

HAROPA – PORT DU HAVRE

Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

Concertation préalable

Réunion publique du 13 novembre 2017

COMPTE-RENDU

En tribune :

. Pour HAROPA-Port du Havre :

- Baptiste MAURAND, directeur général adjoint
- Christophe GAUTHIER, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie

. Pour HAROPA :

- Antoine BERBAIN, directeur général délégué

. Marianne AZARIO, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP)

. Pour l'animation de la table ronde :

- Yann ALIX, expert portuaire

. Pour la modération de la réunion :

- Claude CHARDONNET, C&S Conseils

Durée de la réunion : 2h30

35 participants

Début de la réunion à 19h

Déroulé

Ouverture	2
Mot de la garante	2
Présentation du projet et de la concertation.....	3
Échanges avec les participants	8
Points marquants de la réunion du Havre.....	11
Table ronde – Le transport fluvial sur l'axe Seine : acteurs et enjeux	11
Échanges avec les participants	17
Conclusion	22

Ouverture

Antoine BERBAIN, directeur général délégué de HAROPA, remercie l'assistance de sa participation à cette réunion de concertation sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, un sujet habituellement porté par les seuls acteurs économiques. Cette démarche est en effet ouverte à tous, considérant que chaque citoyen est concerné par les marchandises qui transitent entre Paris, Rouen et Le Havre du fait des enjeux économiques et environnementaux des tonnes transportées.

Pour mémoire, HAROPA réunit depuis 2012 les ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen et Paris) et constitue le premier ensemble portuaire maritime et fluvial français. Il propose une offre commune, pour l'approvisionnement du grand bassin parisien qui se fait par la route (majoritairement), par le fer et par le fleuve. Aujourd'hui, environ 9 % des conteneurs transitant par le port du Havre empruntent le transport fluvial massifié soit près d'1 conteneur sur 5 dans le seul bassin parisien, ce qui n'est pas suffisant compte tenu des atouts de ce mode pour sa compétitivité et la souplesse des services offerts aux entreprises, mais aussi en faveur de la transition écologique. C'est pourquoi HAROPA-Port du Havre souhaite améliorer l'accès fluvial à Port 2000.

Baptiste MAURAND, directeur général adjoint de HAROPA-Port du Havre, précise que la concertation est organisée sous l'égide de Marianne AZARIO, garante de la concertation désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP). Il rappelle qu'une première réunion publique, dense et constructive, s'est tenue au Havre la semaine passée. La réunion publique à Rouen doit permettre d'aborder les questions et enjeux spécifiques de la place portuaire rouennaise.

HAROPA-Port du Havre manifeste plusieurs attentes vis-à-vis de cette concertation :

- examiner la situation actuelle avec les professionnels, les acteurs de la société civile et les citoyens, analyser les solutions à l'étude et en débattre ;
- être à l'écoute de l'ensemble des questions, remarques, suggestions, sachant qu'il sera possible de s'exprimer durant cette concertation jusqu'au 29 décembre ;
- prendre une décision éclairée dans la foulée, c'est-à-dire dans le courant du premier semestre 2018, en s'appuyant sur le maximum d'éléments disponibles.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, présente la tribune, le déroulé et les objectifs de la réunion, qui sont en particulier de partager l'information et les principaux enjeux du projet avec les non-spécialistes et de recueillir les questions, avis et propositions du public. Elle invite les participants comme la tribune à être concis et directs dans leurs prises de parole.

Mot de la garante

Marianne AZARIO, garante nommée par la Commission nationale du débat public, remercie les participants pour leur présence et rappelle que cette rencontre est la deuxième réunion publique de la concertation préalable. Cette concertation se déroule sous l'égide la CNDP, une autorité administrative indépendante, après saisine volontaire de HAROPA- port du Havre.

La garante explique que cette concertation préalable relève du code de l'environnement et doit permettre d'associer le public à l'élaboration des projets ayant des incidences sur l'environnement. Une concertation préalable se déroule lorsque le maître d'ouvrage n'a pas encore pris de décision : elle vise à informer les participants, à faire entendre leur voix et permet d'éclairer la décision publique.

Elle précise le rôle du garant, un tiers, indépendant du maître d'ouvrage et des parties prenantes, et au service de deux objectifs : informer le public et le faire participer. Ainsi, le garant veille à ce que les outils mis en place soient suffisants et adaptés pour permettre l'information et l'expression d'un large public.

La concertation est une opportunité pour débattre, écouter et interroger le maître d'ouvrage, avoir des réponses aux questions, donner son avis, faire des propositions ou encore, partager son expertise.

À l'issue de la concertation, le 29 décembre 2017, le garant rédige un bilan, publié sur le [site internet de la CNDP](#) et de [HAROPA](#). Dans les deux mois suivants la publication du bilan, les instances décisionnaires de HAROPA-Port du Havre devront indiquer les mesures qu'elles comptent mettre en place pour tirer les enseignements de la concertation.

Elle souhaite que la concertation soit menée dans l'écoute et le respect de chacun. À propos de la réunion publique du Havre du 8 novembre 2017, elle souligne la qualité et la sérénité des échanges. Elle souhaite que cette présente réunion soit un moment d'intelligence collective permettant d'éclairer la décision publique.

Présentation du projet et de la concertation

Cf. Diaporama en annexe

La concertation

Antoine BERBAIN, directeur général délégué, HAROPA, rappelle les modalités de la concertation :

La concertation publique telle que validée par la Commission nationale du débat public se déroule du 20 octobre au 29 décembre 2017. L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 concerne l'ensemble de la chaîne logistique et donc des réunions publiques sont organisées dans chacun des trois ports. Il rappelle les dates des réunions publiques :

- . le 8 novembre dernier, au Havre,
- . le 4 décembre 2017 à Paris
- . le 18 décembre 2017 au Havre (réunion de synthèse des échanges).

Une visite du port du Havre ouverte au public aura lieu le 18 novembre (inscription via l'adresse e-mail aafp2000@havre-port.fr).

Enfin, [le site internet haropaports.com](http://le.site.internet.haropaports.com) permet de s'informer en continu sur le projet : le public pourra y trouver notamment les documents de présentation réalisés spécifiquement pour cette concertation ainsi que l'ensemble des résultats des études au fur et à mesure de leur production. Il peut également y formuler ses questions et ses propositions.

Formellement, la concertation dure jusqu'au 29 décembre 2017. Un mois après, fin janvier, le bilan de la concertation établi par Marianne AZARIO, garante de la concertation, sera publié et disponible sur le site de la CNDP et celui de HAROPA. Trois mois après la fin de la concertation, soit fin mars, après que les différentes instances de décision se seront réunies, et notamment le conseil de surveillance du port du Havre auquel revient la décision sur les infrastructures du port, HAROPA communiquera officiellement sur les suites données au projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000.

Pourquoi améliorer l'accès fluvial à Port 2000 ?

En améliorant l'accès fluvial à Port 2000, HAROPA entend répondre à deux objectifs : la compétitivité vis-à-vis de ses concurrents et la réduction de l'impact environnemental de ses activités.

Le premier objectif correspond à la compétitivité des chaînes logistiques à l'import et à l'export *via* HAROPA, comparativement à celles passant par les autres ports, afin de développer le trafic maritime et de fixer sur le territoire la valeur ajoutée du commerce international.

Un port compétitif doit s'appuyer sur des services de transports routiers, ferroviaires et fluviaux compétitifs et complémentaires. Dans cette complémentarité, le transport fluvial présente des atouts structurels qu'il s'agit d'exploiter au mieux, notamment la sûreté, la régularité et les gains de coût permis par le transport d'une grande quantité de marchandises en un seul voyage. Il a naturellement également des handicaps structurels : il est moins souple et moins rapide que le transport routier. Il nécessite donc une anticipation par rapport au besoin lié à la marchandise.

En outre, le transport fluvial ne permet pas d'aller jusqu'au lieu de livraison de la marchandise, imposant une reprise par un mode de transport routier. Il a ainsi par nature une pertinence technique et économique maximale sur les zones logistiques situées à proximité des ports intérieurs. C'est pourquoi l'hinterland fluvial tel qu'il est évoqué pour le port du Havre, correspond à la vallée de la Seine à grand gabarit fluvial incluant l'Ile-de-France.

Sur cet hinterland fluvial, la part de marché du transport fluvial sur les chaînes logistiques import/export passant par le port du Havre est estimée à 20 %. C'est ce chiffre que l'on peut comparer aux parts modales des grands ports du Nord de l'Europe connectés à un réseau fluvial à grand gabarit beaucoup plus important (Anvers et Rotterdam) qui sont supérieures à 30 % voire proches de 40 %. HAROPA affiche donc des marges de progrès, ce qui justifie de regarder tous les moyens possibles pour faire progresser le transport fluvial de conteneurs

Le deuxième objectif du développement du transport fluvial correspond à la réduction de l'impact environnemental des activités logistiques. Le secteur des transports représente 27 % des émissions nationales de gaz à effet de serre en 2012, il est donc un sujet prioritaire en lien avec les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique.

Avec la voie ferroviaire, la voie fluviale représente un très fort intérêt pour atteindre cet objectif. L'ADEME a évalué que le transport fluvial émet ainsi environ 2,5 fois moins de CO₂ par tonne.kilomètre transporté (c'est-à-dire pour chaque tonne transporté sur un kilomètre) que la route. Il y a donc un intérêt collectif à développer le transport fluvial, d'autant plus i) que ce mode de transport est sûr et utilise un réseau fluvial qui n'est pas saturé ; ii) qu'il permet de diminuer la proportion de camions sur les routes, avec des effets bénéfiques sur la fluidité et la sécurité routière.

Il est important d'évoquer les autres grands projets d'infrastructure en cours sur l'hinterland fluvial de HAROPA-Port du Havre au regard du transport de conteneurs maritimes.

Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors concerne le fret ferroviaire : il permettra de proposer aux trains une alternative à l'axe historique Le Havre-Rouen-Mantes-Paris sur lequel des travaux lourds de modernisation sont programmés dans les années à venir. L'itinéraire présente un temps de parcours similaire à l'axe historique et s'avère donc compétitif. Ce projet a été jugé indispensable : il permettra en premier lieu de maintenir les capacités actuelles de circulation pour le fret et d'offrir des réserves de capacité pour une nouvelle liaison de

fret ferroviaire. Les travaux menés par SNCF Réseau vont bientôt démarrer, la mise en service est prévue mi-2020.

Le projet de canal Seine-Nord Europe consiste à réaliser une liaison fluviale à grand gabarit (106 km de long) entre le bassin fluvial de la Seine et celui du nord de l'Europe qui dessert les ports d'Anvers et Rotterdam. Il est porté par une société de projet dédiée. Pour le transport de conteneurs, cette liaison serait cependant pénalisée par la hauteur des ponts qui limiterait à seulement 2 hauteurs de chargement contre 4 entre Le Havre, Rouen et Gennevilliers.

Le projet de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) est porté par Voies Navigables de France (VNF) : il vise à adapter le chenal de navigation en rivière sur 37 km de long, ce qui permettra d'étendre le bassin navigable à grand gabarit de la Seine jusqu'au futur débouché sud du canal Seine-Nord Europe. Il ne prévoit pas de programme de rehaussement des ponts sur l'Oise, il vise ainsi plus à améliorer les conditions de transport de vrac que du transport de conteneurs, limitées à 2 hauteurs de chargement sur cet itinéraire.

Le projet Bray-Nogent vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine jusqu'au port de Nogent-sur-Seine, dans l'Aube. Il est porté par VNF et vise à aménager un tronçon de 27 km de rivière et de canal à l'amont de la confluence Seine-Yonne. Les trafics visés sont principalement ceux de céréales, transportés en vrac et en conteneurs, les trafics de conteneurs étant en lien avec les zones logistiques situées alentour. Le réseau de la Seine à l'amont de Paris, comme l'Oise, permet de transporter par bateau des conteneurs chargés sur 2 hauteurs, à comparer aux 4 hauteurs possibles entre Le Havre, Rouen et Gennevilliers.

Au cœur du port du Havre, le projet de réalisation des postes 11 et 12 de Port 2000, à l'ouest du site, constitue le parachèvement de cette infrastructure livrée en 2006. Porté par HAROPA-Port du Havre, il permettra d'augmenter la capacité d'accueil maritime de Port 2000 et de répondre au mieux à l'augmentation du trafic maritime de conteneurs, en cohérence avec l'évolution de l'organisation des terminaux de Port 2000 et de celle des alliances formées par les armements maritimes.

Point sur la desserte fluviale à Port 2000

Christophe GAUTHIER, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie, HAROPA-Port du Havre, indique que trois types d'unités fluviales assurent actuellement le trafic de conteneurs sur l'axe Seine :

- des convois de barges, constituées sur l'axe Seine d'un pousseur et d'une ou deux barges, système présentant une capacité de transport de 352 EVP (équivalent vingt pieds)¹. Ces convois ne peuvent pas accéder à Port 2000, ils sont chargés ou déchargés au terminal multimodal.
- des automoteurs qui possèdent leur propre système de propulsion, d'une capacité variable pouvant dépasser 300 EVP. Certains d'entre eux, renforcés, au nombre de 5, peuvent accéder selon les conditions météo à Port 2000. Il s'agit de l'équipement de transport fluvial le plus utilisé sur les réseaux des ports du nord de l'Europe.
- un navire fluviomaritime qui peut assurer une liaison entre Port 2000 et Rouen sans restriction météo, avec une capacité de 350 EVP.

La route nord se fait par le canal de Tancarville, le port historique (écluse François I^{er} ou écluse Vétillard puis Quinette), l'avant-port historique, puis un court passage en mer pour entrer dans Port

¹ L'équivalent vingt pieds est une unité de mesure correspondant à un conteneur de volume standard ; vingt pieds correspondent à six mètres.

2000. Ce trajet est praticable pour des automoteurs « renforcés », habilités pour des niveaux de houle maximum variant de 1,20 m à 1,80 m selon les structures des bateaux. Compte tenu des conditions météo, la disponibilité théorique (proportion du temps au cours d'une année pendant lequel la hauteur de houle est inférieure à la limite de navigabilité du bateau)² pour un automoteur agréé pour une houle de 1,60 m est de l'ordre de 95 %. L'ordre de grandeur de la disponibilité opérationnelle³ (la disponibilité opérationnelle ne prend pas en compte les créneaux de disponibilité théorique de courte durée et tient compte d'un délai d'anticipation des conditions météorologiques) de l'automoteur est de 80%. Enfin, la disponibilité d'un passage programmé (taux de réussite effectif lorsque le passage route nord a été programmé) en mer est de 95%⁴. Le coût d'achat et le coût d'exploitation d'une telle embarcation sont plus élevés que celui d'une barge avec pousseur.

L'automoteur peut escaler sur différents terminaux maritimes de Port 2000 en s'intercalant entre les escales maritimes pour effectuer son déchargement et rechargement. Il peut également escaler au terminal multimodal.

Dans le cas de la route sud, le bateau emprunte l'estuaire de la Seine pour atteindre Port 2000, sans utiliser les écluses de Tancarville. Il peut également escaler sur les différents terminaux maritimes de Port 2000 en s'intercalant entre les escales maritimes. Deux unités empruntent actuellement cet itinéraire : un navire fluvio-côtier et un automoteur agréé.

Dans le cas du terminal multimodal, les conteneurs sont acheminés entre les terminaux maritimes et celui-ci par une navette ferroviaire au nombre de 5 par jour (4 sur Port 2000 et une vers les terminaux Nord Atlantique Amérique).

Le terminal multimodal constitue ainsi un point de massification où, à l'import, les conteneurs de différents terminaux peuvent être rapidement sortis des terminaux maritimes et regroupés et où, à l'export les conteneurs sont livrés en un point unique par les bateaux fluviaux et ensuite livrés sur différents terminaux.

Tous les types de bateaux peuvent utiliser ce cheminement.

Le terminal multimodal est doté, pour le mode fluvial, de 2 postes à quai et de 2 portiques fluviaux.

Évolutions du trafic fluvial

HAROPA-Port du Havre a estimé le potentiel de conteneurs transitant par le port du Havre pouvant être capté par le mode fluvial.

La première condition est que le lieu de départ du conteneur à l'export ou le lieu de livraison du conteneur à l'import, soit desservi par le bassin de la Seine.

Une deuxième condition est que la marchandise poursuive l'intégralité du trajet sous forme conteneurisée : les marchandises dépotées à proximité des ports poursuivent préférentiellement leur trajet par mode routier.

Enfin, pour certains types de transport, le conteneur est acheminé plein jusqu'à son point de livraison où il est vidé et peut être rechargé après une courte durée : dans cette configuration, le mode routier, pour des distances de trajet de l'ordre de celle desservie par le bassin fluvial du port du Havre, est particulièrement compétitif. Le mode fluvial ne peut pas capter ce type de transport appelé « round trip » (aller-retour).

² Le seuil de disponibilité théorique correspond au pourcentage du temps dans l'année où le niveau de houle est inférieur au seuil de navigabilité.

³ La disponibilité opérationnelle prend en compte les conditions réelles de passage, et notamment les conditions météorologiques.

⁴ Dans de rares cas, un passage programmé en mer n'est plus possible du fait de l'évolution imprévue des conditions météorologiques.

Le mode fluvial peut par contre être compétitif par rapport au routier pour les trajets appelé « one way » (aller simple), le retour du conteneur étant dissocié de l'aller.

Avec ces hypothèses, le maître d'ouvrage estime que sur la région francilienne et rouennaise, 552 000 conteneurs pourraient être captés par le fleuve. A titre de comparaison, 185000 conteneurs ont navigué sur la Seine en 2016.

Comment améliorer l'accès fluvial à Port 2000 ?

Le projet de création d'une chatière consiste à créer un passage en zone protégée en réalisant deux ouvertures, l'une dans la digue sud du port historique, l'autre dans la digue nord de port 2000 ; une nouvelle digue de protection d'une longueur de l'ordre de 2000 m est construite à l'ouest des digues de port 2000.

La chatière permet de créer un plan d'eau abrité pour la navigation des bateaux fluviaux. Un chenal de navigation doit être dragué à l'abri de cette digue.

Cette infrastructure permet l'accès aux quais de Port 2000 à tous types de bateaux fluviaux, sans restriction de chargement, avec quelques restrictions météorologiques pour des barges en cas de houle importante dans les avant-ports.

Elle permet également l'accès à Port 2000 pour des bateaux autres que ceux destinés au trafic de conteneurs (avitaillement, remorquage, lamanage).

Le coût d'investissement est de l'ordre de 100 millions d'euros. Le chenal de navigation à créer nécessite un coût d'entretien lié à son dragage.

Les bateaux fluviaux sont chargés et déchargés sur les postes maritimes et sont soumis à la disponibilité de ceux-ci.

Cette infrastructure est à créer sur une zone estuarienne et présente un impact environnemental.

L'extension du terminal multimodal consiste à augmenter la capacité du terminal multimodal pour le mode fluvial. Elle peut être mise en œuvre par étape, selon l'évolution des besoins et comprend les points suivants :

- augmentation des plages horaires d'ouvertures,
- mise en service de portiques supplémentaires,
- augmentation de la surface de stockage,
- augmentation du linéaire de quai.

Le coût de cette solution est de 23 millions d'euros. Les surfaces nécessaires pour l'accroissement de superficie ont été remblayées lors de la réalisation des infrastructures initiales. Cette extension présente donc un impact environnemental faible. Elle avait été prise en compte lors de l'évaluation initiale des mesures de compensation du chantier multimodal.

L'optimisation des routes nord et sud consiste à rechercher des optimisations dans trois directions :

- règlementaire : poursuivre le travail réalisé en 2013 qui a abouti à une adaptation des arrêts autorisant le passage en mer pour des automoteurs,
- technique : adapter au plus juste les caractéristiques des automoteurs exploités sur les routes nord et sud dans le but d'optimiser les coûts d'investissement et d'exploitation,
- financière : mettre en place un système d'aide à l'investissement et à l'exploitation de ces automoteurs adaptés aux routes nord et sud.

Ces optimisations ont un impact environnemental nul et elles ne sont pas chiffrées ni positionnées dans le temps. Elles nécessitent un travail en partenariat avec les acteurs (opérateurs, manutentionnaires, etc.).

Échanges avec les participants

Marianne AZARIO, garante de la concertation, indique que les questions posées lors de la réunion publique du Havre feront l'objet de réponses dont la synthèse sera mise en ligne sur le site internet de la concertation.

Steve LABEYLIE, Compagnie fluviale de Transports (CFT), rappelle la comparaison évoquée dans l'exposé de la maîtrise d'ouvrage, soit une part modale fluviale de 20% au Havre contre 36% à Anvers. Il précise que le chiffre donné pour Anvers est un chiffre global et qu'Anvers est souvent considéré comme le premier port alimentant Paris sans y être toutefois directement connecté par voie d'eau. Pour une comparaison plus juste, il estime qu'il faudrait retirer tous les conteneurs allant d'Anvers à Paris: ainsi, la part modale fluviale serait probablement supérieure à 50%. Il suggère de conserver le taux de 9% pour quantifier la part fluviale au Havre ou bien d'appliquer les mêmes règles de calcul pour le port d'Anvers.

Antoine BERBAIN, HAROPA, précise que l'enjeu de l'exposé est d'indiquer les enjeux en présence, y compris celui de la part modale. Il ajoute que, du point de vue du Havre, l'hinterland fluvial est limité : si l'ambition collective de HAROPA est d'être le premier port français, l'ambition fluviale est quant à elle ciblée sur la vallée de la Seine, qui est un marché important mais limité, comparativement à l'ensemble du territoire français. Il rejoint les propos de Steve LABEYLIE et indique que formellement, ce sont les chiffres de 9% (Le Havre) et 36% (Anvers) de part modale fluviale qui doivent être comparés. Toutefois, la comparaison mise en avant par le maître d'ouvrage dans son exposé, soit une part modale fluviale de 20% pour HAROPA-Port du Havre, est plus adéquate car l'hinterland fluvial du port du Havre est plus limité que celui du port d'Anvers. Il ajoute que la part modale fluviale du Havre est limitée strictement à 9% car sur les autres destinations desservies (Bordeaux, Lyon, Clermont-Ferrand, est de la France), il est impossible pour le Grand port maritime du Havre de gagner des parts modales fluviales. Ainsi, le chiffre présenté dans l'exposé vise à matérialiser la réalité de la cible de HAROPA-Port du Havre qui est la vallée de la Seine pour ce qui concerne le transport fluvial.

Mathieu BEAUDET, en charge de la gestion des fonds européens en Normandie, demandent quels liens peuvent être créés entre le projet d'accès fluvial direct à Port 2000 porté par le Grand port maritime du Havre et le projet Canal Seine nord Europe.

Francis BIA, FNE Normandie souhaite savoir si l'observation faite durant la présentation du maître d'ouvrage à propos du transport fluvial « moins souple et moins rapide » que la route peut être nuancée, notamment en prenant en compte la logique du « juste à temps⁵ ».

Pierre-Marie HEBERT, directeur de l'Union portuaire Rouennaise (UPR) note une erreur dans une carte projetée lors de la présentation qui indiquait un début des travaux envisagé fin 2012 pour le canal Seine nord Europe.

Antoine BERBAIN, HAROPA, rectifie en précisant que les travaux du canal Seine nord Europe n'ont, en effet, pas commencé. La principale avancée du projet canal Seine nord Europe est la création d'une société de projet, dont le premier objectif est de boucler le plan de financement. Il ajoute que

⁵ Méthode de gestion des stocks à flux tendus

les principaux financeurs (l'État, les collectivités locales et notamment la région Hauts-de-France, l'Europe) ont récemment rappelé leur engagement financiers.

Il indique que le projet de canal Seine nord Europe n'est pas sans lien avec l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000. Pour le Grand port maritime du Havre, le canal Seine nord Europe est économiquement peu pertinent sur le transport de conteneurs. En effet, si la future infrastructure en elle-même prévoit une hauteur de pont permettant le passage de trois hauteurs de conteneurs, aucun programme de rehaussement de pont à l'aval ou à l'amont du canal n'est prévu : le transport de conteneurs sera donc limité à deux hauteurs de conteneurs entre Anvers et la région parisienne. Dans ces conditions, il est probable que le transport de conteneurs ait du mal à se déployer sur ce canal, face à la compétitivité de la route sur cet itinéraire.

A propos des handicaps du transport fluvial, il précise qu'il est structurellement moins souple et moins rapide que le transport routier : toutefois, ce handicap peut être compensé par le juste à temps et l'anticipation. Dans des flux réguliers et organisés, il est possible de créer des conditions du développement du transport fluvial sur la Seine.

Sylvie BARBIER, France nature environnement (FNE), souhaite que les questions de délais, de rupture de charge sur l'ensemble de la chaîne logistique soient abordées de façon précise. Elle rappelle que la tenue de réunions à Rouen et à Paris permet de voir l'ensemble de l'acheminement fluvial et pas seulement le départ des marchandises au port du Havre.

À propos du canal Seine nord Europe, elle rappelle que le passage d'un gabarit Freyssinet à un gabarit européen nécessite d'importantes ressources en eau, supérieures aux besoins actuels, car il s'agit de franchir une ligne de partage des eaux dans un endroit où le relief ne permet pas d'avoir des retenues hautes. L'essentiel de l'approvisionnement en eau viendrait de l'Oise et de l'Aisne qui n'ont pas un grand débit. Elle rappelle que dès 1998, de fortes réserves avaient été émises sur la capacité d'assurer un approvisionnement constant en eau. Elle souligne les épisodes récents d'étiage et de sécheresse où à trois reprises en 5 ans, de fortes restrictions d'accès sur le Rhin ont été instaurées. Elle souhaite que ces éléments soient intégrés à l'équation économique du projet de canal Seine nord Europe.

Jean-Pierre GIROD, membre du Conseil économique, social, environnemental et régional (CESER) de Normandie et président du parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande, estime qu'il est nécessaire de favoriser le mode fluvial car il s'agit du mode le moins polluant, qui massifie le plus et qui permet d'avoir une continuité sur la Seine. En ce sens, le CESER a attentivement suivi le programme de rénovation des écluses pour fiabiliser l'axe Seine. En effet, lorsqu'un maillon vient à manquer (exemple de l'écluse de Tancarville), c'est l'ensemble de la chaîne qui est affectée. Il estime nécessaire de veiller à ce que l'ensemble des travaux soit réalisé.

Il estime que pour optimiser la sortie de Port 2000, il est nécessaire d'avoir des coûts les plus compétitifs possibles pour que l'ensemble de la filière soit en capacité de reprendre le maximum de fret vers l'Île-de-France. À propos des autres destinations desservies depuis le port du Havre, il estime que le cabotage maritime vers Bordeaux et les autres ports de la façade Atlantique n'est pas à négliger. Il souhaite savoir quel est l'état des réflexions du porteur de projet sur cette thématique.

Steve LABEYLIE, CFT, revient sur le taux de 95% de disponibilité à Port 2000 indiqué dans la présentation. Il précise que la référence utilisée est celle d'un bateau agréé pour une houle significative d'1m60 et que seul un bateau en France (et 4 en Europe) peut obtenir cet agrément. Il indique que la norme est d'avoir des bateaux agréés pour une houle d'1m20, ce qui signifie un taux de disponibilité de 80%, soit un jour sur cinq où l'accès à Port 2000 n'est pas possible.

Il ajoute que le bateau fluviomaritime mentionné agréé pour la route sud est en réalité un bateau totalement maritime.

Enfin, il souhaite savoir quelles seraient les possibilités d'optimisation notamment réglementaire, dans la mesure où les discussions en cours menées par le comité des armateurs fluviaux (CAF) avec la

direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère ne laissent présager aucun allègement de la réglementation. Pour les allègements d'ordre technique et commercial, il précise qu'il appartient au CAF de réfléchir aux meilleures solutions possibles pour l'exploitation de ces lignes.

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, précise que le taux de disponibilité théorique pour un bateau agréé pour une houle d'1m20 est de 92%.

À propos des trois pistes d'optimisation évoquées, elles relèvent des domaines :

. *réglementaire*,

. *technique* : certains bateaux peuvent être trop dimensionnés, et la réflexion peut être poursuivie pour davantage d'optimisation.

. *financier* : les aides

Concernant l'optimisation réglementaire, Christophe GAUTHIER indique que la DGITM envisage de généraliser l'arrêté de 2013 sur l'ensemble des solutions similaires en France (par exemple, le passage depuis Fos-sur-Mer au Rhône). Il indique qu'au regard des précédentes évolutions réglementaires, il est concevable d'envisager en 2017 des améliorations à venir de la réglementation.

Marianne AZARIO rappelle qu'un élément de la question porte sur un travail mené avec la DGITM.

Steve LABEYLIE rappelle l'évolution de la réglementation en matière de sécurité de navigation depuis 2007 et indique, à propos des accès, que pour les navigants, les limites fixées sont les bonnes. Il souhaite savoir si des échanges ont eu lieu entre Haropa-Port du Havre et la DGITM et les services afférents. Il souhaite que les pistes évoquées soient crédibles et s'appuient sur des éléments fiables et cohérents.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, indique la position du port du Havre au sujet de l'optimisation réglementaire : des marges de manœuvres demeurent sur une famille de solutions, aux plans financier, réglementaire et de l'organisation des transports. La concertation devrait permettre de proposer des pistes et de les préciser.

À propos du canal Seine nord Europe, Baptiste MAURAND indique être en accord avec les propos tenus par Sylvie BARBIER.

À propos de la fiabilité de l'axe Seine, il rappelle qu'un programme de rénovation des écluses a été engagé. Il précise que plusieurs maîtres d'ouvrage sont présents sur l'axe Seine : les Voies navigables de France (VNF), avec l'exemple de l'écluse de Méricourt pour laquelle des travaux ont nécessité plusieurs jours d'interruption de navigation. L'entretien de ces écluses est nécessaire pour ne pas mettre en péril le fluvial.

Le port du Havre est également gestionnaire de plusieurs écluses, telles que Tancarville, François 1er, mises en service dans les années 1970 et nécessitant une rénovation. Ces projets de rénovation inscrits au contrat de plan État et Région sont en cours : la rénovation de l'écluse François 1er (10 millions d'euros), est financée par l'État et le port du Havre et celle de Tancarville est financée par l'État, le port du Havre et la Région Normandie. Il confirme que la rénovation de la nouvelle écluse a nécessité le basculement du trafic vers l'ancienne écluse de Tancarville. Il réaffirme la priorité de fiabiliser l'axe Seine.

Points marquants de la réunion du Havre

Avant de laisser place à la table ronde, **Baptiste MAURAND** indique au public rouennais les principaux sujets débattus lors de la précédente réunion publique au Havre le 8 décembre 2017 :

. *les coûts, les délais et la comparaison des différents schémas de transport fluvial existants* dans la mesure où les différents opérateurs utilisent des solutions différenciées (terminal multimodal, l'accès direct fluviomaritime, par barge selon la marée.)

. *le fonctionnement du terminal multimodal* a suscité beaucoup de questions. Pour cette raison, Christophe REIGNIER, directeur du terminal multimodal est présent à la table-ronde organisée ci-après.

. *des demandes de clarification sur les études et chiffres de trafic ont été exprimées* : l'ensemble des études sera publié au fur et à mesure et l'étude socio-économique sera mise en ligne sur le site internet tout début décembre 2017. La réunion publique du 18 décembre 2017 pourra ainsi se tenir sur la base de ces études finalisées. Des études sur le potentiel halieutique et le milieu naturel autour de la chatière, sur le bilan environnemental de Port 2000 ont été évoquées et seront mises en ligne par le maître d'ouvrage. Quant aux questions portant sur la mise à l'échelle des cartes, HAROPA-Port du Havre s'engage à y répondre de manière efficace.

. *des interrogations ont été soulevées* : sur la compétitivité du fluvial, les impacts de la chatière sur la ressource halieutique, la saturation de Port 2000.

Il souligne la qualité et la richesse du débat et indique que le maître d'ouvrage fournira une synthèse complète des échanges.

Table ronde – Le transport fluvial sur l'axe Seine : acteurs et enjeux

Yann ALIX, expert portuaire, anime la table ronde dont l'objectif est de donner au public des clés de compréhension concernant les enjeux du transport fluvial sur l'axe Seine, selon les métiers et points de vue de différents acteurs économiques et environnementaux.

Laurent FOLOPPE, directeur régional de Bolloré Logistics

⇒ *YA. Bolloré est un important intégrateur logistique de l'axe Seine. Quels sont les attentes de vos clients importateurs/exportateurs vis-à-vis de la performance du transport fluvial massifié ?*

Laurent FOLOPPE indique que Bolloré Logistics est le fruit de la fusion entre SDV et Saga, deux marques présentes au Havre et à Rouen : sur les deux ports, il réunit 700 salariés, 3 agences, près de 110 000 m² d'entrepôts, pilote environ 170 000 EVP par an et dépose 140 000 déclarations en douane par an. Le groupe comprend également une filiale manutentionnaire avec Bolloré Ports et une autre, Bolloré Energy, sur le site Petroplus. Le groupe a mené des investissements importants ces dernières années, et notamment la construction de 24 000 m² d'entrepôts à 500 m du terminal multimodal sur la zone logistique PN2 et l'acquisition d'un entrepôt à Rouen. Le groupe Bolloré, en tant que groupe fluvial est attentif à sa politique environnementale et continue donc de croire en la stratégie de développement de l'axe Seine.

Dans la perspective du service à la clientèle, l'augmentation du trafic de conteneurs au port du Havre⁶ pose la problématique de leur évacuation. Le groupe Bolloré entend capter les nouveaux flux ainsi que ceux des ports du Nord, et les clients visés souhaitent une prestation qui dépend de trois critères : la qualité, le coût et le délai. L'ensemble des ports de l'axe Seine sont satisfaisants aujourd'hui sur le plan de la qualité : ils sont fiables, présentent une bonne capacité d'accueil des navires de dernière génération, avec un bon délai de traitement. Le critère du coût pose davantage de difficultés car pour utiliser le mode fluvial plutôt que la route, le prix est plus élevé en raison de la rupture de charge : pour assurer la prestation d'un nouveau client, le groupe Bolloré lui propose à la fois le mode fluvial et le mode routier et ce dernier l'emporte presque systématiquement ; même lorsque le mode fluvial parvient à être compétitif dans une offre, le client français l'écarte car il n'en a pas la culture, contrairement au client du nord. Du point de vue du délai, certains clients très pressés comme les PME-PMI ou ceux du secteur automobile ne sont pas prêts à attendre 24 ou 48 h supplémentaires pour une livraison ; en revanche, des clients comme ceux de la grande distribution, qui reçoivent de nombreux conteneurs en provenance de Chine notamment, pourraient utiliser la voie fluviale, d'autant plus que le stationnement dans Port 2000 au-delà de 4 jours s'avère très coûteux. Enfin, dans le secteur du luxe ou de la cosmétique, certains clients font de la politique environnementale un critère déterminant dans les appels d'offres, notamment pour éviter l'usage de camions à court terme.

Le groupe Bolloré est favorable à la solution chatière qui permettrait d'accélérer les flux mais relève qu'elle demanderait un délai de réalisation de 4 ou 5 ans. Dans l'immédiat, l'objectif est de proposer aux clients des offres complètes et multimodales, en profitant de l'ensemble des infrastructures de l'axe Seine. Compte tenu par exemple des 4 jours de franchise à Port 2000, il serait envisageable de combiner avec le terminal multimodal et le port de Rouen pour obtenir des jours de franchise supplémentaire, avec une offre de pilotage améliorée, en fonction des besoins des clients et en limitant l'impact sur l'environnement autant que possible : dans cette perspective, le transport fluvial est très important pour le développement du groupe Bolloré.

⇒ *YA. Une optimisation managériale entre les parties prenantes permettrait donc de faire mieux avec ce qui est déjà disponible ?*

En tant qu'organisateur de transport, le groupe Bolloré a besoin de s'appuyer sur un port compétitif et fiable, et sur les moyens de transport de ses partenaires : il est important d'associer l'ensemble des solutions et des acteurs de la chaîne logistique pour trouver la meilleure offre possible. La solution dépend du besoin du client : celui qui a besoin d'être livré dans les 24 h suivant l'arrivée du conteneur sur le terminal maritime ne pourra pas accepter une offre multi-stop ; en revanche, un client qui doit recevoir 150 conteneurs en un mois et qui a du temps devant lui peut avoir besoin de jours de franchise supplémentaire, ce qui justifie de chercher à combiner entre les parties prenantes.

Yann ALIX ajoute que de nouvelles demandes sont apparues avec le e-commerce, qui tendent à rendre les flux encore plus tendus et le délai de livraison encore plus important.

⁶ Aujourd'hui proche de 3 millions d'EVP par an

Christophe REGNIER, président de LHTE (terminal multimodal)

⇒ YA. *En tant que spécialiste de la combinaison des modes massifiés (fluvial et ferroviaire), quelles sont les améliorations prioritaires selon vous pour optimiser la performance du mode fluvial à Port 2000 ?*

Christophe REGNIER explique que LHTE est un acteur récent dans le paysage portuaire et compte participer au développement des modes de transports massifiés que sont le ferroviaire et le fleuve. Outre son rôle de manutention des conteneurs sur barge en déchargement ou en chargement, LHTE tente de proposer des solutions plus globales aux opérateurs fluviaux ou aux commissionnaires de transport, en utilisant le terminal multimodal comme un moyen complémentaire à leurs opérations habituelles.

En effet à l'import comme à l'export, on constate des priorités différentes sur les volumes transportés : les conteneurs restent urgents, ils doivent accéder le plus facilement possible aux terminaux de Port 2000 en mode direct, mais certains flux n'ont pas cette nécessité et peuvent supporter un délai d'acheminement plus long, une rupture de charge, même si celle-ci doit rester la plus faible possible, et donc utiliser un mode complémentaire comme le terminal multimodal.

LHTE est tout à fait favorable aux accès fluviaux directs à Port 2000 mais pas nécessairement *via* une infrastructure comme la chatière, considérant qu'il est possible de se développer avec 1 ou 2 unités supplémentaires pour les automoteurs agréés ou en s'appuyant sur le terminal multimodal qui traite aujourd'hui 32 % des volumes fluviaux du port du Havre, ce qui représente environ 50 000 EVP. Dans sa configuration actuelle, le terminal multimodal est en mesure de supporter une augmentation de 50 000 EVP *via* le mode fluvial. Aujourd'hui, le port du Havre traite 180 000 EVP fluviaux, soit une part de 9 %, dont environ 100 000 en lien avec la région parisienne et 80 000 en lien avec le bassin rouennais : dans l'hypothèse d'un doublement du trafic en lien avec le bassin parisien, les 200 000 EVP concernés pourraient être manutentionnés pour partie par le terminal multimodal et pour partie par 1 ou 2 unités fluviales agréées supplémentaires.

⇒ YA. *Un investissement n'est-il pas un accélérateur de flux pour regagner des parts de marché et encourager le report modal ? Quelles sont selon vous les priorités d'investissement en dehors d'une optimisation organisationnelle de LHTE ?*

Sur la chaîne logistique dans son ensemble, il est encore possible de travailler avec l'ensemble des opérateurs, d'une part par une approche différente auprès des chargeurs comme Bolloré Logistics ; d'autre part, LHTE a entamé une réflexion avec les opérateurs fluviaux sur des échanges de capacités entre eux, voire à terme sur une rotation quotidienne sur l'axe Seine, desservant à la fois Gennevilliers, Rouen et le terminal multimodal, afin de proposer aux chargeurs une évacuation par voie fluviale.

⇒ YA. *Il s'agirait d'une forme d'alliance stratégique, de mutualisation d'actifs, à l'instar de ce que font les géants des mers, avec la capacité d'optimiser les matériels fluviaux sur l'axe Seine.*

En effet, il pourrait s'agir d'une part, d'une flotte d'unités agréées pour accéder à Port 2000, qui serait ouverte à tous les opérateurs, et d'autre part, d'une flotte moins importante en termes de

capacités unitaires mais proposant une régularité et une fréquence suffisantes pour satisfaire les opérateurs et les chargeurs.

Yann ALIX précise que des représentants de Marfret ont été invités à participer à cette table ronde mais étaient pris pas d'autres engagements.

Sylvie BARBIER, membre du directoire du réseau « Mers, océans et littoraux » de France Nature Environnement (FNE), citoyenne et experte des questions sociétales et environnementales sur l'axe Seine

⇒ YA. *Selon vous, quels sont les grands enjeux environnementaux à relever avec une augmentation planifiée des activités fluviales sur l'axe Seine ?*

Sylvie BARBIER rappelle que France Nature Environnement (FNE) est depuis longtemps attentif à l'enjeu du report modal, y compris ferroviaire (le projet Serqueux-Gisors par exemple). Ne figurant pas parmi les acteurs directs de l'axe Seine, l'expertise du réseau FNE est limitée sur ce projet ; celui-ci peut toutefois faire partager son expérience issue des échanges avec les acteurs à tous les niveaux de responsabilité.

Les attentes de FNE sont à la fois de limiter le plus possible l'impact environnemental du projet et de développer le report modal, compte tenu du taux de 89% de conteneurs évacués par camion au Havre avec de nombreux effets néfastes (gaz à effet de serre, consommation d'énergie fossile, etc.) : le mode fluvial présente donc une marge de progrès considérable.

FNE souhaite que l'analyse de la situation soit abordée de façon systémique : il apparaît en effet qu'un certain nombre de freins ne parviennent pas à être abordés, soit parce qu'ils sont méconnus, soit parce qu'ils gênent et sont écartés de la discussion. En ce sens, les études menées par le maître d'ouvrage ne doivent pas être uniquement techniques au sens environnemental ou de la faisabilité de telle ou telle solution de transport.

⇒ YA. *Quels facteurs sont oubliés selon vous dans l'analyse systémique ?*

Sylvie BARBIER indique que le sujet des conteneurs a été abordé mais celui du dernier km et donc l'engorgement routier de la région parisienne doit être examiné : la réflexion doit intégrer les clients et les acteurs commerciaux mais également les pouvoirs publics s'agissant de l'urbanisme. Selon elle, cela n'est pas toujours suffisamment fait ou du moins, pas correctement.

Elle relève également des freins culturels : contrairement aux Pays-Bas ou à la Belgique où il y a une forte intégration entre acteurs fluviaux et maritimes, ceux-ci ont beaucoup de mal à dialoguer en France. Même lorsque des solutions intéressantes sont proposées, elles sont reçues comme menaçant un mode de fonctionnement.

Pour revenir au port du Havre, elle note qu'un engorgement a été évoqué. Elle souligne qu'actuellement la norme en vigueur pour le mode fluvial est d'accéder aux quais après les grosses unités maritimes, avec des outils de manutention inadaptés. Ainsi, l'accès aux quais et la manutention sont à inclure dans la recherche d'améliorations.

Enfin, quant à l'impact sur les milieux naturels de la solution chatière, Sylvie BARBIER rappelle qu'une formule comparable avait été envisagée lors de la réflexion initiale sur Port 2000. Entretemps, l'état des connaissances a évolué, notamment concernant les impacts potentiels. Elle estime toutefois que les études diffusées par le maître d'ouvrage peuvent encore être améliorées, notamment au niveau de l'approche et de l'étude des fonctionnalités. Elle précise qu'à travers différents projets, le milieu estuarien - qui conditionne une bonne partie des conditions halieutiques en baie de Seine et en particulier pour la pêche qui en vit - a été grandement altéré. S'il est souvent dit que les populations se reconstituent ailleurs, les études montrent que certaines d'entre elles sont quasiment menacées d'extinction. Cet aspect doit donc être beaucoup plus pris au sérieux qu'il ne l'est pour le moment.

⇒ *YA. Depuis la création de Port 2000 la compréhension de l'impact environnemental local a beaucoup progressé. Que pensez-vous de l'impact environnemental de la route sud, qui peut être considérée comme prioritaire pour les Rouennais ?*

Pour Sylvie BARBIER, l'impact environnemental de la route sud est quasiment le plus faible : les unités fluviales ou maritimes remontant la Seine contribuent certes pour une petite partie à la pollution de la Seine et de la baie de Seine qui touche notamment la ressource halieutique. Toutefois, ces impacts sont mineurs par rapport à l'impact des travaux envisagés.

Elle rappelle que les unités fluvio-maritimes, dont Marfret est actuellement l'armateur, ne peuvent pas franchir le pont Guillaume le Conquérant et doivent s'arrêter à Rouen ; dans d'autres ports, ces ruptures de charge sont considérées comme un phénomène à moduler, mais pas à éviter à tout prix.

L'objectif serait d'arriver à une forte massification avec l'arrivée de très grandes quantités de conteneurs d'un seul coup. Elle souligne que la mutualisation des coûts ou encore la possibilité de faire étape à Rouen n'ont pas été évoquées et que certains y sont réticents. Elle estime enfin que l'intégration entre les ports de HAROPA est à approfondir.

Yann ALIX demande à Christophe REGNIER (LHTE) si, au regard du manque d'intégration entre les mondes maritime et fluvial évoqué par Sylvie BARBIER (FNE), LHTE est en mesure de moduler ses tarifications pour attirer davantage de trafic fluvial et renforcer la compétitivité du mode fluvial.

Christophe REGNIER note qu'il s'agit d'un point souvent soulevé à l'égard du terminal multimodal qui, par le fait de constituer une rupture charge, entraînerait un coût supplémentaire et ne serait donc pas compétitif. Il rappelle qu'au sein du terminal multimodal, le mode ferroviaire représente 60 % des volumes traités contre 40 % pour le mode fluvial. Or, plus vite les volumes globaux du terminal augmenteront et plus vite il sera possible de baisser le coût de passage. Par ailleurs, comme l'avait remarqué Hervé MARTEL, directeur général de HAROPA, lors de la réunion du Havre, la rupture de charge peut être considérée comme une création de richesse : dans cette perspective, LHTE peut proposer d'autres services que la manutention, notamment du stationnement avant embarquement maritime ou avant distribution sur un site logistique : par ce moyen, il est possible de favoriser le passage de conteneurs sur les modes massifiés.

Yann ALIX demande à Laurent FOLOPPE si les clients du groupe Bolloré dans la grande distribution, qui font transiter des volumes conséquents, sont prêts à payer davantage au moment d'une rupture de charge facilitée par un investissement public de grande ampleur qui réduit l'impact environnemental sur l'axe Seine.

Laurent FOLOPPE juge cette hypothèse peu crédible : à prestation équivalente, il estime peu probable que ces clients acceptent de payer plus cher parce que des investissements auront été réalisés. Plutôt que d'évoquer le prix, il s'agirait plutôt de leur prouver que le coût est plus intéressant pour eux : si l'investissement leur permet de gagner deux jours de stock, le client pourra accepter de payer légèrement davantage en étant gagnant par rapport à un coût de possession de stock qui pourrait être plus important sur des marchandises de grande valeur comme des produits électroniques. De la même manière, au-delà d'une prestation, il est important de leur offrir des solutions : de nombreux clients regardent le coût de l'ensemble de la chaîne logistique ; or, garder des conteneurs 3 à 5 jours au Havre coûte cher en stationnement mais également en coût de possession de stock.

Sylvie BARBIER estime que les comparaisons de coûts sont déséquilibrées puisque que les usagers du mode routier ne paient pas ou peu les infrastructures qu'ils utilisent et se retrouvent donc artificiellement compétitifs. Elle estime que l'équation serait différente si la France avait instauré la taxe carbone, comme cela s'est fait dans d'autres pays.

Elle ajoute que CMA-CGM a récemment commandé 9 conteneurs de 22 000 boîtes, ce qui représente des volumes considérables ; or, les clients situés à l'autre bout de la planète choisissent les ports en fonction de la rapidité de leur acheminement. En ce sens, elle propose d'envisager une part de massification jusqu'à Rouen, étape au-delà de laquelle il faut diminuer les hauteurs de conteneurs sur les navires, ou même jusqu'en région parisienne, avec une rupture de charge supplémentaire mais qui aura été évitée en amont, en intégrant davantage de qualité et de massification au port du Havre et davantage de modulation ensuite, et en articulant mieux les fonctionnements des ports du Havre et de Rouen.

Yann ALIX relève que le prolongement de la massification est une idée très séduisante mais demanderait d'être appliquée de façon harmonieuse, avec des schémas d'organisation innovants voire avant-gardistes en considérant aussi les contraintes géographiques d'un bassin versant et de sillons ferroviaires limités.

Sylvie BARBIER précise que son association s'inscrit dans la perspective de la refonte conséquente d'un certain nombre d'aspects de la vie économique, en lien avec la transition énergétique, au-delà du seul secteur des transports : cela inclut la relocalisation d'un certain nombre de productions et la modification des flux actuels. FNE appelle notamment à remédier à la situation actuelle où Anvers est, de façon schématique, le véritable port de Paris par le trafic routier. FNE ne souscrit pas à la perspective d'une augmentation exponentielle des flux intercontinentaux en suivant le modèle des deux dernières décennies, estimant que ce ne serait pas viable.

Yann ALIX souligne que ce changement relève de la responsabilité des politiques publiques et dépasse le cadre du projet, sachant que ce dernier vise à développer le fret sur les barges qui s'avèrent nettement moins polluantes que les véhicules routiers.

Sylvie BARBIER ajoute que FNE milite en particulier pour le rééquilibrage entre les flux export et import, ces derniers étant nettement plus importants aujourd'hui.

Laurent FOLOPPE indique que le groupe Bolloré pousse fortement aujourd'hui à développer le trafic en mode massifié au port de Rouen, dont les activités sont aujourd'hui principalement à l'export tandis que celles du Havre sont principalement à l'import. Il précise qu'à Rouen, il est possible de livrer les conteneurs à l'import en région parisienne deux fois par jour sur la route, contrairement au

Havre : l'enjeu est de pouvoir réutiliser ces conteneurs à Rouen pour des flux export avec les acteurs maritimes.

Par ailleurs, les acteurs émergents du e-commerce commencent à envisager des solutions d'acheminement maritime. Il estime que ces derniers ne sont pas prêts à payer davantage pour accélérer leurs flux. Le groupe Bolloré est favorable à l'ensemble des solutions qui permettraient de les accélérer, notamment la réalisation d'un accès direct à Port 2000 qui serait intéressant pour un certain nombre de clients. Néanmoins, dans l'attente de cet aménagement, il convient de mettre à profit l'ensemble des installations portuaires disponibles sur l'axe Seine puisque ces nouveaux acteurs sollicitent de plus en plus le transport maritime : aujourd'hui, le groupe Bolloré travaille sur des opérations de stockage pour livrer les produits du e-commerce dans les départements d'outre-mer : or, le transit-time⁷ entre ceux-ci et Le Havre est relativement court (de l'ordre de 8 à 9 jours) et les vendeurs s'interrogent sur l'opportunité d'utiliser l'avion.

Christophe REGNIER précise que le terminal multimodal développe une activité de gestion des conteneurs vides. Toutefois, les dépôts du Havre n'ont plus de facilité à proposer des solutions fluviales ou ferroviaires pour la prise ou la dépose de conteneurs vides. La solution pourrait consister en un accès direct mais le terminal maritime ne propose pas de service adapté aux conteneurs. L'alternative serait un passage par le terminal multimodal qui proposerait à terme une palette de services permettant à différents utilisateurs, qu'ils soient opérateurs, chargeurs ou armateurs, de prendre des conteneurs vides en utilisant l'ensemble des modes de transport possibles (fluvial, ferroviaire et routier).

Yann ALIX retient de ces échanges qu'à travers les nécessités liées aux nouveaux arrivants dans le jeu économique ou aux considérations environnementales, des possibilités d'innovation se dessinent pour augmenter le trafic fluvial, sans même attendre un investissement dans une infrastructure : ces innovations peuvent intervenir par exemple dans les trafics de conteneurs vides ou dans les ruptures de charges sur les terminaux maritimes, entre le terminal multimodal du Havre et le port de Rouen, ou encore entre ce dernier et la région parisienne qui constitue le grand foyer d'absorption des trafics. Au sein de cette chaîne complexe, des investissements peuvent aussi s'avérer nécessaires, notamment sur le système d'écluses de l'axe Seine, compte tenu de l'impératif de rentabilité des opérateurs sur les nouvelles unités.

Échanges avec les participants

Stéphane COURCOUX, Bolloré Ports, identifie trois enjeux majeurs :

. *La faiblesse du report modal sur le fluvial*, autour de 9%. Il rappelle les propos tenus par François GUERIN, directeur général adjoint de Terminaux de Normandie lors de la précédente réunion publique au Havre : lorsque les manutentionnaires opéraient à l'intérieur du port du Havre il y a dix ans, le report modal sur le fluvial était de 20 à 25% pour les Terminaux de Normandie. Pour lui, la création de Port 2000 a créé une difficulté supplémentaire concernant le report modal.

. *La compétitivité du Havre par rapport à Anvers et Rotterdam sur l'approvisionnement du bassin parisien* : il indique avoir compris que 700 000 conteneurs à destination du bassin parisien pouvaient

⁷ Le transit-time représente les délais de transport en ajoutant les attentes au départ et à l'arrivée pour le chargement et le déchargement, formalités douanières... liés au transport.

être gagnés au Havre. Dans ce cas, ces conteneurs pourraient être acheminés par voie fluviale depuis le Havre jusqu'à Paris au lieu d'utiliser la route comme c'est le cas actuellement.

. *La situation économique rouennaise dans les activités logistiques et portuaires* : sur ces 4 dernières années, le volume de conteneurs a baissé de 30 à 40% du fait :

- de l'évolution du transport maritime, avec un transport sur les navires qui sont de plus en plus ? qui ne peuvent plus monter à Rouen

- par la baisse continue du fluvial, qui s'est accentuée cette année.

Il rappelle l'ambition exprimée au Havre lors de la précédente réunion publique : la nécessité d'organiser le transfert fluvial pour les 700 à 800 000 conteneurs qui proviendraient des volumes gagnés sur les ports du range nord ainsi que de l'accroissement de la massification sur le fluvial.

Il ajoute que les ports réussissant le report modal du fluvial ont tous une connexion fluviale directe et un terminal multimodal, qui sont deux solutions complémentaires.

Par ailleurs, il estime qu'un des leviers permettant le développement de l'axe Seine est la taxe foncière portuaire : il cite une étude indiquant que la taxe foncière portuaire moyenne est dix fois supérieure en France par rapport à Anvers (18,80 euros en France contre 1,72 euros à Anvers).

Il en est de même au sujet de la domanialité, où un investissement est plus sécurisé en Belgique ou en Hollande qu'en France.

Il insiste sur les difficultés économiques auquel est confronté le port de Rouen : il indique que les sociétés de manutentions font face à d'importants déficits et cite des acteurs de la logistique (Necostrans, Schenker) qui ont quitté le port de Rouen.

Il ajoute que le canal Seine nord Europe constitue une menace pour le vrac puisque des bateaux de 80 000 tonnes pourront, pour des problèmes de tirants d'eau, charger à Dunkerque ou Anvers mais pas à Rouen.

Jacques BARRA, MSC, revient sur plusieurs points :

. À propos du cabotage au niveau national ou international, il rappelle que des solutions existent par la mer : des navires feeders publics ou ceux des armements permettent la desserte de Dunkerque, de Havre, de Bordeaux...

. Concernant l'activité au port du Havre, il rappelle que 30% de l'activité sont générés par le transbordement.

. Il insiste sur l'importance de l'évacuation des marchandises pour accroître la clientèle. Selon lui, l'évacuation des conteneurs doit être rapide, fiable, souple et fluide, et dépend de la productivité des terminaux.

. À propos de la valeur ajoutée de la rupture de charge, il indique qu'elle ne peut pas être vue comme un gain et qu'à défaut, avec le stationnement par exemple, elle peut être considérée comme un coût en moins.

. Concernant les futurs navires de 22 000 boîtes TU, il affirme qu'il n'est pas question sur le Havre d'opérer avec 22 000 TU. Il indique que MSC a également des projets de tels navires dont il espère qu'ils feront escale au Havre en 2019-2020. Il précise que la part commerciale existant aujourd'hui sur le port du Havre sera conservée.

Enfin, il conclut en affirmant que l'ensemble des projets en faveur du développement de l'axe Seine sont complémentaires. Le terminal multimodal a offert des solutions aux chargeurs, et l'accès direct à Port 2000 est une nouvelle solution, complément de l'offre du terminal multimodal.

Pierre-Marie HEBERT, directeur de l'Union portuaire Rouennaise (UPR) présente le point de vue de l'UPR, qui se base sur deux constats :

. L'absence d'argent public, que ce soit en provenance de l'État ou des collectivités locales et la difficulté d'obtenir des financements de l'Union européenne. Il indique que l'État ne paye pas ce qu'il

doit aux ports français et s'interroge sur l'adéquation des moyens de la région Normandie aux besoins portuaires.

. L'urgence de la situation : il insiste sur la nécessité pour le port de Rouen d'avoir un Port 2000 en capacité d'évacuer ses marchandises

Ces deux constats orientent la solution en faveur de l'optimisation de la route sud, dont la mise en service ne nécessite pas d'argent public et qui peut être réalisée rapidement. Selon lui, des investissements privés pourraient être faits pour utiliser la route sud, à condition qu'un projet financé par de l'argent public ne soit pas porté en parallèle.

Antoine BERBAIN, HAROPA, relève que le port d'Anvers a été présenté comme le premier port de France et de Paris et note l'idée selon laquelle il serait possible de capter 700 000 conteneurs en provenance du port d'Anvers, notamment sur la région parisienne : HAROPA souscrit à cette analyse mais considère que la route est encore longue vers cet objectif et qu'elle ne passe pas uniquement par un accès direct à Port 2000. Il rappelle que l'Ile-de-France « consomme » environ 1,4 millions d'EVP par an à l'import et à l'export, dont 55 % passent par le port du Havre ; sur ces 55 %, 20 % empruntent la voie fluviale et sur les 45 % passant par le port d'Anvers, 0 % passe par le fleuve, 1 % par la voie ferroviaire et 99 % par la route.

Il existe une deuxième différence entre ces deux flux : les marchandises circulant d'Anvers à l'Ile-de-France sont dépotés à côté des ports du Nord. Le sujet n'est donc pas uniquement le transport fluvial mais le basculement de la chaîne logistique dans sa globalité, ce qui nécessite d'avoir une offre foncière compétitive sur l'axe Seine, de façon à être globalement crédible et à accueillir non seulement des flux maritimes mais aussi des flux logistiques qui ont vocation à être traités dans des entrepôts sur la vallée de la Seine. HAROPA en a fait un élément central de sa stratégie de développement et travaille à l'aménagement de nouvelles zones logistiques sur le port du Havre, ainsi qu'avec l'UPR sur une modération fiscale de la taxe foncière pour les zones rouennaises et le développement d'un grand entrepôt de 60 000 m² destiné à l'import sur la zone Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL) Amont.

HAROPA entend donc bien l'avantage que peut constituer un accès direct fluide et fiable à Port 2000 pour gagner des parts de marché, mais considère qu'il ne s'agit pas du seul critère pour capter des flux de conteneurs.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, souscrit aux interventions selon lesquelles le port du Havre doit être fiable et productif. Il rappelle que lors de la table ronde organisée à l'occasion de la visite de la ministre des Transports au port du Havre le 27 octobre 2017, le représentant d'une alliance maritime a affirmé que le port du Havre était à ses yeux le seul port européen qui fonctionne normalement, notamment parce que le port d'Anvers s'avère très congestionné et que celui de Rotterdam a connu une année difficile. Le port du Havre doit bien sûr s'améliorer et dispose de marges de progrès dans son articulation avec l'axe Seine : le but de cette concertation est précisément de les identifier.

Il convient de l'importance du sujet de l'argent public, qui n'a pas encore été vraiment abordé mais qui fait partie des données du débat. Il remarque que l'urgence du développement du trafic fluvial fait consensus chez l'ensemble des intervenants de cette concertation : il s'agit bien de l'un des axes de développement du port du Havre et de l'axe Seine. L'enjeu est de cerner les solutions les plus pertinentes et dans cette réflexion, il convient de prendre en compte le critère du financement. Or, le maître d'ouvrage évolue dans un contexte où l'argent public se fait rare, le gouvernement ayant annoncé qu'il réévaluait la priorité des investissements dans les infrastructures à court, moyen et long terme puisqu'il s'avère que le budget de l'ensemble des projets planifiés ne correspond pas à l'argent disponible. L'Union européenne est un autre contributeur potentiel : à titre d'exemple, elle contribue à hauteur de 30 % au projet Serqueux-Gisors, reconnaissant ainsi qu'il s'agit d'un véritable investissement stratégique pour l'Europe et l'axe Seine.

Enfin, l'argent privé est une donnée essentielle du débat et peut aussi être sollicité, par exemple par le biais d'un péage pour la solution chatière afin de rentabiliser l'investissement. Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a conscience de la diversité des arguments parmi les différents opérateurs. Baptiste MAURAND rappelle que lors de la réunion du Havre, le Comité des armateurs fluviaux (CAF) a déclaré qu'il était prêt à payer un péage et à formaliser sa position dans une contribution écrite. HAROPA-Port du Havre souhaite apporter la plus grande clarté possible avec l'étude socio-économique qui sera mise en ligne sur le site de la concertation courant novembre. Il convient de garder à l'esprit que la complémentarité des solutions, soulignée à plusieurs reprises lors des échanges, est la clé du système : le maître d'ouvrage entend sortir de cette concertation avec la vision la plus large possible.

Jean-Pierre GIROD, membre du Conseil économique, social, environnemental et régional de Normandie et président du parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande, estime que le problème posé dans cette concertation trouve son origine lors de la définition de Port 2000 : il indique être intervenu à l'époque pour appeler à prendre en compte l'hinterland entier mais la culture technique de l'époque a conduit à privilégier la construction de quais.

Il regrette que les solutions proposées par le maître d'ouvrage ne se rapportent pas à l'écosystème entier de la vallée de la Seine et à l'ensemble des ports, mais à une approche localisée, ce qui pose le problème selon lui de la gouvernance des ports et du découpage administratif avec deux circonscriptions douanières au lieu d'une seule sur la Normandie.

Il considère que dans la recherche d'une meilleure compétitivité face aux ports d'Anvers et de Rotterdam, il convient de s'appuyer sur l'ensemble des offres disponibles sur l'axe Seine et de faire en sorte d'aboutir à un projet non pas localisé sur une partie de l'axe Seine mais sur l'ensemble de l'hinterland, ce qui demande une vraie réflexion.

Francis BIA, FNE Normandie rappelle l'observation de Laurent FOLOPPE au sujet de l'impact sur les actions logistiques des changements de comportements des donneurs d'ordres. Il estime que le débat oublie les coûts non intégrés tels que l'impact de la pollution sur la qualité de l'air et l'intérêt du fluviomaritime au-delà des limites de Rouen, jusqu'au port de Gennevilliers par exemple.

Évoquant un commentaire émis sur l'évolution négative de la logistique dans l'agglomération rouennaise, il considère que celle-ci pourrait provenir des projets d'infrastructures importants qui limitent fortement les possibilités d'investissement de l'État ou des collectivités locales.

Enfin, il se dit attentif au fait que la gestion des flux logistiques doit être menée en tenant compte de la massification en cours dans les ports du Havre et de Rouen, ce qui doit conduire au développement des opérations de dégroupage-regroupage et, par-là, à la création de valeur ajoutée.

Steve LABEYLIE rappelle que la route sud est disponible pour les opérateurs depuis 2007 : elle est aujourd'hui empruntée par deux unités, une de Marfret presque quotidiennement et une de CFT qui l'utilise très peu (quelques dizaines de fois dans l'année) afin de préserver la licence des patrons pilotes des navigateurs. Il souligne que cette route présente de nombreux inconvénients : les bateaux pouvant l'emprunter sont chers tandis que les opérateurs de transport combiné sont très déficitaires et entretenus par des aides spécifiques qui seront probablement prolongées pour trois ans, dans le cadre d'un système qui selon lui n'est pas pérenne et à éviter. De plus, les charges des bateaux autorisés à emprunter la route sud sont limitées à 50 % de leur capacité, les empêchant ainsi d'être rentables, et ils n'ont pas la possibilité de naviguer au-delà de Rouen, notamment à cause du système d'écluses pour le bateau de CFT.

Il considère que la chatière correspond à la demande des clients du port (MSC, Bolloré, logisticiens, chargeurs, groupe Soufflet), à une nécessité absolue qui est retardée depuis 2003, voire depuis 1994, et à une solution utilisée dans tous les ports du monde. Il s'agirait à la fois d'une solution complémentaire et d'une infrastructure pouvant pallier un problème ponctuel sur une autre.

Il indique que la chatière est adaptée pour des pics d'activité, ce qui est intéressant au vu de l'arrivée des navires de 22 000 EVP, avec des quantités importantes à évacuer rapidement.

La plateforme multimodale quant à elle est adaptée pour des flux lissés et prévisibles. Ces deux solutions sont donc complémentaires : la chatière offre l'avantage de la rapidité, et le terminal multimodal permet de stocker.

La chatière permet également le développement du hub rouennais, où la situation économique difficile nécessite un accès fluvial direct. La solution fluviifeeder qui a été déployée est imparfaite, du fait du coût du bateau et des difficultés de manutention.

Du fait des temps de réalisation du projet de chatière, ce projet ne présente pas de risque de concurrence pour la plateforme multimodale. En effet, la chatière sera mise en service lorsque la plateforme sera saturée et elle constitue un moyen supplémentaire d'évacuer les conteneurs.

Il estime que l'extension de la plateforme multimodale reviendrait à concentrer tous les moyens en un seul endroit et à oublier la multiplicité des accès existant dans tous les ports du monde.

Selon lui, l'accès direct aurait un impact pour d'autres trafics, tels que l'avitaillement, le transport de colis lourds et la collecte de déchet des navires.

À propos de la mutualisation, il estime qu'elle va réduire la concurrence qui a permis, selon lui le développement de ces lignes dans les années 2000.

Il revient sur les propos tenus par Christophe REIGNIER, sur le développement de l'activité fluviale grâce à une ligne journalière : il indique que c'est quasiment le cas actuellement avec les opérateurs existants : à titre d'exemple, Logiseine, actionnaire de LHTE, organise 4 départs par semaine. Il conclut en affirmant la nécessité de ne pas opposer les moyens d'évacuation mais de trouver un intérêt commun supérieur des places portuaires havraise et rouennaise.

Jacques BARRA, directeur de MSC et représentant de MSC dans la région Normandie rappelle l'objectif de 700 000 TU souhaité par HAROPA-Ports du Havre dans le cas de la réalisation de la chatière. Il indique que ce chiffre est attractif mais induit des efforts complémentaires dans les années suivant la construction de la chatière ainsi que l'instauration d'un coût de passage. Il souhaite que le transport fluvial demeure compétitif.

Antoine BERBAIN, HAROPA, note les différents points de vue exprimés au cours de cette rencontre. Il revient sur la volonté du maître d'ouvrage d'avoir une approche globalisée des différentes échelles logistiques. C'est la raison pour laquelle le sujet d'amélioration de l'accès direct à Port 2000, *a priori* technique et havrais, donne lieu à une concertation large afin d'échanger sur la réalité de la chaîne logistique, d'appréhender sa complexité à l'échelle de la vallée de la Seine et de faire réagir l'ensemble des parties prenantes.

Il estime en particulier que la mutualisation ne doit pas être balayée d'un revers de la main puisque les armements maritimes ont considéré ce sujet comme important et ont réalisé des alliances pour remplir au maximum les bateaux. Cette solution n'est pas considérée comme étant anti-concurrentielle par les armements maritimes ni par les autorités de la concurrence. Il estime que la mutualisation des trafics entre opérateurs fluviaux devrait être étudiée puisqu'elle permet d'utiliser le mieux possible les moyens disponibles.

Jacques BARRA, directeur de MSC, estime que l'apport de volumes supplémentaires au Havre pour desservir l'Île-de-France entraînera nécessairement des droits supplémentaires et que grâce à ce gain réalisé, le GPMH peut participer à l'effort.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, rappelle que l'objectif de l'investissement proposé par le maître d'ouvrage est d'avoir plus de volumes empruntant la voie fluviale, pour un transport plus efficace et plus vertueux. Cela pose la question suivante : comment s'assurer que l'investissement proposé permette le développement fluvial sans être capté ailleurs ?

Conclusion

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, souligne la densité des échanges bien qu'il y ait moins de participants qu'au Havre. Elle rappelle les différents points évoqués durant la réunion :

- la question de la part modale du fluvial,
- le canal Seine nord Europe, qui a été davantage abordé qu'au Havre,
- la qualité du transport fluvial et la notion du juste à temps,
- l'enjeu de la rénovation des écluses,
- l'expression d'avis sur les routes nord et sud, le terminal multimodal, la chaudière : grâce aux intervenants de la table ronde, il ressort l'idée de rechercher des solutions plus imbriquées, de créer des synergies. Si ce sujet doit être exploré et retravaillé, certains ont déjà exprimé des limites à une alliance des offres des opérateurs. Cette vision a conduit le maître d'ouvrage à suggérer d'identifier les marges de progrès.
- l'exigence de finesse dans les études d'impact sur l'environnement,
- l'alerte sur le principe d'une augmentation des flux pour le principe,
- la problématique rouennaise et ses enjeux pour l'emploi,
- la problématique foncière comme volet important de la compétitivité face auquel la politique de développement de zones logistiques a été rappelée par le port,
- l'exigence de recherche de complémentarités et de synergies dans la situation actuelle.

Marianne AZARIO, garante nommée par la CNDP, déclare être satisfaite de la tenue de cette réunion de concertation, propice à l'écoute, à l'échange et à la production d'arguments. Elle note une question qui n'a pas été répondue par le maître d'ouvrage : comment la rupture de charge peut-elle être une source de valeur ajoutée ? Elle suggère que cette question soit ajoutée puis répondue sur le site internet.

Elle indique être disponible à l'issue de la réunion pour répondre aux éventuelles questions supplémentaires des participants concernant le dispositif de concertation.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, remercie les participants, rappelle la possibilité pour tous de s'inscrire à la visite du port du Havre le samedi 18 novembre 2017 au matin et les prochaines dates des rencontres publiques les 4 décembre 2017 à Paris et 18 décembre 2017 au Havre.

Il ajoute que le site internet est régulièrement actualisé pour progressivement enrichir les échanges et la concertation.