



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur l'aménagement des terminaux de croisière -
pointe de Floride - au Havre (76) – 2^e avis**

n°Ae : 2023-96

Avis délibéré n° 2023-96 adopté lors de la séance du 23 novembre 2023

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 23 14 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 23 novembre 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement des terminaux de croisière – Pointe de Floride, au de Havre (76) – 2^e avis.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, 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 absent(e)s : Hugues Ayphassorho, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Olivier Milan

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 maire du Havre, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 11 septembre 2023.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 19 septembre 2023 :

- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Normandie,*
- le préfet de la Seine-Maritime*

Sur proposition des rapporteuses, l'Ae a également saisi, le même jour, le préfet de la Région Normandie,

Sur le rapport de Virginie Dumoulin et Véronique Wormser, qui se sont rendues sur place le 20 octobre 2023, 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.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. 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.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

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 de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

Le groupement d'intérêt public « GIP Le Havre croisières », constitué en 2022 par Haropa Port et la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, est chargé du réaménagement du terminal de croisière, situé à la Pointe de Floride, à proximité du centre-ville du Havre. La modernisation des terminaux répondrait à la croissance « naturelle » de l'activité de croisière qui ferait évoluer le nombre de passagers de 400 000 par an actuellement à 600 000 en 2030, le nombre de navires évoluant de 140 à plus de 200. Le projet ne serait à l'origine que de 35 000 passagers et 17 navires supplémentaires par an, selon le dossier, qui expose toutefois qu'il est crucial pour faire face à l'augmentation des flux maritimes et parvenir à en assurer la gestion.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, ainsi que des eaux marines et des écosystèmes associés, les déchets, le bruit, le risque pyrotechnique et celui de submersion marine, et le paysage, du fait de la proximité du centre-ville historique du Havre.

Les caractéristiques de la fréquentation des terminaux de croisières (passagers et navires) dans le scénario de référence sans projet et celui avec projet doivent tenir compte du taux moyen de remplissage des navires et non de leur seule capacité, de l'évolution récente de l'activité de croisière, et du risque que les compagnies de croisières se détournent du Havre du fait de la faible qualité de ses aménagements actuels et des difficultés annoncées de gestion du trafic. L'Ae recommande de reconsidérer le scénario de référence sur ces bases et de reprendre l'évaluation en conséquence.

En outre, l'Ae recommande en particulier de :

- caractériser l'état projeté de l'environnement à court, moyen et long terme en l'absence de projet,
- présenter les mesures de réduction et compensation des incidences sur les habitats et les espèces du déménagement de la société Sotrasol et de la dépollution du site et, si cela n'a pas été fait, les mettre en œuvre ;
- définir les mesures prises pour éviter d'aggraver l'exposition de la population au risque d'inondation ;
- évaluer les circulations, tous modes confondus en période d'escales ou d'évènements et définir les mesures prises pour éviter les situations de congestion, en incluant les effets cumulés sur les trafics maritimes avec des projets connus ;
- renforcer l'ambition du projet en matière de développement du lien ville-terminaux ;
- évaluer la qualité de l'air et le bruit auxquels sont et seront exposées les personnes fréquentant le site du projet (promeneurs, passagers, personnels de bord) en période d'escale (y compris de triple escale) et les mesures prises pour éviter tout risque de dégrader leur santé.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

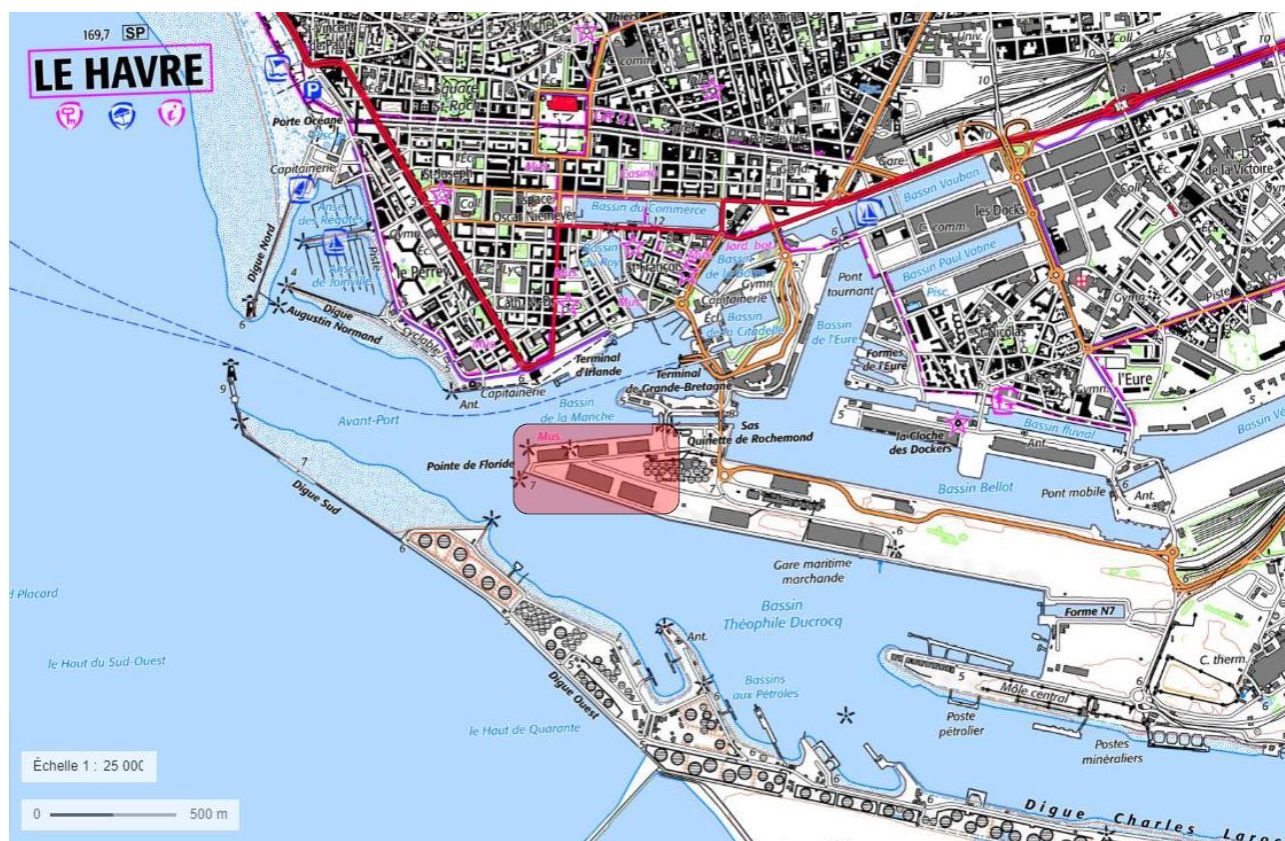
Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

Afin de renforcer l'attractivité de l'escale havraise pour les navires de croisières, Haropa Port et la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole prévoient de créer de nouvelles infrastructures d'accueil des passagers à l'embarquement et au débarquement du terminal de la pointe de Floride au Havre. Constitué le 14 février 2022, le groupement d'intérêt public « GIP Le Havre croisières » est chargé de la construction et de l'exploitation desdits terminaux.

La pointe de Floride est le site d'accueil des paquebots de croisières et s'étend sur près de 20 hectares, à l'interface de la ville du Havre et de son port, au sud du centre reconstruit par Auguste Perret suite à sa destruction pendant la seconde guerre mondiale. Le site est « entouré » au sud par les cuves de stockage de la CIM², 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.



La pointe de Floride accueille sur sa moitié est diverses installations industrielles ou en lien avec l'activité portuaire et sur sa partie ouest les infrastructures dédiées à l'accueil des touristes de croisière et aux formalités d'embarquement et de débarquement, dans des hangars des années 50 progressivement aménagés à cette fin. 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.

² L'entreprise CIM et CCMP est une entreprise de stockage et d'expédition par oléoduc d'hydrocarbures. La branche présente au Havre est la CIM.

L'attractivité du Havre vient de la capacité du port à accueillir les plus grands paquebots en service en Europe sans restriction d'accostage et d'appareillage, de tarifs portuaires qui se veulent compétitifs auxquels s'ajoutent certains atouts touristiques (proximité du centre-ville, accessible à pied, offre touristique par bus diversifiée avec des destinations comme Paris, les plages du débarquement, Étretat ou encore le Mont-Saint-Michel, en même temps qu'une offre touristique de proximité en développement). Les paquebots qui font escale au Havre opèrent des croisières dans la région des Îles Britanniques et d'Europe Occidentale, avec une clientèle majoritairement étrangère. Le Havre est une escale de transit pour 95 % des passagers.

Le port du Havre peut accueillir au maximum trois bateaux de croisière en même temps sur les quais Roger Meunier (un navire) et Pierre Callet-Joannès Couvert (deux navires). Un terminal situé à l'intérieur du hangar 1 permet de gérer les escales au quai Roger Meunier, un second terminal est situé à l'intérieur du hangar 12 pour les escales sur le quai Pierre Callet et les paquebots amarrés au quai Joannes Couvert (dans la continuité du quai Pierre Callet) sont pris en charge dans le terminal 1 (hangar 1).

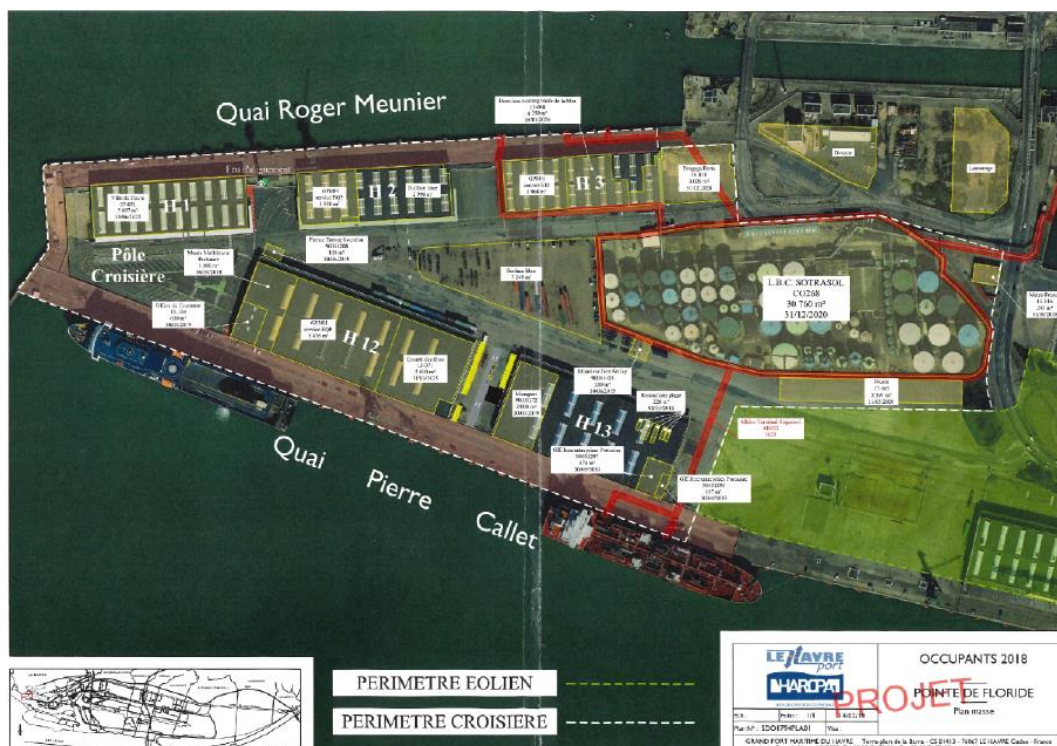


Figure 2 : Situation du terminal de croisière (source : dossier)

Le projet est motivé par l'accroissement du nombre de navires en escale au Havre et de passagers qui rend progressivement les infrastructures existantes, déjà peu qualitatives, inadéquates. L'offre de croisière mondiale a repris sa croissance après la crise sanitaire et le nombre de croisiéristes devrait augmenter de 29,7 millions en 2019 à 39,5 millions en 2027 selon le dossier³, se fondant sur un nombre de croisiéristes égal à la capacité offerte. Concernant le port du Havre, l'évaluation faite par Haropa dépasse les 600 000 passagers/an en 2030 contre 400 000/an à l'heure actuelle avec une progression de + 45 %.

³ Chiffres issus de la CLIA (Cruise Lines International Association) du 14 juin 2023

		Nombre de navires	Nombre passagers en transit	Nombre passagers en tête de ligne	Nombre passagers total
Moyenne 2016-2022	TOTAL 5 ANS	644	1 699 861	71 519	1 771 380
	Moyenne 5 ans	129	339 972	14 304 (4,21%)	354 276
PROJECTIONS	PROJECTION 2026	/	430000	18 103 (4,21%)	448 103
	PROJECTION 2027	/	472500	19 892 (4,21%)	492 392
	PROJECTION 2028	/	515000	21 682 (4,21%)	536 682
	PROJECTION 2029	/	557500	23 471 (4,21%)	580 971
	PROJECTION 2030	200 à 240	600 000	25 200 (4,21%)	625 200

Figure 3 : Projection de croissance de la fréquentation de croisière au port du Havre (source : dossier)

L'augmentation de la capacité d'accueil du pôle croisière du Havre ne consistera pas en une augmentation du nombre de postes à quai dédiés aux paquebots sur la pointe de Floride, qui restera le même, égal à trois. Elle découlera à la fois d'un allongement de la saison, d'une fréquence plus importante des escales⁴ (augmentation du nombre de jours avec escale dans l'année et du nombre de doubles voire de triples escales⁵), d'une augmentation 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 200–240 d'ici 2030. 149 escales sont déjà programmées pour 2023 ce qui constitue un record pour le port du Havre, avec 400 000 passagers. Le dossier indique qu'une compagnie (CFC) a déjà prévu de lancer une nouvelle croisière au départ du Havre sur 17 bateaux de plus petite capacité, à partir de 2024 et donc sans attendre la mise en service des nouveaux terminaux, conduisant à une hypothèse de 35 000 passagers supplémentaires par an en 2030 liés aux croisières ayant leur départ et leur arrivée au Havre.

Par ailleurs, 92 % des passagers qui arrivent au port du Havre débarquent, pour des excursions plus ou moins lointaines (Paris, Normandie) ou au Havre (28%). Le pôle croisière actuel est toutefois mal identifié, et sa liaison avec la ville du Havre et le reste du territoire est peu lisible en l'absence d'itinéraires piétons–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. Les conditions d'accueil des touristes arrivant sur le territoire havrais sont donc peu qualitatives et non compétitives.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

L'objectif du GIP est d'opérer une revalorisation des conditions d'accueil des croisiéristes et de traitement des formalités d'embarquement et débarquement en modernisant les infrastructures d'accueil, d'information, d'enregistrement et de contrôle des passagers en transit, et en développant les surfaces dédiées aux têtes de ligne⁶ (logistique de bagages notamment), pour permettre aux compagnies de programmer « sereinement » des embarquements depuis le port du Havre. En parallèle, le GIP veut « revaloriser le site de la pointe de Floride en développant les aménités paysagères supports de biodiversité et d'agrément » et « requalifier l'interface ville–port et renforcer

⁴ Une escale correspond généralement à une arrivée de bateaux le matin et leur départ le soir.

⁵ Une double escale correspond à l'accueil simultané de deux navires de croisières, une triple escale à l'accueil simultané de trois navires de croisière.

⁶ Le terme de « têtes de ligne » désigne les croisières dont le départ et l'arrivée sont au Havre.

les liens avec la ville-centre en favorisant notamment les mobilités douces», ce qui permettra d'améliorer l'offre de services aux touristes en matière de mobilité et de découverte du territoire.

Les travaux projetés à cette fin consistent en :

- la démolition des hangars 1, 2 et 3 et la reconstruction d'un nouveau terminal 1 faisant face au centre-ville reconstruit et au quai de Southampton ;
- la réhabilitation partielle et l'extension des hangars 12 et 13 pour la création des terminaux 2 et 3, ce 3^e terminal permettant de desservir le quai Joannès Couvert et donc d'accueillir des triples escales (actuellement limitées à une dizaine de jours par an) ;
- la création d'espaces de mobilité pour les piétons et cyclistes sécurisés, reliant le pôle à la voie verte existante, et d'espaces paysagers, en particulier « la Grande Valleeuse »⁷, avec un accès public à la pointe du site et au toit du terminal 1 hors période d'escales.

L'ensemble des constructions nouvelles et des extensions témoigneront, selon le dossier, d'une « forte ambition » en termes de bilan carbone et de recours aux énergies renouvelables (label E+C-, niveau E3C1).



Figure 4 : Localisation des travaux de démolition des hangars existants (source : dossier)

25% des espaces libres, aujourd'hui entièrement imperméabilisés, seront dédiés à des espaces verts.

Conformément notamment à [l'avis de cadrage préalable n°2023-11 de l'Ae du 20 avril 2023](#), le périmètre du projet comprend également :

- le renforcement des capacités d'amarrage (bollards) du quai Roger Meunier, opération de renfort structurel permettant de répondre aux impératifs de stationnement des navires actuels (passage d'une capacité de résistance aux efforts d'amarrage équivalents à une force de 100 tonnes à une capacité de résistance à une force de 300 tonnes) sous maîtrise d'ouvrage de Haropa ;

⁷ En Normandie, la valleuse est une petite vallée sèche perchée, dont l'existence s'explique par un recul de la falaise plus rapide que l'érosion fluviale. Cette dépression du terrain permet l'accès à la mer. (source : Wikipédia)

- 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 large de 18 m, avec la largeur de 25 m des autres quais du port) sous maîtrise d'ouvrage de Haropa ;
- le déménagement et la dépollution des sols du site de stockage d'huile végétale d'Alkion Sotrasol, dont l'emprise actuelle est en partie sur celle du projet d'aménagement.

L'électrification des quais – en cours sur les quais Roger Gallet et Joannès Couvert – est considérée comme une démarche distincte, engagée par Haropa Port à l'échelle du port du Havre en vue de la décarbonation de l'avitaillement des navires à quai.



Figure 5 : Aménagements projetés (source : dossier)

Le projet nécessitera également la création de voiries de desserte et de stationnement : 62 places de bus devant les terminaux 2 et 3 et 35 places devant le terminal 1, zones desservies par des carrefours, une voirie de chaque côté permettant la desserte des terminaux, la promenade de la Grande Valleeuse, qui même si elle ne sera accessible qu'aux piétons et aux cycles sera réalisée en matériaux bitumineux afin de pouvoir accueillir exceptionnellement des services de secours, une voirie traversante du site du nord au sud.

Le projet d'aménagement du terminal de croisière couvre ainsi une surface totale de 9,2 ha au sein d'un périmètre d'environ 14 ha, dont 27 600 m² pour les nouveaux terminaux (la surface bâtie actuelle étant de 35 200 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 il nécessite deux années de travaux⁸.

⁸ Les surfaces caractéristiques du projet (de chaque terminal, des espaces verts, des mobilités), le nombre et le type de places de stationnement (bus, véhicules légers, motos, vélo), le nombre de jours d'escales sont à mettre en cohérence entre les différentes pièces du dossier, et notamment entre le résumé non technique de l'étude d'impact, l'étude elle-même et les pièces de la demande de permis de construire – la notice paysagère et l'étude de sûreté et sécurité publique par exemple.

Le phasage du projet prévoit le maintien en exploitation de la pointe de Floride pendant les travaux. Suite à l'électrification des quais les bordant, les travaux commenceront par la rénovation des hangars 12 et 13 pour créer les terminaux 2 et 3 entre février 2024 et juin 2025. Ils se poursuivront par la construction du nouveau terminal 1 en lieu et place des hangars 1, 2 et 3. Les travaux s'achèveront par l'aménagement de la « Pointe de la Pointe »⁹ et les espaces paysagers de la promenade de la Grande Valleeuse.



Figure 6 : Esquisse du projet Pointe de Floride (source : dossier)

Alors que le dossier affiche la nécessité de réaliser des liaisons actives (vélos et piétons) entre la Pointe de Floride et le centre-ville et de développer la desserte en transports en commun, il n'en précise ni les tracés, ni les dimensionnements, ni les calendriers de réalisation et n'apporte aucune assurance sur leur réalisation. Pourtant, indispensables à l'atteinte d'un des objectifs du projet qui est de rapprocher la Pointe de Floride du centre-ville, même s'ils relèvent d'une autre maîtrise d'ouvrage et d'un autre calendrier, ils font partie du projet et sont à décrire et leurs incidences à évaluer¹⁰.

L'Ae recommande d'inscrire dans le périmètre du projet la réalisation des liaisons actives et le développement de l'offre de transport en commun entre la Pointe de Floride et le centre-ville du Havre et d'en évaluer les incidences.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est une opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha et fait à ce titre l'objet d'une évaluation environnementale. L'opération d'aménagement entraîne des travaux et constructions nécessitant un permis de démolir et un permis de construire. En raison de la nature

⁹ Espace situé à l'extrémité ouest de la pointe de Floride, au-delà des terminaux.

¹⁰ Comme l'Ae l'avait indiqué dans son 1^{er} avis pour cadrage préalable.

du maître d'ouvrage (Haropa Port au sein du GIP le Havre Croisière), l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour délibérer un avis sur ce projet.

Le projet est soumis à déclaration au titre de la législation sur l'eau.

Le dossier ne fait ni état d'une consultation du public ni de ses modalités.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les émissions de gaz à effet de serre,
- la qualité de l'air, des eaux marines et des écosystèmes associés, les déchets, le bruit,
- le risque pyrotechnique et celui de submersion marine,
- le paysage, du fait de la proximité du centre-ville historique.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1 Scénario de référence

Le dossier expose que, sans projet, la croissance de l'activité de croisière serait identique à la situation avec projet, à la limite près des nouvelles têtes de lignes représentant 35 000 passagers annuels et 17 navires (escales). Ainsi, sans projet, 625 200 passagers seraient pris en charge en 2030 par 200 à 240 navires. L'offre d'excursion depuis le Havre avec et sans projet reste identique, les flux supplémentaires étant générés par la création de têtes de lignes.

Le renforcement des bollards aurait été effectué sans projet, car il relève de la sécurité maritime. Le développement des installations de contrôle de sécurité à la montée et la descente des passagers serait également nécessaire, même sans projet, mais n'est pas évoqué.

Le risque que les croisiéristes se détournent de l'escale du Havre au cas où les terminaux ne seraient pas modernisés n'est pas évalué¹¹, cela a pour conséquence de maximiser les incidences dites « naturelles » du scénario de référence et partant de minimiser celles du projet qui s'y réfère. Les circuits de croisière, leurs escales et leurs évolutions depuis une dizaine d'années ne sont pas décrits précisément alors que le dossier indique explicitement que *« Les conditions d'accueil des touristes arrivant sur le territoire havrais sont donc globalement peu qualitatives 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. »*

Surtout, abordant les évolutions « naturelles » du trafic maritime, très significatives, le dossier expose finalement que *« pour faire face à ces incidences permanentes et garantir une gestion efficace du trafic de navires, des mesures d'encadrement et de régulation doivent être mises en place. Ces mesures peuvent inclure la planification stratégique des horaires d'escales pour éviter les congestions, la mise en œuvre de systèmes de réservation et de gestion des escales pour optimiser*

¹¹ Les rapporteuses ont été informées oralement qu'il était considéré comme nul par la maîtrise d'ouvrage.

l'utilisation des quais (...). Il sera également crucial d'investir dans les infrastructures portuaires afin de répondre à la demande croissante, en agrandissant et en modernisant les installations du terminal de croisière. » Ainsi, le projet est nécessaire pour que se réalise tout ou partie de l'évolution « naturelle » de la demande.

Les hypothèses de flux reposent sur la poursuite de la croissance constatée depuis 10 ans, sans toutefois disposer de données postérieures à 2019. Si l'année 2020 est effectivement atypique, l'absence des données 2021, 2022 et 2023 (les programmations sont effectuées plusieurs années à l'avance) est à combler afin de confirmer la trajectoire retenue. Les volumes estimés ne tiennent pas compte du taux de remplissage constaté des navires depuis dix ans (de 70 à 80 %), mais de leur capacité, ce qui est à justifier ou reconsidérer.

L'Ae recommande de reconsidérer le scénario de référence en tenant compte du taux moyen de remplissage des navires et de son évolution récente ainsi que du risque que les compagnies de croisières se détournent du Havre du fait de la faible qualité de ses aménagements et des difficultés de gestion du trafic, et de reprendre l'évaluation en conséquence.

Si les caractéristiques de la fréquentation du pôle de croisières en l'absence de projet, à court, moyen et long terme, ne devaient pas être revues significativement, les incidences de cette augmentation du nombre d'escales et de passagers seront à évaluer afin de disposer d'un état futur de l'environnement qui permette d'évaluer les incidences du projet en s'assurant que malgré leur caractère peut-être marginal par rapport aux incidences de l'évolution « naturelle » de l'activité de croisières, aucun effet de seuil ne sera à craindre (en matière de qualité de l'air, de bruit, d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre et aussi de pollution lumineuse) et sinon de prendre les mesures pour l'éviter.

Plus généralement, l'horizon attribué au projet se limite à 2030 sans jamais se projeter à plus long terme, ce qui est inhabituel et inadapté pour des projets d'aménagement de cette ampleur (quais, terminaux, espaces paysagers). Une projection à 2050 est nécessaire pour ce projet comme elle le serait pour le projet stratégique d'Haropa port dans lequel il s'inscrit. Dans son avis n°2021-97, l'Ae recommandait d'ailleurs à Haropa port de décrire sa trajectoire pour atteindre l'objectif zéro carbone en 2050. L'état projeté sans projet doit couvrir l'ensemble de la période de réalisation et exploitation du projet.

L'Ae recommande de caractériser l'état projeté de l'environnement à court, moyen et long terme en l'absence de projet, en particulier en matière de consommation d'eau, d'énergie, de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre, et de reprendre sur cette base l'évaluation des incidences du projet.

Des observations pour chaque thématique environnementale sont détaillées dans la suite de cet avis afin d'aider à la prise en compte de l'environnement par le projet, sans revenir à chaque étape de l'analyse sur les conséquences du choix retenu pour le scénario de référence lequel affecte pourtant l'ensemble de l'évaluation et de ses résultats, en particulier concernant les nuisances (qualité de l'air et bruit), les ressources en énergie, les sites Natura 2000, les risques et les émissions de gaz à effet de serre.

2.2 Solutions de substitution et justification du choix du parti retenu

La justification du projet repose sur le souhait de répondre au développement de court ou moyen terme de l'offre commerciale des compagnies de croisières et à l'augmentation de la capacité des navires, en s'appuyant sur les atouts du site de la pointe de Floride développés au §1.1 de cet avis. Aucune variante n'est cependant présentée, ni même l'arbre de décisions et les critères utilisés ayant conduit à retenir ce site et les installations projetées. Le dimensionnement des stationnements n'est pas étayé. La non concomitance d'utilisation des terminaux 2 et 3 en raison du dimensionnement de la station de traitement des eaux usées n'est pas expliquée alors qu'il est explicitement prévu d'accueillir des triples escales.

La prise en compte des effets du changement climatique et en particulier de l'augmentation de fréquence et d'intensité des événements « exceptionnels » se traduit notamment par des fermetures de l'accès maritime et terrestre à la pointe de Floride en cas de risque de submersion marine sans évaluation des incidences sur le nombre d'escales par exemple.

Le choix de ne pas inclure au projet un aménagement de la liaison en modes actifs ou en transports en commun entre la pointe de Floride et le centre-ville, ni des parkings adaptés pour les bus destinés aux excursions en attente à la pointe de Floride n'est pas justifié, alors qu'un des objectifs du projet est de « *requalifier l'interface ville-port et renforcer les liens avec la ville-centre en favorisant notamment les mobilités douces* » et de créer « *un accès public à la pointe du site pour permettre de révéler au plus grand nombre un paysage unique ouvert sur la ville et l'entrée du port* ». Les parkings pour les croisiéristes embarquant au Havre sont situés plus à l'est dans le quartier des docks Vauban, à 2 km.

L'Ae recommande de présenter les variantes étudiées, aux différentes échelles et étapes de définition du projet, incluant la liaison avec la ville.

2.3 État initial, analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

Les incidences de la fréquentation publique ou privée (événements) de la pointe de Floride, hors activités de croisière, sur le bruit, les circulations, l'exposition à des risques naturels qu'elle pourrait générer, ne sont pas évaluées. Elles ne sont approchées que dans l'étude de sûreté et sécurité publique, sauf pour ce qui concerne les déchets. Elles sont à évaluer et les mesures pour les éviter ou les réduire restent à définir.

L'Ae recommande d'évaluer les incidences en matière de bruit, de circulations et de risques naturels, de l'ouverture au public de la pointe de Floride et de présenter les mesures prises pour y remédier.

2.3.1 Enjeux hydrauliques

Le projet s'insère dans l'estuaire de la Seine aval, classée en état écologique moyen par le Sdage 2022-2027 Seine-Normandie qui a fixé l'objectif de bon état pour 2027. Il n'y a pas de masses d'eau douces superficielles dans la zone d'étude et le projet est éloigné des aires d'alimentation de captage. Il n'y a pas de zones humides dans le périmètre du projet.

Actuellement, le site ne dispose pas d'un raccordement au réseau collectif pour la gestion des eaux usées qui sont rejetées dans une fosse septique puis dans le milieu naturel. Les eaux pluviales collectées s'écoulent dans le milieu naturel, à savoir la mer. L'évacuation des eaux usées des bateaux de croisière se fait à la demande par barge. L'alimentation en eau potable du site est faite par le réseau urbain et le dossier considère que le projet n'aura pas d'impact sur la consommation en eau potable, les bateaux de croisière se réalimentant très rarement au port et la consommation des nouveaux terminaux ne devant pas accroître la consommation actuelle. L'équipement du site en appareils hydro-économes est prévue.

Pour répondre à la problématique des eaux usées, le projet prévoit la mise en place de deux microstations d'épuration (une pour chaque terminal) ayant pour objectif de gérer les eaux usées produites dans les aménagements du site avant rejet dans le milieu naturel. Le système de gestion des eaux usées des bateaux ne sera pas modifié.

L'aménagement des espaces verts va entraîner une désimperméabilisation des sols. Une gestion alternative des eaux pluviales est prévue au sein des nouveaux espaces verts créés afin de diminuer le débit de fuite et de participer à la création d'un nouveau biotope (création de noues de rétention des eaux de pluie). Quatre bassins de rétention seront également créés, qui offriront des capacités de stockage des eaux en cas de submersion marine pour protéger les terminaux de l'immersion.

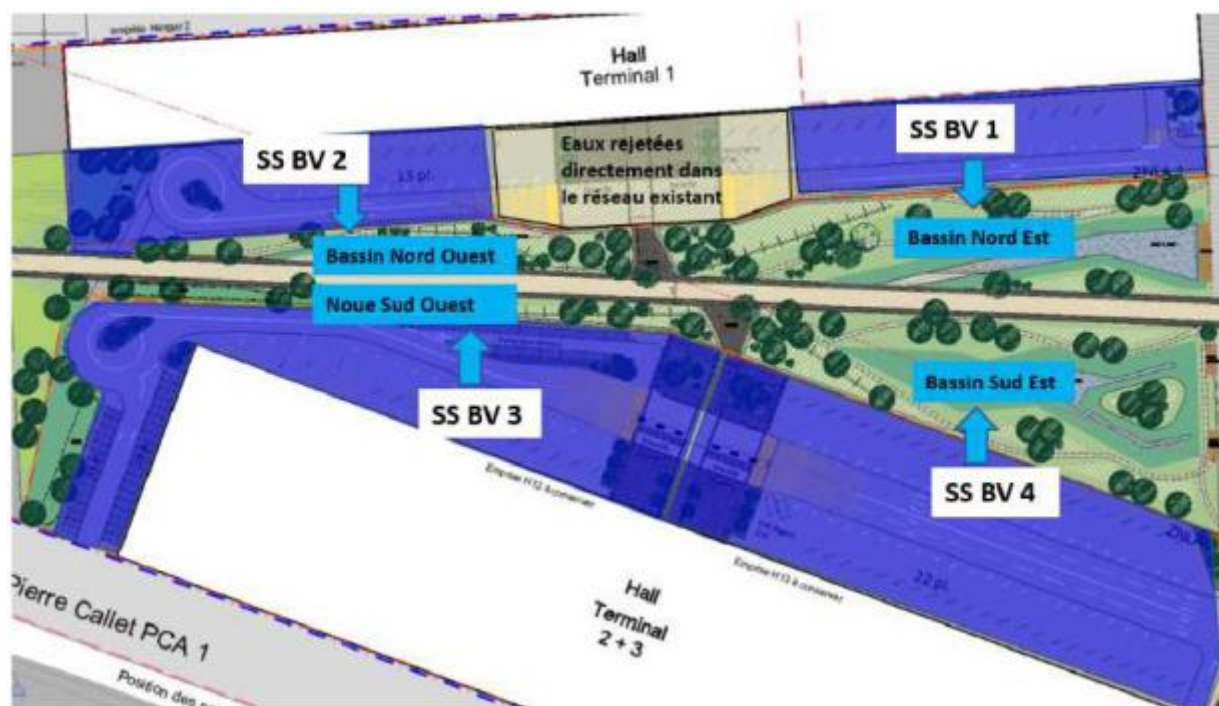


Figure 7 : Extrait du plan masse avec principe de fonctionnement des bassins (source : dossier)

La compatibilité du projet avec le Sdage est examinée en détail.

Suite à l'identification d'un risque de pollution accidentelle liée à la phase chantier, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont définies.

2.3.2 Milieux naturels

Le projet est situé à proximité de quatre sites Natura 2000. Bien qu'ils soient hors périmètre, une évaluation complète a été faite et figure parmi les annexes. Elle conclut que le projet aura des incidences négligeables sur ces sites, ce qui n'appelle pas d'observation de l'Ae.

Par ailleurs, le projet doit être compatible avec les objectifs environnementaux du Plan d'action pour le milieu marin (Pamm) Manche Mer du Nord.

Sept habitats semi-naturels ou anthropiques ont été inventoriés avant le démantèlement du site Sotrasol. Après le démantèlement, les ronciers et les alignements d'arbres adossés au site industriel ont disparu, entraînant également la disparition de plusieurs espèces patrimoniales¹². Parmi les espèces inventoriées, certaines sont d'intérêt patrimonial dont le Liseron des dunes inscrit comme en danger critique dans l'ex-région Haute-Normandie. Ce dernier est présent sur la zone imperméabilisée de la pointe du quai. Cinq espèces de plantes exotiques envahissantes ont également été répertoriées et leur destruction sera prise en compte dans la phase chantier.

Concernant la faune, 34 espèces d'oiseaux ont été contactées sur le site d'étude. Suite au démantèlement de Sotrasol, il apparaît que la Linotte mélodieuse a disparu faute d'habitats. Bien que l'ensemble des bâtiments présents sur le site puisse représenter des gîtes potentiels pour les chauves-souris, elles n'ont pas été identifiées dans les bâtiments destinés à la destruction ou la transformation.

Si les incidences permanentes liées à la destruction des habitats et des individus d'espèces pendant la phase chantier sont bien identifiées dans le dossier, elles y sont qualifiées de nulles au regard du « caractère artificiel et fortement perturbé » desdits habitats. De plus, le séquençage des travaux entre ceux réalisés sur le site de Sotrasol et ceux de la démolition et construction des terminaux a conduit à ce que la disparition de certaines espèces ne soit pas prise en compte dans la séquence éviter, réduire et compenser du projet.

L'Ae recommande de présenter les mesures de réduction et compensation des incidences sur les habitats et les espèces consécutives au démantèlement de la société Sotrasol et à la dépollution du site, et, si elles n'ont pas été mises en œuvre, de le faire dans le cadre du projet, par exemple par la création de nouveaux espaces verts.

Des études ont été réalisées sur les impacts sur la faune marine¹³ des travaux de renforcement des bollards sur le quai Meunier (nuisances acoustiques, vibrations, modification de la turbidité). Des mesures de réduction sont définies : surveillance des bassins alentours pour détecter des individus dans un périmètre inférieur à un kilomètre, montée en puissance des travaux sur le plan sonore pour encourager la fuite des animaux.

2.3.3 Paysage

La ville du Havre a été presque entièrement détruite pendant la seconde guerre mondiale, et reconstruite sous l'égide d'Auguste Perret qui a déployé des formes architecturales alors nouvelles, aujourd'hui reconnues au patrimoine mondial de l'Unesco. La pointe de Floride et les futurs

¹² Chlore perfoliée, Bugrane épineuse, Saule à trois étamines

¹³ Principalement Phoque gris, Phoque veau-marin, Marsouin commun, Dauphin commun, Grand dauphin, Dauphin bleu et blanc, Globicéphale noir.

aménagements se situent dans le périmètre du centre-ville reconstruit et doivent donc pouvoir s'intégrer dans cette unité paysagère, tout en affichant le caractère industriel qui les rattache au port. Le projet prévoit le respect par les nouveaux terminaux de ces contraintes architecturales (ordonnancement des façades, lisibilité de la structure porteuse, diversité des traitements du béton et attention portée aux détails architectoniques). La pointe de Floride se termine sur l'ouverture du port vers le large.

La mise en valeur de cette ouverture sur le large a été intégrée dans le projet qui va permettre d'ouvrir au grand public l'accès à la pointe.

Toutefois, les aménagements paysagers de la Grande Valleeuse et leur intérêt pour la biodiversité (avec l'aménagement de pierriers, de tas de bois servant de zones refuges, d'abri et de gîtes), annoncés dans l'étude d'impact ou la notice paysagère (et tous les photomontages insérés dans le dossier et sur le site internet du projet) sont à confronter à la prescription d'une végétation peu dense et uniquement arbustive, et du scellement des pavés, prescrite par l'étude de sûreté et de sécurité publique. Ces orientations contradictoires devront être mise en cohérence et l'évaluation des incidences revues le cas échéant.



Figure 8 : Vue semi-aérienne sur les futurs terminaux de la Pointe de Floride angles sud-est (source : dossier)



Figure 9 : Vue depuis le quai de Southampton du projet avec trois bateaux (source : dossier)

2.3.4 Pollution des sols et déchets

Si le dossier présente les différents acteurs de la collecte et du traitement des déchets du territoire intercommunal, il ne fournit aucune estimation des volumes actuels ou futurs de déchets d'exploitation des navires de croisière qui sont réceptionnés et traités, dans le cadre du plan en vigueur, par des entreprises locales pour le compte du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine. Ce point est à compléter.

Un diagnostic complet de l'état de pollution des sols du terrain d'assiette du projet a été établi (hors site Sotrasol qui a bénéficié d'une démarche de caractérisation et de dépollution spécifique). Un plan de gestion des terres polluées a été dressé. Les résultats d'analyse mettent en évidence des teneurs en hydrocarbures C10-C40, en antimoine et en sulfates supérieures aux critères établis pour les installations de stockage des déchets inertes sur certains sondages. La présence d'antimoine est à mettre en relation avec le fond géochimique local, d'après le dossier, qui rappelle également que la partie sud de la pointe de Floride est constituée de remblais. Des anomalies sont également détectées sur les métaux (chrome, plomb, zinc, mercure). Les teneurs en mercure correspondent à la gamme des anomalies naturelles modérées du bruit de fond national. Les teneurs générales en HAP sont faibles. Il n'y a pas d'anomalies sur les composés volatils (BTEX, PCB).

Une évaluation quantitative des risques sanitaires a été conduite sur le site Sotrasol et une autre sur le reste du site du projet. La première conclut que la qualité du sol au droit de l'ancien site d'Alkion est compatible avec un usage industriel ou tertiaire ; la seconde qu'elle est compatible avec les aménagements envisagés intérieurs et extérieurs. Toutefois, la première étude évalue l'exposition des futurs employés du site par inhalation potentielle de vapeurs provenant des sols à l'intérieur d'un bâtiment. La seconde s'est attachée à évaluer l'impact potentiel sur la santé d'un scénario d'exposition lié à l'inhalation des vapeurs des substances présentes dans les sols, les gaz du sol et les eaux souterraines par les employés du futur terminal de croisières, au droit des espaces extérieurs ou intérieurs.

2.3.5 Risques naturels et risques technologiques

Inondations

Le littoral et l'estuaire de la Seine sont soumis au risque de submersion marine, aléa qui concerne directement la zone d'étude et qui est estimé en prenant en compte une surcote requise au titre du changement climatique de 60 cm par rapport à la submersion centennale. L'enjeu est considéré comme fort par le dossier. À l'inverse, les études réalisées concluent que le risque d'inondation est faible à modéré sur les parcelles du projet, malgré le risque de remontée de nappe.

Afin de limiter les impacts en phase d'exploitation du projet, plusieurs aménagements sont prévus pour absorber les quantités d'eau supplémentaires d'une part (noues, aménagements paysagers), et ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux d'autre part. Afin de répondre au risque de remontée de nappe, aucun aménagement en sous-sol n'est prévu.

Le dossier indique que le projet n'aggrave pas le risque, ce qu'il faut comprendre comme « le projet n'aggrave pas l'aléa ». En effet, le risque est accru du fait de l'augmentation de populations exposées (au moins 35 000 passagers supplémentaires par an), et l'aléa ne diminue pas. Les mesures de gestion du risque envisagées (plan de sûreté, formation du personnel des terminaux) constituent des mesures d'accompagnement et non d'évitement et de réduction comme indiqué par le dossier.

L'Ae recommande de présenter les mesures prises pour éviter d'augmenter l'exposition des personnes aux inondations et d'aggraver le risque d'inondation.

Enfin, la compatibilité des prescriptions de l'étude de sûreté et sécurité publique concernant les clôtures (grilles, murs) et les portails, visant à les rendre moins perméables, avec les impératifs et choix de transparence hydraulique du secteur vis-à-vis des inondations, annoncés dans l'étude d'impact, n'est pas démontrée.

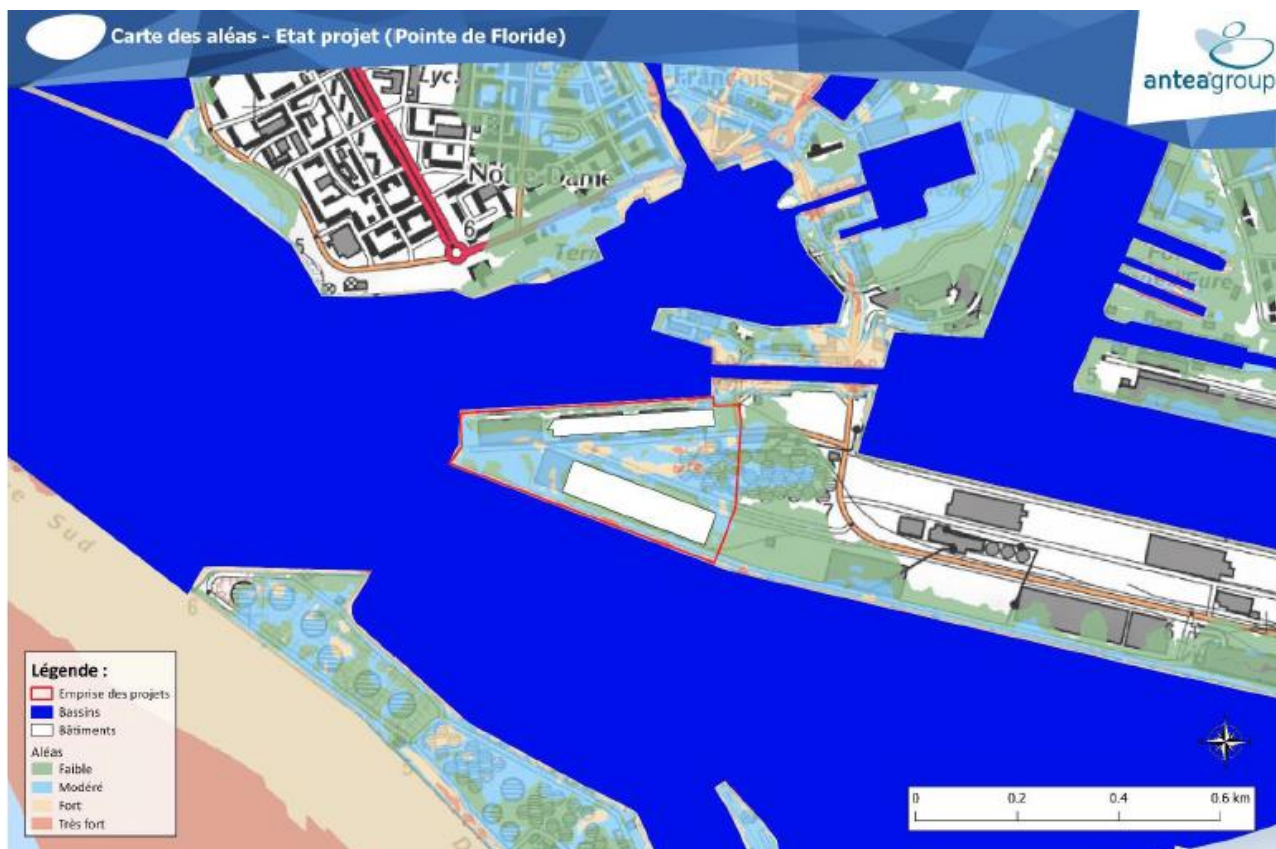


Figure 10 : Carte des aléas du site du projet (source : dossier)

Risques industriels et matières dangereuses

Bien que située dans le port du Havre, la zone d'étude n'est pas concernée par les zonages associés au Plan de prévention des risques technologiques de la zone industrialo portuaire du Havre. Le transport de matières dangereuses par voie maritime est susceptible de créer des risques de façon aléatoire. Le site Seveso le plus proche est celui de la CIM¹⁴, classé seuil haut, situé selon le dossier à environ 2 km au sud-est du projet sans que ne soit indiquée la présence plus proche de cuves de stockage, à 400 m au sud de la pointe de Floride. Le dossier ne précise ni le contenu de ces cuves, ni le trafic maritime associé à cette activité, ni le type de risques qu'elle peut générer, ni les risques associés à une augmentation du trafic maritime dans le chenal situé au sud de la pointe de Floride desservant l'ensemble du site de la CIM. La compatibilité de cette augmentation avec l'activité de la CIM, au regard de son étude de dangers par exemple, n'est pas analysée.

L'Ae recommande d'apporter l'assurance que l'augmentation du trafic de navires de croisière est compatible avec l'activité de la CIM et le cas échéant de présenter les mesures de réduction du risque nécessaires.

Risques pyrotechniques

Sur la base du diagnostic pyrotechnique réalisé, le risque est considéré comme fort avec la présence possible sous la ville de munitions de moyens à gros calibres potentiellement toujours présentes depuis sa destruction lors de la seconde guerre mondiale.

¹⁴ Cf. <https://www.cim-ccmp.com/fr/implantation.php#site-le-havre>

Des mesures spécifiques seront déployées pour assurer la sécurité des personnes durant la phase de chantier.

2.3.6 Déplacements, gaz à effet de serre et consommations énergétiques

Pendant les escales, la pointe de Floride fait l'objet de restrictions de circulation ; en dehors de celles-ci, elle est très peu fréquentée. Elle n'offre aucune possibilité de stationnement de longue durée : les passagers embarquant au Havre ont accès à un parking aux docks Vauban, à 30 min à pied de la pointe qui n'est desservie par aucun arrêt de bus. En situation de projet, le stationnement sera possible pour les passagers dans les terminaux. Le dossier mentionne à plusieurs reprises la possibilité de création d'un arrêt de la ligne de bus 18 à hauteur des terminaux de croisière. L'état initial comme en mode projet des circulations, tous modes confondus qu'ils soient actifs, routiers (bus de croisiéristes, véhicules légers, transports en commun, poids lourds) ou maritimes, est inexistant. La possibilité de situations de congestion routière ou maritime au moment des escales est exposée clairement, sans être documentée précisément ; les mesures à prendre pour les éviter ou les réduire sont évoquées sans être l'objet d'engagements. Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, comme celui de la Chatière¹⁵, sont à évaluer sur ce point.

Les émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements des 35 000 passagers et des 17 navires supplémentaires ont été estimées en prenant en compte l'acheminement des passagers et les escales de provenance et de destination des navires. Les hypothèses et méthodes sont exposées et reprennent les pistes de [l'avis de cadrage préalable](#) (§3.2) sans toutefois inclure les excursions. L'impact carbone des 35 000 passagers supplémentaires du scénario 2030 est estimé à environ 7 900 tCO₂e/an pour la partie acheminement à terre et croisière¹⁶. Pour les terminaux, l'estimation s'appuie sur la performance attendue des bâtiments et conduit à près de 2 000 tCO₂e en prenant en compte la production des matériaux, la phase de chantier et la consommation d'eau et d'énergie en phase d'exploitation. La contribution des nouvelles surfaces végétalisées n'est pas valorisée dans le calcul. Du fait de l'électrification à quai, aucune émission n'est associée à la période où les navires sont à quai. La référence à l'atteinte du facteur 4 à l'horizon 2050 sera utilement actualisée. La façon dont le projet contribue à l'atteinte de la neutralité carbone à cet horizon n'est pas exposée.

Une étude du potentiel de production d'énergies renouvelables a été diligentée en 2021. Elle conclut au possible recours à des installations photovoltaïques en toiture (pour une production de 2 GWh annuels correspondant, selon le dossier, à deux fois les besoins, sans plus de détail, permettant de couvrir une partie des besoins des bateaux à quai, sans préciser lesquels), à des systèmes de pompe à chaleur et de récupération de chaleur fatale des postes électriques (en lien avec les installations de raccordement électrique des quais), au stade d'intention.

Le dossier n'apporte pas l'assurance d'une disponibilité suffisante en électricité (toutes origines confondues) à l'échelle de la pointe de Floride et surtout de l'ensemble des navires la fréquentant, en particulier lors de doubles ou triples escales, au vu des engagements d'Haropa port en matière de qualité de l'air (cf. §2.1 et son [projet stratégique](#)). A tout le moins, la puissance appelée par les

¹⁵ Projet de liaison fluvio-maritime entre la Seine et Port 2000, cf. <https://www.haropaport.com/fr/la-strategie-multimodale>

¹⁶ En se fondant sur la moyenne 2022 des émissions annuelles de CO₂ nautique qui est de 813 gCO₂ par passager et par mile parcouru (ou 439 gCO₂ / passagers.km).

installations du projet, y compris l'ensemble des navires de croisières, est à mettre en regard de la capacité de transport électrique sur le périmètre d'Haropa port.

L'Ae recommande :

- ***d'évaluer les circulations, tous modes confondus en période d'escales ou d'évènements et de définir les mesures prises pour éviter les situations de congestion, en incluant les effets cumulés sur les trafics maritimes avec des projets connus,***
- ***de renforcer l'ambition du projet en matière de développement des modes actifs et des transports en commun,***
- ***d'apporter l'assurance d'une disponibilité suffisante en électricité à l'échelle de la Pointe de Floride.***

2.3.7 Bruit Air Santé

Les navires à quai sont, d'après le dossier la source principale de pollution de l'air (NO_x, SO₂, particules) très largement devant les véhicules routiers. Si les installations pour l'électrification des navires à quai sont en cours de mise en place, elles ne seront pas terminées avant 2030. À cette date d'ailleurs, d'une part tous les navires ne seront pas forcément équipés pour bénéficier de ces installations (sans que le dossier indique qu'ils ne seraient pas acceptés au port), d'autre part ils pourraient recourir à leurs propres moteurs pour couvrir jusqu'à 80 % de leurs besoins en énergie comme le permet la feuille de route nationale en matière de décarbonation des transports maritimes. Pourtant, la réglementation européenne « Fit for 55 » et plus spécifiquement le « Fuel EU Maritime et Alternative Fuel » (art. 5) prescrit que « À partir du 1^{er} janvier 2030, un navire à quai dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre doit se connecter à l'alimentation électrique à terre et l'utiliser pour tous ses besoins énergétiques lorsqu'il est à quai. [...] ». »

Aucune mesure de pollution de l'air sur le site du projet n'est produite, ni aucune estimation en phase d'exploitation des nouveaux terminaux. Le développement des modes actifs, le label E+C- (niveau E3C1) des futurs terminaux et l'intégration des énergies à partir de ressources renouvelables sont les seules mesures proposées. Aucune mesure de bruit n'est produite ; le dossier indique que les niveaux maximum de bruit resteront similaires mais que leur niveau moyen pourra augmenter dans un ordre de grandeur proportionnel à l'augmentation de trafic, sans toutefois en évaluer les conséquences et prévoir de mesures pour limiter les incidences sur la santé des personnes fréquentant le site, arguant de l'éloignement de la ville. L'avitaillement électrique des navires à quai devrait toutefois réduire les niveaux de bruit.

D'éventuelles incidences sur la fréquentation de la Grande Valleeuse ne sont pas évoquées.

L'Ae recommande de mieux documenter la qualité de l'air et les niveaux de bruit en période d'escale et leurs effets sur les usagers et la population havraise, et de détailler les engagements et mesures envisagés pour réduire les émissions de polluants atmosphériques des navires à quai et leurs impacts sur la santé humaine.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Des mesures de suivi et de contrôle sont finement définies pour les incidences du chantier sur les milieux naturels. Des mesures de suivi écologique en phase d'exploitation sont également prévues :

suivi des populations d'espèces, de la végétation, des espèces exotiques envahissantes pendant cinq ans après les travaux. Il n'y a pas d'autres mesures de suivi pour les autres impacts, par exemple sur la qualité de l'eau ou les émissions de GES.

L'Ae recommande d'étendre le dispositif de suivi à l'ensemble des hypothèses et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet, et au-delà de la phase de travaux, à toute la durée d'exploitation du site.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et bien illustré. Il convient néanmoins de veiller à la cohérence des chiffrages qui y sont présentés comme pour le reste du dossier.