



Autorité environnementale

Avis délibéré de l'Autorité environnementale pour le cadrage préalable de l'aménagement du pôle croisières de la pointe de Floride au Havre (76)

n°Ae : 2023-11

Avis délibéré n° 2023-11 adopté lors de la séance du 20 avril 2023

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 20 avril 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis pour le cadrage préalable de l'aménagement du pôle croisières de la pointe de Floride au Havre (76).

Ont délibéré collégalement : Hugues Ayphassorho, Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 absents : Barbara Bour-Desprez, Serge Muller

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae : Karine Brulé

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur du groupement d'intérêt public (GIP) Le Havre Croisières, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 7 février 2023.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-4 du code de l'environnement et de celles de l'article R. 122-6 du même code relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 21 février 2023 :

- le préfet de Seine-Maritime, qui a transmis sa contribution en date du février 2023,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Normandie, qui a transmis une contribution en date du 27 mars 2023.

Sur le rapport de Virginie Dumoulin, qui s'est rendue sur place le 4 avril 2023, et Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Si le maître d'ouvrage le requiert, avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122 -1-2 du code de l'environnement). Cette dernière autorité consulte l'Autorité environnementale.

Le présent document expose l'avis de l'Autorité environnementale sur les réponses à apporter à cette demande.

Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, 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.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement. Le présent avis résulte de l'analyse par l'Ae du projet tel qu'il lui a été présenté et des questions qui lui ont été posées dans une « note de cadrage ». Les réponses apportées ne préjugent pas de toutes les analyses et études que devra mener le maître d'ouvrage pour fournir une étude d'impact complète. Certaines prescriptions qui s'appliquent, n'ayant pas fait l'objet de questions de cadrage, ne sont pas évoquées ici², même si cet avis présente le projet et son contexte, expose les réponses de l'Ae aux questions posées et ajoute d'autres éléments de cadrage qui lui sont apparus utiles.

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et présentation du projet

Haropa Port et la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ont comme objectif de renforcer l'attractivité de l'escale havraise pour les des navires de croisière. Ils prévoient pour cela de créer de nouvelles infrastructures d'accueil et se sont constitués le 14 février 2022 en un groupement d'intérêt public, le Gip Le Havre croisières, afin de disposer d'un organe local de gouvernance de l'activité de croisière maritime au Havre, également « guichet unique » intégrateur de services pour les armateurs et compagnies de croisière. La construction et l'exploitation des terminaux de croisière seront assurées par le Gip.

1.1.1 L'activité croisière au Havre

L'attractivité du Havre est liée à la capacité du port à accueillir les plus grands paquebots en service sans restriction d'accostage et d'appareillage³, une proximité du centre-ville, des tarifs portuaires compétitifs, une offre touristique large avec des destinations fortes comme Paris, les plages du débarquement, Étretat ou encore le Mont-Saint-Michel et, en même temps, une offre touristique de proximité qui se développe.

L'offre mondiale de croisières a repris sa croissance⁴ après la crise sanitaire et le nombre annuel de croisiéristes devrait globalement augmenter de 30 millions en 2019 à 40 millions en 2030 selon le dossier, si on se fonde sur un nombre de croisiéristes égal à la capacité offerte.

² Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter une évaluation environnementale complète, proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis, respectant l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, notamment en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

³ Accueillir des navires de grandes dimensions (supérieurs à 300 mètres de long) et au fort tirant d'eau (supérieur à 9 mètres) dans un port soumis à fort marnage constitue un atout relativement unique sur la façade atlantique française.

⁴ 408 paquebots en activité aujourd'hui (622 754 lits bas) et 117 paquebots commandés (831 162 lits bas).

Les paquebots qui font escale au Havre opèrent des croisières dans la région des Îles Britanniques et d'Europe Occidentale, destinations objets de la plus forte croissance de fréquentation (17 % par an entre 2012 et 2021) et très supérieure à celle des capacités dans la même période (11,7 points de plus). Le dossier estime que la croissance du trafic dans les bassins de croisière reliés au port du Havre sera de 44,7 % et que le trafic au Havre devrait donc passer « mécaniquement » de 400 000 passagers à 580 000 passagers à l'horizon 2030 en termes de capacités de trafic. Le nombre de passagers de croisière ayant transité au Havre était passé de quelques dizaines de milliers de passagers en 2000 à 418 000 passagers en 2018. L'escale du Havre reste avant tout une escale de transit, pour 95 % des passagers.

Le port du Havre peut accueillir au maximum trois bateaux de croisière en même temps et l'augmentation de la capacité d'accueil du pôle croisière du Havre consistera non pas en une augmentation du nombre de postes à quai dédiés aux paquebots sur la pointe de Floride (cf. figures 1 et 2), qui restera le même, mais en un allongement de la saison ou une fréquence plus importante des escales⁵, avec augmentation du nombre de jours d'escale dans l'année et du nombre de doubles, voire de triples, escales⁶ ou du nombre de passagers suite à l'accroissement de la capacité des bateaux stationnés ou « en escale » selon la formulation utilisée par le dossier. Le nombre annuel d'escales devrait passer de 131 en 2019 à environ 200 d'ici 2030⁷. Le dossier indique également que le nombre moyen de passagers par escale de paquebots au Havre est passé de 1 832 passagers en 2012 à 2 700 passagers en 2019 et que cette tendance devrait se poursuivre compte tenu de l'augmentation de la capacité des paquebots actuellement en construction.

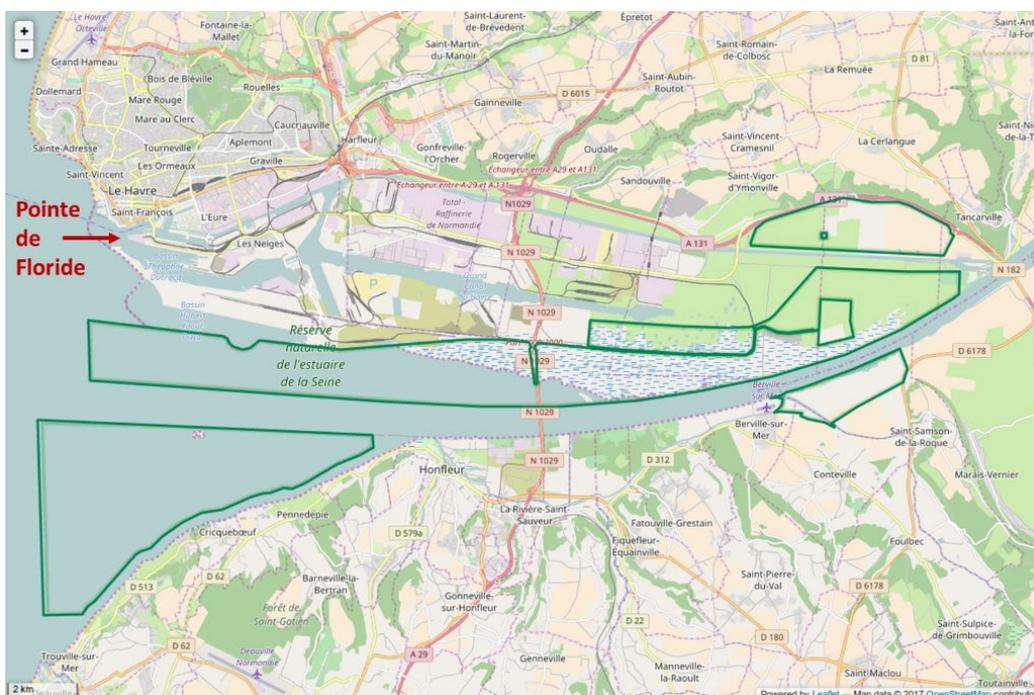


Figure 1 : Localisation de la Pointe de Floride et de la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine (source : wikipedia et rapporteures)

⁵ Une escale correspond généralement à une arrivée du bateau le matin et à son départ le soir.
⁶ Situation où deux ou trois navires de croisière sont accueillis à quai en même temps
⁷ Il a été dit à la rapporteure lors de sa visite sur site que le nombre de jours d'accueil de croisières par an était de 140, potentiellement en doubles ou triples escales. 120 escales, dont 16 doubles, sont comptabilisées en 2022, et un maximum de 145 escales a été atteint en 2018.

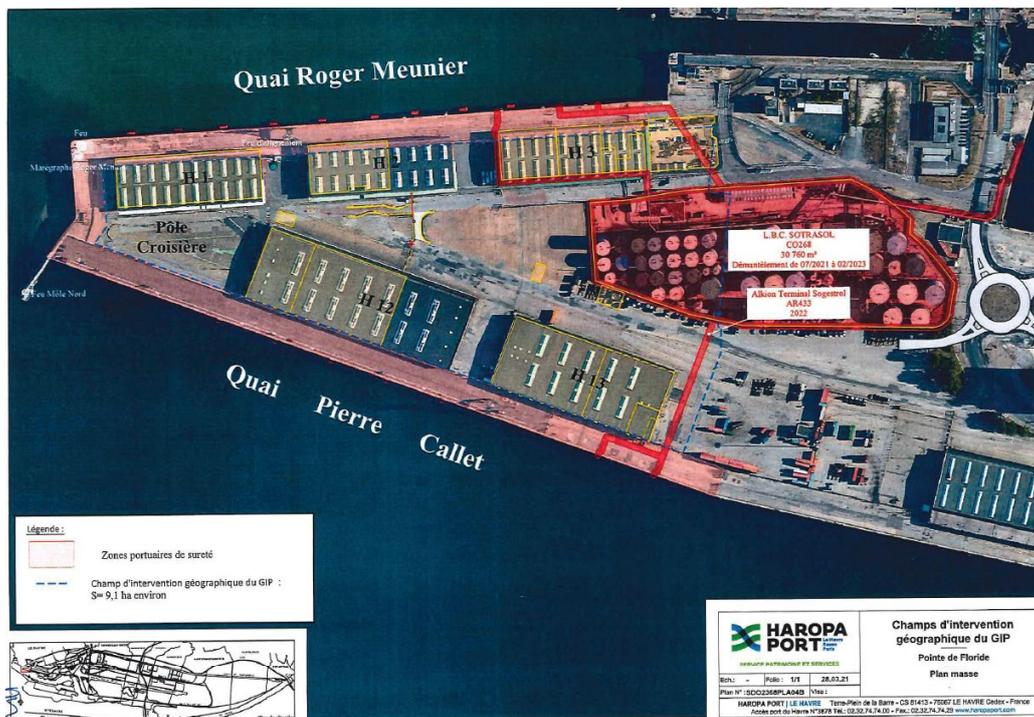


Figure 2 : Organisation actuelle de la pointe de Floride (source : Haropa Port)

Lors d'une escale, de façon classique, 95 % des passagers débarquent, 50 % font des excursions lointaines (Paris, plages de Normandie) avec des compagnies de bus qui les attendent, 30 % font des excursions moins lointaines (Étretat, Trouville, etc) et 10 à 15 % restent au Havre. Les croisières au départ du Havre forment jusqu'ici 5 % du trafic mais l'intérêt des Français pour de nouvelles offres de croisières (plus petits bateaux de l'ordre de 800 passagers, davantage qualitatives) pourrait augmenter.

1.1.2 La pointe de Floride

La pointe de Floride est le site d'accueil des paquebots de croisières et s'étend sur près de vingt hectares, à l'interface de la ville du Havre et de son port, au sud du centre reconstruit par Auguste Perret. Le site est « entouré » au sud par les cuves de stockage de la C.I.M., à l'est par l'usine de fabrication d'éoliennes de Siemens Gamesa, et au nord par la presqu'île de la Marine et le port de pêche.

Elle accueille sur sa moitié est diverses installations industrielles ou en lien avec l'activité portuaire⁸ et sur sa partie ouest les infrastructures dédiées à l'accueil des touristes de croisière et aux formalités d'embarquement et de débarquement⁹, dans des hangars préexistants progressivement aménagés à cette fin. L'ensemble est vieillissant et peu confortable et sans intérêt architectural. Avec les 6 000 m² de hangars et les stationnements pour bus, le pôle croisière occupe une surface de l'ordre de 21 000 m².

⁸ Dont le site de stockage de Alkion Sotrasol, actuellement en cours de démantèlement, les bâtiments des Douanes, des locaux de formation pour les agents d'Haropa (hangar 2) ou les manutentionnaires (hangar 13), des locaux associatifs (hangars 1 et 12)

⁹ Au sein de deux terminaux : un terminal situé à l'intérieur du hangar 1 permet de gérer les escales au quai Roger-Meunier ; un second terminal situé à l'intérieur du hangar 12 permet de gérer les escales au quai Pierre-Callet.

Le pôle est mal identifié, et sa liaison avec la ville du Havre et le reste du territoire est peu lisible en l'absence d'itinéraires piétons et cycles identifiables, sécurisés et confortables sur la pointe de Floride (ils sont mêlés à la circulation des cars et des poids lourds), entre le pôle et le sas Quinette de Rochemont où les touristes peuvent rejoindre une voie verte jusqu'au quai de Southampton et la ville du Havre.

Selon le dossier les conditions d'accueil des touristes arrivant sur le territoire havrais sont donc globalement peu qualitatives et non compétitives¹⁰.

1.2 Présentation et contenu du « projet » selon le Gip

L'objectif du Gip est d'opérer une revalorisation globale des conditions d'accueil des croisiéristes et de traitement des formalités d'embarquement et débarquement :

- moderniser les infrastructures d'accueil, d'information, d'enregistrement et de contrôle des passagers en transit (le transit représente 95 % du trafic au Havre) ;
- développer les surfaces dédiées aux têtes de ligne (logistique de bagages notamment), pour permettre aux compagnies de programmer sereinement des embarquements depuis le port du Havre ;
- offrir de nouveaux services aux touristes, notamment en termes de mobilité et de promotion du territoire ;
- revaloriser le site de la pointe de Floride en développant les aménités paysagères supports de biodiversité et d'agrément ;
- requalifier l'interface ville-port et renforcer les liens avec la ville-centre en favorisant notamment les mobilités douces.

Les travaux projetés à cette fin consistent, selon le Gip, en :

- la démolition des hangars 1, 2 et 3 et la reconstruction d'un nouveau terminal 1 faisant face au centre-ville et au quai de Southampton, la réhabilitation partielle et l'extension des hangars 12 et 13 pour la création des terminaux 2 et 3, ainsi que la création d'un 3^e terminal pour desservir le quai Johannes Couvert et permettre l'accueil de triples escales (actuellement une dizaine de jours par an). L'ensemble des constructions nouvelles et des extensions témoigneront d'une « *forte ambition* » en termes de bilan carbone et de recours aux énergies renouvelables (niveau label E+C-)¹¹.

¹⁰ En comparaison notamment des autres ports européens avec lesquels le port du Havre partage les itinéraires de croisière : Southampton, Hambourg, Porto, Amsterdam ou Zeebrugge ont réalisé récemment des investissements sur leurs infrastructures d'accueil pour proposer des terminaux mieux équipés, plus confortables, modernes et correctement dimensionnés.

¹¹ Le label E+C- s'adresse à tous les acteurs de l'immobilier tertiaire, publics ou privés, quelle que soit leur taille et qui ont des projets de construction non encore soumis à la RE2020. Il atteste à la fois de la performance énergétique du bâtiment et de son niveau d'émissions de gaz à effet de serre - niveau obtenu par une Analyse de son Cycle de Vie (ACV).

- la création d'espaces de mobilité piétons et cycles sécurisés, reliant le pôle à la voie verte existante, et d'espaces paysagers avec un accès public à la pointe du site et au toit du terminal ¹² hors période d'escales.

Le projet d'aménagement du terminal de croisière couvre ainsi une surface totale de 9,1 hectares dont 27 600 m² pour les nouveaux terminaux (la surface bâtie actuelle étant de 35 185 m²), 35 000 m² d'espaces verts ou paysagers créés et 28 400 m² dédiés à la mobilité. Son coût s'élève à 99 millions d'euros et nécessite deux années de travaux.

Le dossier cite la réponse de l'Ae¹³ qui énonçait : « *C'est donc le projet « Le Havre Normandy Cruise Vision 2025 » qu'il convient d'évaluer dans son ensemble, incluant la totalité des opérations le concernant (travaux de remise en état des sols, remise en état des terminaux existants, travaux d'électrification des quais, travaux de voirie, d'accès...)* ». La maîtrise d'ouvrage expose dans sa note que ce libellé ne correspond pas à un projet mais à une appellation commerciale et que :

- l'électrification des quais constitue une démarche distincte engagée par Haropa Port à l'échelle du port du Havre en vue d'engager la décarbonation du transport maritime¹⁴ ;
- le renforcement des capacités d'amarrage (bollards) du quai Roger Meunier est une opération de renfort structurel permettant de répondre aux impératifs de stationnement des navires actuels (passage d'une capacité de résistance aux efforts d'amarrage de 100 tonnes à une capacité de 300 tonnes) sans lien avec le renouveau du terminal de croisière ;
- le renouvellement des grues et passerelles nécessaires à l'embarquement et au débarquement des passagers (avec en outre l'alignement du quai Roger Meunier, actuellement de 18 m, avec la largeur de 25 m des autres quais du port) fait partie des opérations de maintenance et d'entretien nécessaires avec ou sans projet ;
- le déménagement de l'usine d'Alkion Sotrasol (stockage d'huile végétale) et la dépollution des sols d'Alkion¹⁵, dont l'emprise est en partie sur celle du projet d'aménagement, trouverait son origine dans le souhait d'Haropa de pouvoir disposer d'un site stratégique situé à l'interface entre la nouvelle usine de production d'éoliennes, le pôle croisière de la pointe de Floride et le site de la Citadelle qui fait actuellement l'objet de réflexions prospective à long terme, sans être lié au projet.

L'évolution de l'offre de services hors du périmètre portuaire et de sa connexion directe à la ville n'est pas présentée.

¹² Cette information a été donnée à la rapporteure lors de sa visite sur place mais ne figure pas dans le dossier. Le toit sera lui-même relié à la pointe du site qui sera lui un point de vue accessible au grand public en toute période, même d'escale.

¹³ L'Ae a été saisie dans le cadre de la procédure du cas par cas d'une demande sur la nécessité ou non de conduire une démarche d'évaluation environnementale à laquelle elle a répondu par l'affirmative en mai 2022, s'appuyant sur le périmètre du projet de terminal de croisière Pointe de Floride ; elle a précisé son analyse en septembre 2022 en réponse à un recours reçu en juillet 2022.

¹⁴ Ces infrastructures répondent aux obligations prévues dans les projets de réglementations européennes (AFIR – Paquet Fit for 55). Permettant de distribuer une puissance de 30 MW à partir du réseau Enedis, les interventions consisteront à installer l'ensemble des infrastructures de distribution et de transformation sur les 3 quais de la Pointe de Floride, adaptées à l'accueil de navires de croisière.

¹⁵ Les travaux de démantèlement des installations industrielles et de dépollution du site ont été engagés en juillet 2021 et se poursuivront jusqu'en juillet 2023. Les capacités de stockage de l'entreprise ont été transférées sur un autre site de la zone industrialo-portuaire.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique¹⁶. L'Ae est compétente pour émettre l'avis d'autorité environnementale du fait de la présence d'Haropa Port dans le groupement d'intérêt public assurant sa maîtrise d'ouvrage. Haropa port est un établissement public fluvio-maritime interrégional (créé en janvier 2021 de la fusion des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris) sous tutelle notamment du ministre chargé de l'environnement.

Des permis de démolir et de construire seront nécessaires, assortis d'études de sûreté et de sécurité publique pour les terminaux ; d'autres constructions feront l'objet de demandes de permis de construire (le local de distribution situé dans le hangar 13, les abris CMS qui abriteront les dispositifs de branchements des navires au réseau, sur les trois quais de la pointe de Floride). À ce stade, il n'est pas assuré que le projet ne nécessite pas une autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau (travaux en milieu aquatique, dispositif de gestion des eaux), cf. §2.1.

Une enquête publique sera diligentée avant la première autorisation nécessaire à la réalisation du projet.

1.4 Les enjeux environnementaux du projet

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet, dans son périmètre redéfini (cf. §2.1), sont, au vu des éléments fournis à ce stade :

- les émissions de gaz à effet de serre,
- la qualité de l'air et des eaux, les déchets, le bruit,
- le risque de submersion marine,
- le paysage,
- la biodiversité.

2. Les questions posées à l'Ae

Le dossier est composé d'une « demande d'avis et de cadrage préalable » de 23 pages, accompagnée d'un plan du périmètre de l'opération et des arrêtés de création du Gip.

L'Ae répond dans cette partie aux questions de cadrage posées par la maîtrise d'ouvrage.

2.1 Le périmètre du projet et celui de l'évaluation environnementale

Question posée : « Le périmètre de l'évaluation environnementale est détaillé au chapitre 2.4 et 2.5. Nous sollicitons l'avis de l'autorité environnementale sur ce périmètre. »

¹⁶ Cf. [courrier de l'Ae au pétitionnaire du 22 septembre 2022](#) en réponse à son courrier du 26 juillet 2022. Pour le Gip, l'opération d'aménagement couvre une surface de 11,26 ha et la rubrique 39.b du code de l'environnement indique que les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha sont soumises à évaluation environnementale.

Pour l'Ae, les indications fournies (cf. 1.2) confortent les termes de son courrier¹⁷ de septembre 2022 notamment s'agissant de ce que l'atteinte de l'objectif du Gip nécessite, outre les aménagements des terminaux et de leurs accès depuis le quai Southampton, le renouvellement des outils portuaires pour accueillir les navires et passagers attendus et le déplacement des installations d'Alkion Sotrasol pour disposer des surfaces nécessaires. L'électrification à quai est en outre un préalable indispensable et requis pour le port. Des aménagements des accès routiers à la pointe de Floride seront peut-être également nécessaires, comme une évolution de l'offre de transports en commun (ferroviaire ou routier). Enfin, « *La Pointe de Floride est une porte d'entrée majeure du territoire. Les croisiéristes débarquant au Havre sont nombreux à partir en excursion à la journée (la très grande majorité des passagers en transit descendent du navire pour visiter le territoire). L'ensemble de la région normande est concerné par ces excursions.* » Le dossier n'évoque que rapidement le nécessaire développement de l'offre d'excursions pour les croisiéristes qui est pourtant indissociable du projet. Cette offre d'excursions comporte deux volets, animations et transports, qu'il conviendra de caractériser, en particulier concernant le mode routier.

Le périmètre du projet s'étend donc au-delà des travaux de mise à niveau des terminaux maritimes, incluant les autres aménagements nécessaires à l'accueil à quai des futurs navires de croisières et de leurs passagers, à leur accueil à terre et surtout à l'offre d'excursions à terre développée en lien direct avec l'arrivée des croisiéristes et qui leur est dédiée. L'ensemble sera à présenter. Cela n'inclut pas l'électrification à quai qui sera à considérer au titre des effets cumulés.

L'Ae a apporté ci-dessus sa réponse à la question du périmètre du projet, optant pour un projet d'évolution de l'offre de services du terminal croisières, comportant des aménagements terrestres et maritimes, techniques et de services, sur le site de la pointe de Floride, des aménagements de ses accès en modes actifs et routiers à et depuis ce site, et l'évolution plus large de l'offre d'escales et donc d'excursion avec les transports associés.

La détermination d'un périmètre d'étude d'impact s'effectue en partant de celui du projet et en évaluant son aire d'influence en fonction de ses incidences estimées directes et indirectes, à court, moyen et long terme, en phase de travaux comme d'exploitation. Il n'y a pas une mais des aires d'étude à définir. Spécifiques à chaque thématique environnementale (biodiversité, effluents et déchets, bruit, paysage, ressource en eau, changement climatique, etc.), les aires d'étude reposent en outre sur une analyse préalable indispensable, celle de la fréquentation générée par le projet dans ses différents secteurs et sur l'ensemble des secteurs/aires potentiellement concernés.

Les aires d'études, de l'état initial comme de l'évaluation des incidences, seront donc à adapter aux différentes thématiques environnementales, aux phases de travaux et d'exploitation, et plus

¹⁷ Cf. réponse de septembre 2022 : « En particulier, l'état du sous-sol et des risques afférents, tels qu'ils résulteront des opérations de démantèlement, sont des enjeux importants à caractériser, notamment pour le public potentiellement concerné par les jardins qui sont envisagés sur ces secteurs. Selon les indications fournies dans le dossier, sans la désinstallation d'Alkion, l'accès routier du nouveau terminal n°2+3 n'est pas possible, ce qui impliquerait de revoir l'ensemble du plan masse de l'opération d'aménagement du pôle croisière. Ainsi, l'opération de remise en état des terrains anciennement occupés par l'entreprise Alkion est bien un préalable nécessaire pour mener à bien l'opération d'aménagement du pôle croisière. »

précisément aux phases d'une escale que l'on peut décomposer comme suit : en mer, à quai, à terre (sur la pointe de Floride, au Havre, en Normandie, à Paris).

Les aires d'études incluent donc par exemple l'ensemble des destinations des croisiéristes en excursion normande ou parisienne (pour la phase « à terre » d'une escale) ; elles comprennent la lumière et le bruit et les déchets provenant des navires et l'énergie nécessaire pour la phase « à quai ». Elles incluent les milieux marins pour les travaux de confortement des quais et les phases d'approche et de départ des navires de croisières (phase « en mer ») et pour les eaux pluviales du site du terminal.

La population que représente le personnel de bord (de près d'un tiers des passagers sur ce type de navires) est à considérer, comme son acheminement et celui des passagers dans le cas où la part de transit devait diminuer au profit de celle de tête de circuit.

2.2 Les procédures

Question posée : « Quelle procédure portera l'instruction et l'enquête publique de cette évaluation environnementale ? Quelles pièces (et leur contenu), autres que l'étude d'impact, sont attendus dans le cadre de cette procédure ? Quelle est la durée d'instruction de la procédure portant l'évaluation environnementale ? »

Cette question s'adresse aux services de l'État. Pour l'Ae, la première demande d'autorisation nécessaire portera les mesures d'évitement de réduction et de compensation et les mesures de suivi en lien avec l'évaluation environnementale et l'enquête publique associée.

2.3 Le découpage de l'évaluation environnementale

Question posée : « Sur ce découpage [cf. annexe], sera mené un état initial et une évaluation des incidences en phase travaux et en phase finale. La méthodologie d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences sera appliquée de manière itérative. Dans le cadre de la présente demande d'avis et de cadrage préalable, nous sollicitons l'autorité environnementale sur le champ et le degré de précision des informations à fournir pour chacune des thématiques de l'étude d'impact évoquées ci-avant. Nous sollicitons également de manière plus globale un avis sur le découpage thématique proposé ci-avant ».

Le terme de « phase finale » n'est pas suffisamment explicite. L'évaluation des incidences du projet sera à conduire pour la phase de travaux comme pour celle d'exploitation en tenant compte de la montée en puissance et de la stabilisation du nombre d'escales et de passagers accueillis au Havre, donc au-delà de 2030.

Parmi les sujets listés, certains manquent ou nécessitent d'être mis plus en avant. Il s'agit de la vulnérabilité au changement climatique, des continuités écologiques (trames vertes et bleues), des

émissions de gaz à effet de serre et aussi des risques de submersion ainsi que des pollutions lumineuses.

L'établissement de l'état initial implique de fournir les données les plus récentes possibles dans les différents domaines de l'environnement et tout particulièrement pour le trafic de croisière et les transports routiers associés, les coûts de l'énergie, ainsi que leur dynamique d'évolution passée. Les hypothèses sous-tendant le projet (flux de passagers, croissance du nombre de bateaux) sont à documenter précisément. Les caractéristiques du trafic (emport ou capacité des bateaux, période des escales, durées, volume des effluents, etc.) sont à détailler. Les résultats des nombreux suivis du GPMH et de ses partenaires en matière de qualité des eaux souterraines ou de surface, de biodiversité (marine, terrestre), de qualité de l'air, de risques technologiques et naturels, d'assainissement, de ressource en eau potable et autres seront des éléments utiles pour dresser l'état initial et pour définir des mesures d'évitement ou de réduction voire de compensation efficaces.

De façon générale, l'état initial et l'évaluation des incidences brutes et résiduelles devront s'appuyer sur des données et analyses quantitatives, y compris en utilisant des modèles, calés sur les données de l'état initial, pour ce qui concerne les incidences à plusieurs horizons temporels.

Le scénario « sans projet » est à définir ; il consiste en l'évolution de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, toutes opérations constitutives du projet considérées, compte-tenu de ce qui a été retenu ci-dessus pour définir son périmètre. C'est la référence à utiliser pour l'évaluation des incidences du projet (en phase de travaux comme d'exploitation) et la définition des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaires de compensation. L'ensemble de cette démarche doit être restitué dans l'étude d'impact.

L'Ae revient en partie 3 sur les domaines de l'environnement présentant des enjeux plus particuliers pour le projet et le territoire.

2.4 L'état des sols

Question posée: « Le périmètre de l'étude d'impact intègre des terrains sur lequel la société SORTRASOL a effectué son activité et pour laquelle une cessation d'activité est en cours. Nous sollicitons l'autorité environnementale sur le champ de l'étude d'impact dans ce cadre et notamment sur l'approche que nous envisageons :

Le périmètre de la cessation d'activité, et de la gestion des sols potentiellement pollués, de la société SOTRASOL sur son site de la pointe de Floride relève d'une démarche de l'exploitant et n'entre pas dans le champ de l'étude d'impact du projet pointe de Floride si ce n'est en tant que données sur l'état des sols après réhabilitation au sein de l'état initial de l'étude d'impact.

Aussi, sur le périmètre de l'étude d'impact, aucune étude de sol ne sera menée en complément de celles réalisée dans le cadre de la réhabilitation du site SOTRASOL. »

Il revient à la maîtrise d'ouvrage du projet d'établir l'état initial de l'environnement et ici un état de la pollution des sols (actuel et initial avant déménagement). Les sources qu'elle utilise sont de son ressort ; elles doivent cependant être fournies au dossier comme la méthodologie employée.

Le déménagement de la société Sotrasol est indispensable à l'aménagement du terminal de croisière. Il revient à l'ensemble de la maîtrise d'ouvrage du projet, plurielle et qui comprend cette société, de s'assurer de la bonne adéquation entre les caractéristiques des sols et l'usage prévu pour les espaces concernés, et ce sur l'ensemble du site y compris sur les surfaces non concernées par le stockage d'huile (hangars démolis ou réhabilités et leurs abords, stationnements...).

La gestion d'éventuels sols pollués, issus de l'activité de Sotrasol ou non, sera à intégrer aux mesures prises pour éviter ou réduire les incidences du projet. À ce stade, il n'est pas assuré que :

- l'état des sols sur le site de Sotrasol après dépollution par l'entreprise (et donc résultant de l'obligation au titre des ICPE ou des exigences du Port) soit compatible avec le futur usage des espaces concernés ;
- il n'y ait pas de pollution des sols en dehors du site de Sotrasol.

C'est l'objet de l'établissement de l'état initial, sur l'ensemble du secteur de la pointe de Floride, de qualifier ces sols.

Des études pourraient donc être nécessaires, en fonction des connaissances à disposition sur les matériaux ayant été utilisés pour construire les quais et plateformes existants et des activités exercées depuis sur ces secteurs. En cas de présence de pollutions, outre les mesures à prendre en phase de travaux pour éviter ou réduire les incidences de cette pollution, la compatibilité des futurs usages prévus sur le secteur de la pointe de Floride, en particulier les espaces paysagers et plantés, avec les caractéristiques des sols, sera à vérifier.

3. Les autres observations de l'Ae

L'objectif du Gip est clairement affiché : renforcer l'attractivité de l'activité de croisière au Havre. L'atteinte de cet objectif dépend de l'offre à quai et à terre, de la maîtrise des différents flux de visiteurs (et des nuisances qu'ils induisent) et aussi de leur sécurisation et de celle de leurs biens.

L'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme, le schéma de cohérence territoriale, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et le projet stratégique d'Haropa port sera à décrire.

3.1 La fréquentation et la gestion des flux

Ce que dit le dossier : « *Enfin sur le plan des déplacements, les flux de touristes étant déterminés par les navires transitant par le port du Havre, les travaux sur les infrastructures du pôle croisière n'auront pas d'incidences quantitatives sur les déplacements opérés par les croisiéristes sur le territoire de l'agglomération havraise ou à l'échelle régionale. Cependant les circulations seront*

mieux organisées et sécurisées à l'intérieur du pôle croisière, en aménageant une plus large place aux mobilités douces (piétons, cycles...). »

Cette affirmation du dossier n'est pas cohérente avec l'objectif affiché d'accueillir 580 000 croisiéristes par an soit 180 000 de plus qu'en 2019, via 200 escales et non plus 131.

Au-delà de l'évaluation des incidences de la phase de travaux, la question de l'évolution de la fréquentation doit être traitée de façon détaillée à chacune des échelles du projet : la pointe de Floride, ses accès et liaisons actives (en modes marche et vélo) et par route avec la ville du Havre, et celles des excursions offertes (excursions terrestres ou fluviales, culturelles, gastronomiques, sportives et nature, commerces...) afin d'en évaluer au plus près les incidences et les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser. Par exemple, les équipements d'accueil des croisiéristes en ville ou à ses abords, comme les stationnements et cheminements pour les vélos, seront à décrire.

Un état des lieux précis de la fréquentation actuelle du secteur par les croisiéristes, de sa répartition dans l'année, de son évolution dans le passé, et des activités offertes est à dresser. Il s'agit de la fréquentation effective et pas de la capacité des navires. Les dysfonctionnements ou congestions éventuelles sont à identifier et expliquer. L'affirmation que le ratio entre la capacité offerte par les bateaux et la fréquentation effective, serait selon le dossier « mécaniquement » égal à 1, est en particulier à étayer.

Les incidences du projet (aménagements et offre d'excursions) sur l'ensemble de ces flux sont à évaluer finement, à court terme, moyen terme (2030) et long terme.

Ces analyses doivent conduire la maîtrise d'ouvrage à préciser son offre, sauf à ce qu'elle soit déjà définie.

3.2 Les émissions de gaz à effet de serre

Il conviendra d'évaluer les émissions actuelles du terminal croisière et de l'activité d'excursion qu'il génère. Celles-ci seront à comparer aux émissions de la phase de travaux ajoutées à celles du futur terminal en exploitation et de l'activité d'excursion qu'il génèrera.

Les émissions de gaz à effet de serre du terminal de croisière en phase d'exploitation comprennent :

- celles des navires en mer, en prenant en considération la moitié de la distance depuis l'escale précédente et la moitié de la distance avec l'escale suivante par exemple ;
- celles des navires à quai, en prenant en compte l'énergie consommée (électrification à quai) ;
- celles des excursionnistes, et donc les émissions générées par le transport aller-retour des croisiéristes à leur lieu d'excursion, dont les distances et consommations sont à évaluer.

Ce type d'évaluation est largement documenté¹⁸.

¹⁸ Cf.: <https://www.objectifco2.fr/index/documents>

Dans [son projet stratégique](#), Haropa port s'engage à contribuer à la décarbonation des activités ; ses mesures d'évitement, réduction et de compensation devraient logiquement s'appliquer d'emblée au projet de terminal croisière.

3.3 Les ressources : énergie et eau

En matière de besoin d'énergie et d'eau potable, les différents types de situation pouvant être rencontrés seront à décrire : bateaux autonomes ou non ou partiellement. Les règles du port en la matière, telle que la charte du Port le cas échéant, seront à produire.

Les consommations actuelles en eau potable et en énergie seront à fournir ainsi que leur adéquation avec les dispositifs existants (puissance électrique, volumes et pression de l'eau par exemple). Les besoins futurs seront à estimer ainsi que les éventuels renforcements de réseaux afférents, qui feront alors partie du projet, le cas échéant. Les situations les plus consommatrices et donc celles de triples escales de bateaux à fort emport seront à considérer, au-delà de situations « moyennes ». La situation éventuelle de bateaux dessalant l'eau de mer, et donc non consommateurs d'eau potable, mais beaucoup plus consommateurs d'énergie sera à documenter. Les mesures d'évitement et de réduction de consommation de ces ressources seront à détailler, en s'appuyant le cas échéant sur les démarches du territoire et celles du Port.

3.4 La qualité de l'air, les déchets, le bruit, la lumière

3.4.1 En phase de travaux

Les mesures d'évitement et de réduction habituellement mises en œuvre pour les travaux portuaires seront à prendre, notamment vis-à-vis des milieux marins (pollutions accidentelles, eaux pluviales, poussières, bruit, vibrations, déchets et sols pollués) et en matière de circulation de poids lourds et engins (pour les riverains et usagers) et de pollution lumineuse (vis-à-vis de la faune volante). Il conviendra de s'assurer particulièrement aussi de ne pas affecter des réseaux et des captages d'eau potable.

3.4.2 En phase d'exploitation

Les situations d'escales simples à triples et sur des périodes adaptées seront à prendre comme référence.

Pour la phase « en mer », les émissions du transport maritime et des navires de croisière en particulier constituent une source de pollution majeure compte tenu notamment de la nature des carburants utilisés¹⁹. Les émissions d'un seul navire de croisière pendant 1 h peuvent être

et plus particulièrement https://www.objectifco2.fr/docs/upload/85/Info%20GES_Guide%20m%C3%A9thodo.pdf, guide méthodologique de l'Ademe « Information GES sur les prestations de transport » d'octobre 2017

¹⁹ Le carburant le plus utilisé est le fioul maritime avec des normes applicables qui varient selon les zones. La teneur maximale autorisée en soufre était en règle générale de 3,5 % et réduite à 0,5 % depuis 2020. Elle est de 0,1 % dans les zones « ECA » (de l'anglais « emission control area ») dont le port du Havre fait partie, ce qui reste néanmoins supérieur d'un facteur 100 aux teneurs autorisées pour le gazole routier.

équivalentes selon les polluants considérés à celles de centaines voire de milliers de véhicules automobiles pendant le même temps²⁰. Les émissions de polluants pendant la phase d'approche du navire, et donc depuis une distance des côtes à définir et justifier, seront à évaluer (comme celles de sa phase d'éloignement).

Pour la phase « à quai », il conviendra d'être explicite sur l'accueil ou non, ou jusqu'à quel terme, et dans quelles conditions, de navires non équipés pour l'électrification à quai. Si des navires non équipés étaient accueillis, il conviendra d'évaluer les incidences du fonctionnement en continu de leurs moteurs (bruit et polluants de l'air) comme pour la phase « en mer ». Pour les navires ayant recours à l'électrification à quai, ces sujets de qualité de l'air et de bruit ne seront pas prégnants. Resteront dans tous les cas le bruit « de voisinage » et la lumière générés par les navires et les terminaux qui seront à évaluer au regard de la proximité de la pointe de Floride avec la ville. Les modalités de prise en charge des déchets (de tous types, y compris les eaux usées) et les capacités offertes seront à présenter, dans la situation actuelle comme dans la situation future. Le plan de gestion du Port du Havre fera référence, en réponse aux obligations du port en la matière²¹.

Il est *a priori* prévu de décharger les eaux grises par barge pour les navires en faisant la demande ; la destination de ces eaux sera à préciser et les solutions alternatives envisagées (comme celle de construire une station de traitement dédiée, non retenue du fait des pics de fonctionnement projetés). La situation d'une triple escale où chacun des navires demanderait un déchargement de ses eaux grises sera à envisager. La proportion de bateaux n'en faisant pas la demande ou disposant de leur propre station de traitement des eaux usées sera à estimer.

Pour la phase « à terre », les éventuelles nuisances « de voisinage » en termes de bruit et de lumière, liées non seulement aux terminaux mais aussi à l'utilisation de nouveaux espaces pour des événements, notamment culturels, seront à considérer, tout comme la collecte et le traitement des déchets afférents. Surtout, les émissions de polluants et le bruit des bus des excursionnistes seront à évaluer sur un périmètre à définir, correspondant à celui dans lequel les flux correspondants seront significatifs. Une mini station de traitement des eaux usées sera installée, dédiée aux seuls besoins des terminaux.

3.5 Les risques, notamment la submersion marine et la vulnérabilité aux évènements climatiques exceptionnels

Ce que dit le dossier : « En conformité avec le projet de PPRL Panes, 70 % de la surface du projet est ainsi prévue de demeurer non bâtie et les rez-de-chaussée des nouvelles constructions et

²⁰ À titre d'exemple, les émissions pendant 1 h d'un navire de croisière de 2 000 passagers en transit en zone ECA peuvent correspondre aux émissions d'environ 600 voitures particulières pour les émissions de particules PM10 et jusque 50 000 voitures pour les émissions de soufre (source : Citepa).

²¹ Conformément à l'Annexe V de la Convention Marpol, ratifiée par la France, les gouvernements se trouvent dans l'obligation de faire mettre en place, dans les ports et les terminaux, des installations adéquates pour la réception des déchets, compte tenu des besoins des navires qui les utilisent et sans leur causer de retard excessif. Pour sa transposition en droit interne, l'article L. 5334-8 du code des transports dispose notamment que "Les autorités portuaires s'assurent que des installations de réception adéquates [des déchets d'exploitation et résidus de cargaison de son navire] sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port". L'article L. 5334-10 du même code prévoit que chacun des ports élabore un plan de réception, de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

extensions seront situés au-dessus de la surcote pour échapper au risque de submersion. L'emprise bâtie sur le site sera diminuée de l'ordre de 7 000 m² par rapport à la situation actuelle, augmentant de fait la surface laissée libre aux écoulements en cas de submersion marine : 70 % du périmètre d'intervention sera laissé libre. 30 % des espaces libres du périmètre d'intervention seront dédiés aux espaces verts et naturels sur un site aujourd'hui entièrement imperméabilisé. Une gestion alternative des eaux pluviales est prévue au sein des espaces verts créés afin de diminuer le débit de fuite résiduel et le rejet au milieu, et de participer à l'installation d'un nouveau biotope. La création de noues de récupération des eaux au sein d'un vaste espace naturel central (-2 mètres/TN) offrira des capacités de stockage des eaux en cas de submersion exceptionnelle du site. »

Le dossier devra apporter l'assurance que le projet n'aggrave pas l'aléa, notamment en respectant les prescriptions constructives et les règles du plan communal de sauvegarde (PCS) de la commune du Havre. Il devra également apporter l'assurance qu'il n'aggrave pas l'exposition de populations et de biens à des aléas et exposer les mesures prises en cas de survenue d'évènements exceptionnels : fermeture du terminal au public, départ anticipé des navires en cas de gros temps (comme le font les porte-conteneurs) ou accueil des passagers à terre, etc.

La proximité d'installations portuaires et des activités associées justifiera de s'assurer de l'absence d'aggravation de l'exposition de populations (et de biens) à des risques technologiques, y compris de transport de matières dangereuses, à tout le moins sur le périmètre de la pointe de Floride et des circulations assurant ses accès.

À ce titre, les mesures relatives au risque d'incendie (des bateaux sur le port et du port sur les bateaux) et de sécurité seront à documenter.

3.6 Le paysage

Ce que dit le dossier : « *Sur le plan urbain et paysager, le projet se traduira par une profonde requalification de l'interface ville-port : il permettra de retravailler les rapports des terminaux de croisière avec le site voisin du Grand Quai et donnera à contempler le paysage portuaire environnant. »*

Les différents aménagements projetés amélioreront de façon certaine la perception paysagère de cette partie du port, depuis la ville, la mer comme depuis les autres secteurs portuaires. Cette analyse est cependant à compléter par les incidences paysagères de la présence à quai des navires de croisière, potentiellement plus grands et pour un nombre d'escales plus important. Des photomontages seront utilement présentés, avec et sans navire en escale, et pour des escales simples, doubles ou triples.

Depuis le 15 juillet 2005, Le Havre, ville reconstruite par Auguste Perret est inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco. L'étude paysagère détaillera les enjeux de perception depuis les espaces de covisibilité (notamment les sites d'intérêt paysager reconnus, identifiés aux codes de l'environnement et du patrimoine), et des perceptions proches et lointaines depuis l'espace

d'implantation du projet. L'évaluation environnementale doit offrir l'opportunité de travailler son insertion paysagère dans ce secteur patrimonial.

3.7 La biodiversité, les milieux marins

L'estuaire de la Seine accueille des milieux naturels, en particulier de zones humides et marines, et une faune et une flore qui lui sont inféodées, remarquables, et objets de multiples protections (réserve naturelle nationale, sites Natura 2000²², arrêtés de protection de biotope, etc.). La pointe de Floride et ses chenaux d'accès ne sont pas situés dans ces périmètres ni en toute proximité. Ceci n'exonère cependant pas la maîtrise d'ouvrage de produire un état initial de la biodiversité sur lequel fonder une évaluation des incidences du projet :

- en phase de travaux : en particulier sur les milieux marins et sur les oiseaux et les chauves-souris qui pourraient occuper certains des bâtiments qui seront démolis ;
- en phase d'exploitation : en particulier sur les milieux marins du fait de la hausse de la fréquentation du port et de la taille des navires, en lien avec :
 - la gestion des eaux pluviales des nouvelles surfaces concernées,
 - les déversements ponctuels lors des branchements à l'occasion des accostages ou de l'évacuation des eaux grises,
 - les protections cathodiques des installations et des navires, et les potentiels effets galvaniques.

3.8 Les solutions de substitution raisonnables

Les solutions de substitution à envisager sont « raisonnables » comme l'indique l'article R. 122-5 du code de l'environnement si elles permettent d'atteindre « raisonnablement » les objectifs d'ensemble assignés au projet, dans ses différentes composantes : économiques, financières, sociales, environnementales, chaque solution pouvant reposer sur une répartition différente de chacune d'elles. L'étude d'impact aura à restituer les termes de l'analyse multicritères effectuée pour choisir le projet retenu.

Ces solutions peuvent concerner *a priori* différentes étapes ou éléments constitutifs du projet, souvent interdépendants : l'objectif du projet, son budget, son contenu, son terme, les solutions techniques retenues, son implantation, ses performances (d'exploitation, environnementales) etc. Des alternatives de fréquentation, d'offre d'activités peuvent être envisagées. Elles incluront utilement des solutions issues de réflexions régionales (normandes, de l'axe Seine et plus largement ouest européennes).

²² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) 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).

3.9 Les effets cumulés

Comme indiqué au 1.2, les effets cumulés du projet avec ceux de l'électrification à quai seront à évaluer. Devront également être pris en compte l'ensemble des projets en cours sur le secteur du Port, notamment celui de la Chatière et du terminal méthanier, et en ville ou à sa frange (projets de logements, d'équipements publics notamment). En tout état de cause, la dernière version du e) du 5° du II de l'article R.122-5 du code de l'environnement²³ sera à prendre comme référence. Il conviendra aussi d'étudier l'ensemble des projets connus (présentés au public).

²³ « e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés. Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés.

Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ; »

Annexe à la question 2.2

« Découpage » de l'évaluation proposé par le Gip :

- Contexte physique
 - Topographie
 - Connaissance géotechnique
 - Eaux souterraines et superficielles
 - Climatologie
- Santé humaine
 - Qualité de l'air
 - Environnement sonore et vibratoire
 - Risques naturels
 - Risques anthropiques
- Milieu naturel
 - Zonages de protection réglementaire
 - Habitats et flore
 - Faune
- Milieu socio-économique
 - Démographie
 - Economie et commerce
 - Equipement collectif et services Publics
- Déplacement et mobilité
 - Mobilité
 - Réseaux et circulation
 - Stationnement
 - Transports collectifs
 - Autres modes de déplacement
- Desserte et réseaux
 - Eaux usées
 - Eaux pluviales
 - Eau potable
 - Energies
 - Déchets
- Patrimoine et paysage
 - Construction du territoire
 - Structure paysagère
 - Occupation des sols
 - Entités urbaines et paysagères
 - Valeur patrimoniale
 - Interrelation avec le périmètre UNESCO