

HAROPA – PORT DU HAVRE

Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

Concertation préalable

Réunion publique du 4 décembre 2017 à Paris

COMPTE-RENDU

En tribune :

- . Pour HAROPA-Port du Havre :
 - Hervé MARTEL, directeur général
 - 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

Déroulé

Ouverture	2
Mot de la garante	2
Présentation du projet et de la concertation	3
Echanges avec la salle.....	7
Rappel des points marquants des réunions publiques du Havre et de Rouen	11
Table ronde – Le transport fluvial sur l'axe Seine : acteurs et enjeux	11
Echanges avec la salle.....	15
Conclusions.....	17

Durée de la réunion : 2h15
65 participants

Début de la réunion à 19h10

Ouverture

Régine BREHIER, directrice générale de HAROPA-Ports de Paris, remercie l'assistance et rappelle que Ports de Paris est membre de l'alliance HAROPA et constitue le 1^{er} port fluvial français. A cet égard, elle souligne que la qualité du lien fluvial avec Port 2000 est l'un des déterminants de la qualité de la chaîne logistique fluviale du Havre jusqu'à la région parisienne, et que les solutions envisagées au Havre pour l'améliorer concernent l'ensemble de l'axe Seine. Elle remercie le maître d'ouvrage de permettre d'en débattre à Paris avec le public francilien et souhaite des échanges fructueux pour cette 3^e réunion de concertation.

Hervé MARTEL, directeur général de HAROPA-Port du Havre, salue l'assistance et souligne que le sujet de cette concertation, organisée sous l'égide de Marianne Azario, garante désignée par la Commission nationale du débat public, méritait de faire l'objet d'une concertation ouverte à tous alors qu'il est d'habitude porté essentiellement par les acteurs économiques directement concernés, tous les citoyens étant concernés par les marchandises qui transitent sur la Seine.

Pour mémoire, HAROPA réunit depuis 2012 les ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen et Paris), ce qui constitue le premier ensemble portuaire maritime et fluvial français et permet de proposer une offre commune à l'échelle de l'axe Seine. Aujourd'hui, le fait que la part de marché du mode fluvial est trop faible fait consensus : il s'agit donc de trouver les meilleures solutions pour l'augmenter et améliorer la compétitivité de ce mode compte tenu de ses atouts en matière écologique et économique, notamment pour la qualité de service offerte aux entreprises.

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

- examiner la situation actuelle avec le public, analyser les solutions à l'étude pour améliorer la situation ;
- 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, notamment sur le site internet du projet ;
- 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. Cette décision sera prise par le conseil surveillance de HAROPA-Port du Havre avec l'ensemble des co-financeurs.

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.

Mot de la garante

Marianne AZARIO, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP), remercie l'assistance et Régine BREHIER pour l'accueil de cette réunion. Elle rappelle que la réunion de ce soir est la 3^e sur 4 au total dans le cadre d'une concertation décidée par la CNDP, une institution administrative indépendante dont la raison d'être est de donner la parole au public et de la faire entendre. Le sujet de la concertation, à savoir l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, est porté en tant que maître d'ouvrage par HAROPA-Port du Havre, dont le conseil de surveillance sera le décisionnaire.

Elle rappelle que la concertation préalable est une procédure relevant du code de l'environnement qui permet au public de participer à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement ; elle est ainsi dénommée car elle intervient en amont de la décision du maître d'ouvrage avec deux objectifs : informer et faire participer le public. Il s'agit donc d'une opportunité pour le public de s'intéresser au sujet, de se l'approprier, de questionner le maître d'ouvrage, d'exprimer son avis, de proposer des idées nouvelles, de contester le projet, de faire part de son expertise. La mission du garant consiste à veiller au respect de ces deux objectifs et se limite à cela ; il ne donne à aucun moment un avis sur le projet mais s'assure du bon déroulement de la concertation, vérifie que l'information délivrée par le maître d'ouvrage est suffisante et intelligible, et que les moyens mis à la portée du public pour contribuer sont suffisants et permettent de capter un large public afin de garantir la diversité des arguments et la richesse du débat. La réunion de ce soir est une opportunité pour le public de s'approprier le sujet, de questionner le maître d'ouvrage et d'écouter les parties prenantes. En tant que garante, elle est neutre, impartiale et indépendante du maître d'ouvrage comme de l'ensemble des parties prenantes.

Au terme de la concertation, elle sera chargée d'en rédiger le bilan qui sera rendu public à la fois sur le site de la CNDP et sur le site de HAROPA-Port du Havre. Celui-ci reprendra l'ensemble de la procédure, fera la synthèse des propositions, rendra compte de l'évolution du projet et pourra émettre des recommandations.

Comme cela a pu être observé depuis le début, Marianne AZARIO attend une concertation ouverte, riche d'enseignements, qui se déroule dans l'écoute et le respect de chacun. A cet égard, les deux premières réunions publiques ont d'ores et déjà été riches sur le fond et dans les échanges.

Elle rappelle que le public dispose de plusieurs modalités de participation : la participation aux réunions et la prise de parole dans les temps d'échanges ; l'envoi par voie postale du coupon T disponible sur les dépliants de synthèse ; le site internet de la concertation qui comprend à la fois des modalités d'information et de contribution, avec les réponses du maître d'ouvrage une fois que celles-ci ont été validées par la garante. Les personnes morales ont notamment la possibilité de rédiger des cahiers d'acteurs.

Elle sera susceptible d'intervenir au cours de la réunion, en particulier pour rappeler les principes du débat public : transparence, état d'esprit constructif, traitement équivalent de chaque prise de parole.

Présentation du projet et de la concertation

Cf. Diaporama en annexe

Antoine BERBAIN, directeur général délégué, HAROPA, rappelle les modalités de la concertation, en particulier le site internet et la prochaine réunion publique prévue au Havre le 18 décembre, et le calendrier prévisionnel du projet : un mois après la fin de la concertation, le bilan de la concertation établi par Marianne AZARIO, garante désignée par la CNDP, sera publié et disponible sur le site de la CNDP et celui de HAROPA. Trois mois après la fin de la concertation, HAROPA communiquera sa décision.

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 la valeur ajoutée des échanges internationaux sur les territoires concernés et sur les échanges associés.

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 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 au travers 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 d'amélioration en lien avec les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique.

Avec la voie ferroviaire, la voie fluviale représente un très fort intérêt pour ce faire. 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 ainsi 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'infrastructures 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 : les travaux menés par SNCF Réseau viennent de 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 à l'amont de la confluence Seine-Yonne. Les trafics visés sont principalement ceux de céréales, transportés en vrac ou en conteneurs en lien avec les zones logistiques alentours. 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 qu'il est possible de transporter 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 d'une longueur de 180 m, système présentant une capacité de transport de 350 EVP¹. Ces convois ne peuvent pas accéder à Port 2000 car ils n'ont pas la capacité d'entrer en mer, ils sont donc 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 effectuer un court passage en mer et accéder selon les conditions météo à Port 2000.
- un navire fluviomaritime, c'est-à-dire un navire de mer dont les caractéristiques de taille et de hauteur lui permettent d'accéder au fleuve : ce navire peut assurer une liaison entre Port 2000 et Rouen sans restriction météo. Sur la Seine circule un petit navire qui n'est pas à proprement parler fluviomaritime mais qui fait la liaison entre Port 2000 et Rouen, sans pouvoir passer les ports de Rouen.

Il existe plusieurs solutions pour atteindre Port 2000 par le fleuve. Tout d'abord, 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 2000. Ce trajet est

¹ Equivalent vingt pieds : unité de mesure correspondant à un conteneur de volume standard ; vingt pieds correspondent à six mètres.

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. Plusieurs variantes de la disponibilité peuvent être prises en compte : une disponibilité théorique ou mathématique (durée à l'année pendant laquelle le bateau est habilité à passer), qui est de l'ordre de 95 % pour une houle de 1,60 m et de 92 % pour une houle de 1,20 m ; ou la disponibilité opérationnelle (il faut que la durée de la hauteur de houle acceptée soit suffisamment longue pour permettre le passage et il faut être en mesure de l'anticiper, notamment au départ de Gennevilliers), qui est de l'ordre de 75 à 80 % pour ces types de bateaux. Le passage en mer restreint la capacité de chargement d'un bateau à 3 hauteurs de conteneurs : la 4^e hauteur peut être chargée 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 escalier 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.

Evolutions 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, en prenant en compte un hinterland fluvial desservable à proximité immédiate des ports intérieurs.

La première condition est que la marchandise à l'intérieur du conteneur reste dans celui-ci du début à la fin de son trajet.

Par ailleurs, pour certains types de trajets, 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).

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. Le trafic identifié comme captable par le mode fluvial est, en 2016, de 368 000 EVP en Ile-de-France et de 184 000 EVP depuis ou vers Rouen, soit un total de 552 000 EVP, à rapprocher des 185 000 EVP du flux capté actuellement.

Comment améliorer l'accès fluvial à Port 2000 ?

Le projet de création d'une chatière consiste à créer une zone protégée au moyen d'une digue de 2 km de long entre la digue sud du port historique et la digue nord de Port 2000 : pour garantir le passage, il est nécessaire de réaliser une brèche dans les deux digues existantes et de draguer le passage pour qu'il y ait suffisamment d'eau à marée basse pour le passage des bateaux fluviaux.

Cette infrastructure permet l'accès aux quais de Port 2000 à tous types de bateaux fluviaux, sans restrictions météorologiques sauf pour les convois fluviaux normaux en cas de houle importante dans les avant-ports (disponibilité de l'ordre de 95 %).

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 sur les conditions environnementales du site.

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 terrestre
- augmentation du linéaire de quai.

Le projet d'origine envisageait déjà cette extension, les surfaces sont donc disponibles dès aujourd'hui et les mesures de compensation environnementale ont également été prévues.

L'optimisation des routes nord et sud consiste à optimiser les solutions en place : route nord, route sud et multimodal. 3 types d'optimisation sont envisageables :

- règlementaire : poursuivre le travail réalisé en 2013 qui a abouti à une adaptation des arrêtés autorisant le passage en mer pour des automoteurs,
- technique : rendre l'ensemble de la chaîne plus performante, c'est-à-dire anticiper au mieux l'ensemble des escales fluviales, retravailler sur les caractéristiques des bateaux qui peuvent être un peu surdimensionnés dans certains cas,
- financière : adapter le système d'aide à l'investissement pour les bateaux plus chers que les bateaux standards, réfléchir à une aide à l'exploitation qui est également plus chère.

L'ensemble de ces pistes nécessite de collaborer avec les acteurs concernés.

Echanges avec la salle

Une représentante de l'association des riverains du port de Javel souhaite savoir dans quelle mesure le port de Javel peut être touché par le projet.

Mark BOYS, chef de département international de Monoprix, demande quel est le niveau de trafic du terminal multimodal aujourd'hui, notamment par comparaison avec les prévisions des plans d'investissement. Il demande également quels sont l'évolution de la taille des navires escalant au Havre et son impact sur la desserte de l'hinterland.

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique que le port de Javel n'est en rien concerné : en effet, le projet se limite au transport de conteneurs, or ceux-ci ne sont pas manutentionnés dans ce port et ne le seront pas non plus à terme.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, indique que le terminal multimodal est monté en puissance en 2017 et devrait terminer l'année autour de 85 000 UTI (unités de transport intermodal), soit 140 000 EVP, dont environ 60 % par le mode ferroviaire et 40 % par le mode

fluvial. Il dispose d'une réserve de capacité d'environ 50 % du volume actuel et se trouve donc loin de la saturation.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, souligne que le port du Havre se situe en premier port touché à l'import et en dernier à l'export sur le range nord qui est le système portuaire le plus contraint au monde puisqu'il comprend les plus grands navires au monde. Ceux-ci sont à pleine charge à la fois quand ils arrivent et quand ils partent du Havre, ce qui en fait le port le plus contraint : or ses infrastructures permettent de les accueillir et les 3 grandes alliances maritimes y font toutes escale, il est d'ailleurs parfois nécessaire de les décharger un peu pour leur permettre de poursuivre leur route dans les ports du nord. Hervé MARTEL relève que la taille de l'escale au Havre n'est pas à l'échelle de celle des grands concurrents, qu'elle compte davantage pour l'acheminement que la taille des navires et qu'elle devrait encore augmenter. Pour des raisons d'organisation, on observe une concentration de certaines lignes maritimes sur certains jours de la semaine ; cependant, la taille des navires tend à augmenter avec de moins en moins d'escales : dans ce contexte, l'enjeu majeur est d'éviter la congestion et d'évacuer les marchandises autant que possible par les modes de transport massifié.

Erminio ESCHENA, directeur des relations industrielles et institutionnelles du groupe MSC Croisières, estime que les solutions proposées par le maître d'ouvrage, tout du moins la chatière et l'extension du terminal multimodal, ne doivent pas être considérées comme antinomiques mais complémentaires, notamment dans la perspective de la compétition qu'il convient d'envisager avec les ports de Rotterdam et Anvers et au regard des 5 ans de travaux prévus pour aménager la chatière. Il souligne le budget conséquent de celle-ci (100 millions d'euros) alors que celui des autres options n'a pas été indiqué.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, confirme que les 3 solutions présentées sont complémentaires, comme il l'avait déjà indiqué lors de la 1^e réunion de concertation au Havre le 8 novembre : à l'issue de la concertation, HAROPA-Port du Havre peut ainsi prendre la décision de mener plusieurs options échelonnées dans le temps en fonction de la teneur des débats. Il précise que le coût d'investissement de la chatière pourrait être un peu relevé en fonction des dernières études et que celui de l'extension du terminal multimodal est de 23 millions d'euros. Concernant l'optimisation des routes nord et sud, une évolution réglementaire n'aurait pas de coût, tandis que le montant des aides financières éventuelles n'a pas été évalué et dépendrait des solutions techniques.

Bernard GARMIRIAN, représentant de France Nature Environnement Ile-de-France, indique avoir travaillé par le passé sur le port de Gennevilliers avec les autorités du port. Il souhaite savoir si le projet est cohérent avec le calendrier de réalisation de la structure portuaire en cours de réalisation à Achères et comment celle-ci se situe par rapport au canal Seine-Nord Europe et au débouché vers Le Havre en termes de quantité de marchandises transportées.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, indique que la perspective d'accueillir des conteneurs sur la plateforme Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) dont il est question, est à ce jour incertaine.

Antoine BERBAIN, HAROPA, ajoute que le projet PSMO aurait pu être présenté avec les autres grands projets d'infrastructures en cours sur l'hinterland fluvial de HAROPA-Port du Havre : il s'agit d'une nouvelle plateforme trimodale à la confluence de la Seine et de l'Oise, donc au débouché sud du futur canal Seine-Nord Europe, sur une portion de la Seine aval adaptée à la navigation à grand gabarit. Ce projet est dénommé « ouest » car une partie est avait été envisagée mais n'a finalement pas été programmée. Ce nouveau port accueillera des trafics de vrac, principalement pour la filière du BTP et les chantiers du Grand Paris : il n'y a donc pas de lien direct entre ce projet et le transport

de conteneurs fluvial.

Antoine BERBAIN, HAROPA, souligne que dans la perspective d'améliorer les chaînes logistiques entre les ports de HAROPA, le mode fluvial constitue un facteur de compétitivité, notamment par rapport au mode routier grâce à la possibilité de charger les bateaux sur 4 hauteurs de conteneurs. Si le canal Seine-Nord Europe est mis en service d'ici 7 à 8 ans, les trafics de conteneurs en provenance des autres ports maritimes pourront l'emprunter à destination de l'Ile-de-France et devront trouver leur propre compétitivité par rapport aux liaisons routières. Dans cette perspective, les ports de HAROPA auront un avantage compétitif lié à la possibilité de transporter 4 hauteurs de conteneurs sur la Seine à l'aval de Paris.

Erwan LE MEUR, vice-président de la Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine, indique qu'il découvre cette concertation et juge opportun d'avoir organisé une réunion à Paris ; il se dit intéressé par la transmission du diaporama de présentation, notamment pour faire connaître le projet à la communauté portuaire de Gennevilliers qui est tout à fait concernée par ce projet. Il souhaite savoir si Paris Terminal, une plateforme importante d'échange de conteneurs à Gennevilliers et l'un des adhérents majeurs de la fédération, est impliqué dans cette concertation. Il souligne également l'intérêt de la fédération pour une présentation de ce projet lors de sa prochaine réunion à Gennevilliers.

Marianne AZARIO, garante, précise que la concertation a commencé le 20 octobre et que le maître d'ouvrage a mis en place un plan média, notamment sur la région parisienne. Des documents constitutifs de la concertation permettent par ailleurs au public de s'informer sur le sujet.

Antoine BERBAIN, HAROPA, relève que Paris Terminal manutentionne 120 000 EVP par an et constitue à cet égard le principal terminal à conteneurs en Ile-de-France, le principal débouché pour le transport fluvial en Ile-de-France et une filiale des ports de HAROPA. Il rappelle que Hervé MARTEL ou Régine BREHIER sont actionnaires de Paris Terminal, que son directeur général était présent à la réunion du Havre le 8 novembre et qu'il a été associé à la pré-concertation qui s'est tenue entre mai et juillet 2017 afin d'identifier avec les acteurs les solutions les plus pertinentes pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000, ce qui a permis de sélectionner les 3 solutions présentées. Il précise que le plan média a consisté en des insertions dans la presse pour faire en sorte que la réunion de ce soir soit la plus remplie possible.

Marianne AZARIO, garante, ajoute que l'ensemble des contributions sont bienvenues jusqu'à la fin de la concertation et de nature à éclairer la décision du maître d'ouvrage.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, précise que le diaporama présenté ce soir est déjà en ligne sur le site de la concertation.

Erwan LE MEUR, vice-président de la Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine, demande si le fait que HAROPA est actionnaire de Paris Terminal ne pose pas une problématique d'intérêts par rapport au projet.

Karel VEREYCKEN, journaliste, estime que deux autres éléments extrêmement importants permettraient d'améliorer les chaînes logistiques : d'une part, au lancement de Port 2000, il était question de réaliser une écluse entre Port 2000 et la darse de l'océan ; il regrette que cette solution ait peut-être été écartée en raison de son ambition. D'autre part, il était question de créer une nouvelle ligne ferroviaire pour les voyageurs et de libérer ainsi une partie du réseau pour le fret : il souligne que la ligne Serqueux-Gisors sera empruntée par des trains de voyageurs en même temps que des trains de fret alors que l'organisation serait beaucoup plus efficace si les flux étaient séparés selon lui.

Albert THISSEN, directeur général de Hapag-Lloyd France et secrétaire général du Syndicat national des agents maritimes, propose de comparer le montant d'investissement estimé de la solution chatière (100 millions d'euros) avec ceux du canal Seine-Nord Europe, de Port 2000 ou encore de Serqueux-Gisors, ce qui permettrait selon lui de montrer qu'il ne s'agit pas d'un coût déraisonnable.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, indique avoir du mal à comprendre la question d'Erwan LE MEUR : le projet est en effet porté par HAROPA-Port du Havre en tant que maître d'ouvrage et compte tenu du montant estimé de la chatière, celui-ci a été tenu de saisir la CNDP qui a décidé l'organisation d'une concertation préalable : ce déroulement s'avère conforme à la procédure réglementaire. Sur le fond, il ne comprend pas non plus en quoi HAROPA pourrait être en conflit d'intérêt pour réfléchir à l'amélioration du transport fluvial puisqu'il est là dans son rôle.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, confirme que le projet d'écluse a été étudié de longue date et qu'il l'a été de nouveau lors de la phase de pré-concertation qui a conclu à un coût d'investissement et d'exploitation nettement plus élevé par rapport à la solution chatière car une telle infrastructure implique la présence d'éclusiers et des frais de fonctionnement supplémentaires, pour une fonctionnalité similaire (permettre à l'ensemble des bateaux chargés sur 4 hauteurs d'accéder à Port 2000). C'est pourquoi cette option n'a pas été retenue pour la concertation préalable, sachant que plusieurs autres hypothèses ont été étudiées.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, relève que le développement du mode ferroviaire fait l'objet d'une actualité particulière avec le projet Serqueux-Gisors dont les travaux ont commencé hier, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et l'enjeu de la libération du fret sur la ligne historique. Il souligne toutefois que le mode ferroviaire se situe un peu en marge du sujet soumis à la concertation et qu'il n'a pas d'impact sur le transport fluvial : aussi, il propose de traiter ce sujet dans un autre cadre.

Marianne AZARIO, garante, invite HAROPA-Ports de Paris à apporter une contribution dans le cadre de la concertation.

Concernant l'écluse fluviale, elle signale que parmi les documents d'information disponibles sur le site internet de la concertation figurent les comptes rendus des réunions de pré-concertation menée par HAROPA-Port du Havre : ceux-ci fournissent les explications qui ont conduit à ne pas retenir cette option. Elle précise que tous les avis demeurent pour autant recevables dans cette concertation.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, concède que le coût d'investissement de 100 millions d'euros pour la solution chatière peut sembler faible par rapport à ceux de Port 2000 (1 milliard d'euros), du canal Seine-Nord Europe (4,8 milliards d'euros) ou des postes 11 et 12 (150 millions d'euros). Il considère cependant que comparer les coûts d'ouvrages dont les fonctionnalités sont aussi différentes n'est en vérité pas très pertinent : il s'agit plutôt de comparer le coût en question avec les capacités de financement du maître d'ouvrage, qui sont de l'ordre de 40 millions d'euros par an. Pour l'investissement sur le réseau existant dont le montant est de 20 millions d'euros par an, HAROPA-Port du Havre bénéficie du soutien de l'Etat, de la Région et le cas échéant de l'Union européenne sur les mécanismes interconnectés en Europe, ce qui a été le cas du terminal multimodal et des études sur la chatière qui sont financées à hauteur de 50 % par la Commission européenne. Pour le financement de l'investissement de cette solution, HAROPA-Port du Havre estime être en mesure d'obtenir un co-financement de 50 % auprès de la Région, de l'Etat et de l'Union européenne, ce qui laisserait 50 millions d'euros à la charge de HAROPA-Port du Havre, soit plusieurs années de « free cash flow » (flux de trésorerie disponible) après retrait du remboursement des emprunts et des investissements sur les ouvrages existants. L'approche qui semble la plus pertinente pour HAROPA-Port du Havre est bien une analyse coûts-avantages qui fait

l'objet de l'étude de rentabilité socio-économique et financière en cours ; celle-ci sera bientôt disponible et rendue publique dès que possible.

Rappel des points marquants des réunions publiques du Havre et de Rouen

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique qu'une table ronde va venir éclairer les débats comme lors des deux précédentes réunions : celles du Havre et de Rouen ont permis de donner la parole aux transporteurs fluviaux, aux spécialistes de l'environnement, aux manutentionnaires de Port 2000, à LHTE (exploitant du terminal multimodal), aux logisticiens. Celle de ce soir va laisser la place à de nouveaux acteurs afin d'offrir un propos complémentaire.

Il rappelle les sujets débattus lors des deux précédentes réunions : le calcul de la part modale du transport fluvial et les objectifs qu'il convient de fixer ; les coûts et délais des solutions par rapport aux schémas de transport existants ; les façons de combiner les différentes solutions, d'optimiser les solutions actuelles par la mutualisation des transports fluviaux ; des clarifications demandées sur les études disponibles sur le site de la concertation et les prévisions de trafic, sachant que l'étude socio-économique, en cours à ce stade, sera disponible sur le site internet ; des compléments demandés sur le potentiel halieutique impacté par la chaudière et les mesures compensatoires en lien avec la construction de Port 2000 ; une demande d'exigence dans les études environnementales ; enfin, la problématique foncière sur la vallée de la Seine avec le développement de chaînes logistiques associée à des zones logistiques.

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

Yann ALIX, expert portuaire, rappelle que l'objectif de la table ronde est de proposer des visions d'experts sur le sujet de la concertation avec, ce soir, des professionnels qui travaillent sur l'axe Seine. Il s'agira notamment d'examiner quelles sont les priorités d'investissements.

Albert THISSEN, directeur général de Hapag-Lloyd France et secrétaire général du Syndicat national des agents maritimes

⇒ *YA. Quelles sont vos attentes en matière d'investissements pour augmenter les volumétries au port du Havre et notamment le trafic fluvial ?*

Albert THISSEN souligne que l'accès fluvial ne concerne pas seulement Port 2000 mais le port du Havre dans son ensemble, y compris les autres terminaux qui sont très appréciés par Hapag-Lloyd. Il estime également qu'il convient de considérer les enjeux d'accessibilité sous l'angle de l'ensemble des modes de transport, rail et route compris, car c'est l'ensemble des accès qui détermine l'attractivité du port et l'interchangeabilité des différents modes ne permet pas de considérer l'un d'entre eux isolément.

Il considère également que le sujet ne concerne pas seulement Le Havre mais aussi Rouen et Paris et qu'en ce sens, il convient d'œuvrer vers une plus grande intégration des 3 ports de l'axe Seine, notamment sur le plan opérationnel avec l'exemple de la capitainerie.

Au regard de l'ambition de HAROPA-Port du Havre de jouer son rôle dans le concert des grands ports du nord de l'Europe, il souligne que, d'après sa connaissance des ports de Rotterdam et d'Anvers, se doter d'un bon accès fluvial pour de tels ports n'est pas un luxe mais fait partie intégrante de l'infrastructure portuaire. Réagissant au propos d'Hervé MARTEL selon lequel il convient d'examiner la rentabilité d'un investissement, il se dit persuadé que chaque élément de Port 2000 pris isolément ne s'avère pas nécessairement rentable et indique qu'un acteur comme Hapag-Lloyd évalue les infrastructures d'un port dans leur ensemble. Il s'interroge sur l'hésitation de HAROPA-Port du Havre à réaliser la chatière compte tenu de ses ambitions et estime que la décision d'aménager un accès direct aurait dû être prise de longue date, rappelant que l'écluse fluviale avait été planifiée au moment de la création de Port 2000 mais qu'elle avait été abandonnée pour des raisons financières. S'il plaide pour la réalisation de la chatière, il considère que l'ensemble de l'axe Seine doit faire l'objet d'investissements compte tenu notamment de la vétusté de certaines écluses ou de l'aspect rudimentaire de certains aménagements par comparaison aux réseaux fluviaux néerlandais et allemand.

⇒ *YA. Comment évaluez-vous la qualité des services dédiés au mode fluvial à Port 2000 aujourd'hui à la lumière de votre expérience française et internationale ?*

Albert THISSEN considère qu'il convient de regarder l'ensemble de la chaîne logistique : à titre d'exemple, une barge qui arrive sur un terminal maritime doit bénéficier de grues adaptées et de docks disponibles, ce qui n'est pas toujours évident : on observe parfois des disparités entre les investissements dédiés aux navires maritimes et ceux dédiés aux barges. Il concède cependant que ce type de problème peut aussi se retrouver dans les ports d'Anvers et de Rotterdam.

Yann ALIX, expert portuaire, relève que les investissements des opérateurs de terminaux, sur lesquels le maître d'ouvrage n'a pas de prise, est l'un des éléments du débat.

Philippe MAUGE, président du directoire de la Société Coopérative Artisanale de Transport (SCAT)

⇒ *YA. Quel est selon vous l'ordre de priorité des investissements pour accroître les volumes conteneurisés sur l'axe Seine ?*

Philippe MAUGE souligne la singularité de la SCAT qui, sans être vraiment un opérateur de transport combiné, participe à la chaîne de transport fluvial entre les terminaux maritimes et les ports intérieurs en mettant à disposition de sociétés comme Greenmodal, le groupe Soufflet ou Marfret, des unités pour desservir soit les terminaux classiques du port du Havre, soit Port 2000 : la SCAT dispose d'une unité qui dessert Port 2000 et une 2^e va arriver courant 2018. Attentive à la qualité de service qu'elle propose à ses clients, la SCAT a besoin de miser sur plusieurs solutions de transport pour un même trajet compte tenu des défections possibles. Dans la lignée des intervenants qui se sont exprimés pour mettre en avant le besoin de solutions complémentaires, la SCAT est donc intéressée par un mix au sein duquel la chatière peut jouer son rôle de complément aux solutions offertes aux bateaux spécifiques, en permettant l'accès à Port 2000 à des navires de capacités plus faibles et desservant régulièrement les terminaux intérieurs.

⇒ *YA. Quelles sont les démarches de la SCAT pour conserver des parts de marché avec un maximum de qualité de service et de compétitivité dans la configuration actuelle d'exploitation de Port 2000 ?*

Philippe MAUGE estime que le modèle économique des solutions proposées aujourd'hui à Port 2000 n'est pas encore finalisé, en particulier concernant le terminal multimodal. La SCAT disposera en juin 2018 d'une unité desservant Port 2000 par les routes nord et sud. Elle travaille également à l'optimisation des outils qu'elle met à disposition de ses clients en en déchargeant plusieurs en même temps. Pour ceux qui ont besoin d'opérations ponctuelles, la SCAT répond par le positionnement d'unités sur le « one way », ce qui permet d'optimiser leurs coûts.

Thierry GUIMBAUD, directeur général de Voies Navigables de France (VNF)

⇒ YA. *A la lumière de votre vision intégrée des différents modes de transport, quelles seraient selon vous les priorités d'investissement pour accroître la part du mode fluvial et sa compétitivité par rapport aux modes routier et ferroviaire ?*

Thierry GUIMBAUD relève que dans sa présentation, HAROPA-Port du Havre a identifié un potentiel d'une multiplication par 4 du trafic de conteneurs sur l'axe Seine par rapport à la situation actuelle, ce dont il se félicite.

Il rappelle que VNF exerce des missions à la fois en matière d'investissement et de service et souligne que ce dernier volet ne doit pas être oublié. En termes d'investissement, la régénération des infrastructures de VNF est sa priorité avec environ 130 millions d'euros déjà prévus à cette fin sur le contrat de plan Etat-Région (CPER), en particulier pour des points sensibles comme l'écluse de Méricourt qu'il convient de traiter le plus rapidement possible.

Il souligne que le budget de VNF est approvisionné à hauteur de 93 % par l'Etat ou une taxe fiscale, et à hauteur de 7 % par des ressources propres : ainsi, les péages payés pour la navigation fluviale commerciale amènent 7 millions d'euros à VNF, tandis que son budget de fonctionnement et d'investissement s'élève à 150 millions d'euros.

Outre les investissements de régénération, VNF mène le projet Bray-Nogent (300 millions d'euros) qui constitue un élément majeur de soutien au mode fluvial.

En matière de services, VNF a développé une offre de systèmes d'informations fluviaux (SIS) sur le Rhin et souhaite en faire de même sur la Seine afin de gagner des parts de marché. Thierry GUIMBAUD estime également que la qualité et le coût de passage global pour le mode fluvial sur les grands ports maritimes comme Le Havre et Marseille, incluant le coût de manutention, ne peuvent pas être écartés du champ de l'analyse dans la perspective de hisser ce mode à la place qui lui revient.

Par ailleurs, il se dit inquiet de l'effritement de l'avantage écologique du mode fluvial par rapport au mode routier compte tenu des progrès de la motorisation sur ce dernier, qui s'avèrent sans commune mesure avec ceux du mode fluvial, besoin création interprofession.

Enfin, il plaide pour le développement d'une véritable stratégie commune entre VNF et les trois ports de l'axe Seine sur le modèle de l'association Norlink qui réunit les acteurs fluviaux et portuaires maritimes des Hauts-de-France.

⇒ YA. *Ne reste-t-il pas à créer un véritable modèle économique pour renforcer la performance du mode fluvial ?*

Thierry GUIMBAUD confirme que le modèle économique actuel du mode fluvial pose problème : il convient selon lui de le repenser non seulement sur l'axe Seine mais à l'échelle de l'ensemble du réseau de VNF. Il note que la valeur dégagée par le mode fluvial dans l'ensemble de ses composantes est très faiblement captée par le système d'infrastructures fluvial, ce qui rend celui-ci très dépendant des choix budgétaires.

Mark BOYS, chef de département international de Monoprix

⇒ *YA. Quelles sont les attentes de Monoprix, qui utilise l'ensemble des modes de transport, pour les services et prestations vis-à-vis du mode fluvial ainsi que des clients et chargeurs qui demandent une prestation de transport ?*

Mark BOYS précise que si Monoprix ne passe pas un même ordre de transport pour la route que pour la barge ou le train compte tenu des règles très différentes entre ces différents modes, il existe un cahier des charges commun à l'ensemble des modes à travers l'équation coût-délai-fréquence. Il met en avant la révolution en cours dans la distribution, dont les acteurs portuaires n'ont pas nécessairement conscience, à travers d'une part la digitalisation qui engendre une accélération des flux, et d'autre part le respect de la promesse au client : en effet, la qualité d'exécution est proche de 100 % sur l'ensemble des modes de consommation. Alors que les magasins physiques étaient auparavant très indépendants du e-commerce, ceux-ci tendent à se croiser aujourd'hui, ce qui entraîne une diffusion aux flux physiques de la culture de la performance parfaite en termes de logistique. Ainsi, on observe de plus en plus d'échanges entre opérateurs classiques et ceux dits « pureplayers », à l'instar de l'association entre Casino et Ocado ou du rachat de Whole Foods par Amazon. Malgré cette révolution effective dans la distribution, le client qu'est Monoprix auprès des transporteurs ne ressent pas le même enjeu autour du délai et de la fréquence.

⇒ *YA. Est-ce que l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 peut avoir une influence dans la stratégie de Monoprix à l'égard du mode fluvial ?*

Mark BOYS indique ne pas être en mesure de se prononcer en termes techniques sur les solutions versées à la concertation. Néanmoins, il considère que ce qui permettra de gagner en fiabilité et en vitesse est la bonne solution dès aujourd'hui et que pour alimenter le trafic fluvial et rentabiliser les investissements sur ce mode, il convient de communiquer et de générer l'appétence des clients.

⇒ *YA. Monoprix et ses clients sont-ils prêts à absorber un coût supplémentaire lié aux investissements sur un mode fluvial plus écologique, rapide et fiable ?*

Mark BOYS souligne que lorsque des flux textiles sont importés pour être mis en vente à une date précise, un retard de 3 jours correspond à autant de jours perdus de vente immédiate, ce qui représente un coût pour un distributeur.

Yann ALIX, expert portuaire, propose aux intervenants de la table ronde de poursuivre les échanges entre eux.

Albert THISSEN, Hapag-Lloyd France, se félicite de l'accord qui a pu être observé dans l'ensemble entre les intervenants de la table ronde, malgré le fait d'appartenir à des secteurs assez différents. Il estime que le débat sur l'accès fluvial à Port 2000 est seulement une partie d'un débat beaucoup plus large sur le reste de la chaîne logistique qui doit être mené en même temps par l'ensemble des acteurs.

Mark BOYS, Monoprix, souligne l'importance des compagnies maritimes, de la qualité de leurs livraisons et de leur fiabilité sur le port pour un acteur comme Monoprix : il s'agit d'un élément discriminant dans la sélection des chaînes logistiques.

Philippe MAUGE, SCAT, considère que si le modèle économique du mode fluvial reste difficile en raison des frais de manutention qui lui sont facturés, les différentes solutions d'accès aux terminaux portuaires constituent des compléments nécessaires pour gérer au global les volumes visés et garantir aux clients le service qu'ils attendent.

Thierry GUIMBAUD, VNF, relève lui aussi un accord d'ensemble et estime qu'il s'agit désormais de passer à l'action, notamment dans la perspective d'une démarche d'alliance comme celle observée avec Norlink.

Yann ALIX, expert portuaire, note que cette table ronde s'est avérée complémentaire de celles du Havre et de Rouen en insistant sur le besoin d'une vision systémique, d'un passage à l'action, d'un modèle économique plus favorable au mode fluvial et d'une complémentarité entre les modes massifiés.

Marianne AZARIO, garante, invite Thierry GUIMBAUD à préciser ce qu'est l'association Norlink à l'intention du public non spécialiste.

Thierry GUIMBAUD, VNF, indique que Norlink est la structure qui réunit autour du mode fluvial essentiellement les ports intérieurs du nord de la France, les ports concédés par VNF et le Grand Port Maritime de Dunkerque : avec l'ensemble des chargeurs et des intermédiaires, elle cherche à structurer une action commune en suivant la logique de la filière géographique et non pas de la filière métier.

Echanges avec la salle

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre, relève que la présentation a évoqué l'avantage du mode fluvial sur le plan environnemental en faisant seulement allusion aux émissions de CO₂, ce qui est effectivement un facteur important : de ce point de vue, elle souligne que tout est meilleur que le camion. Elle souligne cependant que Port 2000 a été aménagé avec des impacts environnementaux à la fois sur l'eau et la terre, dont la quasi disparition d'une variété de crevettes, et considère que la solution chatière est envisagée sans avoir mené suffisamment d'études : elle rappelle à cet égard les attentes des pêcheurs à l'égard de la publication d'une étude de l'Ifremer portant notamment sur les ressources en bar à l'endroit où l'aménagement de la chatière est envisagé.

Compte tenu de l'intérêt partagé pour le mode fluvial, elle estime qu'il conviendrait de mettre en place de petites plateformes destinées aux conteneurs de place en place, sans oublier les conteneurs vides. A cet égard, il serait dommage selon elle de les stocker par exemple sur d'anciennes chambres de dépôt qui sont fréquentes le long de la Seine : elle juge préférable de construire le port sur le port et de ne pas augmenter la surface des ports au détriment du reste des berges.

Enfin, elle déplore que les portiques portuaires ne soient pas adaptés aux unités fluviales, ce qui a déjà été largement soulevé.

Une chercheuse au CNRS indique qu'après les rappels liminaires de la garante sur la justification de la concertation préalable, elle s'attendait à une discussion sur l'impact environnemental du projet qui n'est pas advenue, excepté dans les propos de Thierry GUIMBAUD sur les efforts à mener concernant la motorisation des bateaux. Elle demande à la garante ce qui a motivé l'entrée dans ce processus de concertation et notamment s'il a été pris en considération un impact environnemental local ou un impact plus global lié aux émissions de matières dans la Seine.

Marianne AZARIO, garante, précise que l'environnement pris en considération pour les projets d'aménagement dont il est question s'entend au sens large, c'est-à-dire à la fois humain et naturel. Cette concertation préalable a été lancée en raison du coût de la chatière qui est l'une des solutions envisagées, conformément au code de l'environnement : en effet, celui-ci dépasse un plafond de 75 millions d'euros qui justifie que le maître d'ouvrage porte son projet à la connaissance du public *a minima* ; en l'occurrence, HAROPA-Port du Havre a saisi volontairement la CNDP qui a étudié

l'impact de ce projet sur l'aménagement du territoire et a décidé l'organisation d'une concertation préalable avec garant. Si la question est de savoir pourquoi il n'a pas été organisé de débat public, la garante indique qu'il conviendrait d'interroger la CNDP sur ce point, au sein de laquelle elle ne siège pas ; néanmoins, elle juge probable que la CNDP ait pris en compte l'impact du projet et l'historique de la concertation puisque l'accès direct à Port 2000 est un sujet récurrent au Havre, qui a déjà fait l'objet d'un débat public avec le projet d'écluse fluviale ainsi que d'une concertation en 2012-2013.

Franck DHERSIN, vice-président de la Région des Hauts-de-France en charge des transports et des infrastructures de transports de France, précise qu'il est aussi membre du conseil de surveillance du canal Seine-Nord Europe et du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Dunkerque. Il indique soutenir vivement le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, estimant qu'il convient de ne pas mettre en concurrence un port français contre un autre mais de miser sur leur complémentarité : en l'occurrence, il considère que celle-ci est au rendez-vous à travers le projet de canal Seine-Nord Europe et que les deux ports sont en capacité de capter de nouveaux trafics ; à cet égard, il souligne que plus de 5 millions de conteneurs français par an passent par le port d'Anvers. Il met également en avant l'importance de la profession marinière et de sa relance pour assurer l'avenir de la construction de navires en France et éviter de dépendre des bateaux hollandais et belges.

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, précise que le maître d'ouvrage a choisi de mener en parallèle les études et la concertation, ce qui n'est pas toujours le cas : le site internet de la concertation donne accès à un certain nombre de documents, dont les études environnementales. Il ajoute que l'étude Ifremer évoquée par Annie LEROY a été communiquée tout récemment au port du Havre et qu'elle sera en ligne sous peu. Si la présentation n'a évoqué l'environnement que brièvement, HAROPA-Port du Havre mène bel et bien des actions en la matière : conformément à la démarche éviter-réduire-compenser (ERC), il a ainsi établi l'inventaire des espèces présentes, consultable en ligne, ainsi que des modèles hydro-sédimentaires permettant de mesurer les impacts de la chaudière sur l'estuaire et son fonctionnement.

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre, demande si la création de petites plateformes multimodales le long des berges de la Seine, sous-tendue par le projet qui concerne l'ensemble de l'axe du Havre jusqu'à l'amont de Paris, se fera sur des espaces naturels.

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, souligne que la tenue de la présente réunion à Paris illustre bien la prise en compte de l'axe Seine dans son ensemble par le maître d'ouvrage. Il concède que l'amélioration de l'accès à Port 2000 n'est qu'un maillon de la chaîne logistique mais précise que l'étude socio-économique en cours prend bien en compte la totalité et la complexité de celle-ci, dont les plateformes de la région parisienne mais aussi la problématique des coûts et avantages comparés de chaque solution sur un certain nombre de données, notamment en matière environnementale : celles-ci sont de toute façon obligatoires selon les directives sur les études socio-économiques.

Régine BREHIER, HAROPA-Ports de Paris, indique que le trafic fluvial de conteneurs entre Le Havre et l'Ile-de-France concerne à ce jour une seule plateforme en Ile-de-France, à savoir celle de Gennevilliers. HAROPA-Ports de Paris souhaite développer ce trafic sur des plateformes secondaires déjà existantes qui n'en reçoivent pas aujourd'hui et qui disposent d'une capacité de réserve importante.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, souhaite une bonne fin de débat public au Grand Port Maritime de Dunkerque, lors duquel HAROPA n'est pas intervenu. Il se dit en désaccord sur le volume indiqué de 5 millions de conteneurs par an en provenance d'Anvers et à destination de la

France, ce qui correspond à peu près au commerce extérieur de la France.

Il rejoint le propos de Thierry GUIMBAUD sur la nécessité de mener une approche collaborative pour assurer un meilleur fonctionnement : si HAROPA-Port du Havre n'a pas vocation à porter lui-même l'évolution de la profession, il est prêt à y contribuer dans ce cadre. Il précise qu'à l'occasion des Assises de l'économie de la mer qui se sont tenues les 27 et 28 novembre, HAROPA-Port du Havre a signé une convention de partenariat avec VNF : il convient qu'il reste encore beaucoup à faire en ce sens et se dit prêt à suivre le modèle des Hauts-de-France si cela s'avère opportun.

Un participant souhaite savoir si, dans le cadre du projet, les navires fluviaux pourront accéder à Port 2000 à tout moment, notamment dans l'hypothèse d'une multiplication du trafic par 4 ; le cas échéant, il demande quelle part serait dirigée vers le terminal multimodal. Il souhaite également savoir quelles seraient les incidences sur l'écluse François I^{er}.

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, indique que le maître d'ouvrage a mis au point un modèle de projections de trafic sur lequel il sera en mesure de communiquer après avoir achevé l'ensemble des simulations : à ce stade, il tend à montrer que le projet ne mettrait pas en cause la bonne circulation du trafic au sein du port ; en revanche, le franchissement d'un certain seuil créerait une attente pour les bateaux fluviaux en raison de la priorité accordée aux navires maritimes.

Il ajoute que l'ensemble des unités fluviales qui entrent dans le port historique et Port 2000 peuvent passer soit par l'écluse François I^{er}, soit par un trajet alternatif ; or l'écluse François I^{er} présente une réserve de capacité depuis qu'un flux conséquent de conteneurs s'est tari sur le terminal de Bougainville : aujourd'hui, il est possible d'effectuer une vingtaine de sasements par jour.

Conclusions

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, indique les points suivants qui ressortent des échanges :

- des préoccupations quant aux éventuelles conséquences sur l'activité du port de Javel et du port d'Achères et la prise en compte de l'amélioration des accès fluviaux dans le projet PSMO ;
- la demande de la communauté portuaire de Gennevilliers en faveur de la tenue d'une réunion d'information sur le projet avec ses membres ;
- la comparaison entre chacune des solutions versées à la concertation, la mise en avant de leur complémentarité et d'une approche holistique ;
- les enjeux du mode fluvial sur l'axe Seine dans son ensemble pour le transport des marchandises : fiabilité du service, nécessité d'investir dès aujourd'hui pour favoriser ce mode avec notamment la régénération des infrastructures ;
- une attente des intervenants de la table ronde envers la mise en œuvre la plus rapide possible de solutions ;
- un vœu de modération dans la consommation de l'espace et de respect de l'environnement ;
- un plaidoyer pour le renforcement de l'approche collaborative entre les acteurs.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, remercie les participants de leur présence et de la bienveillance de leurs échanges, à l'image des deux précédentes réunions. Il considère que ces trois réunions se sont avérées très complémentaires avec à chaque fois l'expression de nouvelles thématiques. Pour la suite de la concertation, HAROPA-Port du Havre entend finaliser et mettre en ligne un certain nombre d'études dès que possible, notamment sur la capacité de Port 2000 à recevoir des barges en plus des navires maritimes et sur le volet socio-économique. Il rappelle que la

prochaine réunion publique se tiendra le 18 décembre au Havre et qu'à l'issue de la concertation, la garante établira un bilan puis le maître d'ouvrage prendra sa décision dans le courant du 1^{er} semestre 2018.

Marianne AZARIO, garante, précise, au sujet des impacts environnementaux du projet abordés précédemment, que son propos ne visait nullement à les obérer : elle souligne que les différences d'enjeux entre les trois solutions proposées par le maître d'ouvrage présentent une difficulté sur ce sujet. Elle ajoute que la concertation se situe en amont de la prise de décision et que le public est en droit d'aborder l'ensemble des problématiques, ce qui permettra d'enrichir le bilan. Par ailleurs, la solution choisie par le maître d'ouvrage donnera lieu à une enquête publique et à la production d'études environnementales poussées ; néanmoins, des études sont déjà disponibles sur le site internet de la concertation.

Elle relève que les échanges de cette réunion ont été à la fois riches et respectueux, et remercie l'ensemble des participants.

Fin de la réunion à 21h25