

## Note de cadrage : Projet Port 2000

Date : 6 Octobre 2002

### **Projet :**

Le Havre Port 2000

### **Responsable du projet :**

Mr Pascal GALICHON  
02 32 74 74 23

### **Origines du projet :**

Le projet a été initié pour répondre à la demande nouvelles des transporteurs de conteneurs (navires de plus en plus gros, opérations portuaires à fort rendement ...) et se maintenir face à la concurrence des autres ports comme celui de Bruges et de Rotterdam...

La demande du projet d'aménagement du port a fait suite à une délibération du **conseil d'administration du port du Havre du 3 juillet 1998**. La demande de prise en considération du projet a été soumise au **Ministre chargé des ports maritimes**. La décision de prise en considération est nécessaire avant de pouvoir réaliser une étude d'impact du projet sur l'environnement (selon le code des ports maritimes et la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature). Pour valider le projet, une enquête sur l'eau doit être menée (loi du 3 janvier 1992) sous l'égide du préfet. Le projet a été l'objet d'un Débat Public (cf. loi sur le renforcement de la protection de l'environnement). Le projet doit ensuite faire l'objet d'une information de la Commission européenne. Enfin, un comité d'experts est chargé d'établir la synthèse des différentes études.

### **Objectifs du projet :**

Technique : Amélioration de la qualité de service pour entraîner une baisse du coût de passage portuaire, amélioration due au meilleur rendement des quais linéaires et à l'augmentation du nombre de conteneurs déchargés ou chargés par navire.

Economique : Les emplois du Havre sont liés directement ou indirectement à l'activité portuaire; l'estimation des emplois induits dans le commerce et les services s'élève à un millier et seront engendrés dès la première tranche de travaux de "port 2000".

### **Périmètre du projet :**

Suite au projet, le temps d'escale sera raccourci par la mise en place de :

- Nouveaux équipements portuaires, remembrement des installations sur des équipements performants et concentrés (pour accroître la productivité des transbordements).
- Dessertes terrestres performantes.
- L'exploitation de nouveaux terminaux portuaires

En plus des réalisations de bases ( digues, quais, postes à quai, etc..), le projet prévoit la réalisation d'ouvrages d'accompagnement et d'aménagements de génie écologique, ainsi que la

création de zones logistiques, où les entreprises de stockage, de distribution et de transformation de marchandises pourront s'implanter.

### **Contraintes du projet :**

Hydrologique et sédimentologique :

- Etudes menées par l'Ifremer, la SOGREAH, l'Université de Caen sur le modèle réduit des impacts sédimentologiques du projet dans l'estuaire.
- Etudes de création de vasières artificielles (établie par la cellule de suivi du littoral Haut Normand)
- Etudes de la tenue des côtes de Honfleur et Trouville (établie par le Service Technique Central des Ports Maritimes et des Voies Végétales).

Environnementales :

- Synthèse des connaissances sur le benthos, la contamination chimique et la pêche établie par l'IFREMER.
- Etude des nourriceries, par l' IFREMER.
- Reconnaissance géochimique des sédiments.
- Connaissances ornithologiques.
- Etudes des incidences paysagères, acoustiques, floristiques, faunistiques.

Enfin à ses contraintes, s'ajoutent les contraintes économiques initiées par les armateurs, budgétaires par les financeurs, celles du au port existant qui doit continuer de fonctionner.

Il ne faut pas oublier les contraintes de temps : date de livraison du projet, période de validité des études.

### **Description de l'équipe :**

Pour prendre en compte l'environnement, un **Comité d'experts indépendants**, présidé par le Préfet de Région Hte-Normandie, proposera les travaux écologiques à entreprendre et définira les axes d'un Plan de gestion de l'estuaire.

Une **Commission de Suivi** au niveau local, présidée par le préfet de région a été installée pour continuer le processus de concertation.

### **Mode de pilotage :**

Le pilotage du projet est assuré par une cellule commune, responsable des relations avec le port et de la coordination.

Les travaux sont logiquement répartis entre trois autres cellules spécialisées : la cellule dragage, la cellule terrassement et la cellule génie civil.

### **Les moyens :**

La première phase devra coûter environ 518 MEuros pour la réalisation dans la cas de quatre postes ( voire 565 MEuros pour 2 de plus)

- + 65 MEuros pour la desserte ferroviaire
- + 9 MEuros pour la desserte routière
- + 50 MEuros pour les mesures environnementales en dotation pour 10 ans.

Les financements :

- Port Autonome du Havre (Maître d'ouvrage) : 308 MEuros
- Etat 180 MEuros
- Département / Région : 99 MEuros
- Fonds Européens (FEDER) : 38 MEuros
- Réseau Ferré de France : 12 MEuros
- Réseau et Transport Européen : 2.5 MEuros

Soit une enveloppe de 640 MEuros

Coût global évalué à 3.091 millions de francs pour les 3 tranches de travaux ( hors taxes et aux conditions économiques de 1998).

### **Calendrier :**

#### 1999 :

Etablissement du dossier d'enquête comportant l'étude d'impact  
Consultation de la Grande Commission Nautique  
Instruction mixte à l'échelon des administrations centrales, conformément au code des ports maritimes  
Enquête publique relative à la protection de l'environnement  
Enquête publique menée localement, au titre de la loi sur l'eau et sur le Littoral  
Décision définitive du CA du Port Autonome du Havre  
Arrêté préfectoral au titre de la loi sur l'eau

#### 2000 :

Accord du ministre de l'Equipement, pour le lancement des travaux  
Ouverture des autorisations de programmes nécessaires au démarrage de la 1ère tranche  
Début des travaux

#### 2003 :

Mise en service de la 1ère tranche de Port 2000

#### Première phase :

6 postes à quai (4 extérieur, 2 intérieur) avec chenal d'accès, digue de protection + amélioration des accès terrestres proches (routiers, ferroviaires).

#### Première tranche de travaux :

Mise en service fin 2002, montant de 1.970 millions, digues, accès nautiques, 2 postes à quai extérieur, Dessertes terrestres de proximité terminal, mesures d'accompagnement, protection environnement.

Deuxième tranche de travaux :

En 2003 pour une hypothèse haute de trafic soit en 2005 pour une hypothèse basse de trafic, montant de 615 millions.

Dragages, 2 postes à quai extérieur, maintien de la qualité écologique de l'estuaire, desserte routière.

Tranche interne :

Envisagée en cas de saturation prématurée des installations portuaires, montant 506 millions

Dragages, 2 postes à quai intérieur, déviation des réseaux, dessertes.