

# HAROPA – PORT DU HAVRE

## Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

### Concertation préalable

### Réunion publique du 17 janvier 2018 au Havre

#### 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
- Pascal GALICHON, directeur du développement durable et du pilotage

. Pour HAROPA :

- Antoine BERBAIN, directeur général délégué

. Pour Setec :

- Yannick CALUZIO, chef de projet

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

. Pour la modération de la réunion :

- Claude CHARDONNET, C&S Conseils

## Déroulé

Ouverture .....	2
Mot de la garante .....	2
Présentation du projet .....	2
Rappel des principaux résultats des études .....	3
Echanges avec la salle .....	6
Synthèse thématique de la concertation .....	10
Conclusions .....	10

**Durée de la réunion : 1h50**  
**45 participants**

*Début de la réunion à 19h15*

## Ouverture

**Hervé MARTEL, directeur général de HAROPA-Port du Havre**, présente ses meilleurs vœux aux participants pour la nouvelle année et souligne qu'il s'agit de la dernière réunion de concertation sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, au terme d'un processus engagé le 20 octobre 2017. Les trois premières réunions publiques qui se sont tenues au Havre, à Rouen et à Paris ont permis de traiter les tenants et les aboutissants du sujet ; ensuite, la réunion qui s'est tenue le 15 décembre avec les acteurs professionnels, institutionnels et associatifs et la réunion publique du 18 décembre ont été l'occasion de présenter les études technique, environnementale et socio-économique et d'ouvrir un premier échange. En accord avec Mme AZARIO, garante de la concertation, HAROPA-Port du Havre a décidé de prolonger la concertation, qui devait s'arrêter fin décembre, jusqu'au 19 janvier inclus afin de laisser à chacun la possibilité d'analyser et de commenter les études en question qui ont été mises en ligne plus tardivement que prévu. La première partie de la réunion offrira donc la possibilité de revenir sur ces études.

A deux jours de la clôture de la concertation, il précise que cette réunion sera aussi l'occasion pour HAROPA-Port du Havre de proposer une synthèse de la concertation en évoquant les échanges les plus marquants, et de présenter les points sur lesquels le maître d'ouvrage a avancé ou qu'il lui reste à approfondir avant de prendre sa décision. Il ajoute que celle-ci sera prise en fonction de l'ensemble des réflexions apportées dans le cadre de la concertation, au courant du 1<sup>er</sup> trimestre 2018.

## Mot de la garante

**Marianne AZARIO, garante de la concertation**, salue l'assistance et relève qu'il s'agit de la 5<sup>e</sup> réunion publique dans le cadre d'un dispositif initié en 2017, après la saisine par le maître d'ouvrage de la Commission nationale du débat public (CNDP) qui a décidé l'organisation d'une concertation préalable avec garant. Elle rappelle que cette concertation a pour objectifs d'informer le public et de le faire participer ; le garant, indépendant à la fois du maître d'ouvrage, des participants et des enjeux, a pour mission de s'assurer que le dispositif de concertation répond à ces objectifs. Elle précise qu'elle observera les échanges et interviendra si besoin pour rappeler les principes du débat public, et souligne que cette concertation est l'opportunité pour le public de s'appropriier le sujet, de questionner le maître d'ouvrage, d'écouter ses réponses ainsi que les parties prenantes. Elle estime que jusqu'ici, les objectifs ont été atteints et que les échanges ont été très denses et constructifs, de même que les contributions reçues jusqu'à aujourd'hui et qui peuvent encore être transmises jusqu'au 19 janvier à minuit. Elle précise que dans le mois qui vient, elle rédigera le bilan de la concertation qui sera publié sur le site de la CNDP et sur celui du maître d'ouvrage, pour lequel il servira d'aide à la décision.

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, invite les participants qui n'étaient présents à aucune des réunions publiques précédentes à se manifester : deux d'entre eux sont dans ce cas. C'est donc pour eux tout particulièrement que le projet est à nouveau présenté dans ses grandes lignes.

## Présentation du projet

*Cf. Diaporama en annexe*

**Christophe GAUTHIER, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie de HAROPA-Port du Havre**, rappelle quels sont les trois types d'unités fluviales en circulation aujourd'hui :

- les automoteurs, c'est-à-dire des bateaux dotés de leurs propres moyens de propulsion : certains disposent d'une habilitation pour faire de courts passages en mer et accéder à Port 2000 ;
- les barges qui sont dotées d'un pousseur : celles-ci ne peuvent pas passer en mer et n'ont donc pas la possibilité d'accéder à Port 2000 ;
- les navires fluviomaritimes : ceux-ci ont la possibilité de naviguer en mer comme sur les fleuves.

Sur ces trois types d'unités, deux peuvent donc desservir Port 2000.

La première possibilité de desserte est la route nord : depuis la Seine, elle consiste à emprunter les écluses de Tancarville, le canal de Tancarville, l'écluse François I<sup>er</sup>, à entrer en mer puis dans Port 2000 (même trajet en sens inverse). La deuxième possibilité est la route sud : elle consiste à emprunter l'estuaire de la Seine jusqu'à son embouchure pour rejoindre Port 2000 (même trajet en sens inverse). Enfin, le terminal multimodal ne consiste pas à accéder directement à Port 2000 mais à rassembler les conteneurs de l'ensemble des terminaux maritimes par le moyen d'une navette ferroviaire (au nombre de 6 par jour) et à les acheminer par les modes fluvial, routier ou ferroviaire : l'ensemble des unités fluviales peuvent accéder au terminal multimodal.

Les solutions étudiées pour l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 sont les suivantes :

- la solution chatière, qui consiste à réaliser des brèches dans les digues du port historique et de Port 2000, à construire une digue entre ces deux brèches pour créer un plan d'eau abrité, et à réaliser un dragage de façon à permettre la navigation à marée basse pour tout type d'unités fluviales ;
- l'extension du terminal multimodal, qui répond au besoin d'une augmentation de capacité sur la base d'une solution existante, avec une mise en œuvre possible en plusieurs étapes : l'augmentation des plages horaires, le renforcement de l'outillage, une extension possible de l'aire de stockage, l'augmentation du linéaire de quai pour offrir une solution supplémentaire sur le linéaire d'accostage ;
- une optimisation à rechercher et définir pour les routes nord et sud : sur le plan réglementaire, il s'agirait d'assouplir les arrêtés qui autorisent le passage en mer pour les unités fluviales ; sur le plan technique, il s'agirait d'améliorer la chaîne logistique depuis l'arrivée du conteneur sur le terminal jusqu'à sa livraison à Rouen ou en région parisienne ; sur le plan financier, il s'agirait d'une aide à l'investissement et/ou à l'exploitation des unités fluviales adaptées, dont les coûts d'exploitation et d'investissement sont supérieurs à ceux des unités classiques.

## Rappel des principaux résultats des études

*Cf. Diaporama en annexe*

**Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre**, rappelle les principaux résultats de l'étude technique de la solution chatière. Pour concevoir cet ouvrage, un certain nombre d'études ont été nécessaires :

- une étude des houles et des courants (acquisitions de données et modélisation numérique) pour déterminer les conditions de navigabilité ainsi que l'impact de l'ouvrage sur l'estuaire (courants, sédiments) et sur les conditions de navigation dans le chenal maritime situé à proximité immédiate de la digue à construire ;
- une étude de navigation et de trajectographie pour vérifier que la géométrie de la chatière permet une bonne navigation pour les unités fluviales ;

- des sondages géotechniques afin d'évaluer l'aptitude des sols à supporter le poids de la digue à créer et de déterminer les caractéristiques des matériaux à draguer, et une étude géochimique pour évaluer la possibilité d'une immersion des matériaux de dragage en mer ou de leur gestion à terre ;
- une étude de stabilité de la digue ;
- une étude de stabilité à la houle à l'aide d'un modèle physique 3D.

Toutes ces études sont terminées et sont disponibles, dans leur intégralité ou en résumé pour les plus techniques, sur le site de la concertation.

Le coût de l'ouvrage est estimé à 125 millions d'euros : il se décompose en coûts de dragages, (dragage, détection et enlèvement d'engins de guerre, purge de matériaux ne présentant pas de bonnes caractéristiques techniques, ...) ; en coûts de construction de l'ouvrage (digue provisoire, nouvelle digue, ouvertures des digues existantes, ...) ; et en divers autres postes (mesures environnementales qui restent à définir, maîtrise d'œuvre, aléas inhérents à ce type de projet, ...).

**Pascal GALICHON, directeur du développement durable et du pilotage**, rappelle les enjeux environnementaux du projet et une synthèse comparative des impacts environnementaux.

**Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre**, présente les principaux résultats de l'évaluation socio-économique à la place de Yannick CALUZIO - Setec, retardé par un accident sur l'A13.

Il rappelle que l'étude socio-économique est un des éléments d'aide à la décision du maître d'ouvrage : elle vise à estimer la rentabilité des différentes options de projet, en conformité avec l'instruction ministérielle qui fixe les règles pour ce type d'étude et qui prescrit d'évaluer la rentabilité sur le long terme, à savoir jusqu'en 2070 et jusqu'en 2140 pour la valeur résiduelle.

Les trois options de projet ont été testées selon deux scénarios de trafic : le scénario « statu quo » qui retient une légère augmentation du trafic mondial de conteneurs et des parts de marché stables par rapport aux concurrents ; et le scénario « optimiste », retenu à la demande des acteurs professionnels à l'issue de la pré-concertation, qui prend comme hypothèse des gains de parts de marché sur la concurrence et donc des gains de trafic au port du Havre.

Selon le scénario statu quo, la rentabilité est avérée pour les trois options de projet mais sur une durée très longue et avec des résultats sensiblement comparables en termes de gain, avec une valeur actualisée nette de l'ordre de 150 millions d'euros. Selon le scénario optimiste, les trois options présentent des avantages positifs mais l'une d'entre elles se dégage légèrement, à savoir l'option n° 3 (solution chatière) qui permet d'observer une rentabilité supérieure de 25 % aux deux autres.

Des tests de sensibilité ont été menés sur différents paramètres et il s'avère que les résultats dépendent assez fortement des niveaux de trafic. Les bilans par acteur sont contrastés : il est négatif sur l'ensemble des options pour les gestionnaires d'infrastructures routières et les transporteurs routiers en raison du report de trafic de la route sur le fleuve, et négatif pour le terminal multimodal sur l'option 3 (solution chatière) car son trafic croît moins que pour les deux autres options. Pour les autres acteurs, le bilan est soit équilibré, soit positif. Par ailleurs, les résultats dépendent de la période d'évaluation et les acteurs ne bénéficient pas tous des avantages au même moment : le gain peut être rapidement positif pour certains et plus tardif pour d'autres. Certains impacts n'ont pas été pris en compte de manière directe dans l'évaluation socio économique mais le seront par le maître d'ouvrage dans l'élaboration de sa décision. Enfin, il est nécessaire de mettre en place des mesures spécifiques pour accompagner la croissance estimée des trafics fluviaux, notamment pour l'accueil des barges dans Port 2000.

## Simulation de l'occupation des postes à quai de Port 2000

*Cf. Diaporama en annexe*

**Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre**, indique que le maître d'ouvrage a élaboré une simulation de l'occupation des postes à quai en fonction de la croissance de trafic estimée, à l'aide du logiciel Anylogic. Cette simulation intègre le trafic des navires dans Port 2000 compte tenu des services maritimes traités aujourd'hui et de ceux que HAROPA-Port du Havre pense pouvoir obtenir en trafic complémentaire à l'avenir, ainsi que le travail de chargement et de déchargement des conteneurs par les portiques. Elle aboutit à un graphique qui présente en ordonnées (axe vertical) les linéaires de quai et en abscisses (axe horizontal) une période de deux semaines. Les créneaux verts figurent les périodes disponibles, qui se répètent chaque semaine, pour accueillir un convoi fluvial, c'est-à-dire sur un linéaire de 200 m de quai et une période de 8 h (ceci permettant une programmation d'opérations). Les créneaux marron figurent les périodes disponibles qui ne surviennent pas toujours au même moment de la semaine et qui ne se répètent pas, ce qui ne permet pas de programmation.

Sur une période de deux semaines à l'horizon 2020, on compte 47 créneaux disponibles pour accueillir des unités fluviales : il n'y a donc pas de problème de capacité. A l'horizon 2030, avec des moyens identiques (mêmes performances de déchargement par les portiques et même nombre de portiques), on ne compte plus qu'un seul créneau libre par semaine, ce qui ne permet plus d'accueillir les unités fluviales. En revanche, l'ajout d'une dizaine de portiques supplémentaires et une productivité renforcée des portiques permettent de retrouver les 40 créneaux disponibles évalués à l'horizon 2020.

## Surplus de coût pour les armateurs dû à l'avitaillement par navire maritime plutôt que par voie fluviale

*Cf. Diaporama en annexe*

**Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre**, indique que le maître d'ouvrage a mené une analyse pour apporter une réponse objective à une remarque régulièrement posée lors des réunions publiques, à savoir que la châtière, outre une amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, faciliterait aussi d'autres activités comme l'avitaillement qui, selon certains acteurs, générerait un surcoût aujourd'hui en raison du recours à des unités fluviales adaptées à la route nord, plus chères que des unités classiques.

Il signale qu'à ce jour, l'avitaillement à Port 2000 est assuré par deux bateaux : un navire de mer et un automoteur fluvial habilité pour la route nord, de type « New York ». Par rapport à un bateau fluvial classique capable de transporter des hydrocarbures et d'avitaillement en zone fluviale, le surcoût d'exploitation induit par le recours à un bateau de type « New York » se situe entre 300 000 et 350 000 euros à l'année. Le volume d'avitaillement à Port 2000 est aujourd'hui de l'ordre de 600 000 tonnes, avec un pic à un million de tonnes certaines années. La réglementation est en cours de modification pour le transport des hydrocarbures sur la navigation intérieure : elle s'achemine vers l'obligation du recours à des bateaux à double coque, ce qui risque de diminuer ce surcoût. Par ailleurs, le développement du marché de l'avitaillement en pleine mer s'avère prometteur impliquant l'exclusion de l'usage d'automoteurs adaptés et l'utilisation de « navires » avitailleurs.

## La discussion sur les résultats des études

*Cf. Diaporama en annexe*

**Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre**, rappelle quelques points saillants des échanges avec le public et les acteurs professionnels, institutionnels et associatifs sur les résultats des études.

## Echanges avec la salle

**Bruno LECOQUIERRE, président de la Maison de l'estuaire**, émet un doute concernant le fait que les travaux de réalisation de la chatière n'aient pas d'impact environnemental sur la réserve naturelle de l'estuaire, étant donné que cette dernière est marine pour moitié.

**Pascal GALICHON, HAROPA-Port du Havre**, revient sur la carte de la diapositive n° 22, sur laquelle la partie marine de la réserve naturelle figure en hachures bleues. Il souligne que d'après le modèle utilisé qui est l'un des meilleurs en la matière, aucun impact hydro-sédimentaire n'est observé pour la solution chatière au-delà de l'emprise de l'ouvrage et du chenal sud de Port 2000, en particulier sur la fosse nord.

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, relève qu'il s'agit en tout cas d'un point de vigilance pour les études qui seront menées ultérieurement.

**Bruno LECOQUIERRE, président de la Maison de l'estuaire**, ajoute que les modèles se sont parfois avérés inexacts par le passé.

**Jacques BARRA, directeur de MSC**, indique qu'il ne comprend pas complètement le schéma de simulation de l'occupation des postes à quai de Port 2000 (diapositive n° 28) et demande des précisions ; il propose que des participants travaillant dans la manutention le commentent.

Il demande si la manutention des barges, qui se fait seulement en journée aujourd'hui, est susceptible de se faire aussi de nuit à l'avenir.

Il estime que l'augmentation de la volumétrie prise comme hypothèse par la simulation n'advient que si le trafic s'avère fluide sur les terminaux ; d'autre part, il considère que cette augmentation n'inclurait pas seulement les trafics import-export mais aussi l'activité de transbordement entendue comme un transfert entre deux navires maritimes via un passage à terre.

**Antoine VERCIER, directeur commercial de Terminaux de Normandie**, indique que les opérations de services aux barges sont réalisées au bénéfice des bargistes et dans l'intérêt des compagnies maritimes puisque les premiers amènent des conteneurs aux secondes. Il précise que bien souvent, ce sont les compagnies maritimes qui donnent l'ordre de transfert des conteneurs entre les barges et les navires maritimes.

Il confirme que, sauf cas exceptionnel, les manutentionnaires ne travaillent pas au-delà de 21 h, ni le week-end, et souligne que les plages horaires disponibles aujourd'hui pour le traitement des barges ne sont pas toutes exploitées : la réserve de travail est donc très importante. Cependant, il considère qu'une extension des plages horaires ne se justifierait pas à court ou moyen terme, et que l'aménagement des postes à quai n° 11 et 12 ou l'ajout de portiques sur les linéaires existants pourraient amener une réserve supplémentaire.

**Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre**, reconnaît la complexité du schéma mais précise qu'il s'agit de la modélisation la plus simple que le maître d'ouvrage ait pu concevoir. Il explique qu'elle détermine si des espaces sont libres pour accueillir des barges à partir de l'occupation des postes à quai pratiquée à ce jour par les services maritimes. Elle s'appuie sur les hypothèses suivantes :

- les barges ont besoin au minimum d'un linéaire de quai continu de 200 m libre sur une durée de 8 h ;

– les navires maritimes respectent les heures d'arrivée et de départ qui leur sont fixées.  
Ce schéma fait apparaître 47 créneaux disponibles par période de 2 semaines en 2020 pour traiter des barges. Il se lit suivant deux axes :

- un axe vertical qui figure l'ensemble du linéaire actuel de Port 2000, soit 3500 m disponibles en accostage, sans prendre en compte les projets de postes n° 11 et 12 ;
- un axe horizontal qui figure les plages horaires avec différentes couleurs :
  - rouge pour les créneaux non disponibles ;
  - vert pour les créneaux disponibles suivant une fréquence régulière, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, ce qui permet de programmer des escales fluviales de façon régulière ;
  - marron pour les créneaux disponibles de façon irrégulière, ce qui permet de traiter des escales fluviales mais pas de les programmer.

Il ajoute que cette simulation peut prendre en compte l'ensemble des types de trafics et d'activités.

**Marianne AZARIO, garante**, souligne que le public est susceptible d'avoir encore plus de difficultés que les acteurs à comprendre le schéma en question : elle invite le maître d'ouvrage à préciser en quoi cette étude a un impact sur le projet soumis à la concertation.

**Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre**, rappelle que les navires maritimes et fluviaux sont aujourd'hui tous traités au sein de Port 2000, même si les fluviaux sont parfois contraints d'attendre un peu ; or le maître d'ouvrage cherche à augmenter à la fois le trafic maritime et le trafic fluvial, ce qui peut créer un risque de congestion au sein de Port 2000. Il ajoute que dans l'ensemble des ports maritimes, en cas de concurrence entre des barges et des porte-conteneurs de plus en plus gros, ces derniers sont systématiquement traités en priorité. Par ailleurs, un navire maritime a parfois du retard sur l'heure d'arrivée ou de départ prévue. Le but de la simulation est donc d'obtenir une vision globale de l'occupation effective des postes à quai. Elle s'appuie sur des modèles mathématiques et des retours d'expérience, mais reste imparfaite et dépend des hypothèses prises en compte. Si aucun problème n'est constaté aujourd'hui, le modèle montre que d'ici 10 ans, en suivant des hypothèses de trafic optimistes et en tenant compte des nouveaux services qui devraient être proposés ou de l'allongement probable des escales en raison d'une augmentation des volumes manutentionnés, les barges ne pourront plus être traitées dans le cadre de l'organisation actuelle de Port 2000 ; en revanche, elles pourraient l'être en renforçant le nombre de portiques.

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, souligne que cette modélisation vient éclairer les préoccupations qui ont été exprimées au sujet de la fluidité des trafics maritime et fluvial au sein de Port 2000, dans l'hypothèse de la solution chatière. Elle précise que les prochaines simulations effectuées sur ce modèle pourraient être l'occasion pour le maître d'ouvrage de s'accorder avec les parties prenantes sur les hypothèses prises en compte.

**Sylvie BARBIER, France Nature Environnement**, signale qu'un récent article du *Marin* a évoqué ces difficultés dans les ports du range nord, ainsi que les dispositions étudiées pour y remédier. Elle souligne que cet enjeu concerne les trois solutions proposées par le maître d'ouvrage.

Elle souhaite savoir quels sont les facteurs qui expliquent le passage en 10 ans de 47 à 1 seul créneau libre se répétant chaque semaine pour les navires fluviaux, et si la simulation prévoit que les portiques soient tous adaptés à terme aux navires maritimes dont la taille ne cesse de grandir. Le cas échéant, elle souhaiterait savoir comment se justifierait l'agrandissement des portiques et quel serait le coût et le financement de cette opération. Elle précise que selon son analyse, celle-ci se justifie d'abord par l'évolution des porte-conteneurs.

Enfin, elle demande si une unité fluviale a l'habitude d'aller à un seul ou plusieurs terminaux lorsqu'elle accède à Port 2000.

**Philippe LESTRADE, directeur général de MSC France**, propose de réaliser la même simulation sur le réseau routier, estimant qu'il pourrait lui aussi être touché par l'augmentation du trafic de Port 2000.

**Steve LABEYLIE, Compagnie Fluviale de Transport (CFT)**, soulève la complexité de la simulation, qu'il comprend dans la perspective de la création d'un accès direct à Port 2000 et de l'augmentation consécutive du trafic. Il estime que les besoins des navires fluviaux pris en compte (un linéaire de quai continu de 200 m libre sur une durée de 8 h) peuvent être abaissés : en effet, ceux-ci se limitent régulièrement à des créneaux de 4 ou 6 h et à un linéaire de 150 m ; cette modification pourrait ainsi dégager davantage de disponibilités.

Il considère également que l'accès direct permettrait davantage de flexibilité pour le traitement des barges puisque celles-ci ne seraient plus contraintes par les conditions météo, avec la possibilité d'effectuer des multi-stops (arrêts sur plusieurs terminaux).

Enfin, il rappelle que sur l'amodiation TDF à l'extrémité de Port 2000, une partie du linéaire de quai est limitée aux bateaux fluviaux en raison du tirant d'eau : il précise qu'il ignore si des portiques peuvent être installés à cet endroit mais souligne que ce linéaire pourrait être disponible à 100 % pour les navires fluviaux.

**Christophe REGNIER, président de LHTE**, signale que le terminal multimodal accueille régulièrement des unités fluviales refusées sur les terminaux maritimes par manque de place, en particulier le lundi, et considère que l'indisponibilité des postes pourrait devenir plus fréquente à l'avenir.

Il ajoute que l'étude socio-économique met en évidence un impact significatif de la création de la chatière sur les volumes traités par le terminal multimodal en limitant ses volumes de conteneurs fluviaux à 70 000 EVP par an, suivant une médiane entre les scénarios dits « statu quo » et « optimiste » : or, un tel niveau correspond à peu près aux volumes traités dès aujourd'hui et ne suffit pas à assurer la pérennité économique du terminal multimodal à long terme.

**Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre**, souligne que le type de simulation présenté pour l'occupation des postes à quai est très classique pour un gestionnaire d'infrastructures de transport, notamment routières. Il précise que la modélisation a pris comme hypothèses le maintien du nombre de lignes et de portiques ainsi qu'une augmentation du trafic de conteneurs, et qu'elle constitue un support objectif dans le débat contradictoire observé jusqu'ici entre certaines parties prenantes sur le sujet, en dehors du consensus concernant la priorité accordée aux navires maritimes sur les barges compte tenu des coûts d'exploitation.

Il ajoute que la construction d'un quai dédié aux barges impliquerait de réviser l'ensemble du modèle économique et déséquilibrerait les solutions versées à la concertation puisque les routes nord et sud ainsi que la chatière nécessitent une disponibilité sur les quais alors que ce n'est pas le cas du terminal multimodal. Il rappelle que les barges peuvent être accueillies sans problème à l'horizon 2020 selon la modélisation, que ce n'est plus le cas à l'horizon 2030 avec l'hypothèse d'une croissance de trafic mais que, sans construire de nouveaux quais, l'achat de nouveaux portiques pour les opérateurs de manutention permettrait à nouveau de retrouver un nombre de créneaux libres suffisants. Par ailleurs, tous les terminaux n'affichent pas la même disponibilité, ce qui confirme les propos de Christophe REGNIER : en effet, certains opérateurs seront parfois contraints d'attendre ou de trouver une solution de repli, ce qui tend d'ailleurs à montrer que les différentes solutions sont complémentaires. Il souligne que dans l'ensemble, la simulation n'invalide ni la solution routes nord et sud, ni la solution chatière.



Il indique que les besoins des unités fluviales pris comme hypothèses peuvent être modifiés si besoin mais qu'ils sont relativement classiques.

**Sylvie BARBIER, France Nature Environnement**, demande quelles sont les pistes envisageables à terme concernant l'optimisation réglementaire pour les unités fluviales adaptées aux routes nord et sud, et si une liaison pourrait être faite avec les projets en cours de rénovation d'une bonne partie de la flotte, notamment à travers le changement de combustible, dans l'idée de mieux intégrer l'ensemble de l'axe Seine. Elle souligne l'intérêt de cette évolution pour l'étude socio-économique.

**Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre**, souligne que le gouvernement a annoncé un objectif de zéro émission de carbone à une échéance plus proche que celles étudiées dans l'étude socio-économique conformément à la circulaire. Il rappelle que cette étude est un outil parmi d'autres pour l'aide à la décision, dont les règles sont nécessairement imparfaites puisqu'il est impossible de connaître l'avenir avec certitude : elle vise avant tout à se rapprocher de ce qui est probable et à appliquer la norme ministérielle. Il convient que l'avenir sera sans doute très différent de ce que l'étude socio-économique prévoit, notamment sur la modernisation de la flotte fluviale mais aussi sur celle des poids-lourds, alors qu'il s'agit d'éléments déterminants.

**Yannick CALUZIO, Setec**, confirme et souligne que l'essentiel pour l'étude socio-économique est de reposer sur des ordres de grandeur crédibles, même si ceux-ci peuvent toujours être remis en cause en fonction des postulats qu'on adopte.

**Steve LABEYLIE, CFT**, rappelle que la réglementation pour la navigation des unités fluviales porte-conteneurs habilitées Port 2000 fluviaux est apparue en 2007 et qu'elle fixait alors des limites en fonction des hauteurs des vagues : elle a été rendue moins contraignante sur décision du ministère en 2012 puis en 2014 en s'appuyant sur une étude de risques. Il précise que les navigants et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) s'accordent sur l'idée que l'alléger davantage serait dangereux : même si elle était assouplie, les navigants n'iraient sans doute pas au-delà de ce qu'elle permet aujourd'hui et la tendance actuelle consiste plutôt à remplacer les réglementations locales par la réglementation nationale avec un « arrêté zone », voire à ajouter de petites contraintes.

Concernant l'avitaillement, il signale que les bateaux à double coque sont dès aujourd'hui obligatoires conformément à la réglementation de 2016 : le choix se fait entre des automoteurs classiques mais néanmoins double coque qui ne pourraient accéder à Port 2000 qu'avec la création d'un accès direct, et des bateaux du type « New York » dont le surcoût est effectivement estimé entre 300 000 et 350 000 € et dont seulement 5 exemplaires existent en Europe.

Concernant l'étude socio-économique, il regrette que le scénario optimiste prévoie une variation de la part du mode routier de 86 % en 2016 à 85,8 % en 2040, ce qu'il juge insuffisamment ambitieux : il rappelle que la part du mode fluvial a atteint 11 % en 2011 ou 2012, et jusqu'à 25 % sur le terminal de Bougainville ; il considère également que si la dynamique avait été poursuivie, cette part aurait atteint environ 13 % contre 9 % aujourd'hui et 9,8 % selon le scénario optimiste. Il estime que ces données de l'étude socio-économique amoindrissent l'intérêt d'un accès direct à Port 2000, l'objectif étant selon lui de montrer aux clients du port que les dessertes multimodales s'améliorent au Havre et que le terminal multimodal et la châtière sont complémentaires, de favoriser l'attractivité du port et d'augmenter à la fois le volume du trafic de conteneurs et la part du mode fluvial.

**Yannick CALUZIO, Setec**, indique que dans le scénario optimiste, l'option n 3 de l'étude socio-économique (solution châtière) prévoit une part d'environ 13,5 % pour le mode fluvial et de 82 % pour le mode routier en 2040 contre 86 % aujourd'hui il indique que ce point a également été posé

par écrit au maître d'ouvrage dans le cadre d'une contribution de la CFT et propose qu'une réponse sera apportée ultérieurement.

**Marianne AZARIO, garante**, indique que le maître d'ouvrage apportera une réponse par écrit sur le site de la concertation..

**Yannick CALUZIO, Setec**, ajoute que les prévisions de trafic sont discutables par nature. Le plus important selon lui est d'une part le partage des hypothèses et des résultats – comme HAROPA-Port du Havre l'a fait dès la pré-concertation avec les acteurs professionnels, institutionnels et associatifs, puis avec le comité d'expert – ce qui a conduit à étudier un scénario dit « optimiste » ; et d'autre part, le fait d'aboutir à des ordres de grandeur crédibles qui permettent de pratiquer des tests de sensibilité sur les résultats.

## Synthèse thématique de la concertation

**Antoine BERBAIN, directeur général délégué de HAROPA**, présente une synthèse des thématiques marquantes de la concertation, pour les porteurs du projet.

*Cf. Diaporama en annexe*

## Conclusions

**Marianne AZARIO, garante**, se propose de rappeler comment les deux missions d'information et de participation du public ont été remplies tout au long du dispositif.

Elle indique que la première tâche a consisté à produire un dossier de concertation pédagogique afin qu'il s'adresse au plus grand nombre et que le débat soit enrichi par la plus grande diversité de points de vue. Un dispositif de concertation efficace et concret a également été élaboré, avec des réunions publiques en soirée et une visite de site un samedi pour faciliter la participation ; ainsi que des plaquettes de synthèse déposées dans des lieux publics sur l'axe Le Havre-Rouen-Paris et dotées d'un coupon T permettant de poser une question, de donner un avis ou de demander un dossier de concertation. Afin d'assurer la transparence du débat, le site de la concertation a diffusé l'ensemble des études liées au projet, les comptes rendus des réunions publiques et l'ensemble des contributions.

Elle salue la diversité des points de vue offerte par le public à travers ses contributions, et considère que celle-ci a été favorisée par le choix du maître d'ouvrage d'organiser des tables rondes avec des parties prenantes professionnelles et associatives lors des réunions publiques, ce qui a donné une vision plurielle des enjeux ainsi qu'une vision des différents métiers concernés.

Enfin, elle indique avoir veillé à la neutralité de la procédure, ce qui représente un objectif essentiel de la concertation, en exerçant à deux reprises la fonction de recours auprès d'acteurs afin de dissiper des doutes.

Elle remercie le public qui a montré un intérêt réel pour un sujet complexe, ce qui n'était pas certain avant de lancer cette concertation. Elle remercie également les acteurs professionnels,

institutionnels et associatifs qui se sont montrés très impliqués, dont certains ont été présents à toutes les réunions publiques, et qui ont produit un travail de synthèse conséquent pour argumenter leurs points de vue. Elle remercie également le maître d'ouvrage pour sa coopération et son écoute, le cabinet C&S Conseils pour l'animation des réunions et pour avoir été force de proposition, ainsi que l'ensemble des personnes qui sont intervenues tout au long de la concertation dans le respect et l'écoute mutuelle, ce qui constitue un motif de satisfaction pour la Commission nationale du débat public (CNDP) qu'elle représente et pour le caractère démocratique de la procédure.

Elle indique qu'elle rédigera le bilan de la concertation dans le mois qui vient : il sera publié sur le site de la CNDP et sur celui du maître d'ouvrage, et servira d'aide à la décision pour ce dernier.

Elle rappelle que la prise de parole du public apporte plusieurs bénéfices dans un processus de décision, à savoir l'amélioration de la qualité de la décision publique grâce à la vision d'ensemble qu'elle donne au maître d'ouvrage sur son projet ; une meilleure prise en compte de l'environnement ; l'amélioration de l'information donnée au public avec une vision plurielle apportée par l'ensemble des participants ; enfin, l'appropriation du projet par le public sur un territoire.

Elle indique avoir ressenti une volonté partagée de fédérer les énergies, les compétences, les informations et les études sur l'objet de la concertation : elle estime que cette dynamique aura du sens à perdurer au-delà de la procédure de concertation préalable.

Elle rappelle que les contributions peuvent être envoyées jusqu'au 19 janvier à minuit.

**Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre**, remercie l'ensemble des participants et des acteurs qui se sont exprimés dans leur grande diversité sur un sujet technique et complexe : il indique qu'au regard de l'incertitude initiale du maître d'ouvrage sur la mobilisation du public, celle-ci a été réussie au-delà de ses attentes avec des salles de réunions publiques correctement remplies et des débats de qualité. Il souligne que HAROPA-Port du Havre s'est efforcé d'écouter et de restituer l'ensemble des contributions dans leur diversité et leur richesse.

Il remercie la garante pour son regard attentif et exigeant sur la méthode comme sur le fond, ce qui a participé à la qualité de la démarche. Il remercie également l'ensemble des prestataires qui ont travaillé aux côtés du maître d'ouvrage, ainsi que le personnel de HAROPA-Port du Havre qui s'est fortement mobilisé.

Il rappelle que le rapport de la garante sera rendu public courant février et qu'il reviendra ensuite à HAROPA-Port du Havre de prendre une décision sur ce dossier lors de la séance de son conseil de surveillance prévue fin mars ; celle-ci sera communiquée au début du mois d'avril.

*Fin de la réunion à 21h05*