

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont pluriels :

- Créer une référence pour la croisière maritime, en terme de qualité d'accueil et de promotion du territoire
- Favoriser l'attractivité des sites touristiques en Normandie
- Améliorer l'interface ville-port par une requalification des espaces de liaison avec le centre-ville

A noter que les interventions projetées n'ont pas pour objectif une augmentation capacitaire d'accueil des paquebots de croisière, limitée de fait par le nombre de quais disponibles pour la croisière sur la Pointe de Floride.

Voir notice jointe en annexe.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Sur une surface de l'ordre de 9,1 hectares, le projet consistera à :

- Démolir les hangars 1, 2 et 3 de la Pointe de Floride pour construire un nouveau terminal n°1 ;
- Réhabiliter partiellement les hangars 12 et 13 de la Pointe de Floride, et créer une greffe entre eux, pour créer les nouveaux terminaux 2 et 3 ;
- Aménager les espaces de mobilité liés à ces nouveaux terminaux pour permettre le stationnement des différents modes de déplacement : autocars de tourisme, taxis, navette vers le centre-ville, deux-roues, stationnement du personnel...
- Aménager entre les terminaux de nouvelles aménités paysagères permettant de conserver un accès public au site et de reconstituer des milieux supports de biodiversité.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le périmètre d'exploitation du pôle croisière après travaux couvrira une emprise d'environ 6 hectares.

Les nouveaux terminaux permettront de dispenser les mêmes services que dans la configuration actuelle, mais dans des conditions entièrement revalorisées :

- Services aux passagers : offre de stationnement, vente de billet pour les navettes, détente, conciergerie, promotion de l'offre touristique du territoire, vente de souvenirs, sanitaires...
- Formalités préalables à l'embarquement : enregistrements des passagers et de leur bagages, contrôles de sureté...
- Contrôles transfrontaliers réalisés par les services de l'Etat (Douanes et Police aux frontières).

Chaque terminal disposera d'une autonomie de fonctionnement, conférant une certaine souplesse dans le fonctionnement du site pour permettre indifféremment et de façon confortable l'accueil de 1, 2 ou 3 paquebots de croisière simultanément (la capacité d'accueil des paquebots demeurera inchangée par rapport à la situation avant travaux).

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Dépôt d'une demande de permis de construire pour les nouveaux terminaux.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface totale d'intervention pendant la phase Travaux : 9,1 hectares	Hectares
Surface bâtie actuelle : 35.185 m ²	Surface Hors Oeuvre Brut
Surface bâtie prévisionnelle : 27.609 m ²	Surface Hors Oeuvre Brut
Surface d'espaces verts/ espaces paysagés créée : 35.000 m ²	m ²
Surface dédiée à la mobilité : 28.400 m ²	m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Quai Roger Meunier
Quai Pierre Callet
Pointe de Floride au Havre

Coordonnées géographiques¹

Long. 49° 28 ' 53 " 485 Lat. 0 ° 6 ' 33 " 77

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Commune du Havre
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI Vallée de la Lézarde approuvé le 6/5/2013 Plan de Prévention du Risque Littoral PANES prescrit le 27/7/2015 Plan de Prévention des Risques Technologiques ZIP Le Havre approuvé le 17/10/2016
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque de submersion marine
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rejet d'eaux usées issus des terminaux - Traitement par micro-stations de traitement des EU avec rejet dans les réseaux et exutoires existants
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

En phase travaux, de fin 2022 à Fin 2025 :

- Travaux de déploiement du réseau électrique pour le raccordement électrique des navires à quai (quais Roger Meunier, Pierre Callet, Johannes Couvert) : à compter de septembre 2022.
- Réfection des réseaux et terre-plein des quais de la Pointe de Floride pour le renouvellement des grues portuaires.
- Mise en service des grues : Fin 2023.
- Renforcement bollards du quai Roger Meunier : Hiver 2023-2024
- Réfection quai Roger Meunier + caniveau à câbles : Hivers 2024-2025

En phase d'exploitation :

- Diminution des émissions de fumées issues des navires ;
- Diminution globale des rejets d'eaux pluviales dans le milieu ;
- Flux quotidiens des touristes sur le territoire : sensiblement inchangés ;
- Pas d'autres impacts cumulés.

Voir notice jointe en annexe.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Voir notice jointe en annexe.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard des éléments apportés, le projet paraît devoir être dispensé d'évaluation environnementale au motif qu'il ne génère pas en lui-même de flux touristiques supplémentaires, l'objectif du projet consistant à améliorer les conditions d'accueil pour se hisser au niveau des autres ports européens et à traiter de manière plus confortable et efficace les flux générés par les paquebots de croisière. Par ailleurs, les impacts du projet sur l'environnement proche et lointain nous paraissent largement favorables : les aménagements périphériques des terminaux conduisent en effet à améliorer de fait la situation, en améliorant sensiblement les infrastructures dédiées aux déplacements doux vers le centre-ville, en créant de nouvelles aménités paysagères sur le site favorables au développement d'un nouveau biotope, en confortant une activité générant des retombées économiques pour le territoire....

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Notice de présentation du site et du contexte du projet.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

LE HAVRE

le,

08 AVR. 2022

Signature



Steven PROTOIS
Directeur
Grands Projets,
Maîtrise d'Ouvrage et Aménagement



LE HAVRE SEINE METROPOLE

Département Aménagement et Attractivité du Territoire
Direction Grands Projets Maîtrise d'Ouvrage Aménagement
Hôtel d'Agglomération – 19 rue Georges Braques – CS 70854
76 085 LE HAVRE Cedex

Aménagement du pôle croisière de la pointe de Floride

Notice de présentation jointe à la demande d'examen au cas par cas

Sur le fondement de l'article R122-2 du Code de l'Environnement

Février 2022

Aménagement du pôle croisière de la pointe de Floride

Notice de présentation jointe à la demande d'examen au cas par cas

1. Le marché de la croisière et ses dynamiques
2. Objet de la présente demande
3. Les terminaux de croisière : état des lieux et éléments de benchmark
4. La pointe de Floride et son environnement
5. Les objectifs et éléments programmatiques du projet
6. Les interventions périphériques
7. Calendrier prévisionnel de l'opération
8. Conclusion

I. Le marché de la croisière et ses dynamiques

Après l'âge d'or des croisières transatlantiques jusqu'au milieu du XXe siècle et la période de repli qui s'en est suivi, le marché européen de la croisière a connu un nouveau développement au début des années 2000, à la faveur de la démocratisation des transports et du développement du tourisme de masse.

Cette croissance a été portée par le développement de l'offre, les armateurs ayant su faire évoluer le produit croisière en le positionnant comme un concurrent direct avec les autres formes de vacances. Ainsi, le nombre de passagers de croisière ayant transité au Havre est passé de quelques dizaines de milliers de passagers en 2000 à 418.000 passagers en 2018.

Situé dans la région Nord de l'Europe, Le Havre a su développer une offre croisière compétitive et attractive pour les paquebots de grande capacité en transit :

- La capacité du port à accueillir les plus grands paquebots en service sans restriction d'accostage et d'appareillage,
- Une proximité du centre-ville,
- Des tarifs portuaires compétitifs,
- Une offre touristique large avec des destinations fortes comme Paris, les plages du débarquement, Etretat ou encore le Mont-Saint-Michel et, en même temps une offre touristique de proximité qui se développe.

L'offre croisière globale est aujourd'hui de 408 paquebots pour 622 745 lits bas. Et dans le même temps 117 paquebots sont commandés pour une capacité de 247 579 lits bas.

Comme l'indique le tableau ci-dessous, les capacités de l'industrie de la croisière vont donc passer de 622 745 lits bas aujourd'hui à 831 162 lits bas à l'horizon 2030. Cette augmentation de 33% des capacités va donc s'accompagner mécaniquement d'une augmentation de 33% du nombre de croisiéristes qui passeront de 30 millions en 2019 à près de 40 millions en 2030.

La région Europe du Nord comprend quatre bassins de croisière : La Baltique, Les fjords norvégiens et le Spitzberg, L'Islande, Les Iles britannique et l'Europe occidentale.

Les paquebots qui escalent au Havre opèrent des croisières aux itinéraires facilement identifiables qui sont opérés dans la région des Iles Britannique et d'Europe Occidentale. L'analyse des trafics des principales compagnies de croisière montre que si la Baltique et la Norvège restent les principales destinations de croisière en Europe du Nord, c'est sur la zone d'Europe occidentale et Iles britanniques que la progression est la plus forte avec une croissance de 17% par an entre 2012 et 2021, soit 11,7 points de plus que la croissance des capacités pendant cette même période.

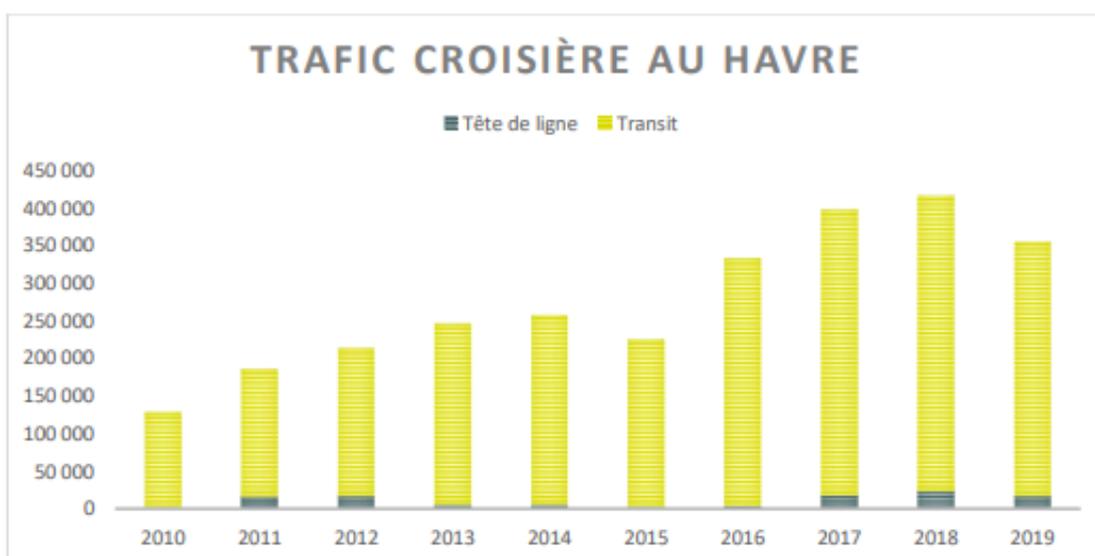
En se projetant sur 2030, et compte tenu du fait que le trafic croisière va augmenter de 33% par rapport à aujourd'hui, il est possible d'estimer que la croissance du trafic dans les bassins de croisière qui concernent le port du Havre sera de 44,7%. Le trafic au Havre devrait donc passer « mécaniquement » de 400 000 passagers à 580 000 passagers à l'horizon 2030.

Une augmentation de la capacité d'accueil du pôle croisière du Havre ne constitue pas cependant un corollaire de l'augmentation de trafic annoncée : le nombre de poste à quai dédié aux paquebots sur la pointe de Floride restera le même, **de telle sorte que la capacité d'accueil en navires n'augmentera pas dans les années à venir. En revanche, l'augmentation de trafic se traduira**

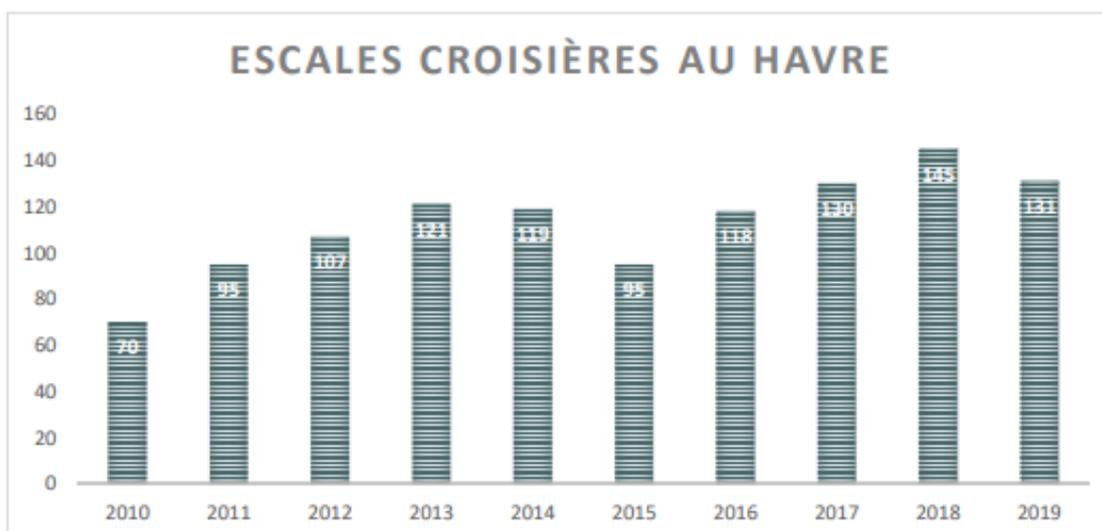
probablement par un allongement de la saison et/ou une fréquence plus importante des escales, avec augmentation du nombre de jour d'escale dans l'année et augmentation du nombre de double voire de triple escales.

Le nombre annuel d'escale devrait donc augmenter au Havre, de 131 escales en 2019 à environ 200 escales d'ici 2030.

Comme l'indique le graphique ci-dessous, l'escale du Havre reste avant tout une escale de transit, pour 95% des passagers.



Source : Club Croisière du Havre



Source : Club Croisière du Havre

Le nombre d'escales de paquebots ne reflète pas à lui-seul la croissance du trafic croisière car la capacité des paquebots en escale au Havre a fortement augmenté. 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. Cette tendance devrait se poursuivre compte tenu de l'augmentation de la capacité des paquebots actuellement en construction.

II. Objet de la présente demande

La présente demande d'examen au cas par cas, formulée au titre des dispositions des articles L122-1 et R122-3 du Code de l'Environnement, porte sur le projet d'aménagement du pôle croisière de la pointe de Floride au Havre. Ce projet comporte des démolitions, des constructions neuves, des réhabilitations et des aménagements sur les espaces extérieurs qui accompagneront les nouvelles infrastructures d'accueil.

Le projet entre dans le champ d'application des rubriques n° 39 de l'annexe à l'article R122-2 du Code, par lesquels une demande d'examen au cas par cas est requise.

La construction et l'exploitation des terminaux de croisière du Havre seront assurés par un Groupement d'Intérêt Public, le GIP Le Havre croisières, qui réunira Haropa Port et la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole (LHSM).

Ce nouveau groupement a été créé le 14 février 202 par décision préfectorale. Les objectifs poursuivis par ses membres fondateurs sont les suivants :

- Créer un organe local de gouvernance pour l'activité de croisière maritime au Havre, réunissant les 2 principaux acteurs en charge de sa promotion, de son organisation et du relationnel avec les compagnies ;
- Proposer un « guichet unique » intégrateur de services pour les armateurs et compagnies de croisière, pour plus de lisibilité et de simplicité dans les échanges.

La création des nouvelles infrastructures d'accueil et de cette nouvelle structure de gouvernance seront ainsi de nature à renforcer l'attractivité de l'escale havraise.

En attendant la mise en place effective du nouveau GIP, Haropa port et LHSM ont conclu un groupement d'autorités concédantes et un groupement de commande, désignant la Communauté Urbaine LHSM comme membre coordonnateur du groupement.

Dans ce cadre, la présente demande d'examen au cas par cas est déposée par la Communauté Urbaine LHSM, au nom du groupement.

Le périmètre du projet porte sur une surface de 9,1 hectares qui se confond avec le périmètre d'intervention du GIP Le Havre croisières (ramené à 6,5 hectares à terme en phase d'exploitation).

III. Les terminaux de croisière : état des lieux et éléments de benchmark

Les terminaux de croisière du Havre occupent partiellement les hangars 1 et 12 de la pointe de Floride sur une surface globale d'environ 6.000 m². Il s'agit d'anciens hangars logistiques reconvertis et aménagés pour recevoir les fonctionnalités liées à l'activité de croisière : accueil, enregistrement, logistique des bagages, contrôle de sûreté, contrôle aux frontières, souvenirs, offre de mobilité vers le centre-ville...

Le site comporte également de vastes espaces de stationnement extérieurs pour les cars de tourisme, les taxis et les navettes.

Le pôle croisière occupe ainsi une surface globale de l'ordre de 21.000 m².

Les aménagements dédiés à la croisière ont été réalisés depuis les années 2000 à l'intérieur de hangars qui n'étaient pas destinés initialement à accueillir du public : bien que les fonctions premières soient présentes, les conditions d'accueil s'avèrent donc assez peu confortables : étanchéité à l'air très partielle, hygrométrie et température insuffisantes, confort visuel et acoustique sommaire...

Le lien avec la ville est également insuffisant depuis la Pointe de Floride. Les itinéraires piétons/cycles vers le centre-ville ne sont pas identifiables et sont mêlés à la circulation des cars et des poids-lourds, jusqu'au Sas Quinette de Rochemont où les touristes peuvent rejoindre une voie verte jusqu'au quai de Southampton. Ces circulations douces offertes aux croisiéristes de passage ne sont ni confortables ni sécurisées sur la pointe de Floride.

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.

De tels investissements sont de nature à conforter l'attractivité des circuits de croisière proposés, en améliorant l'expérience des passagers en escale, et à consolider la confiance des compagnies envers les destinations.

Ce déficit de qualité dans le traitement des escales et l'accueil des touristes de croisière au Havre est d'autant plus préjudiciable que la capacité d'accueil de la pointe de Floride pour 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 et permet au Havre de s'inscrire simultanément dans les itinéraires de croisière en Europe du Nord, autour des îles britanniques ou vers l'Atlantique.

A noter qu'au regard des évolutions annoncées de la réglementation à l'échelle européenne pour les contrôles transfrontaliers (notamment en lien avec le Brexit), les installations existantes pourraient s'avérer insuffisantes à court terme pour permettre aux services régaliens (Police aux Frontières et Douanes) de remplir correctement leurs missions. Les investissements projetés doivent également permettre d'accroître la surface et de développer les équipements dédiés au contrôle transfrontalier dans les terminaux.

IV. La pointe de Floride et son environnement

Situé à l'interface de la ville du Havre et de son port, au sud du Centre Reconstitué par A. Perret (voir plan de localisation annexé), la pointe de Floride est le site d'accueil des paquebots de croisières.

D'une surface globale de près de 20 hectares, le site accueille sur sa moitié Est diverses installations industrielles ou en lien avec l'activité portuaire :

- Le site de stockage de ALKION Sotrasol, actuellement en cours de démantèlement ;
- Les bâtiments des Douanes ;
- Le siège du service du lamanage ;
- Une activité de stockage et de logistique au sein du hangar 13 ;
- Divers locaux de stockage au sein du Hangar 3 : services techniques d'Haropa, Direction Inter-Régionale de la Mer (DIRM) et le GIE Dragage Port ;
- Des locaux de formation pour les agents d'Haropa (hangar 2) ou les manutentionnaires (hangar 13) ;
- De locaux associatifs (Hangar 1 et hangar 12).

Les infrastructures dédiées à l'accueil des touristes de croisière et abritant les structures utiles aux formalités d'embarquement et de débarquement occupent l'extrémité ouest de la Pointe de Floride, au sein de 2 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.

Les chaussées partiellement pavées sont dans un état hétérogène mais globalement peu confortables pour les déplacements piétons.

Les hangars existants (datant de 1951 pour les hangars 1, 2 et 3 et de 1960 pour les hangars 12 et 13) sont vieillissants voir en dégradation pour certains d'entre eux et ne présentent pas d'intérêt architectural particulier.

Bien que située face au Centre Reconstitué du Havre, la Pointe de Floride présente donc des caractéristiques et une ambiance fortement empreinte de son environnement industriel et portuaire : 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.

Comme indiqué au sein du formulaire, la Pointe de Floride ne fait partie :

- D'aucun périmètre de covisibilité au titre d'un Monument Historique ou d'un site,
- D'aucun périmètre de protection au titre d'un SPR ou de la classification Unesco du centre Reconstitué,
- D'aucun périmètre de ZNIEFF ou Natura 2000, ni d'aucune zone humide.

Description du milieu naturel :

Le site de la Pointe de Floride est entièrement imperméabilisé, sans aucune aménité paysagère ou composante naturelle particulière. Il avoisine par ailleurs de sites de projets ayant récemment fait l'objet d'études d'impacts au titre desquels une analyse de l'état initial a été produite, notamment dans le cadre du projet de création d'un site de production d'éoliennes offshore.

Les analyses du milieu naturel et les inventaires qui ont été produits à l'occasion des évaluations environnementales réalisées dans le cadre du projet éolien (2019 et 2021) ont pu mettre en évidence les enseignements suivants dans l'environnement proche du pôle croisière :

- **Des enjeux faibles voire nuls** sur les habitats, la flore terrestre et aquatique, les amphibiens, les mammifères, les chiroptères, les insectes et la faune aquatique.
- **Un enjeu moyen** pour l'avifaune :
 - « *Au regard des espèces concernées et des habitats globalement artificiels, la densité d'oiseaux présents sur le site est faible et la plupart des espèces ne font que survoler le secteur. L'attractivité du site est donc faible. Les bassins sont par contre fréquentés par un certain nombre d'oiseaux côtiers et marins. L'enjeu pour ces secteurs peut être défini comme moyen* » [Développement de l'éolien offshore sur le port du Havre – Demande d'autorisation environnementale unique – Haropa Port/ Alise Environnement - Compléments du 20 septembre 2019].
 - « *L'enjeu avifaune est moyen dans la zone d'étude. Les espaces verts présent à l'Ouest et au Sud apparaissent les zones les plus attractives (nidification, gagnage, etc.) car ce sont des secteurs plus végétalisés et abritant des arbres. Les espaces du faisceau ferroviaire sont utilisés comme zone de nidification pour la Fauvette grisette et l'Hypolaïs polyglotte et comme zone de gagnage* » [Demande d'Autorisation Environnementale Unique – Préparation d'une zone de stockage de 4,2 hectares à l'est de l'usine d'assemblage de nacelles et de fabrication de pales pour les éoliennes offshore – Haropa Port/ Safege – Mise à jour du 10 septembre 2021].
- **Un enjeu moyen** pour les reptiles, en particulier lié à la présence du lézard des murailles :
 - « *Seule une espèce de reptile est observée à la périphérie des travaux : il s'agit du Lézard des murailles [...]. Il a été identifié le long du faisceau ferroviaire et à proximité du quai Rochambeau. C'est une espèce commune en Normandie qui a su coloniser tout type de milieux bien exposé au soleil. Ce reptile affectionne notamment les voies ferrées (actives ou désaffectées) qu'il utilise comme habitat de substitution aux milieux caillouteux secs. Avec seulement deux observations, la présence du Lézard des murailles dans la zone d'étude est relativement faible. Le site n'est donc pas un habitat majeur de l'espèce.* » [Développement de l'éolien offshore sur le port du Havre – Demande d'autorisation environnementale unique – Haropa Port/ Alise Environnement - Compléments du 20 septembre 2019].

Les sites industriels et portuaires voisins de la pointe de Floride partagent avec lui des caractéristiques communes en terme milieu qui permettent donc de présager d'enjeux globalement faibles en matière d'habitats et d'espèces.

A noter que le caractère très anthropisé du site de la pointe de Floride et la pauvreté des habitats observables, et notamment l'absence de faisceau ferroviaire qui constitue l'habitat privilégié du

lézard des murailles et de certaines espèces de volatiles, viennent relativiser davantage les enjeux relatifs à l'avifaune et aux reptiles au droit du pôle croisière.

V. Les objectifs et éléments programmatiques du projet

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 concernée par ces excursions. L'activité croisière permet ainsi notamment la promotion de la Région normande à l'international.

Pourtant malgré ses atouts majeurs pour l'accueil des paquebots, le pôle croisière du Havre n'est pas à la hauteur de sa fonction et n'est pas à l'image de l'attractivité touristique du Havre et de la Normandie.

Dans une perspective moins capacitaire que qualitative, le projet d'aménagement du pôle croisière entend donc opérer une revalorisation globale des conditions d'accueil des croisiéristes et de traitement des formalités d'embarquement/ débarquement, avec pour objectifs de :

- 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 terme 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.

Dans cette logique d'une meilleure qualité de service auprès des compagnies et des touristes en escale, la Communauté Urbaine et Haropa Port ont engagé la création d'une structure de gestion et de gouvernance unique pour l'activité de croisière qui permettra de rationaliser et de rendre plus lisible les services apportées aux compagnies de croisière. La création du GIP Le Havre croisières participera également de cette revalorisation globale de l'activité.

Les objectifs décrits se traduisent par le programme suivant pour l'aménagement de la Pointe de Floride :

- Démolition des hangars 1, 2 et 3 et reconstruction d'un nouveau terminal 1 faisant face au centre reconstruit et au quai de Southampton ;
- Réhabilitation partielle et extension des hangars 12 et 13 pour la création des terminaux 2 et 3 ; la création d'un 3^e terminal pour desservir le quai Johannes Couvert permettra de traiter convenablement les triple escales (actuellement une dizaine de jours par an) ;
- L'ensemble des constructions nouvelles et des extensions présenteront une forte ambition en terme de bilan carbone et de recours aux énergies renouvelables (niveau label E+C-) ;
- Création d'espaces de mobilité sécurisés favorisant la place du piéton ;
- Création d'espaces paysagés au centre du site comportant une plus large empreinte naturelle ;
- Création d'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.

Le projet d'aménagement couvre une surface globale de 9,1 hectares, à l'intérieur desquels sont prévues les surfaces suivantes :

- Surface bâtie prévisionnelle (nouveaux terminaux) : 27.600 m²
Rappel surface bâtie actuelle : 35.185 m²
- Surface d'espaces verts/ espaces paysagers créés : 35.000 m²
- Surface dédiée à la mobilité : 28.400 m²



Mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine :

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 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 site 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.



Parmi les surfaces dédiées aux espaces verts et aux espaces de mobilité, une part prédominante est également dédiée aux déplacements piétons et cyclables, pour un meilleur confort des usagers du pôle croisière et une meilleure appropriation du site par le public.

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.

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 et vers le centre-ville, en aménageant une plus large place aux mobilités douces (piétons, cycles...).



Ainsi, le projet d'aménagement présente de multiples caractéristiques de nature à conforter le pôle croisière du Havre tout en valorisant le site de la pointe de Floride et son environnement.

VI. Les interventions périphériques

Au titre d'une certaine cohérence géographique et fonctionnelle, la demande d'examen porte sur le périmètre de projet couvert strictement par le GIP ; elle n'intègre pas d'autres interventions menées par ailleurs en périphérie par d'autres maîtres d'ouvrage au motif que :

- Ces interventions ont déjà été instruites et/ou engagés,
- Elles portent sur des travaux de renouvellement ou de maintenance des installations en place,
- Les impacts supposément cumulés des différentes interventions combinées sont considérés comme marginaux au regard du projet principal pour le pôle croisière.

Les interventions périphériques et indépendantes au projet d'aménagement du pôle croisière sont décrites ci-après au titre d'une présentation exhaustive du contexte entourant la présente demande d'examen. Elles portent sur :

- Les interventions d'Haropa Port sur les infrastructures portuaires de la pointe de Floride ;
- Le déplacement de l'usine Alkion Sotrasol

Les interventions d'Haropa sur les infrastructures portuaires :

En périphérie immédiate du pôle croisière, Haropa a programmé diverses interventions sur les infrastructures portuaires de la pointe de Floride. Ces interventions de gros entretien renouvellement visent à rénover les outils mis à disposition de l'activité de croisière, en intervenant sur des équipements globalement vieillissants. L'ensemble de ces interventions sera assuré sous maîtrise d'ouvrage d'Haropa :

- Renforcement des capacités d'amarrage du quai Pierre Callet : L'intervention consiste à renforcer les structures d'amarrage du quai Pierre Callet, dont les bollards sont actuellement limités à des efforts de 100 tonnes. Les travaux de renforcement sont prévus durant l'hiver 2023-2024.
- Renouvellement des grues et passerelles : L'ensemble des grues et passerelles utilisées pour l'embarquement et le débarquement des passagers est vieillissant et peu adapté aux normes et conditions nautiques du port du Havre, compte tenu notamment d'un très fort marnage. L'intervention consiste donc à renouveler le parc des grues de la Pointe de Floride sur ses 3 postes à quai et à améliorer le système de passerelles mobiles sur podium pour permettre une descente plus confortables des passagers. Ce renouvellement de matériel se traduira également par une reprise des rails et des chemins de câbles sur les terre-pleins. Les travaux s'étendront entre les différents quais de 2023 à 2025.

Ce programme d'interventions tire parti des travaux programmés sur le pôle croisière pour se déployer opportunément de 2023 à Fin 2025 : il s'agit, pour le renforcement des bollards du quai Roger Meunier et le renouvellement des grues et passerelles du site, de travaux de renouvellement et de remise à niveau d'équipements déjà présents, sans modification particulière de la configuration des quais sur lesquels ces travaux seront mis en œuvre.

- Infrastructures de raccordement électrique des navires à quai (RENAQ) : Financés dans le cadre du Plan de relance, ces travaux visent à permettre l'alimentation électrique des navires à quai et **s'inscrit dans un programme plus large de déploiement du réseau électrique à quai, à l'échelle du port du Havre concernant aussi les activités conteneur, roulier et ferry. Ces infrastructures répondent aussi aux obligations prévues dans 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.

Il s'agira donc essentiellement de travaux de réseaux, accompagnés de la réalisation de quelques locaux techniques qui feront l'objet de demandes de permis de construire pour :

- Le local de distribution situé dans le hangar 13,
- Les abris CMS qui abriteront les dispositifs de branchements des navires au réseau, sur les 3 quais de la pointe de Floride.

La mise en œuvre du RENAQ constitue un projet important en faveur de la transition énergétique du secteur de la croisière : il permettra aux navires de ne plus consommer d'énergie carbonée et de cesser les émissions atmosphériques lors des escales grâce au recours à une énergie électrique disponible. Son impact durant la phase travaux sera limité à l'emprise des quais de la pointe de Floride. Son impact à long terme sera bien plus positif en diminuant considérablement les nuisances sur 3 aspects :

- **Emissions atmosphériques (fumées, CO₂, NO_x, SO_x, particules fines),**
- **Nuisances sonores (bruit des moteurs, basses fréquences),**
- **Vibrations.**

Ce projet s'inscrit dans un objectif de décarbonation des transports maritimes. Il vise à l'amélioration de la qualité de l'air avec un impact local sur la santé publique, tout en s'inscrivant dans une démarche plus globale de lutte contre le changement climatique.

Déplacement de l'usine Alkion Sotrasol :

Le site industriel ALKION Sotrasol est un site de stockage d'huile végétale, présent sur le site de la pointe de Floride depuis plusieurs décennies, et occupant une superficie d'environ 30.000 m². Le démantèlement du site industriel Sotrasol est actuellement en cours : l'opération est rappelée ici dans le cadre d'une description exhaustive du contexte entourant le projet du pôle croisière.

Haropa a en effet notifié à l'entreprise son souhait de mettre fin à la convention d'occupation du domaine portuaire dont elle bénéficiait afin 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.

Les travaux de démantèlement des installations industrielles et de dépollution du site ont été engagés en juillet 2021 et se poursuivront jusque fin 2022. Les capacités de stockage de l'entreprise ont été transférées sur un autre site de la zone industrialo-portuaire.

La majeure partie du périmètre de démantèlement de l'usine Sotrasol est situé hors du périmètre d'intervention du GIP et ne présente pas d'interaction fonctionnelle directe avec le projet

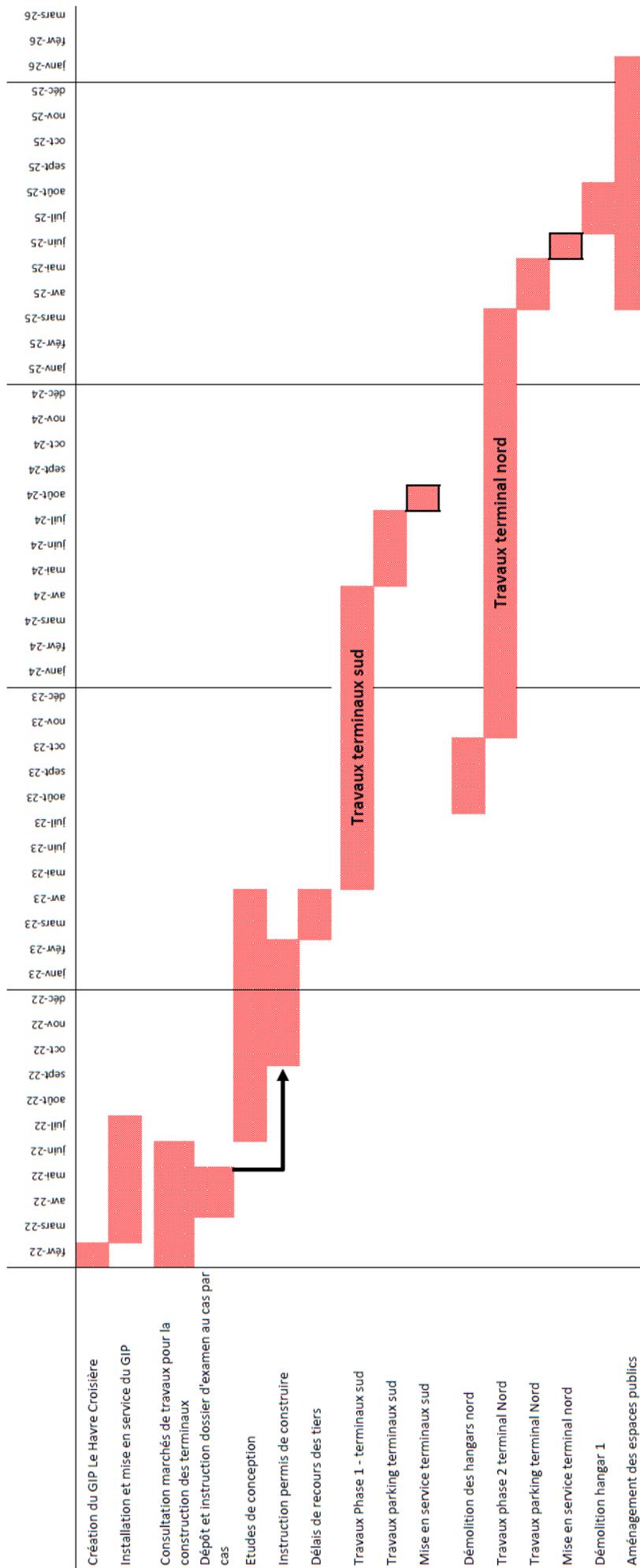
« croisière ». Seule une partie du site libéré par Sotrasol sera utilement mis à contribution pour la création des futurs espaces verts accompagnant les nouveaux terminaux de croisière.

VII. Calendrier prévisionnel de l'opération

Le planning prévisionnel de l'opération prévoit l'engagement d'une première phase de travaux dès le 2^e trimestre 2023, avec la réalisation des deux nouveaux terminaux sud. La seconde phase de travaux est engagée quelques mois plus tard pour la création du nouveau terminal 1.

Ce planning prévisionnel tient compte de plusieurs niveaux de contraintes qu'il est primordial de respecter pour assurer la réussite de l'opération et ne pas impacter de manière significative l'activité de croisière :

- Garantir la continuité de l'exploitation des installations actuelles d'accueil des navires et des croisiéristes ;
- Permettre une bonne coordination des travaux du pôle croisière avec ceux réalisés de façon concomitante par Haropa sur ses quais (Raccordement électrique à quai et renforcement des bollards) ;
- Ne pas prendre de retard vis-à-vis de la montée en puissance de l'activité de croisière après 2 années blanches induites par la crise sanitaire mondiale.



VIII. Conclusion

Un programme de travaux a été élaboré pour la pointe de Floride dont l'objectif premier est d'améliorer les conditions d'accueil des croisiéristes transitant au Havre, pour accompagner une croissance de l'activité qui devrait porter le nombre de passagers à environ 600.000 d'ici 2030. Cette augmentation annoncée de l'activité au pôle croisière du Havre est directement liée à des facteurs exogènes qui sont :

- Le dynamisme du marché européen de la croisière, issu d'une stratégie d'offre opérée par les compagnies maritimes ;
- La capacité des paquebots faisant escale au Havre.

De telle sorte que la mise en œuvre – ou non – du projet d'aménagement de la pointe de Floride sera sans incidence significative sur le volume de croisiéristes en transit au Havre dans les années à venir : **l'enjeu attaché à ce projet est avant tout un enjeu local d'image et d'attractivité touristique de la destination havraise, voire plus largement normande.**

Au regard des éléments apportés, le projet paraît devoir être dispensé d'évaluation environnementale **au premier motif qu'il ne génère pas en lui-même de flux touristiques supplémentaires**, l'objectif du projet consistant à améliorer les conditions d'accueil pour se hisser au niveau des autres ports européens et à traiter de manière plus confortable et efficace les flux générés par les paquebots de croisière. Ainsi le nombre maximum de paquebots susceptibles d'être accueillis quotidiennement restera inchangé, et les flux quotidiens de croisiéristes (tout mode de déplacement confondus : piétons, cycles, VL, autocars...) demeurera sensiblement le même qu'aujourd'hui.

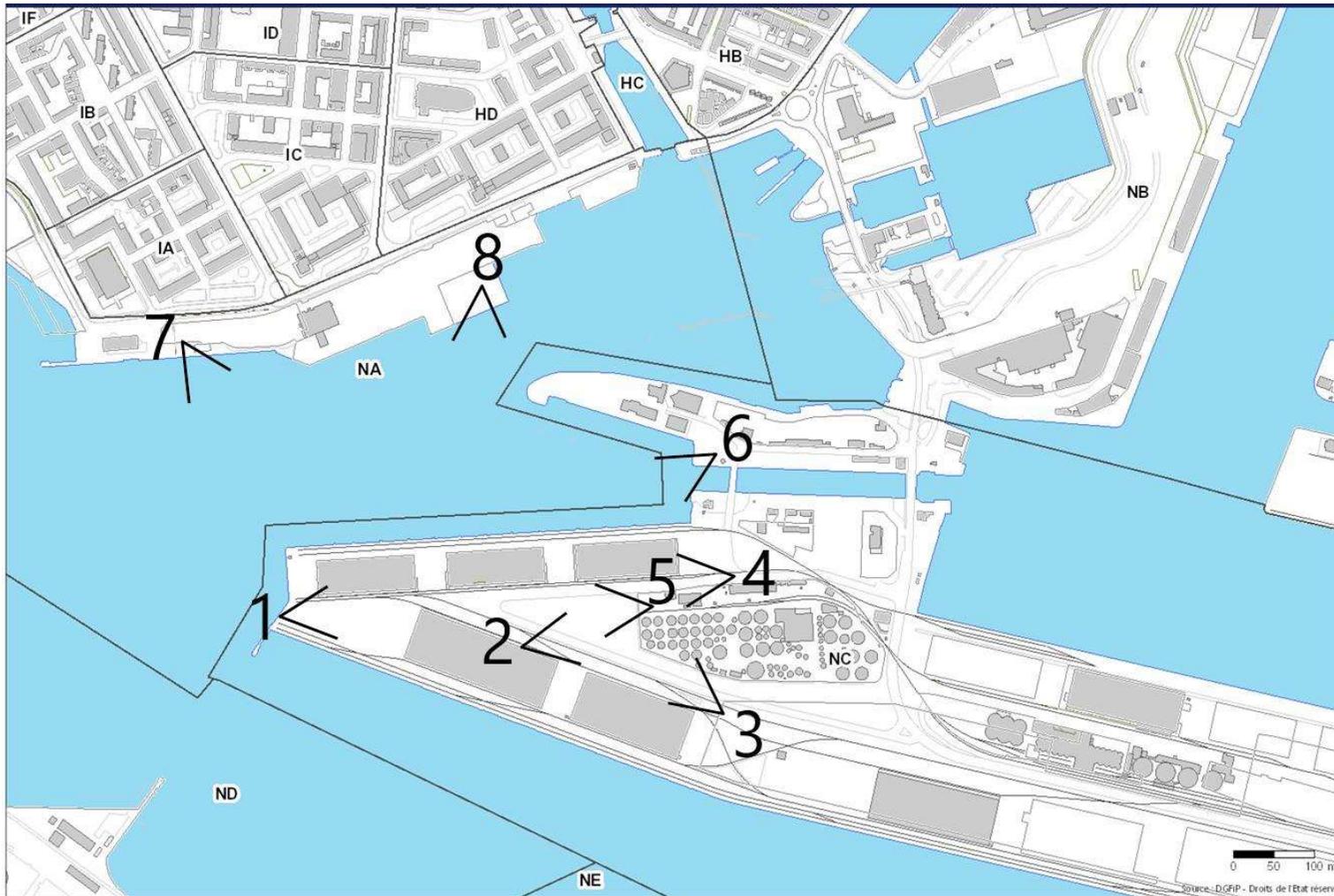
Par ailleurs, **les caractéristiques du projet paraissent largement positifs du point de vue de ses impacts sur le site et sur son environnement proche et lointain** : les aménagements extérieurs aux terminaux conduisent en effet à améliorer de fait la situation, notamment en améliorant sensiblement les infrastructures dédiées aux déplacements doux vers le centre-ville, en permettant la libre circulation de l'eau sur le site, en créant sur le site de nouvelles aménités paysagères favorables au développement d'un nouveau biotope, et en confortant une activité concourant à l'attractivité touristique et générant des retombées économiques pour le territoire.

Enfin dans ce cadre requalifié, la fluidité et l'organisation des flux logistiques s'en trouveront également améliorés. La rénovation des infrastructures permettra de proposer de meilleures conditions de travail pour les services régaliens en charge du contrôle frontalier, ainsi que des dispositifs entièrement rénovés du point de vue de la sûreté du site : clôtures, vidéosurveillance, séparation des flux, contrôles d'accès, etc. Au regard des évolutions annoncées de la réglementation européenne en matière de contrôle aux frontières, il s'agit également d'un enjeu fort directement attaché au calendrier de réalisation de ces nouveaux terminaux.

Plan de Situation – Pointe de Floride (1/25000^e)



ANNEXE 3 - Plan de repérage

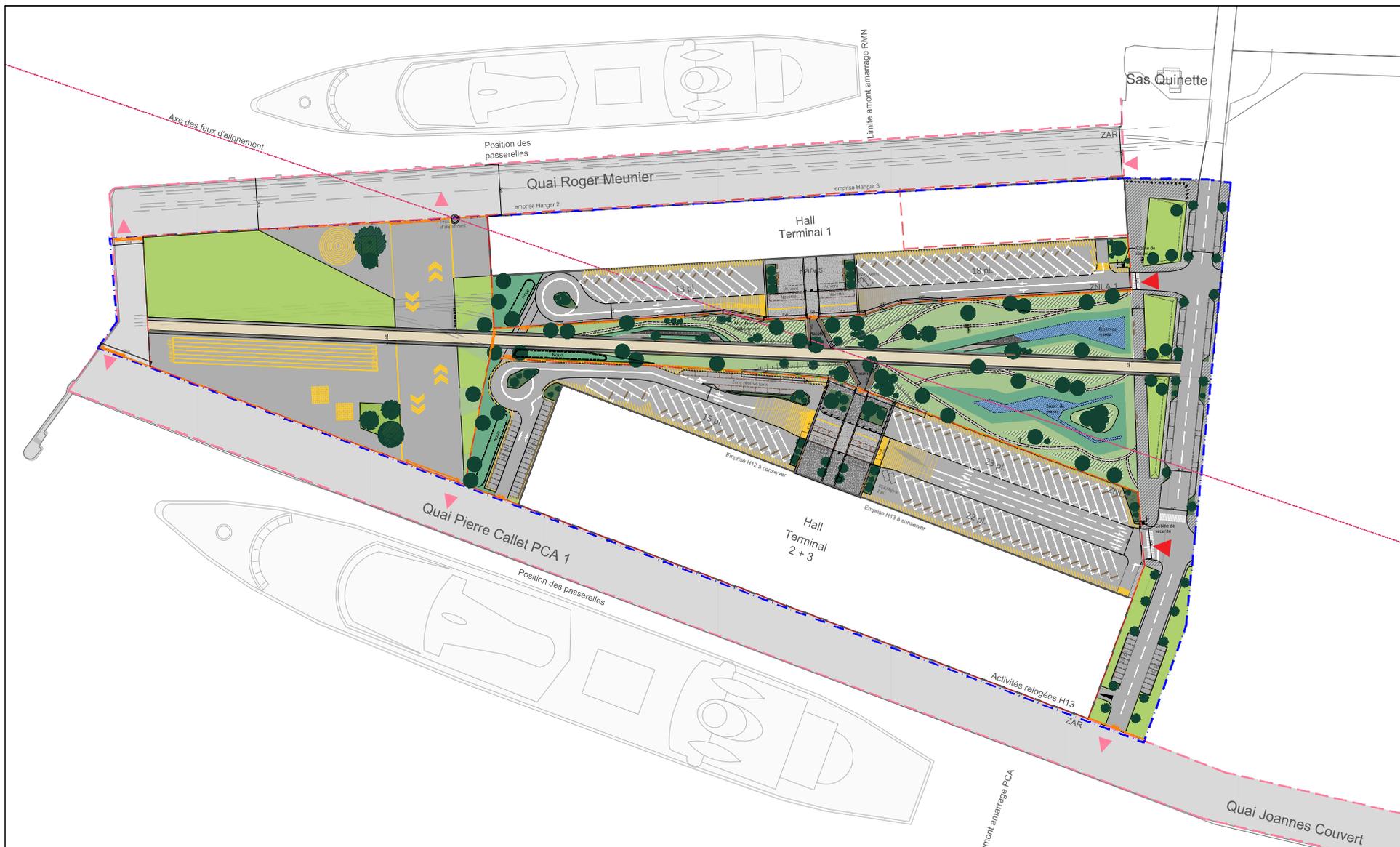












LEGNDE

DESIGNER

- ZAR : Zone Abris Rattaché
- ZALA : Zone Non Libre d'Accès
- Emprise d'intervention

ACCES

- Accès ZAR
- Accès ZALA

REVETEMENTS

- Pavés réutilisés et sols
- Embebe beige
- Embebe gris pour voirie et stationnement
- Maton gris granité
- Enrochement de berge
- Caillots de rivière
- Marquage en peinture jaune pour la circulation piétonne
- Marquage en peinture jaune pour l'espace des parkings
- Asphalte gris
- Cochons en graviers

PLANTATIONS

- Vegetation de prairie (dalle)
- Vegetation de prairie (pierre)
- Vegetation semi-aquatique (type roseaux)
- Surfaces empennées
- Masseifs d'arbustes, vivaces, et graminées
- Crupines
- Arbres / arbustes projet
- Arbres cèdres

MOBILITE

- Bancs en bois style pinne (modèles de 2m, 4m, et 12m)
- Clôture maille métallique facile à ouvrir
- Câbles roses
- Podium
- Dacs de propreté

LE HAVRE - POINTE DE FLORIDE

AVP Mission de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement des espaces extérieurs de la pointe de Floride

MAÎTRISE D'OUVRAGE

LE HAVRE SEMI METROPOLIS

MAÎTRISE D'OUVRAGE

AVP MEMBERS

- AIA TERRITOIRES
- ARCADIS
- phytoLAB
- STUDIO VICARINI

PHOTOLAB

AVP 20/03/2020 1/300

Plan d'aménagement général

002 **0**

ANNEXE 5 – Plan des abords

