de même pour la structuration d'une filière Hydrogène et capture du

⁵⁸ Par exemple entre « Déployer des solutions innovantes permettant de faciliter l'accès aux modes massifiés » (faisant appel aux technologies de l'information) et « Assurer la continuité des itinéraires ferroviaires et fluviaux pour connecter les zones de fret » (qui comporte le projet de chatière à l'ouest de Port 2000)

CO₂ dans le cadre de la décarbonation de l'axe Seine, le dossier ne prévoyant à ce stade, sauf à ce que l'hydrogène soit « vert », aucune exigence vis-à-vis des incidences potentielles des opérations qui seront menées. L'action prévoit « *d'offrir des terrains adaptés aux acteurs de la filière hydrogène vert* » sans préciser quels critères, notamment environnementaux, permettront de les définir. D'une manière plus générale, les incidences négatives potentielles de l'orientation accompagnant le développement des installations de production d'énergie renouvelable ne sont pas décrites dans le dossier.

Pour le volet 5, les incidences négatives potentielles sur les milieux du développement ferroviaire et logistique sont évaluées, tout comme pour les projets d'amélioration des infrastructures et la définition de nouveaux espaces en faveur du report modal. Privilégier le développement de nouvelles activités sur des friches industrielles en favorisant la reconversion permet selon le dossier « *d'éviter la consommation d'espaces et les effets négatifs sur les milieux et la biodiversité terrestre* ». L'absence d'effets sur la biodiversité n'est pas assurée cependant, les friches pouvant receler une biodiversité riche. L'augmentation des nuisances sonores du fait du développement des réseaux ferrés est également identifiée.

L'évaluation ne comporte pas d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre du projet stratégique ce qui fait défaut au vu des objectifs affichés dans ce domaine.

2.4.2 Mesures ERC

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont insérées dans le volet 4 du projet stratégique (elles sont dénommées aussi « mesures environnementales »), le dossier concluant à des incidences faibles ou négligeables ou positives « *après mise en œuvre des mesures de compensation ou de gestion* », plus rarement « *ponctuellement négatives* »⁵⁹ sans précision sur l'étape intermédiaire avant compensation.

Le dossier rappelle qu'une démarche ERC est menée pour chaque projet inscrit au volet territorial du projet stratégique. Les mesures d'évitement sont principalement liées aux choix d'implantation des projets ou à leurs emprises et dépendent de l'approche territoriale conduite, évitant les zones à vocation naturelle, privilégiant la densification et la reconversion de sites industriels et optimisant les emprises nécessaires. Les mesures de réduction sont classiques de projets industriels, et consistent notamment à intégrer des critères environnementaux dans les appels à projets, des prescriptions environnementales dans les conventions d'occupation et des clauses environnementales dans les marchés de chantier et d'entretien.

En matière de compensation, la pratique est d'accueillir les mesures sur le territoire du port et d'intégrer leur gestion dans le cadre des missions qui lui sont confiées. Outre l'anticipation des mesures de restauration écologique dans le cadre d'un programme de restauration dédié à l'échelle de l'axe Seine nécessitant des acquisitions, une méthodologie relative à l'équivalence écologique est en cours d'élaboration. Ainsi, on constate une gestion des mesures de compensation à l'échelle territoriale au moins pour l'estuaire et pour certains milieux de la circonscription de la direction territoriale de Rouen.

⁵⁹ Sur le fonctionnement hydromorphosédimentaire de l'estuaire du fait du projet de la chaudière, sur la santé, le bruit et le paysage du fait du développement des activités portuaires et de l'augmentation des flux de transport

Des récapitulatifs chiffrés des types de zones humides affectées par le projet stratégique sont fournis : 118 ha au total quand 607 ha bénéficieraient déjà d'une gestion environnementale. Une surface de 176 ha nécessaire à leur compensation est identifiée. Concernant les zones d'expansion de crue, un besoin de compensation de l'ordre d'un hectare est signalé pour l'aménagement du terminal de Radicatel qui en supprimerait 6 000 m². Cette compensation est prévue sur un site localisé à proximité du projet, dans l'embouchure de la rivière du Commerce. Les sites ou secteurs potentiels de compensation (zone humide et expansion de crue) et les objectifs de restauration écologique envisagés sont listés et cartographiés. Pour certains sites, les projets ne sont qu'au stade préliminaire et les objectifs détaillés ne sont pas encore établis. Le dossier conclut à des incidences résiduelles du projet stratégique après mesures ERC sur l'hydromorphologie de l'estuaire et sur le cadre de vie sans faire davantage de propositions.

L'affirmation à titre de conclusion que *« toutefois, les différents territoires sont conscients de leur environnement et développent des orientations en faveur de la transition écologique en agissant pour la préservation, la gestion des espaces naturels et la restauration des fonctionnalités écologiques »* n'apporte pas l'assurance de la non dégradation de l'environnement dans l'ensemble de ses différentes composantes et nécessite d'être éclairée par une analyse démontrant une approche écosystémique de l'environnement. En voulant agir en faveur d'un enjeu environnemental, par exemple les émissions de gaz à effet de serre, il est tout à fait possible d'en affecter un autre, par exemple la biodiversité, le bruit ou la vulnérabilité au changement climatique, à l'échelle d'une opération, d'une des 63 actions, d'un volet ou de l'ensemble du projet stratégique. Or, la méthodologie retenue pour l'analyse ne caractérise pas le niveau d'équilibre qui serait progressivement atteint par la mise en œuvre à court, moyen et long termes du projet stratégique.

En outre, l'analyse qualifie *in fine* comme ayant un effet positif les actions ne dégradant pas l'environnement au lieu de leur attribuer un effet nul, comme par exemple ici : *« les effets peuvent, par contre, être positifs sur l'enjeu s'il s'agit de créer ces activités sur des espaces réutilisés ou déjà aménagés sur le port et de ce fait, cela évite la consommation d'espaces et donc le risque de destruction de zones humides »*. Le dossier affiche la mise en place du programme de restauration anticipée pour les mesures environnementales (ERC) comme constituant également une démarche positive pour les zones humides permettant de les recréer avant leur destruction. Cela ne saurait être considéré comme une action ayant une incidence positive sur l'environnement mais juste comme une action visant à réduire à terme l'effet négatif d'actions à venir.

Ces éléments témoignent d'une vision inappropriée de la démarche ERC et plus largement de la préservation de l'environnement et des objectifs de la stratégie nationale pour la biodiversité. La façon dont la prise en compte de l'environnement, en particulier des milieux naturels et de la biodiversité, est approchée par Haropa Port, est à revoir.

L'Ae recommande de reprendre, en y associant les organismes scientifiques impliqués sur ce territoire, l'évaluation des incidences du projet stratégique en s'appuyant sur une méthodologie plus rigoureuse, prenant en compte les poids respectifs de ses actions, l'ensemble de leurs incidences et qualifiant de façon plus précise le niveau de leurs incidences, brutes et résiduelles, sur l'environnement. Elle recommande de revoir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence.

2.4.3 Périmètre

L'évaluation ne prend enfin pas en compte les incidences de l'évolution attendue des flux de navires et bateaux, notamment de croisière, du fait du projet stratégique, en particulier sur la qualité des eaux et de l'air. Ce constat avait déjà été effectué en 2014 sur les évaluations des projets stratégiques des GPMH et GPMR.

Ainsi, l'évaluation ne permet pas d'identifier si les mesures prises pour éviter, réduire et si nécessaire compenser les incidences négatives du projet stratégique sur l'environnement, en particulier sur la qualité des eaux, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, les consommations énergétiques et la vulnérabilité au changement climatique sont suffisantes.

L'Ae recommande d'évaluer les incidences environnementales de l'évolution de la fréquentation de l'axe Seine par des navires et bateaux du fait du projet stratégique et de présenter les mesures prises en conséquence pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser.

2.5 Évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Cinq sites Natura 2000 sont identifiés comme pouvant être affectés directement ou indirectement par le projet stratégique de Haropa Port. Leurs caractéristiques sont décrites ; les habitats naturels et espèces présents sur ces sites sont listés. Une matrice des interactions possibles entre les projets prévus dans le projet stratégique et les sites Natura 2000 a été bâtie. Seuls les projets pouvant avoir une incidence ont été retenus. Cette méthodologie, s'appuyant sur l'analyse des incidences des actions et des projets inscrits au projet stratégique, sans aborder leur cumul et les incidences d'aménagements et activités antérieurs, n'est pas adaptée à l'évaluation d'un plan.

Le dossier précise qu'à ce titre, parmi d'autres non listés, le projet d'électrification des quais n'a pas été retenu dans l'analyse⁶⁰. L'analyse est faite successivement pour chaque type de projets (projets de gestion et de restauration écologique, dragages d'entretien, modernisation des terminaux, aménagements, dragages d'entretien des accès maritimes. Elle conclut à l'absence d'incidences résiduelles à l'échelle du projet stratégique du fait du « *très faible impact sur la ligne d'eau et les courants, et du caractère ponctuel, temporaire et itinérant des chantiers d'aménagement* » et de projets positionnés à proximité de zones actuellement anthropisées ou soumises à des trafics significatifs (chenal de navigation, voies de circulation terrestres, zones industrielles).

Cette analyse s'appuie cependant sur l'état actuel des secteurs concernés, et non pas avant la mise en œuvre des premiers projets stratégiques, sans que les résultats des suivis (qu'il a été recommandé au Port de mettre en place pour s'assurer de la non poursuite de la dégradation de ces milieux, voire pour s'assurer de leur restauration) soient tous disponibles ou ne soient fournis de façon détaillée. Elle s'appuie également sur l'hypothèse que les mesures d'évitement, réduction et compensation des opérations antérieures sont efficaces, ce qui n'est pas démontré pour l'ensemble d'entre elles.

⁶⁰ Car « *les différents sites choisis sont localisés sur des zones portuaires déjà urbanisées et présentant une certaine distance avec les zones Natura 2000. Par ailleurs, les principales incidences de ce projet vont être la réduction des émissions dans l'air, ainsi cette incidence n'est pas de nature à interagir avec les zones Natura 2000 à proximité.* »

Ainsi, les conclusions relatives aux incidences du projet stratégique sur les sites Natura 2000 seraient à étayer et à relativiser. Un engagement à finaliser la mise en place des suivis ou à les compléter, et à en partager l'analyse avec les acteurs de l'environnement concernés afin de confirmer l'efficacité des mesures mises en œuvre, est à présenter de façon explicite dans le cadre du présent projet stratégique (cf. § 1.5 et 2.6)

L'Ae recommande de reconsidérer les conclusions de l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 en tenant compte de leur évolution depuis la mise en œuvre des premiers projets stratégiques et de consolider, le cas échéant, les mesures d'évitement et de réduction prévues ainsi que le dispositif de suivi de l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction déjà mises en œuvre vis-à-vis de ces sites.

2.6 Dispositif de suivi du projet stratégique d'Haropa Port

Le dossier dresse la liste des 19 indicateurs retenus pour l'évaluation environnementale du projet stratégique, déjà sélectionnés pour le suivi des projets stratégiques sur la période 2014–2019 ; ils sont assortis d'objectifs chiffrés. Ils portent sur certains aspects de performance environnementale, sans couvrir l'ensemble des objectifs et enjeux environnementaux relevés, en particulier concernant la biodiversité et les milieux (le seul suivi de l'évolution des surfaces des espaces à gestion environnementale ne saurait suffire), la qualité des eaux, le bruit, la qualité de l'air, le paysage. Ceci pourrait laisser penser que la bonne mise en œuvre des volets 4 et 5 du projet stratégique ne repose pas sur celle de l'ensemble des engagements affichés par le pétitionnaire. Le fait que la même situation ait été relevée dans les avis de l'Ae sur les projets stratégiques 2014–2019 contribue à renforcer ce constat.

Quant à la ZPS de l'Estuaire et marais de la Basse Seine, pour la majorité des espèces visées à l'article 4 de la directive 2009/147/CE, l'évaluation du site pour la population nationale est soit non significative, soit comprise en 0 et 2%, celles dont la population est supérieure sont présentées dans le tableau ci-dessous. De plus, les populations présentes sur le site sont dans la catégorie « présente ».

L'Ae recommande de :

- ***compléter le dispositif de suivi par des indicateurs permettant de s'assurer de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet stratégique de Haropa Port et plus largement des engagements environnementaux de Haropa Port ;***
- ***décrire les modalités d'analyse des données et de révision des mesures ERC si elles s'avéraient inefficaces, en l'éclairant notamment du retour d'expérience du suivi des projets stratégiques antérieurs des trois entités qui le constituent.***

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique, de 74 pages, est clair et illustré. Son contenu est parfois complémentaire de celui de l'évaluation environnementale détaillée. Certaines données nécessitent d'être mises en cohérence entre les deux documents. Il présente par ailleurs les mêmes insuffisances que l'évaluation environnementale.

L'Ae recommande de s'assurer de la cohérence entre le résumé non technique et l'évaluation environnementale et de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

3 Prise en compte de l'environnement par le projet stratégique d'Haropa Port

3.1 Portage et gouvernance du PSHP

La gouvernance de l'établissement public fluvio-maritime est encore en cours de mise en place et la mise en œuvre du premier projet stratégique de l'établissement constitue une démarche structurante, testant sa robustesse et son ambition pour l'axe Seine. Le principe de subsidiarité, s'il a été affiché par le Port comme fondateur de son organisation, n'est pas traduit de façon claire dans le document fourni, ni décliné au niveau opérationnel. La capacité de l'établissement à assurer un pilotage serré de sa mise en œuvre dans toutes ses composantes et en particulier environnementales, à l'échelle de l'établissement, du fait de la jeunesse du dispositif et de l'ancienneté des structures « terrain » opérationnelles, représente un risque fort et un défi à relever par la structure Haropa Port.

3.2 Les ambitions environnementales du PSHP

Le volet 4 du projet stratégique est dédié à des actions ou orientations en faveur de nombreuses thématiques environnementales sans qu'il y ait eu de démarche explicite de conciliation de ces enjeux entre eux. Leur conciliation avec les autres enjeux, notamment économiques, du projet stratégique manquent également. Pourtant les analyses fournies démontrent le caractère antagoniste des actions en faveur des milieux naturels et de la biodiversité dans le volet 4 et de celles du volet 5 relatives au développement de l'offre de service et des structures et conditions adaptées à l'intermodalité. L'équilibre à trouver dans la réalisation de ces orientations n'a pas été caractérisé.

Alors que le maître d'ouvrage a su identifier les incidences négatives de l'augmentation des flux ferroviaires voire routiers générées par le projet stratégique, celles⁶¹ de l'augmentation des flux maritimes et fluviaux, pourtant indissociablement liées aux volets évalués, n'ont pas été prises en compte dans l'évaluation, malgré les recommandations de l'Ae dans ses avis antérieurs. Il interprète ainsi de façon erronée le cadre réglementaire de l'évaluation environnementale des projets stratégiques des grands ports maritimes. Il s'est ainsi privé d'un levier d'amélioration important de son projet stratégique.

Haropa Port affiche explicitement son engagement à respecter l'objectif national de décarbonation des transports en 2050 sans cependant inscrire un projet de trajectoire pour y parvenir. De nombreuses actions environnementales de son projet stratégique consistent en effet en la mise en place de démarches, réflexions, stratégies⁶², suivis etc. (qui avaient pour certaines déjà été l'objet de recommandations au GIE) dont les résultats permettront de bâtir le prochain projet stratégique du Port⁶³. Haropa Port indique cependant déjà souhaiter mettre en œuvre une démarche d'écologie

⁶¹ Sur les émissions de gaz à effet de serre, les ressources (électriques), les déchets, la qualité de l'air, la qualité des eaux, la vulnérabilité au changement climatique de l'activité.

⁶² Schéma aménagement durable, rénovation des bâtiments et des infrastructures, décarbonation, mobilité, gestion des déchets et résidus, etc.

⁶³ Ce « report » est légitimé, selon la direction du Port, par la jeunesse de l'établissement.

industrielle et territoriale permettant de développer l'économie circulaire, et présente le développement de la massification des transports et de l'intermodalité privilégiant les voies maritime et fluviale comme des objectifs également vertueux sur le plan environnemental, se dotant d'objectifs chiffrés en la matière. L'Ae relève qu'en revanche aucun objectif en matière de gestion et de préservation des espaces naturels (ni de santé humaine) n'est formulé pour le projet stratégique. L'expertise et l'appui du conseil scientifique de l'estuaire de la Seine et d'autres structures scientifiques reconnues, expertes des milieux naturels concernés, est sans aucun doute à rechercher.

Les incidences des activités des entités constitutives du nouvel établissement et même de leur groupement Haropa (GIE) sont déjà anciennes. L'obligation à mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, concertées voire mutualisées à l'échelle de plusieurs de ces entités l'est également. Pour l'Ae, la création de l'établissement public Haropa Port doit être, dès ce stade, l'opportunité de placer la protection de l'environnement au cœur de sa stratégie.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de relever le niveau d'ambition de son projet stratégique 2020–2025 en se fondant sur la conciliation des différents enjeux environnementaux et en prenant en considération l'accroissement de la fréquentation de l'axe Seine générée par son projet stratégique. Elle recommande en particulier de doter son projet stratégique 2020–2025 d'objectifs volontaristes en matière de préservation et de reconquête de la biodiversité et de fixer dès à présent une trajectoire pour atteindre l'objectif zéro carbone en 2050.

3.3 Les leviers et moyens pour la mise en œuvre du PSHP

3.3.1 La mutualisation à l'échelle de l'axe Seine d'outils et de pratiques existants

La consolidation des bilans environnementaux (cf. annexe 2) et leur confrontation au projet stratégique démontre que tous les outils préexistants sur les trois territoires opérationnels ont été repris dans leurs grandes lignes à l'échelle de Haropa Port. En outre, un certain nombre de démarches et d'outils ont été étendus à l'échelle de l'axe Seine, par exemple le schéma de gestion et de valorisation des sédiments de dragage (engagé par le Port de Rouen) ou la Charte d'amélioration des ports (Ports de Paris). En revanche des démarches volontaristes vis-à-vis du bruit ou de la lumière n'ont pas été reprises. Les critères ayant présidé à ces choix ne sont pas indiqués. Le projet ne précise pas à quelle échelle les différentes actions et orientations seront pilotées ni par qui.

Le projet n'est pas explicite sur la mise en œuvre par Ports de Paris, pour le trafic fluvial, de l'équivalent de la démarche ESI⁶⁴ pour la flotte maritime qui est pourtant vecteur d'une progression des armateurs en faveur de l'environnement.

L'insertion dans le dossier du plan biodiversité 2020–2025 du GPMH, en totale continuité avec son plan précédent, témoigne cependant du fait que dans certains domaines, la mutualisation des pratiques ou des périmètres d'intervention est encore peu, voire pas avancée. Les bilans environnementaux témoignent d'ailleurs davantage d'une cohabitation, notamment des GPMH et GPMR, dans quelques instances de gestion de milieux naturels plutôt que de partenariats appuyés, Ports de Paris étant de fait moins engagé dans ce type de démarches.

⁶⁴ L'ESI (Environmental Ship Index) est une mesure de la performance des navires en mer (émissions atmosphériques, CO₂, SOX et NOX) par rapport aux règles de l'OMI (Organisation maritime internationale). Source Haropa Port

La notion de circonscription portuaire est sans doute une des clés de ces situations. Le dossier n'évoque pas ce sujet qui est cependant sous-jacent à l'ensemble du dossier et qui explique pourquoi les opérations, leurs incidences et les mesures ERC et d'accompagnement menées dans l'estuaire de la Seine ne sont pas pilotées et menées par une même entité, mais ne peut le justifier, au regard des enjeux environnementaux en présence et des bénéfices environnementaux attendus.

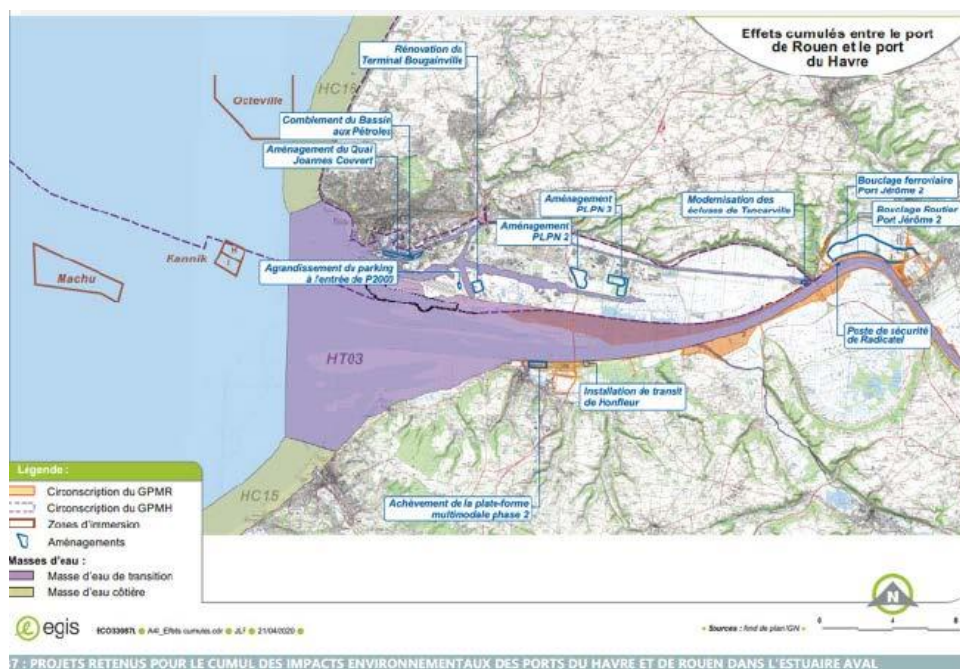


Figure 3 : Circonscriptions des Ports du Havre et de Rouen et sites d'immersion – projets récents ou futurs (source : dossier)

Le dossier n'indique pas s'il est envisagé une évolution des circonscriptions territoriales ou s'il est prévu d'organiser la définition et le suivi des mesures ERC générées par les activités de Haropa Port sur un périmètre plus cohérent avec celui des enjeux affectés, par exemple à l'échelle des bassins versants et des masses d'eau.

L'Ae recommande d'inclure dans le dispositif de suivi de l'efficacité environnementale du projet stratégique un retour d'expérience des démarches territoriales à des fins de mutualisation à l'échelle de l'axe Seine, sur la base de critères à définir. Elle recommande également d'envisager des périmètres de définition et de suivi des mesures ERC en adéquation plus étroite avec ceux des milieux auxquels elles s'appliquent.

3.3.2 L'évaluation des incidences des projets d'aménagement et leur suivi

L'évaluation des incidences environnementales de chacun des projets d'aménagement inscrits au projet stratégique et la mise en place de mesures ERC dédiées demeure un outil majeur de l'efficacité environnementale du projet stratégique, qui doit être élaboré en tenant compte de l'échelle du projet d'aménagement, de l'échelle territoriale et de celle de l'axe Seine. Au vu des milieux accueillant les activités du port et générées par le port, mutualiser et anticiper les lieux et la fonctionnalité des mesures compensatoires est essentiel, tout comme ensuite la mise en œuvre d'un suivi régulier et robuste de l'ensemble des installations pour en maîtriser les incidences environnementales et donc la trajectoire.

À ce stade, le projet stratégique est peu prescriptif en matière d'environnement, se limitant à des orientations stratégiques et au respect des réglementations nationales. En l'absence de recherche

d'optimisation transversale des enjeux et des incidences des projets, qui pourraient être traduites dans les cahiers des charges des mesures ERC et des appels à projets par exemple, il ne définit que très peu de cadres au développement des projets ou des actions, laissant l'échelon territorial et les maîtres d'ouvrage locaux s'approprier à leur niveau les modalités de prise en compte de l'environnement (ce que confirme l'organisation retenue cf. §1.3.3).

3.3.3 Information et sensibilisation des acteurs

Des démarches de sensibilisation et d'information des clients, des usagers, des intervenants au sein des circonscriptions portuaires sont menées à l'échelle territoriale et sont présentées dans les bilans environnementaux ; des partenariats avec des collectivités sont également une vitrine et une occasion de progresser dans ce domaine notamment sur l'interface ville-port développée dans les trois circonscriptions. Le projet stratégique en reprend l'essence. L'inscription de Haropa Port dans des démarches internationales de prise en compte de l'environnement y contribue à une autre échelle.

3.4 Analyse de la prise en compte des enjeux relevés par l'Ae

Chacun des enjeux environnementaux principaux relevés par l'Ae dans la partie 1.5 de cet avis fait l'objet d'une prise en compte dans le projet stratégique. Cependant, le manque de précision des orientations et des actions inscrites au projet stratégique (nonobstant les projets précisément identifiés dans les différents volets) et l'évaluation environnementale fournie n'apportent pas d'éléments probants du juste niveau de prise en compte de ces enjeux par le projet stratégique. En l'absence d'exercice de pondération des pressions ou incidences des orientations, et de conciliation des différents enjeux environnementaux entre eux, il n'est pas possible d'être assuré de la bonne prise en compte de l'environnement, pour quelque thématique que ce soit.

Un projet ou une action en faveur d'un enjeu environnemental peut affecter significativement un autre enjeu. Cette analyse n'a pas été faite, d'autant moins que l'évaluation ne porte pas sur le volet 1 du projet stratégique.

L'Ae rappelle sa recommandation au § 2.3 du présent avis.

3.4.1 Consommation d'espaces naturels, préservation, voire restauration des fonctionnalités hydrosédimentaires et écologiques, et des continuités transversales sur l'ensemble de l'estuaire de la Seine

Les informations fournies ne permettent pas de lever le doute sur le devenir des zones non imperméabilisées ni anthropisées au sein de la circonscription du Port, qui reste à préciser. Il semble, d'après le dossier, qu'au fil du temps et du développement du port, les surfaces non anthropisées diminuent mais que leur qualité de gestion s'améliorerait. Le dossier n'indique en outre pas clairement que les mesures de gestion des espaces naturels que le Port a pour mission de préserver et les mesures de compensation des atteintes à ces espaces du fait du développement économique du port ne se superposent pas. Ces points seraient à décrire et à préciser.

En outre, parmi les projets de gestion et de restauration écologique, la « *mise en place des mesures environnementales liées au projet d'amélioration des accès* » comprend la restauration écologique de quatre sites dont trois en Natura 2000 (environ 70 ha). Le statut exact de cette mesure n'est pas

clair, entre mesure de compensation ou d'accompagnement des incidences de cette opération. C'est le cas pour d'autres mesures, le terme de « mesures environnementales » utilisé dans le dossier et dans le projet stratégique ne permettant pas d'en distinguer la nature.

Un programme de restauration écologique sera développé, portant sur des milieux estuariens, aquatiques et des annexes hydrauliques au fleuve. Haropa fait le choix à son échelle de favoriser le lien avec le fleuve dans les actions de restauration écologique « *dans une vision cohérente et globale de la restauration écologique notamment dans l'estuaire de la Seine* ». Le pilotage et le contenu de ce programme ne sont pas précisés. De nombreuses actions sont présentées sans que l'origine de leur définition et de leur mise en œuvre soit précisée, ni qu'on puisse identifier quels impacts elles visent à réduire, compenser ou accompagner, ni à quelle échelle ils s'appliquent.

La révision des conditions des autorisations d'occupation temporaire chasse et agricole est annoncée parmi les mesures environnementales du projet stratégique, aux Ecores de Petitville, en tant que mesure ERC des accès au GPMH. C'est la seule action concernant la chasse évoquée⁶⁵.

Le fait de privilégier les friches industrielles en favorisant la reconversion permet d'éviter la consommation d'espaces ; elle n'évite pas forcément les effets négatifs sur les milieux et la biodiversité terrestre. Le projet stratégique 2020–2025, s'il diminue le rythme d'artificialisation des surfaces portuaires en renforçant la démarche de reconstruction du port sur le port, contribue malgré tout à l'artificialisation de milieux naturels. Le projet, tout en mentionnant des projets d'acquisitions foncières de sites industriels pollués (250 ha à l'ouest de Paris) et de rachat d'amodiation, n'évoque pas comment Haropa Port prévoit de contribuer à l'atteinte de l'objectif d'absence d'artificialisation nette inscrit dans la loi climat-résilience⁶⁶.

Le projet identifie bien des incidences significatives du projet stratégique, en particulier du projet « chatière » pour assurer l'accès fluvial à Port 2000 au Havre, sur le fonctionnement hydromorphosédimentaire de l'estuaire, mais le dossier n'apporte pas de réponse à cette situation.

L'Ae recommande de fournir un descriptif précis et une carte des mesures de compensation des aménagements réalisés ou en cours de réalisation au sein des circonscriptions portuaires en rappelant les incidences qu'elles visent à compenser. Elle recommande également de décrire la trajectoire retenue pour atteindre l'objectif d'absence d'artificialisation nette fixée par la loi climat-résilience. Elle recommande enfin de présenter des mesures pour éviter toute incidence sur le fonctionnement hydromorphosédimentaire de l'estuaire.

3.4.2 Qualité des eaux, marines et continentales, et de l'air

Le projet stratégique s'inscrit dans la continuité des projets précédents, en termes de pratiques de dragages. Les suivis présentés paraissent démontrer que les effets en sont effectivement limités, au niveau des zones draguées comme de l'immersion des matériaux, pour les différentes espèces

⁶⁵ Le projet stratégique n'offre pas de perspective de prise en compte du régime de protection des espèces concernées par exemple par la chasse au gabion dans la réserve naturelle nationale de l'Estuaire de la Seine, au sein de la circonscription territoriale du Havre.

⁶⁶ Dans son avis sur le projet stratégique 2014-2029 du GPMR, l'Ae recommandait « *de préciser les caractéristiques des zones en recherche de valorisation et les intentions du GPMR sur ces zones* » et « *de décrire l'état initial des 190 ha de terrains affectés aux activités portuaires, industrielles et commerciales, mais actuellement libres d'occupation, ainsi que des terrains identifiés comme susceptibles de faire l'objet d'acquisitions foncières en lien avec des collectivités (en distinguant la partie en bord de Seine devant relever du GPMR et les parties arrière à vocation industrielle ou commerciale)* ». Le bilan environnemental 2014-2019 du GPMR fournit des éléments en ce sens.

concernées. Des suivis sont mis en œuvre et effectifs depuis plusieurs années, à l'échelle de l'axe Seine.

Une amélioration des systèmes de gestion des eaux pluviales est prévue pour tous les exutoires, dans des calendriers différenciés selon leur nombre, le port de Rouen en accueillant un grand nombre qui nécessitent d'être mis aux normes. Le dossier ne dit pas si l'enjeu justifierait d'agir dans un calendrier contraint par exemple, ce que les moyens financiers disponibles ne semblent pas permettre.

Concernant les dragages, l'amélioration du chenal d'accès conduite en 2018–2019 doit permettre de limiter le nombre d'interventions et les volumes de matériaux clapés en mer. Le développement des dépôts en ballastières constitue une solution alternative, même si elle concerne des volumes limités, présentant notamment l'intérêt de diminuer les clapages et leurs incidences sur la qualité des eaux (et sur les habitats et les espèces).

Concernant la qualité de l'air, la décarbonation des moteurs et le développement de la multimodalité, diminuant le transport routier sont présentés comme ayant des effets positifs. Des démarches territoriales ponctuelles sont mises en œuvre dans le cadre de « points noirs », comme pour le bruit. Les effluents des installations industrielles sont majoritairement à l'origine de ces dégradations. Elles n'ont à ce stade pas été l'objet d'une évaluation d'ensemble à l'échelle de l'axe Seine.

3.4.3 Émissions de gaz à effet de serre et changement climatique ;

Le développement de l'électrification des bateaux à quai, de solutions d'approvisionnement en carburant alternatif (sans que les besoins aient été qualifiés à ce stade), d'accompagnement au développement de l'export de CO₂ sur l'axe Seine, de récupération d'eaux industrielles et de chaleur fatale, d'innovation autour de l'H₂ « vert » dans le secteur des mobilités lourdes sont autant de démarche favorables à la limitation des émissions de gaz à effet de serre et de consommation de ressources carbonées, dès lors que l'H₂ est bien produit à partir de sources décarbonées de même que l'électricité destinée à l'électrification à quai. À ce stade, les conditions de leur mise en œuvre (besoin en énergie à l'échelle de l'axe par exemple) n'ont pas été estimées et donc leurs incidences environnementales ne sont pas évaluables. Des études seraient en cours avec les fournisseurs d'énergie. Les estimations réalisées dans le cadre du projet d'électrification des quais montrent qu'un total de 64 700 tonnes de CO₂ pourrait être économisées.

Le transport maritime représente environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales et reste aujourd'hui l'un des modes dont l'impact sur l'environnement est le plus faible avec une émission de CO₂ plus de cinq fois inférieure au transport routier. La finalisation en 2019 du programme d'amélioration des accès du chenal en Seine va permettre à des navires de plus grande taille d'y circuler et devrait ainsi réduire le ratio d'émission de gaz à effet de serre à moyen terme (estimation d'une réduction annuelle de 30 000 teq CO₂). Le trafic fluvial génère 2,5 fois moins d'émissions de CO₂ que la route à la tonne transportée. Un convoi fluvial équivaut par exemple à 250 camions sur la route. L'accroissement du trafic fluvial dans le cadre du projet stratégique devrait contribuer à diminuer l'acheminement par la route des marchandises et donc les émissions de gaz à effet de serre également. Le projet « châtière » devrait quant à lui permettre de favoriser le transport par barge grâce à l'amélioration de l'accès de celles-ci à Port 2000.

Le mode ferroviaire est également plus avantageux par rapport au mode routier pour ces émissions. Le dossier indique qu'un train de marchandises (sans préciser sa motorisation) émet 14 fois moins de CO₂/km en moyenne qu'un poids lourd pour une même masse transportée. Un train de fret permet de transporter en moyenne plus de 500 t de marchandises, soit l'équivalent d'une trentaine de camions sur la route.

Le développement de projets multimodaux doit contribuer à terme à limiter les émissions de gaz à effet de serre, reportant les transports routiers sur le fleuve et le fer. Les travaux nécessaires peuvent cependant être fortement émetteurs de ces gaz. L'absence d'évaluation, même sommaire, du bilan carbone de cette orientation phare du projet stratégique empêche d'en évaluer les bénéfices dans ce domaine et si nécessaire de définir les prescriptions permettant de les optimiser, à l'échelle de l'axe Seine.

En outre, le développement du transport de déchets et matériaux par voie fluviale organisé dans le cadre des chantiers du Grand Paris et également des Jeux olympiques et paralympiques 2024 devrait contribuer à améliorer ce bilan.

L'Ae recommande d'évaluer le bilan carbone du projet stratégique de Haropa Port en prenant notamment en compte l'électrification à quai, le développement de la filière H₂ et les projets multimodaux, y compris l'ensemble des travaux nécessaires à leur réalisation.

3.4.4 Risques naturels et technologiques, notamment leur prise en compte dans l'aménagement du domaine portuaire et à l'interface des activités portuaires avec les secteurs urbains

L'ensemble du territoire de la direction territoriale de Paris est identifié comme territoire à risques d'inondation. Le plan de prévention des risques littoraux du Havre⁶⁷ est en cours de finalisation.

Des mesures de réduction de la vulnérabilité aux crues comme la transparence hydraulique, l'équilibre déblai-remblai sont « souvent » recherchées. Seule l'extension du terminal de Radicatel a été identifiée à ce stade comme pouvant induire des effets négatifs locaux sur le risque inondation par la suppression d'un volume d'eau de 6 000 m³ qui fera l'objet d'une compensation.

L'augmentation du trafic maritime et fluvial peut également induire sur la Seine un risque d'inondation accru sur certains secteurs lorsque la navigation s'effectue en période de crue. Ce risque est cependant maîtrisé par la mise en place de mesures de restrictions de la navigation en Seine.

Une étude est en cours avec le Cerema pour « préparer l'adaptation au changement climatique » en termes d'aléa et de vulnérabilité, à partir de données sur les événements climatiques. Le périmètre de l'étude n'est pas fourni. Il conviendrait qu'il couvre l'ensemble de l'axe Seine et ne s'intéresse pas uniquement à l'aléa submersion marine par exemple mais à tous les types d'événements climatiques exceptionnels et à leur évolution (augmentation de leur fréquence, de leur intensité, et rapprochement dans le temps) envisagée, pouvant avoir des incidences sur les courants et sur la ligne d'eau. Les effets potentiellement « dominos » de ces événements sur les installations à l'origine de PPRT par exemple sont à étudier également.

⁶⁷ PPRL de la plaine alluviale du nord de l'estuaire de la Seine (PANES).

Le dossier conclut cependant dès ce stade qu'à l'échelle du territoire d'Haropa, les effets pressentis du projet stratégique ne sont pas susceptibles de modifier les aléas spécifiques à l'ensemble des risques naturels, en incohérence avec d'autres affirmations du dossier rappelées ci-avant. En outre, le projet stratégique accroît les enjeux en présence (en augmentant sa fréquentation et ses activités) et donc la vulnérabilité du territoire à ces événements. Le dossier est particulièrement discret sur ce sujet.

L'Ae recommande de renforcer les orientations du projet stratégique afin de s'assurer qu'il n'augmente pas la vulnérabilité du territoire au changement climatique et de présenter les mesures diminuant sa propre vulnérabilité à ce changement.

3.4.5 Cadre de vie, activités de loisirs et paysages, notamment dans les interfaces ville-port.

La question des nuisances pour les riverains et de l'atteinte au paysage est l'objet de traitements différenciés au niveau de chacun des Ports de Paris, Rouen et du Havre. La charte chantier développée à l'échelle de l'axe assurera une certaine unité dans leur traitement en phases de chantier.

Le projet stratégique est susceptible d'incidences négatives du fait de la mise en œuvre de projets multimodaux et des bruits ferroviaires qu'ils généreront en phase d'exploitation, identifiées dans le dossier et auxquelles il n'apporte pas de réponse à l'échelle du projet stratégique.

Les interfaces ville-port sont l'objet de nombreuses initiatives locales auxquelles le Port participe à l'échelle territoriale sans être l'objet de développements dans le projet stratégique. La question de l'unité de l'entité paysagère de l'axe Seine est évoquée dans le dossier sans être reprise dans le projet stratégique. De nombreuses initiatives en matière touristique existent également, par exemple le développement de tronçons de pistes cyclables.

3.5 Conclusion

Le premier projet stratégique de Haropa Port créé le 1^{er} juillet 2021 prétexte de la jeunesse de l'établissement pour légitimer son manque d'ambition environnementale, prévoyant sur de nombreux domaines de profiter de la période 2020-2025 (réduite à 2022-2025 de fait) pour bâtir une véritable stratégie d'établissement éclairée par les études et réflexions à mener à cette échelle.

S'il présente un volet dédié à la transition écologique et énergétique, ses bénéfices au regard des incidences négatives du développement de la multimodalité et de l'augmentation de la fréquentation de l'axe Seine induites par le projet stratégique ne sont pas assurés, du fait de l'absence d'un bilan consolidé des projets auxquels il succède, du manque de précision des orientations présentées et de l'absence de conciliation des enjeux, notamment environnementaux, en présence. Une analyse transversale des incidences environnementales de l'ensemble du projet stratégique est aujourd'hui indispensable. En tout état de cause, une projection à un terme cohérent avec celui des grands engagements nationaux vis-à-vis de l'environnement s'impose, n'empêchant pas une déclinaison par étapes quinquennales. La sensibilité des milieux accueillant la nouvelle circonscription portuaire ainsi que la mission du Port vis-à-vis des milieux naturels dont il assure la gestion, et de ceux que ses activités affectent, l'obligent à suivre et rendre compte de façon précise, experte et régulière de ses résultats.

Annexe 1 –Spécificité des trois établissements constituant Haropa et de leurs territoires

Le secteur francilien, circonscription de Ports de Paris, est caractérisé par la multiplicité de sites en gestion directe (70 ports dont ceux du bief parisien, trois plateformes multimodales principales et une en projet⁶⁸, représentant de l'ordre de 1 000 ha et 1 million de m² d'entrepôts) ou l'objet d'amodiation (107 ports privés) sur les 500 km de voies navigables franciliennes, une réserve foncière limitée (essentiellement 108 ha à Vinziers) et des espaces naturels en gestion réduits aux « espaces verts » des plateformes portuaires⁶⁹. Le bief parisien se distingue par l'absence de connexion ferroviaire et une activité touristique prépondérante (avec des ports d'animation-loisirs). Ce secteur est caractérisé par des enjeux forts de cadre de vie pour les riverains. Les dragages du chenal de navigation et des écluses sont assurés par voies navigables de France (VNF), le Port assurant ceux des darses et plans d'eau. Ports de Paris, qui accueille 22,1 millions de tonnes de marchandises transportées par voie fluviale, est le troisième port français de conteneurs, derrière Le Havre et Marseille, accueillant en particulier des conteneurs de logistique urbaine. Son activité a été particulièrement affectée par la crue exceptionnelle de juin 2017 et le nouvel épisode de crue de la Seine de janvier 2018 (arrêt pendant 20 jours). Des partenariats ont été noués récemment avec la société du Grand Paris pour privilégier la voie fluviale pour l'acheminement des matériaux et l'évacuation des déblais de chantier. Son engagement environnemental consiste pour l'essentiel en un système de management de qualité environnementale des activités dont certaines sont certifiées.

La circonscription du GPMR s'étend sur 3 760 ha, 120 kilomètres et 66 communes, depuis le Pont Jeanne d'Arc à Rouen jusqu'à la Baie de Seine à l'ouest du Havre, et comporte 24 terminaux répartis sur quatre secteurs : Rouen-La Bouille (la boucle de Rouen), Saint Wandrille – Le Trait, Port Jérôme – Radicatel et Honfleur, présentant tous des interconnexions routières, ferroviaires et fluviales ; ils bénéficient chacun d'un schéma d'aménagement et accueillent des activités spécifiques. Le GPMR est le premier port français non littoral en termes de trafic (28,3 millions de tonnes), pour l'essentiel composé de vrac, dont les céréales et les produits pétroliers représentent 63 %. Les espaces à vocation « naturelle » couvrent une superficie totale de 2 457 ha (en 2018), principalement situés dans l'estuaire aval. Les dragages d'entretien du chenal de navigation représentent une activité majeure, 24 millions de m³ ont été dragués sur la période 2014–2019 et immergés (sites du Kannic puis du Machu) ou déposés en ballastières (à Yville et Anneville–Ambourville)⁷⁰. Le Port s'est doté d'un plan de gestion des espaces naturels (2014–2019, revu en 2018) qui s'appuie notamment sur de nombreux partenariats avec les acteurs et gestionnaires des espaces protégés du territoire et sur une implication forte et en développement continu du Port dans des démarches en faveur de l'environnement. Les enjeux environnementaux sont en premier lieu ceux liés aux milieux naturels aquatiques et en connexion avec ceux-ci tout en connaissant aussi des enjeux industriels propres

⁶⁸ À Gennevilliers (accueillant 20 millions de tonnes de marchandises), Limay-Porcheville, Bonneuil-sur-Marne et, en projet, « port Seine métropole ouest » (PSMO) sur la commune d'Achères. Les plateformes sont toutes interconnectées rail-route-fluve, les deux premières, en aval du bief parisien, offrant aussi des connexions fluvio-maritimes et Gennevilliers également par oléoduc.

⁶⁹ Ports de Paris aménage, entretient et exploite les installations portuaires sur les 500 km de voies navigables de la région francilienne et n'avait pas vocation à gérer des milieux naturels contrairement aux grands ports maritimes.

⁷⁰ Il existe également un site fluvial de dépôt d'urgence « la pâture aux rats » et des installations de transit (à Honfleur, Port-Jérôme et Saint-Wandrille notamment)

et de cadre de vie pour les riverains. Le GPMR, à l'interface de Ports de Paris et du GPMH, cumule les activités et problématiques d'un port fluvial et d'un port maritime, en milieux naturels et urbanisés.

Le territoire portuaire du GPMH s'étend sur dix communes et représente 10 100 ha d'un seul tenant au nord de la plaine alluviale de l'estuaire de la Seine et 800 ha situés à Antifer, terminal pétrolier sur le littoral cauchois (au total près de 77 000 ha en incluant la partie maritime comprenant le site d'Octeville où sont immergés les produits de dragage, en moyenne 2 millions de m³ annuels)⁷¹. Le Port est le 1^{er} port français pour le commerce extérieur ; accessible 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, il accueille environ 6 000 navires par an et représente 68 millions de tonnes de marchandises en 2019. Sa zone industrielle comporte 150 km de routes et 200 km de voies ferrées desservant 1 138 établissements et représentant plus de 30 000 emplois dont 14 000 liés au secteur maritime. Les espaces à vocation environnementale représentent plus de 2 200 hectares dont 1 950 sont situés dans la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine (qui s'étend sur 8 500 ha) à la gestion de laquelle contribue le Port et jouxtent au sud et à l'est le reste du périmètre portuaire. Les bassins portuaires couvrent 2 250 m², les activités économiques occupent 3 450 ha et les espaces « non urbanisés dont une partie support d'activités agricoles » 3 000 ha. Le Port s'est doté en 2017 d'un plan Biodiversité renouvelé en mars 2020.

⁷¹ Le Port a la maîtrise foncière de 8 500 hectares sur les 10 900 ha.

Annexe 2 – Analyse des bilans environnementaux volets 4 et 5

- Le bilan du GPMH liste les aménagements réalisés qui n'étaient pas inscrits à son deuxième projet stratégique sans toutefois en préciser les raisons ni leurs incidences sur l'environnement. Il évoque les aménagements projetés qui n'ont pu être réalisés dans la période. Les bilans des autres Ports n'évoquent pas ce type de situation.
- Les engagements environnementaux des trois entités revêtent des formes variées et sont de niveaux différents, occupant en outre une place plus ou moins stratégique dans la politique de chacune d'elles. Leurs bilans présentent des degrés de détail variable et sont plus ou moins documentés. Les engagements du GPMR en sont la version la plus intégrée et la plus ambitieuse. La période 2014–2019 aurait été marquée par la réalisation d'inventaires (définissant des états initiaux) et la mise en place de nombreux suivis⁷², ne permettant pas toujours de tirer des bilans dans le temps imparti.
- Les actions en faveur de l'environnement menées par chacun des Ports présentent des similitudes fortes en ce qui concerne la gestion des espaces verts ou interstitiels présents sur les plateformes portuaires (et sites industriels associés ; engagement « zéro phyto », fauches adaptées, éco pâturage etc), la gestion des espèces exotiques envahissantes, celle des eaux pluviales et des eaux usées de celles-ci (à des échéances plus ou moins lointaines selon le nombre d'exutoires), l'amélioration des performances énergétiques de leur bâti, le développement d'une production photovoltaïque sur toitures ou sur terrains non constructibles, la décarbonation de leur parc de véhicules (flottes de véhicules électriques), la mise en place de plans de déplacement d'entreprise, le développement des accès en transport en commun (restant très limité cependant) et l'amélioration de la desserte ferroviaire au sein de leurs circonscriptions ainsi que la limitation des incidences des dragages sur la qualité des eaux.
- Le GPMH et le GPMR incitent depuis plusieurs années les navires accueillis à être plus respectueux de l'environnement via la mesure ESI⁷³, Ports de Paris étudiant encore à ce stade *« la possibilité de mesures incitatives (tarification/subventionnement/aménagement...) en faveur des dessertes propres du port »*.
- Les Ports de Paris et de Rouen ont en commun une forte préoccupation concernant le niveau de bruit et la qualité de l'air générés par leurs activités, qui se traduit par des mesures concrètes prises pour limiter les nuisances (poussières à proximité des silos céréaliers à Rouen, bruit des opérations de dragage, et des animations à Paris). Le Port du Havre se réfère à l'existence du plan d'exposition au bruit et à la réglementation nationale s'appliquant aux installations qu'il accueille sur son périmètre ; des mesures de la qualité de l'air sont effectuées. Ports de Paris a engagé une action spécifique vis-à-vis de la lumière à l'échelle du territoire (un schéma d'aménagement éclairage est projeté aussi par le GPMH). Parmi les démarches menées par chacun des Ports avec les collectivités pour améliorer l'interaction ville-port, un appel à projet

⁷² Dont certains recommandés par les avis de l'Ae relatifs aux projets stratégiques des ports de Rouen et du Havre ; cf annexe.

⁷³ L'ESI (environmental ship index) est une mesure de la performance environnementale des navires de mer (émissions atmosphériques CO₂, SO_x et NO_x) par rapport aux règles de l'OMI. C'est un outil qui aide les ports et les autres parties (armateurs, compagnies, l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique) à promouvoir le transport propre. L'utilisation de l'ESI se fait sur la base du volontariat en utilisant l'auto-déclaration. Elle a pour objectif de favoriser la fréquentation des navires propres et encourager les compagnies maritimes à anticiper les nouvelles exigences réglementaires en matière de qualité de l'air, voire à aller au-delà.

« Réinventer la Seine » porte sur de nouvelles façons de vivre, de travailler, de se déplacer sur et au bord de l'eau.

- Les ports de Rouen et du Havre ont en commun des mesures spécifiques et conséquentes, notamment de restauration, vis-à-vis des milieux naturels estuariens et plus généralement du fonctionnement de l'estuaire, en lien étroit avec les gestionnaires des espaces protégés afférents. Le port de Rouen a en outre engagé une démarche d'inventaires faune-flore sur son territoire et met en œuvre de nombreuses actions contribuant à la restauration des habitats estuariens, de zones humides, boisements et certains habitats pionniers et aussi au développement d'annexes hydrauliques ⁷⁴ d'habitats estuariens intertidaux (vasières, roselières...).
- Ports de Paris dispose d'un plan de dragages et le Port de Rouen élabore un schéma global de gestion et de valorisation des sédiments de dragage de l'estuaire (de Rouen à la mer), développant des réflexions avec les acteurs du territoire (carriers notamment). Une action spécifique de ramassage des déchets dans les bassins est projetée par le Port de Rouen.
- L'électrification des quais pour les bateaux fluviaux de marchandises, tout le long de l'axe Seine, est mise en œuvre par le GPMR et Ports de Paris⁷⁵ via un dispositif harmonisé et interopérable de bornes d'alimentation électrique pour les bateaux fluviaux de marchandises en escale ou en attente, en remplacement des groupes électrogènes actuellement utilisés à bord et nécessaires au fonctionnement des équipements domestiques et de sécurité. Elle nécessite cependant encore des études pour certains types de bateaux. Le bilan du GPMH ne fait pas état de démarche en cours dans ce domaine pour les navires et ses quais maritimes.
- Il ressort de la lecture qu'une seule action a été menée à l'échelle de l'axe Seine ; elle est citée par les trois Ports qui la labellisent « Haropa » : il s'agit de la mise en place de navettes fluviales intraportuaires et interportuaires vers Port 2000 et l'Île de France (la ligne MARFRET), service fluviomaritime qui assure la liaison directe pour les conteneurs entre les terminaux de Port 2000 au Havre et le port de Rouen. Cette ligne a été renforcée par une navette ferroviaire hebdomadaire entre le port de Rouen et l'Île de France jusqu'à Bonneuil-sur-Marne. *« Cette nouvelle offre s'inscrit pleinement dans la stratégie d'Haropa de développer le report modal et de renforcer les solutions massifiées sur l'axe Seine ».*

⁷⁴ Pouvant servir de refuge temporaire pour les poissons ou de zones d'alimentation pour les oiseaux limicoles.

⁷⁵ Menée en partenariat entre Port de Rouen, Ports de Paris et Port du Havre et VNF.

Annexe 3 – Projet stratégique

Volet 1 : la stratégie de développement

1. Une orientation résolument multi-filières

- 1.1 Constituer un système logistique performant, au service des clients, en France et en Europe
 - Améliorer le positionnement de Haropa Port sur la filière conteneurs face aux ports du range du nord
 - Augmenter les capacités de nos terminaux afin de permettre le développement des trafics de véhicules neufs et d'occasion
 - Développer l'offre immobilière-logistique sur l'axe Seine
 - Fluidifier le passage de la marchandise sur l'ensemble de l'Hinterland de Haropa Port
- 1.2 Devenir un cluster industriel durable, offrant des conditions d'implantation et de fonctionnement optimales sur l'axe Seine
 - Renforcer le leadership européen de Haropa Port sur l'ensemble de la chaîne de valeur de la filière agricole
 - Devenir le port de toutes les énergies dans un contexte de la transition énergétique
 - Faire de la vallée de la Seine un acteur majeur de la construction du Grand Paris
 - Offrir des solutions sur-mesure à l'ensemble des autres filières industrielles
- 1.3 Contribuer à faire de la Seine un territoire touristique attractif
 - Accompagner la reprise du secteur de la croisière maritime et fluviale grâce à des infrastructures et une offre de services performante
 - Être garant d'un développement vertueux de l'activité croisière en lien avec les territoires

2. Les clients

3. L'innovation

4. Le capital humain

Volet 4 : la transition écologique

1 Améliorer l'acceptabilité des activités portuaires

- 1.1 Aménager durablement les espaces portuaires
- 1.2 Mieux maîtriser les impacts des activités portuaires

2 Agir en faveur de la préservation, de la gestion des espaces naturels et de la restauration des fonctionnalités écologiques

- 2.1 Contribuer à l'amélioration de la connaissance du territoire et assurer la gestion des espaces naturels
- 2.2 Favoriser la biodiversité et les espaces fonctionnels au sein des zones portuaires
- 2.3 Être acteur de la restauration des fonctionnalités écologiques des milieux

3 Adapter les espaces portuaires au changement climatique

- 3.1 Être acteur de la transition énergétique
- 3.2 Accompagner la structuration d'une filière hydrogène et CO2 dans le cadre de la décarbonation de l'axe Seine
- 3.3 Définir les impacts, s'adapter au changement climatique, construire collectivement un territoire résilient

4 Gérer durablement les ressources et favoriser l'économie circulaire

- 4.1 Consommer durablement et valoriser nos coproduits
- 4.2 Favoriser et accompagner la démarche d'écologie industrielle et territoriale

Volet 5 : la logistique et la multimodalité au cœur du développement

1 Disposer d'une infrastructure adaptée au report modal

1.1 Assurer la continuité des itinéraires ferroviaires et fluviaux pour connecter les zones de fret

1.2 Disposer d'un maillage de plateformes embranchées à proximité des principaux marchés

1.3 Équiper les plateformes HAROPA PORT des installations utiles à l'accueil des transporteurs

2 Proposer une offre de service multimodale répondant aux besoins de la clientèle industrielle et portuaire

2.1 Améliorer d'au moins 10 % la compétitivité du transport massifié

2.2 Favoriser le développement des offres de service multimodales

2.3 Développer une politique de prises de participation dans les terminaux intérieurs

2.4 Déployer des solutions innovantes permettant de faciliter l'accès aux modes massifiés

3 Mettre en place un écosystème adapté au développement de la multimodalité

3.1 Déployer une stratégie domaniale en faveur du report modal et du développement des trafics ferroviaires et fluviaux

3.2 Améliorer la logistique des conteneurs vides en utilisant les modes massifiés

3.3 Etudier l'opportunité de créer un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) terminaliste à Rouen

Volet 6 : une stratégie ancrée dans les territoires

TABEAU 3 PRINCIPAUX PROJETS D'AMÉNAGEMENT TERRITORIAUX PREVUS DANS LE CADRE DU PS 2020-2025

Projets	Description	Calendrier
DIRECTION TERRITORIALE DE PARIS		
PSMO (Port Seine Métropole Ouest)	Création d'une plateforme multimodale à l'ouest de Paris destinées à l'accueil d'installations du BTP en vue d'enrichir l'offre et de favoriser le report modal	2020-2025 et plus
Aménagement du port de Vitry	Création du port de Vitry afin de répondre aux besoins croissants du BTP en termes de flux d'évacuation et d'import de matériaux liés aux futurs grands chantiers du secteur	2020-2024
Aménagement des terrains DGAC du port de Bonneuil	Développement d'une zone logistique tri-modale sur le port de Bonneuil, cohérente avec les enjeux du BTP, des éco-activités ou de logistique urbaine	2020-2023
Extension de la plateforme multimodale de Limay	Augmentation de l'offre logistique sur Limay pour développer le potentiel portuaire de cette plateforme	2020-2025 et plus
Adaptation des bâtiments logistiques des ports franciliens	Rénovation des bâtiments (330 000 m ² de bâti) afin de permettre l'accueil de nouveaux clients, selon des standards logistiques et écologiques ambitieux	2020-2025 et plus
Réhabilitation globale de ports fluviaux parisiens, urbains ou périphériques	Aménagement durable des espaces avec pour objectifs la pérennité et l'acceptabilité des installations, à travers la mixité des usages des bords de Seine. Sont notamment concernés les ports de Boulogne-LeGrand et de Javel	2020-2025 et plus
Prolongement de la RN 406 sur le port de Bonneuil sur Marne	Prolongement de la RN 406 afin d'améliorer la desserte du port de Bonneuil depuis le réseau magistral en lui offrant un accès rapide depuis l'autoroute A86.	2020-2024
Participation à l'accueil des jeux olympiques et paralympiques de 2024	Contribution à la construction des ouvrages olympiques, l'assainissement des quais parisiens, et contribution à la logistique de l'évènement.	2020

DIRECTION TERRITORIALE DE ROUEN		
Développement et modernisation du terminal de Radicatel	Adaptation des infrastructures nautiques au gabarit du chenal approfondi afin de permettre l'accueil et le développement du short sea	2022-2023
ECOZIP de Petit Couronne	Comblement de la darse des docks et modernisation du secteur QPC, dans le cadre de la requalification de la zone. Reconversion des sites ex-Grande Paroisse et ex Pétroplus en prenant en compte les niveaux de réhabilitation suite aux usages passés et le potentiel de ré-emploi pour de nouvelles activités.	2020-2025 et plus (partie comblement de la darse ¹ et reconversion Grande Paroisse notamment)
Modernisation de terminaux vrac	Adaptation des ports maritimes APGA/ex HFR afin de tirer profit de l'approfondissement et réalisation d'un appontement supplémentaire à Port Jérôme (PJ50) afin de sécuriser et développer les trafics d'hydrocarbures	2020-2023
Modernisation des terminaux de croisière	Modernisation du terminal croisière du port de Rouen et extension du terminal croisière de Honfleur et création d'un poste dédié	2020-2024
Aménagement de parcs logistiques	Développement de la plateforme logistique sur le territoire portuaire en facilitant et accélérant les implantations clients sur différents sites : plateforme RVSL et zone logistique de Honfleur	2020-2022
Amélioration des accès : Mesures environnementales d'accompagnement 2 ^e tranche	Mesures paysagères, de lutte contre l'érosion des berges et actions de restauration écologique des milieux	2020-2025

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE		
Accueil de l'éolien offshore	Mise à disposition des surfaces, infrastructures portuaires et accès nautiques permettant l'accueil des industriels et de leurs sous-traitants.	2020-2023
Postes P11/P12 de Port 2000 ²	Finalisation de la phase 3 de Port 2000 avec la création et la mise en concession des postes P11/P12 qui contribueront à l'amélioration de l'accueil des principales alliances maritimes	2020-2023
Aménagement des terminaux Nord	Modernisation et développement des terminaux à conteneurs du port historique (étude)	2022-2024
Modernisation et extension du terminal roulier	Optimisation (dont reconversion de 26 ha au Sud) de l'organisation actuelle du centre roulier du port sur environ 26 ha puis vers l'Est dans un deuxième temps (après 2025) de 20 ha	2021-2024 Extension Sud > 2025 (extension Est)
Le Havre Normandy Cruise vision 2025	Participation à la construction d'un terminal croisière sur la Pointe de Floride.	2020-2025
Port 2000 – la chatière	Mise en œuvre d'une solution de type « chatière » permettant un accès direct à Port 2000 pour tous types de bateaux fluviaux.	Mise en service prévue 2023
Sites industriels clé en main	Préparation de terrain clés en main pour l'accueil de nouveaux industriels	2021-2024
Aménagements des accès routiers	Amélioration des conditions de circulation et de sécurité sur le secteur du carrefour de la Brèque Aménagement de nouveaux accès reliant l'A29 à la zone portuaire, de manière à répondre à la problématique générale du fonctionnement du diffuseur mais également à permettre une desserte optimisée des parcs logistiques	2020-2025