



Concertation pour le Projet stratégique 2026-2030 de HAROPA Port

Observations de France Nature Environnement Ile-de-France

Préambule

France Nature Environnement Ile-de-France est la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement. Elle est la porte-parole d'un mouvement de plus de 400 associations.

Dans le cadre de la concertation pour le Projet stratégique 2026-2030 de HAROPA Port, France Nature Environnement Ile-de-France souhaite faire part de ses inquiétudes quant aux effets, notamment environnementaux, qu'aurait le développement des capacités logistiques et industrielles des ports de la Seine.

Cette contribution a pour objectif d'orienter HAROPA Port dans son Projet stratégique et de prendre en compte toutes les réalités du territoire en mesurant les impacts du projet ainsi que les vulnérabilités déjà présentes et accentuées.

Remarques

ENJEU 1 : SE DISTINGUER AUPRÈS DE NOS CLIENTS COMME UNE RÉFÉRENCE EN EUROPE DU NORD

Ambition 2 : Orienter notre stratégie domaniale au service de la souveraineté industrielle, énergétique et logistique

Un des objectifs cités est d'« Aménager des terrains destinés à des projets d'industrie verte, d'envergure nationale et européenne ». Il est nécessaire de veiller à ne pas artificialiser des terres non artificialisées et privilégier la densification et la réhabilitation de sites déjà artificialisés (les friches par exemple).

Mais cette nécessité doit se doubler d'une vigilance accrue sur la préservation des espaces naturels préexistants dans les espaces portuaires d'Haropa Ports. En effet, les sols non imperméabilisés au sein des ports devraient faire l'objet d'une sanctuarisation afin de

favoriser leur rôle de corridors de biodiversité tant les continuités sont actuellement dégradées.

Ainsi, la nécessité de contribuer à la souveraineté industrielle sans artificialiser les sols affectés au développement portuaire doit être mise davantage en avant dans l'exercice prospectif auquel se prête Haropa Ports. L'artificialisation des sols ne peut par ailleurs pas être le seul critère à prendre en compte pour organiser le développement de l'activité au sein des ports. La connaissance et la préservation de la biodiversité sont des exigences de la même importance.

ENJEU 2 : DÉCARBONER L'AXE SEINE ET L'ÉCONOMIE NATIONALE

Ambition 4 : Augmenter la part du transport bas - carbone vers les grands bassins de consommation et de production

Il est inscrit comme objectif de « Doubler le trafic fluvial conteneurisé sur le bassin de la Seine pour desservir au plus près les grands centres de consommation et de production d'Île-de-France ». Or, il n'est pas précisé si cet objectif de hausse du trafic fluvial est basé sur le simple report modal du routier vers le fluvial ou s'il s'agit d'une hypothèse de développement des échanges de marchandises.

Il semble indispensable de préciser les conditions et facteurs pour atteindre cet objectif en matières de trafics et de tonnages transportés afin de démontrer la certitude quant aux effets réels en termes de basculement modal.

En effet, si le projet stratégique vise à concrétiser une trajectoire « zéro émission » d'ici 2050, il ne faudrait pas que l'objectif de doublement du trafic fluvial soit fondé sur une prévision en hausse des échanges commerciaux, auquel cas, les calculs seraient biaisés.

En outre, l'impact du développement du trafic fluvial sur la décarbonation des échanges ne doit pas masquer un effet en puissance sur la préservation des réservoirs et des continuités écologiques. En effet, les berges de la Seine sur l'ensemble de l'Axe Seine constitue l'une des plus importantes trames vertes et bleues de la région, comme en témoignent les cartes du SDRIF-E et du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Or le développement du trafic fluvial s'accompagne nécessairement d'un accroissement des nuisances de l'activité portuaire et fluviale sur les écosystèmes associés à la Seine.

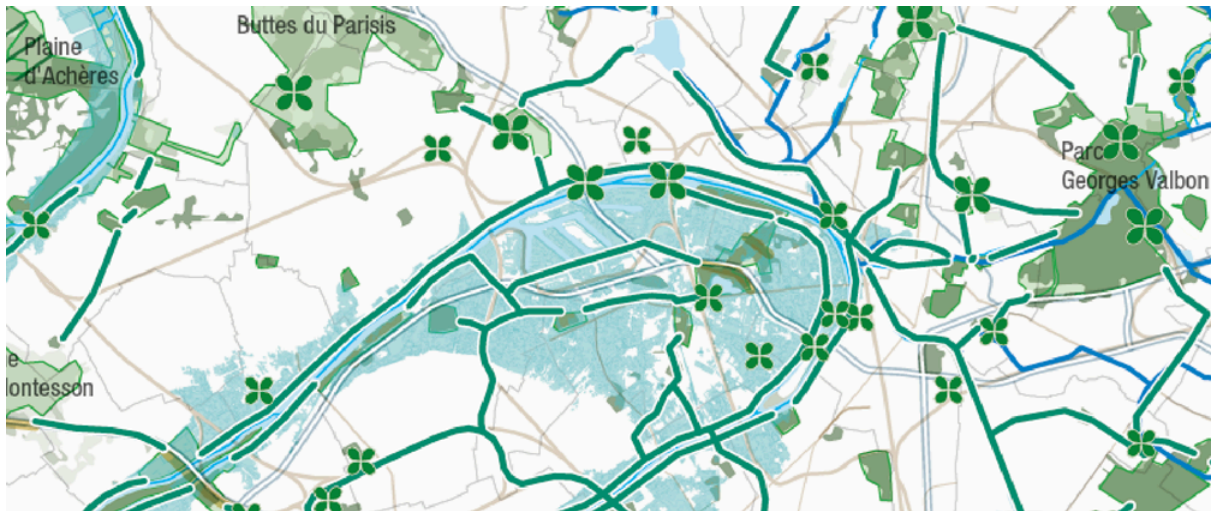
Dans ce contexte, où l'axe Seine constitue une continuité écologique stratégique à l'échelle régionale, comment peut-on viser un doublement du trafic fluvial sans en évaluer l'impact sur la biodiversité et les continuités écologiques associées à la Seine ? Une étude scrupuleuse des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques devrait être le préalable à tout projet d'intensification de l'activité fluviale, si l'objectif réellement d'associer une décarbonation des échanges à un moindre impact sur les continuités écologiques.

ENJEU 3 : AGIR AVEC LES TERRITOIRES EN PRÉSERVANT LEUR ENVIRONNEMENT

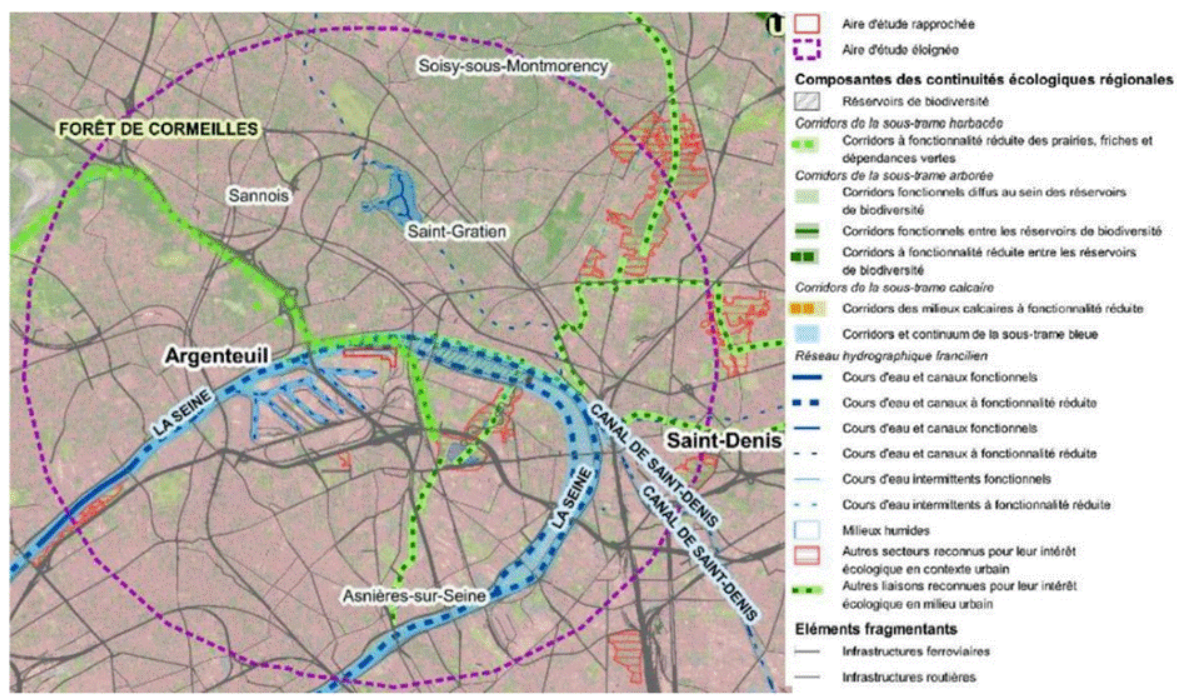
Ambition 7 : Concilier aménagement portuaire et biodiversité

Nous insistons sur le caractère central de la préservation des continuités écologiques au sein des ports de la Seine ainsi que des opérations de renaturation. L'intensification des activités portuaires peut en effet rompre ces continuités si des mesures fortes ne sont pas prises.

En effet, le SDRIF-E tout d'abord identifie la Seine comme la continuité écologique centrale et majeure de l'Ile-de-France, la Seine étant considérée avec ses berges qu'il convient de renaturer et préserver dans les objectifs réglementaires du schéma. Le port de Gennevilliers est par exemple identifié comme un espace associé à une continuité écologique fluviale fonctionnelle à préserver ou restaurer :



En outre, le Schéma régional de cohérence écologique identifie en effet l'entrée du port de Gennevilliers comme un corridor fonctionnel de biodiversité s'appuyant en l'espèce sur la fonctionnalité des berges de Seine d'une part, de la zone Natura 2000 de l'Ile-Saint-Denis d'autre part et enfin de la proximité du parc des Chanteraines :



Source : SRCE

Pourtant le projet GreenDock vient porter une atteinte [très forte à la biodiversité](#) ainsi qu'aux continuités écologiques, comme le relève [la Mission régionale de l'Autorité environnementale \(MRAe\)](#) ou [les associations de protection de l'environnement](#) dans leurs avis respectifs sur le projet.

Le cahiers des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales du port de Gennevilliers prévoit pourtant de mieux préserver les berges de Seine entourant le port afin de mieux remplir leur rôle de continuité écologique. Il ne faudrait pas que le projet stratégique porté par Haropa ports sur l'Axe Seine ne permettent au contraire d'accueillir davantage de projets, comme GreenDock, impactant fortement la biodiversité et les continuités associées aux berges de Seine.

Nous soulignons également les risques associés à la séquence Eviter-Réduire-Compenser concernant la biodiversité dite « irremplaçable » avec pour conséquence l'impossibilité de compenser certains impacts.

Pourtant plusieurs projets d'infrastructures accueillies dans les ports exploités par HAROPA ports ont un effet délétère sur la biodiversité, sans être ni associés à des mesures ERC adaptées, ni même à des demandes d'autorisation impliquant le développement de mesures ERC. Pour exemple, [le projet GreenDock sur le port de Gennevilliers](#), ne contient aucune demande de dérogation espèces protégées, malgré l'impact très fort du projet de démolition des entrepôts existants ainsi que l'impact du sur la zone NATURA 2000 située en face du port au bord de la Seine. De même lorsque des dérogations espèces protégées sont sollicitées pour des projets comme pour [le projet de plateforme logistique multimodale porté par TELAMON sur le site du port de Bruyères-sur-Oise](#), la qualité des mesures ERC peut s'avérer très faible et remettre en question l'absence de perte nette de biodiversité du projet,

particulièrement visé par les avis rendus sur le projet et les associations de protection de l'environnement.

Ambition 9 : Anticiper les effets du changement climatique à travers un plan d'adaptation

Nous saluons le projet de mise en œuvre d'un plan d'adaptation avec la prévention des risques d'inondation et de submersion ainsi que l'adaptation de l'écosystème portuaire aux impacts du réchauffement climatique (chaleur, vent, tempêtes, etc.). Néanmoins, nous notons qu'aucune mention de l'accentuation des sécheresses n'apparaît dans le document de présentation du projet stratégique. Or, les sécheresses s'intensifient et vont devenir de plus en plus fréquentes. Leur impact sur l'état et le débit des cours d'eau est considérable et nécessite d'être pris en compte dans le projet stratégique.

De plus, HAROPA est le premier port ouest-européen exportateur de céréales. Or, la production de céréales est fortement impactée par les conséquences du changement climatique. Il est donc nécessaire de prendre en compte ces effets sur les marchandises transportées et de réfléchir à une diversification des produits concernés par le fret fluvial.

En lien avec l'ambition 4, il faut intégrer les effets du changement climatique dans l'objectif de doublement du transport fluvial.

Il est également indispensable de veiller à ce que le doublement du transport fluvial soit « sans regret », qu'il évite la mal-adaptation et qu'il ne réduise pas la résilience de l'écosystème.

Autres remarques

Aucune mention des nuisances liées au développement du trafic fluvial n'est présente dans le projet stratégique. Or, la pollution de l'eau, de l'air, mais aussi les nuisances sonores, sont des impacts conséquents qu'il est indispensable de prendre en compte.

La déclaration d'intention mentionne un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement : émission de gaz à effet de serre et changement climatique ; aménagement et consommation d'espaces ; biodiversité et fonctionnalités écologiques ; qualité des eaux ; risques naturels et technologiques ; cadre de vie et interfaces ville-port. Si la mise en évidence de ces enjeux et risques est positive et nécessaire, aucune mesure permettant d'y faire face n'est précisée.

Or l'enjeu de ces mesures est capital. Pour exemple, de nombreux projets impliquant une augmentation sensible du risque industriel sont projetés au sein des espaces administrés par HAROPA ports, comme en témoigne [le projet récent porté par la société SOGEP \(Société De Gestion de Produits Pétroliers\)](#), qui exploite un dépôt d'hydrocarbures sur le port de Gennevilliers. Il en va de même pour le projet de réaffectation des réservoirs 34 et 35 (contenant actuellement du gazole) en essence pour les installations que TOTAL MARKETING FRANCE [exploite 23 à 25 route de la Seine à Gennevilliers, qui n'a pourtant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale](#). Le développement de ce type d'activités implique par exemple une meilleure coordination des usages et le développement des

instances de concertation autour du risque industriel. Au-delà des nouveaux projets ICPE accueillis dans les ports, [les installations existantes font d'ores et déjà peser un risque industriel important](#) associé à des risques de pollutions industrielles.

Conclusion

En définitive, France Nature Environnement Ile-de-France reconnaît l'importance de développer le trafic fluvial dans une démarche de décarbonation de l'axe Seine. Néanmoins, nous nous inquiétons des effets, notamment environnementaux, qu'aurait le développement des capacités logistiques et industrielles des ports de la Seine. En effet, il est indispensable de préciser les mesures liées à l'artificialisation des sols, aux hypothèses de doublement du trafic fluvial et aux objectifs de renaturation.