

HAROPA – PORT DU HAVRE

Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

Concertation préalable

Réunion acteurs du 15 décembre 2017 au Havre

COMPTE-RENDU

En tribune :

. Pour HAROPA-Port du Havre :

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

. Pour HAROPA :

- Antoine BERBAIN, directeur général délégué

. 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
Rappel des points-clés des réunions publiques	3
Présentation de l'étude technique sur la chatière	3
Présentation des résultats de l'étude socio-économique	5
Avis des experts sur la méthode de l'étude socio-économique	6
Echanges avec la salle	7
Conclusions	17

Durée de la réunion : 2h45
Environ 40 participants

Début de la réunion à 9h15

Ouverture

Baptiste MAURAND, directeur général adjoint de HAROPA-Port du Havre, salue l'assistance et excuse Hervé MARTEL, directeur général de HAROPA-Port du Havre, qui a eu un empêchement de dernière minute. Il rappelle que cette réunion vise à présenter deux études approfondies, comme annoncé lors du lancement de cette concertation en octobre : d'une part, l'étude technique concernant la chaudière qui constitue l'une des solutions versées à la concertation pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000 ; d'autre part, l'étude socio-économique. Il précise que ces deux études sont désormais disponibles sur le site internet de la concertation et qu'il s'agit aujourd'hui de les présenter de manière approfondie en compagnie du bureau d'études Setec, prestataire du maître d'ouvrage pour l'étude socio-économique, puis de répondre à l'ensemble des questions qu'elles peuvent susciter.

Il signale qu'en accord avec Marianne AZARIO, garante de la concertation, HAROPA-Port du Havre a décidé de prolonger la durée de la concertation qui était censée se clôturer le 29 décembre 2017 avec une dernière réunion publique le 18 décembre : au vu de l'état des débats et de la mise en ligne de l'étude socio-économique deux jours avant la présente réunion, le maître d'ouvrage a jugé utile de laisser plus de temps au public pour réagir en poursuivant la concertation jusqu'au 19 janvier 2018 inclus et en organisant une dernière réunion publique le 17 janvier 2018 au Havre, tout en maintenant la réunion publique du 18 décembre 2017 au Havre.

Il rappelle que l'étude socio-économique s'appuie sur des hypothèses partagées avec les acteurs professionnels et souligne que le maître d'ouvrage a cherché à ce que ces études soient les plus robustes possibles : c'est d'ailleurs cette exigence qui l'a conduit à repousser leur mise en ligne. Il attend de cette réunion les échanges les plus nourris possibles afin de procéder à d'éventuels ajustements et de préparer les prochaines réunions publiques ; il précise qu'elle se tient dans une configuration particulière, sur invitation, avec une présentation plus technique que celle du 18 décembre qui sera ouverte au grand public.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, présente la tribune et le déroulé de la réunion.

Mot de la garante

Marianne AZARIO, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP), remercie les participants de leur présence et rappelle que la présente réunion, que le maître d'ouvrage a souhaité réserver aux acteurs économiques, environnementaux et institutionnels de la place portuaire, s'inscrit pleinement dans le dispositif de concertation préalable.

Elle précise que le garant est indépendant du maître d'ouvrage comme des différentes parties prenantes et des enjeux : il n'a pas d'avis à émettre sur le projet, son champ d'intervention se limite à celui de la concertation en s'assurant que le public est informé et en mesure de contribuer. A cet égard, elle salue la décision du maître d'ouvrage de prolonger la concertation, ce qui offre une vingtaine de jours supplémentaires au public pour prendre connaissance des nouvelles études et déposer des contributions qui permettront d'enrichir le bilan de la concertation et d'aider la décision du maître d'ouvrage.

Elle attend des échanges de cette réunion la même tenue que lors des trois premières réunions publiques, au cours desquelles les parties prenantes ont fait preuve de respect et d'écoute mutuels. Elle se réserve le droit d'intervenir au cours de la réunion pour rappeler, le cas échéant, les principes du débat public qui président à cette concertation.

Rappel des points-clés des réunions publiques

Christophe GAUTHIER, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie, HAROPA-Port du Havre, rappelle les points-clés de la concertation qui émergent à ce stade : un consensus sur l'importance de travailler à améliorer les accès fluviaux de Port 2000 ; la complémentarité des solutions dans leur ensemble pour ces accès ; la nécessité d'adopter une approche globale et systémique sur l'ensemble de l'axe Seine et de sa chaîne logistique ; enfin, le besoin d'une vision globale sur l'estuaire de la Seine sur le plan environnemental.

Présentation de l'étude technique sur la chatière

Voir diaporama en annexe

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, présente l'étude technique concernant la solution chatière.

Implantation et caractéristiques générales

Il s'agit de créer une zone protégée entre les deux avant-ports par la réalisation de deux brèches dans les digues existantes et d'une nouvelle digue sur un espace relativement contraint, à proximité à la fois du chenal maritime d'accès à Port 2000 et du chenal de navigation pour les navires fluviaux.

La géométrie de l'ouvrage a été définie en fonction de deux critères, suivant le principe de rendre la navigation possible à l'intérieur pour tous les navires fluviaux :

- le niveau d'agitation dans les deux avant-ports et dans la zone protégée ;
- la prise en compte des courants : en effet, compte tenu de la différence de niveau d'eau entre l'avant port historique et l'avant port de Port 2000, la mise en connexion directe de ces deux plans d'eau est susceptible d'entraîner des courants importants et un phénomène de vidange d'un bassin vers l'autre.

Dès 2013-2014, la modélisation des courants a permis de montrer que la taille de la brèche envisagée initialement au droit de Port 2000 était insuffisante car susceptible de générer des courants trop importants, ce qui a conduit à l'élargir.

Une étude de trajectographie a également été réalisée en 2013 : elle a consisté à simuler le passage de convois poussés de 180 m, soit l'unité fluviale la plus pénalisante en termes de manœuvrabilité, et a permis de dimensionner les endroits les plus compliqués : la brèche à créer dans la digue du port historique ; l'élargissement nécessaire pour prendre le virage au sein de l'ouvrage en assurant le maximum de sécurité ; et l'élargissement nécessaire pour le passage à l'entrée de Port 2000 en raison notamment des contraintes de navigation. Cette étude a donc permis de déterminer un mini-cercle qui s'approche de la fonction d'évitage pour les bateaux, ainsi que la largeur des brèches. Les caractéristiques globales de l'ouvrage ont ainsi été définies :

- une longueur de digue d'environ 2000 m
- une largeur de chenal d'environ 100 m
- un croisement possible (préconisation de vitesse maximale de vent : 40 km/h)
- une cote d'exploitation de - 5.00 CMH (Cote Marine du Havre)
- une vitesse de vent en simulation de 80 km/h

- une surlargeur nécessaire pour la manœuvre
- un chargement de 4 hauteurs pour les unités fluviales.

Coupe de la digue

Des études techniques de dimensionnement de l'ouvrage ont ensuite été menées. Pour cela, une première phase a consisté à acquérir différents types de données (données de houle, géotechniques, géochimiques, environnementales, écho métallique, etc.). Les études géotechniques ont conduit à réaliser des prélèvements de matériaux en profondeur à plusieurs endroits (*cf. diapositive n° 13*) afin de déterminer la capacité du sol à supporter le poids supplémentaire d'une nouvelle digue. Une digue classique est conçue de façon à résister à la houle côté extérieur et à amortir la houle côté intérieur ; elle s'appuie sur un soubassement (*en orange sur la diapositive n 13*) généralement constitué de matériaux issus du dragage. Les études géotechniques ont mis en évidence la présence de matériaux ayant de mauvaises caractéristiques techniques sur environ 500 m de longueur sur le site prévu pour accueillir la digue. Afin d'assurer la stabilité de l'ouvrage à construire, il est donc nécessaire de purger ces matériaux pour leur en substituer d'autres ayant de meilleures caractéristiques techniques.

Une 2^e série d'études a porté sur la stabilité de l'ouvrage à la houle : pour cela, on sélectionne les houles les plus contraignantes (houle centennale), on définit le dimensionnement théorique de l'ouvrage et on réalise des essais sur des modèles réduits de l'ouvrage et du site (*voir diapositive n° 14*). Ceux-ci permettent de vérifier si les blocs formant la carapace de la digue sont stables à la fois côté extérieur et côté intérieur, et si les vagues qui réussissent à passer par-dessus la digue ne génèrent pas des contraintes incompatibles avec la navigation à l'intérieur de l'ouvrage. Ces essais ont mis en évidence que le chenal de Port 2000, situé très près de la digue de la chatière, exerce un effet amplificateur sur la houle : le dimensionnement théorique s'est donc avéré insuffisant. Pour stabiliser une houle centennale, le volume des blocs de la carapace de la digue a ainsi dû être relevé de 2,5 m³ à 3 m³.

Raccordements avec les ouvrages existants et phasage de réalisation

Il s'agit également de raccorder la nouvelle digue aux deux extrémités des digues anciennes : ces dernières doivent être démontées en partie sans endommager les ouvrages dans leur ensemble. Les différents phasages et solutions techniques pour réaliser ce raccordement ont fait l'objet d'essais en modèles, ce qui a permis d'en éliminer certains qui ne fonctionnaient pas.

Compte tenu du coût beaucoup plus élevé de la construction d'une digue par moyens nautiques que par moyens terrestres, le maître d'ouvrage a imaginé un premier phasage par moyens terrestres, consistant à construire la nouvelle digue en avançant vers l'ouest à partir de la digue sud de Port 2000 et à créer les brèches en reculant pour pouvoir extraire les matériaux et évacuer les matériaux issus des démontages. Mais ce phasage s'est avéré invalide en raison des courants générés par la progression des travaux, notamment lors des raccordements sur les digues existantes. Par ailleurs, dans le cas d'un sens de construction de l'est vers l'ouest, la houle et les courants de marée montante auraient tendance à endommager voir détruire les constructions au fur et à mesure de l'avancement.

Il est donc nécessaire de créer un point d'accès par une digue provisoire (*en jaune sur les diapositives n° 17 et 18*), ce qui permet de construire dans les deux sens, de réaliser les brèches avant de fermer complètement la digue, et de réaliser des raccordements corrects.

Evolution de l'estimation suite aux études

Ces difficultés n'étaient pas décelables avant l'acquisition des données et conduisent à réévaluer le coût d'investissement de la chatière de 100 à 125 millions d'euros, incluant les dragages, la construction de la digue et divers autres postes dont les mesures environnementales et la maîtrise d'œuvre. Les principaux postes qui ont généré cette augmentation sont les suivants (*voir diapositive n° 20*) :

- l'ouvrage provisoire pour la construction, surcoût estimé à 13 millions d'euros ;
- la purge et la substitution de matériaux (2 x 630 000 m³) pour assurer la stabilité de la digue, opérations amenant un surcoût estimé à 8 millions d'euros ;
- les échos métalliques révèlent une présence probablement importante d'engins de guerre non explosés, qu'il faut identifier un par un, enlever et traiter le cas échéant ; en effet, d'après l'expérience de la réalisation de Port 2000, plus on va vers l'ouest, plus la proportion de ces engins est importante car les bombardements sur Le Havre lors de la Seconde Guerre mondiale ont été effectués dans cet axe ; initialement estimées à 3 millions d'euros, les opérations en question amènent un surcoût estimé à 13 millions d'euros ;
- le dragage des matériaux sur l'ensemble du site : les études révèlent que dans la zone du port historique, ceux-ci présentent un seuil de contamination un peu plus élevé que prévu, ce qui amoindrit la possibilité de les immerger ; or le coût de leur gestion à terre est nettement plus élevé.

La hausse de 25 millions d'euros ne correspond pas à la somme brute de ces surcoûts estimés : elle prend notamment en compte la marge de 15 % des études d'avant-projet ainsi que d'autres ré-estimations plus marginales.

Présentation des résultats de l'étude socio-économique

Yannick CALUZIO, chef de projet pour Setec, présente les résultats des deux dernières phases de l'étude menée par le groupement qu'il représente : d'une part, les prévisions de trafics réalisées par CTS, cotraitant de Setec ; d'autre part, le bilan socio-économique réalisé par Setec.

En amont de la présentation, il souligne la difficulté intrinsèque à l'exercice du bilan socio-économique, encadré par une circulaire ministérielle : en effet, celui-ci consiste à projeter à horizon 2070 un ensemble de paramètres aussi variés que le trafic maritime au port du Havre, le PIB français ou encore le coût du pétrole. Cette complexité est encore renforcée par un contexte mouvant marqué entre autres par la concurrence entre armements maritimes ou les stratégies commerciales de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique. Si l'exercice est contestable par nature, il s'agit d'une figure imposée pour les investissements publics tels que ceux envisagés par le maître d'ouvrage. Le groupement a cherché autant que possible à adopter les hypothèses les plus partagées en s'appuyant sur les dires des acteurs interrogés au cours des campagnes d'entretiens, les documents prospectifs de référence nationaux et européens, des dires d'experts et données internes au groupement d'études, l'avis du comité d'experts du port du Havre qui a été sollicité plusieurs fois, et les arbitrages du maître d'ouvrage. Afin de réduire les incertitudes, un double scénario de trafics a été pris en compte (un scénario statu quo et un scénario optimiste) et les résultats ont été soumis à des tests de sensibilité aux différents paramètres.

Voir diaporama en annexe

Il ressort des résultats de l'évaluation (*voir diapositive n° 38*) que selon le scénario statu quo, les options de projet se valent : les valeurs actualisées nettes (VAN) varient à peu près entre 140 et 155 millions d'euros ; les options sont rentables d'un point de vue socio-économique pour la société ; dès

lors que la VAN est positive, le taux de rentabilité interne socioéconomique (TRI-SE) est supérieur au taux d'actualisation de 4,5 %. Selon le scénario optimiste, la seule option qui se dégage est celle de la chatière avec un péage à hauteur de 9 € et un taux de subvention de 75 %.

La notion de « mise en service à la date optimale estimée » ne signifie pas que le projet n'est pas rentable pour la société avec une mise en service avant cette date mais que la valeur actualisée nette du projet est optimisée à cette date.

Avis des experts sur la méthode de l'étude socio-économique

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, indique que le maître d'ouvrage a été accompagné tout au long de la conduite de l'étude socio-économique par un comité d'experts composé de cinq personnes dont deux présentes aujourd'hui. Sa première phase de travail, qui correspond à la pré-concertation, a porté sur l'analyse des projections de trafic ; la deuxième a porté sur l'étude socio-économique. HAROPA-Port du Havre a demandé à ce comité un avis sur le choix des hypothèses et de la méthode. Outre les deux membres présents aujourd'hui, celui-ci est également composé de représentants du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), du Contrôle Général économique et financier (CGEFI) et du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA, service technique maritime).

Olivier JOLY, maître de conférences à l'université Le Havre - Normandie, indique qu'il enseigne essentiellement dans les formations de gestion de la chaîne logistique (*supply chain*) et de politiques publiques d'aménagement et de transports internationaux ; ses thématiques de recherche relèvent surtout des questions maritimes et portuaires avec une orientation sur l'économie spatiale.

Il souligne l'indépendance qui a été celle du comité d'experts : il n'a eu aucun contact avec l'équipe de Christophe GAUTHIER et a travaillé à titre bénévole. Le comité a été lancé en mars 2017 et a tenu au total trois réunions : une en mars, une en avril et une cette semaine. Son travail s'est appuyé sur sept livrables du groupement prestataire. Il souligne la bonne accessibilité de l'information dont le comité a bénéficié et le fait que celui-ci a obtenu des réponses précises à l'ensemble de ses questions lors des trois réunions. Il précise que chaque membre du comité est compétent dans un domaine spécifique afin de couvrir l'ensemble des enjeux couverts par l'étude socio-économique.

Il ajoute que dans les livrables du groupement prestataire mis en ligne, il convient de distinguer les dires d'experts des avis du comité d'experts : ces derniers ont bien été pris en compte au cours de l'élaboration de l'étude mais n'apparaissent pas directement en tant que tels dans la version finale. Le rôle du comité a été de donner un avis sur la méthodologie de l'étude et d'interroger le maître d'ouvrage et son prestataire, essentiellement lors de ses réunions.

Patrick NIERAT, maître de conférences à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), signale que l'IFSTTAR est un organisme de recherche de l'Etat dont une partie importante de l'activité porte sur les transports, et qu'il est lui-même spécialisé dans le transport de marchandises ; il enseigne également à l'École nationale des ponts et chaussées, essentiellement sur les transports terrestres.

Il confirme les propos d'Olivier JOLY sur le fonctionnement du comité d'experts et met en avant l'intérêt qu'il soit composé de profils différents en ce qui concerne les domaines de compétences. Il précise que les experts ont eu un accès complet aux documents présentés et que les réunions du comité se déroulaient en présence du groupement prestataire et du maître d'ouvrage : chaque expert pouvait intervenir quand il le souhaitait pour contester ou appuyer un propos, ou bien proposer des orientations et comprendre ce qui était présenté.

Il indique avoir apprécié la démarche et a jugé intéressant en particulier de s'interroger sur les dispositifs des ports concurrents (Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Hambourg) pour les navires fluviaux, sujet qui a suscité un véritable échange. Il ajoute que l'étude socio-économique présentée aujourd'hui est le document le plus complexe qui a été soumis au comité : la discussion a été fructueuse et ouverte, les experts ont eu l'occasion d'entrer dans les détails et de solliciter des explications qui ont d'ailleurs été introduites dans la version finale.

Il retient de ce travail que HAROPA-Port du Havre a largement mis à disposition du comité les informations sollicitées et que les apports du comité ont été pris en compte dans l'étude, notamment dans ses conclusions sur l'incertitude de l'exercice ainsi que sur la sensibilité des différents scénarios et des hypothèses portant sur les trafics maritimes issus de liaisons lointaines, dont l'avenir est incertain mais qui pèseront fortement sur le succès et la rentabilité de l'option choisie. Il considère que les incertitudes liées à l'échéance lointaine prise en compte par l'étude ont été évaluées selon les règles.

Echanges avec la salle

Didier LEANDRI, PDG du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), remercie la maîtrise d'ouvrage pour la communication de l'étude socio-économique qu'il juge approfondie, importante pour le débat et qui était très attendue des milieux économiques. Il remercie également la maîtrise d'ouvrage de prolonger la concertation pour laisser le temps aux acteurs intéressés d'analyser les nouveaux documents dans le détail. A ce stade, il indique solliciter seulement des éléments de clarification.

Tout d'abord, il souhaite savoir comment l'extension du terminal multimodal a été évaluée à 23 millions d'euros, à l'instar de la solution chatière qui a fait l'objet d'une présentation technique et chiffrée : si la marge d'erreur est la même que sur le coût de réalisation de la chatière, il craint un biais potentiel dans l'analyse socio-économique.

Il demande également ce que recouvre précisément l'optimisation du terminal multimodal.

Concernant la méthode d'estimation des trafics futurs, il note l'absence dans la présentation du critère de fiabilité ou du fait d'avoir plusieurs solutions au choix, alors qu'il s'agit selon lui d'un élément fondamental pour un chargeur.

Il relève que plusieurs éléments n'ont pas été pris en compte dans l'estimation du coût, dont l'aide à la pince, les surcharges tarifaires maritimes (THC) et les coûts éventuels de chargement sur la navette NRS, alors que ceux-ci sont selon lui déterminants dans l'économie du passage portuaire. S'il convient de la difficulté d'évaluer l'environnement économique et tarifaire à horizon 2035 ou 2070, il estime que des tendances notables se dégagent avec des incertitudes importantes sur l'aide à pince : il adresse cette réflexion aux experts qui ont pu s'interroger sur de tels paramètres.

Enfin, il demande si les subventions publiques évoquées dans la présentation prennent en compte celles qui peuvent être sollicitées auprès de l'Union européenne.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, précise que l'extension du terminal multimodal constitue une option de projet techniquement très différente de la chatière : son coût a été évalué dès la construction du terminal puisque cette phase a été intégrée à la déclaration de projet. Le coût de cette extension est relativement stabilisé ; l'opération couvrirait la viabilisation de terrains, la création d'une plateforme et le prolongement d'un quai, sachant que la stabilité des terrains a déjà été éprouvée puisqu'ils se situent dans la continuité du terminal existant, et que les terrains ont déjà été compensés sur le plan de la réglementation environnementale : les aléas sont donc beaucoup moins élevés que pour la chatière (de l'ordre du million ou de quelques millions d'euros maximum).

Concernant la méthode d'estimation, il souligne la nécessité d'arrêter certains paramètres considérés comme les plus sensibles pour en faire varier d'autres. Il précise que les subventions publiques, dont le montant s'avère déterminant pour le niveau du péage de la chatière, prennent

bien en compte celles qui peuvent être sollicitées auprès de l'Union européenne.

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, ajoute que l'optimisation du terminal multimodal peut correspondre d'une part à l'optimisation de sa capacité intrinsèque de traitement de volumes avec différentes options comme l'extension des heures d'ouverture ou l'ajout de portiques, et d'autre part à l'ajout de services pour fluidifier et améliorer l'offre du terminal, concernant par exemple le stockage de vides ou le lien avec la navette ferroviaire. Il précise que l'augmentation du volume traité par le terminal doit normalement se traduire par une optimisation du coût du passage par le terminal.

Yannick CALUZIO, Setec, indique avoir notamment conclu des entretiens avec les acteurs que l'aide à la pince n'avait pas nécessairement d'impact direct sur le tarif fluvial car elle n'est pas toujours prise en compte par les opérateurs en raison du manque de visibilité et du retard du versement de cette aide : il a donc semblé prudent au groupement de ne pas la prendre en compte, notamment du fait du manque de visibilité sur sa pérennité. Pour le bilan socio-économique lui-même (hors impact sur les prévisions de trafic), cette aide correspond à un transfert entre acteurs, modulo la prise en compte d'un coefficient d'opportunité des fonds publics, et aurait donc un impact limité sur le résultat global pour la collectivité.

Antoine BERBAIN, directeur général délégué de HAROPA, souligne que le passage par le terminal multimodal est a priori un peu plus complexe qu'un accès direct en raison des ruptures de charge. Hormis pour les temps de transfert qui sont fondamentaux dans le bilan socio-économique, cette question n'est pas prise en compte dans l'étude socio-économique, ce qui exclut par exemple les accidents opérationnels (naufrage d'un bateau dans la chatière, arrêt de la navette ferroviaire, etc.). Les différentes solutions sont comparées au regard notamment des gains de temps qu'elles représentent par rapport à la situation de référence. Par ailleurs, il est nécessaire que les hypothèses soient les mêmes pour toutes les solutions afin de permettre une comparaison valable.

Bruno LECOQUIERRE, président de la Maison de l'estuaire et professeur des universités à l'Université du Havre, estime que la diapositive évoquant les externalités directes non prises en compte dans le bilan environnemental à proprement parler en oublie une dont il avait fait état lors de la table ronde du 8 novembre au Havre, à savoir l'augmentation du nombre de trains dans la perspective d'agrandissement ou d'optimisation du terminal multimodal, étant donné que la voie ferrée, même si elle est classée en dehors de la réserve naturelle, traverse celle-ci au niveau du pont de Normandie. Il conviendrait selon lui de faire état de cet impact.

Vincent BRETEAU, directeur général adjoint de la Région Normandie en charge des transports et de l'aménagement du territoire, remercie le maître d'ouvrage d'avoir mené les études présentées avec ses prestataires ; il relève que ces documents sont denses en informations et que les acteurs ont disposé d'un faible délai pour en prendre connaissance et les analyser avant cette réunion. Il souhaite formuler d'ores et déjà un certain nombre d'observations, dont certaines rejoignent les propos de Didier LEANDRI.

Tout d'abord, il remarque que les valeurs actuelles nettes (VAN) des différentes options sont toutes positives et souvent proches entre elles, ce qui permet difficilement de faire une différence entre elles compte tenu de la marge de l'incertitude. Il ajoute néanmoins que l'option 3 (chatière) est identifiée comme la meilleure dans un certain nombre de cas, notamment suivant le scénario optimiste : il s'agit d'un résultat dont la Région Normandie était convaincue et dont elle ne peut que se réjouir.

Il considère que les différentes options telles qu'élaborées dans l'étude socio-économique montrent bien la complémentarité des solutions versées à la concertation puisque les options 2 et 3

comprennent l'option 1 ; autrement dit, la réalisation de la chatière se ferait conjointement à l'optimisation de la flotte et du terminal multimodal.

Il juge déterminant le niveau fixé à 7 % pour le taux de rentabilité interne (TRI), notamment sur le niveau du péage et les niveaux de trafic attendus sur la chatière : s'il comprend qu'il s'agit du niveau exigé par le conseil de surveillance de HAROPA-Port du Havre, il croit savoir que des taux différents sont appliqués dans d'autres grands ports maritimes de l'Etat et pour d'autres projets de HAROPA-Port du Havre. Aussi, il estime nécessaire de mener une analyse de sensibilité sur ce paramètre et de discuter avec le ministère de l'Économie et des Finances qui attend une forte rentabilité d'un certain nombre d'investissements au port du Havre.

Plus largement, il remarque que deux scénarios de trafic ont été établis et sont appliqués parallèlement aux différentes options de projet, ce qui exclut de fait un éventuel et probable effet rétroactif de la présence d'une option supplémentaire d'évacuation des conteneurs, en l'occurrence la chatière, sur le trafic global du port et le trafic inland. A cet égard, il rejoint le propos de Didier LEANDRI : selon lui, l'existence pour les chargeurs d'une nouvelle possibilité d'évacuation a un effet important, jusqu'à offrir un avantage concurrentiel au port par rapport à ses concurrents, ce qui peut avoir un effet positif sur les droits de port et donc renforcer la rentabilité de l'option 3. En outre, il considère que le niveau du taux d'actualisation, fixé dans l'étude à 4,5 %, peut être abaissé à 4 % avec un taux dégressif sur un certain nombre d'années, même s'il convient de la question du risque.

Enfin, il rappelle que le canal de Tancarville a été construit il y a plus de 100 ans, ce qui tend à justifier l'évaluation d'un investissement sur une centaine d'années.

Sylvie BARBIER, France Nature Environnement et membre du conseil de développement de HAROPA-Port du Havre, précise que le CEREMA résulte d'un regroupement récent de plusieurs services de l'Etat : elle souhaite savoir si celui qui l'a représenté au sein du comité d'experts était uniquement spécialisé sur les techniques portuaires, ou s'il était compétent également sur les aspects environnementaux qui relèvent aussi des missions du CEREMA. Elle considère que les enjeux environnementaux du projet ont été sérieusement minorés jusqu'ici, alors que les connaissances sur les milieux estuariens ont grandement besoin d'être affinées.

Alors que Christophe GAUTHIER a précisé en introduction que les différentes options de projet doivent être étudiées à l'échelle de l'ensemble de la chaîne logistique et en particulier de l'axe Seine, elle estime que la présentation s'est focalisée sur Le Havre sans prendre en compte les investissements et aménagements nécessaires au-delà avec éventuellement des coûts d'achat, d'outillage adapté ou de remaniement de fonctionnement portuaire.

Elle relève que deux scénarios ont été pris en compte, l'un s'appuyant sur les chiffres actuels et un autre sur une perspective optimiste : de par son expérience de plusieurs années au conseil de développement, elle indique que les chiffres des années précédentes étaient très en-deçà de ceux du scénario « statu quo » ; si elle convient de l'embellie observée en 2017, elle interroge la pertinence de sa prise en compte sur le long terme. Elle rappelle par ailleurs que, dans son discours du 21 novembre 2017, le Premier ministre a cité comme entrées portuaires d'importance nationale et européenne non seulement Le Havre et Marseille, mais aussi Dunkerque où un débat public est mené en ce moment sur l'extension de 2 km de quais pour recevoir 3,5 millions d'EVP¹ dans un avenir assez proche : elle demande s'il n'est pas nécessaire d'inclure ces perspectives et d'introduire un troisième scénario moins optimiste que le « statu quo ».

Enfin, elle estime que le benchmark des ports d'estuaire présenté lors de la pré-concertation n'avait pas assez intégré la relation entre le port du fond d'estuaire et le port d'extrémité en se concentrant à chaque fois sur l'extrémité.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, considère que la constitution d'un modèle permettant d'évaluer le trafic induit par la réalisation de la chatière nécessiterait sans doute une

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

étude exploratoire, sachant que les études de modèles de trafics de marchandises sont bien moins précises que les études de modèles de voyageurs. Le choix a été fait de comparer un scénario « statu quo » et un scénario optimiste, ce dernier comportant des chiffres de trafic fluvial plus importants dont on peut considérer qu'ils incluent une part de trafic fluvial induit.

Il confirme que l'hypothèse de rentabilité de 7 % a été fixée par le directoire de HAROPA-Port du Havre pour l'étude socio-économique compte tenu du TRI fixé par le conseil de surveillance. L'opportunité de mener des tests de sensibilité sur cette hypothèse dépendra de l'avis du conseil de surveillance qui sera sollicité par le directoire compte tenu de la demande formulée en concertation. Concernant la demande d'un 3^e scénario formulée par Sylvie BARBIER, il rappelle qu'un certain nombre d'hypothèses de trafics ont été discutées en pré-concertation : à l'époque, les acteurs ont estimé qu'un scénario « statu quo » n'était pas suffisamment ambitieux, ce qui a conduit à inclure un scénario optimiste dans l'étude socio-économique. Il souligne que le scénario « statu quo » ne prend en compte aucun gain réel de trafic et qu'il est nécessaire de sélectionner un nombre limité de scénarios afin de limiter les pertes d'information. Il convient cependant de l'importance de l'interrogation de Sylvie BARBIER sur les hypothèses de trafic prises en compte dans cette étude.

Yannick CALUZIO, Setec, signale que la précédente instruction cadre préconisait un taux d'actualisation de 4 % décroissant dans le temps par paliers, tandis que la dernière circulaire préconise un taux de 4 % hors risque : le projet étant fortement dépendant des estimations de trafic et des évolutions macro-économiques (PIB principalement), il a été retenu une méthode simplifiée de prise en compte du risque consistant à ajouter 0,5 % à ce taux, d'où un taux de 4,5 % qui s'avère de fait plus prudent en termes de valorisation des avantages futurs.

Concernant l'ensemble des investissements sur l'axe Seine, l'analyse menée par CTS montre que les capacités actuelles pour l'outillage et l'accueil à quai sont suffisantes pour absorber une croissance de trafic, même si des mesures spécifiques doivent être prises pour accompagner ces augmentations sur les terminaux intérieurs et maritimes en termes d'organisation.

Il précise que les externalités environnementales prises en compte dans l'étude socio-économique sont les plus larges possibles : ce sont celles qui sont fixées par la circulaire ministérielle, ainsi que la décongestion qui est préconisée par la Commission européenne. L'impact sur la faune et la flore n'est pas être pris en compte dans le bilan socio-économique mais doit l'être dans le cadre de l'étude d'impact.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, confirme que l'impact sur la faune et la flore est pris en compte dans l'étude d'impact et précise, à l'intention de Bruno LECOQUIERRE, qu'il n'a été pris en compte pour aucune des options de l'étude socio-économique.

Antoine BERBAIN, HAROPA, juge évident que le projet d'extension du Grand Port Maritime de Dunkerque aurait un impact sur l'hinterland de HAROPA-Port du Havre et sur le scénario optimiste tel que présenté aujourd'hui dans l'étude socio-économique. Il souligne cependant la convention que suivent les grands ports maritimes de ne pas parler les uns des autres.

Barbara LEROY, Agence de l'Eau Seine-Normandie, salue la décision du maître d'ouvrage de prolonger la concertation, ce qui permet de disposer d'un délai supplémentaire pour réagir aux nouvelles études qui s'avèrent denses ; elle indique que l'une d'entre elles n'a pas encore été mise en ligne.

Elle sollicite une clarification sur le taux d'utilisation de la chatière : elle précise avoir retenu que les routes nord et sud sont disponibles 95 à 98 % du temps en fonction des conditions météo, et s'interroge sur l'objectif de disponibilité à 100 % de la chatière si, comme indiqué dans la présentation, la navigation n'est pas possible au-delà de 80 km/h de vent alors qu'il s'agit de conditions courantes.

Elle relève que le volume de 630 000 m³ de matériaux de mauvaise qualité qu'il conviendrait de purger pour la réalisation de la chatière correspond à un peu plus du quart des volumes clapés par

HAROPA-Port du Havre chaque année à Octeville. Elle demande si les 50 000 m³ de sédiments contaminés sont intégrés dans ce volume de matériaux à purger ou s'il s'agit de volumes à draguer par ailleurs et, le cas échéant, quel est le volume complet du dragage envisagé. Elle souhaite également savoir quel serait l'avenir de la plage écologique réalisée au titre des mesures compensatoires de Port 2000 compte tenu du site projeté pour la future digue.

Si elle convient du cadre fixé par l'Etat pour les externalités valorisées dans le cadre des études socio-économiques, elle regrette qu'il ne soit pas envisagé d'évaluation financière des pertes des services écosystémiques. Elle précise que les fonctionnalités de l'estuaire vont au-delà des inventaires faune-flore et que la réalisation de ces inventaires au moment de l'étude d'impact suivrait la décision de réaliser le projet, ce qui pourrait s'avérer trop tardif.

François GUERIN, vice-président de l'Union maritime et portuaire (UMEP) et opérateur de terminaux de conteneurs à Port 2000, salue le sérieux des études présentées et souligne qu'elles demanderont du temps pour être analysées : à cet égard, il juge la prolongation de la concertation bienvenue.

Il estime que le scénario optimiste correspond à la nécessité d'être ambitieux pour le port du Havre, d'autant plus à horizon 2070 ou 2140, mais aussi à l'ambition affichée par les ports concurrents comme le Grand Port Maritime de Dunkerque. Il considère que l'étude tend à confirmer les convictions de l'UMEP concernant la pertinence de l'accès direct qui offre notamment l'avantage de proposer une offre complémentaire renforçant la fiabilité de la desserte du port, comme indiqué par Didier LEANDRI. Il remarque que les écarts de rentabilité entre les différentes options semblent assez faibles, même si l'option n° 3 (chatière) est largement en tête dans le cadre du scénario optimiste qu'il privilégie. Il ajoute que certains coûts ne sont pas pris en compte selon lui alors qu'ils seraient de nature à augmenter encore l'écart en faveur de l'accès direct : d'une part, le coût de chargement de la navette ferroviaire à Port 2000 qui est selon lui appelé à évoluer durant le siècle qui vient ; d'autre part, il s'interroge sur la prise en compte de l'ensemble des coûts induits par le passage au terminal multimodal.

Par ailleurs, il souhaite savoir si les membres du comité d'experts sont habilités à donner un avis sur les conclusions de l'étude socio-économique en dehors des hypothèses.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, souligne la nécessité de trouver un certain équilibre entre les hypothèses fixées dans l'étude socio-économique : il prend note de celles qui devraient être prises en compte selon François GUERIN mais indique que d'autres pourraient influencer dans un autre sens sur l'option n° 3 (chatière) comme la disponibilité des postes à quai, sujet qui sera abordé dans les réunions publiques à venir. Il précise que sera corrigée pour les prochaines réunions la mention du diaporama selon laquelle le coût de la navette (*buffer*) ferroviaire pour les flux vers le terminal multimodal est « *non facturé aujourd'hui* ».

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, précise que la limite retenue de 80 km/h de vitesse de vent pour la navigation au sein de la chatière empêche par ailleurs le fonctionnement des portiques : l'impact de cette limite sur le taux de disponibilité de la chatière est donc réduit. Il ajoute que les taux de disponibilité des routes nord et sud évoqués par Barbara LEROY sont théoriques : ils traduisent la durée pendant laquelle la houle physique ne dépasse pas la limite d'accessibilité de passage pour les bateaux. Les taux de disponibilité opérationnelle sont moindres (de l'ordre de 75 à 80 %) en raison du besoin pour les navires d'anticiper le moment de leur passage en s'appuyant sur les prévisions météorologiques. Pour la solution chatière, les études menées en 2013 ont mis en évidence des périodes pendant lesquelles la houle dépasse une hauteur de 60 cm dans les deux avant-ports, ce qui correspond à la limite de navigation pour les convois poussés ; néanmoins, ces périodes ont des occurrences faibles (de l'ordre de 2 à 3 %) et sont généralement associées à une vitesse de vent de 80 km/h qui empêche par ailleurs l'exploitation sur les terminaux.

Il précise que la purge de 630 000 m³ de matériaux prévue pour la solution chatière serait réalisée par des moyens de dragage : ces matériaux présentent une qualité chimique suffisante pour être

immergeables, a priori sur le site de clapage d'Octeville. Il ajoute que ce volume viendrait s'ajouter au volume total de 1,9 million de m³ dragués chaque année par le port du Havre.

Il indique que l'estimation des 50 000 m³ de sédiments contaminés est déterminée sur la base de deux prélèvements affichant un dépassement du seuil N2 : de nouveaux prélèvements seront effectués dans la suite du projet pour affiner cette estimation qui pourrait varier d'un peu moins de 50 000 à un peu plus de 150 000 m³. Ces matériaux contaminés ne se situent pas dans la zone à purger mais au niveau de la brèche à créer dans la digue du port historique, plutôt côté intérieur.

Enfin, il indique que la plage écologique se situe en fait à l'intérieur du port historique, à l'extrémité de la zone remblayée : ce secteur n'est pas concerné par le projet de chatière. Il précise que la plage identifiée par Barbara LEROY, à l'intérieur du site prévu pour la chatière, a été formée au moment de la réalisation des digues.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, signale que l'étude technique, qui était la dernière à ne pas avoir été mise en ligne avant ce jour, a été mise en ligne ce matin. La réunion publique du 18 décembre sera l'occasion de rendre compte de l'ensemble des études environnementales.

Yannick CALUZIO, Setec, confirme que les externalités évoquées par Barbara LEROY ne sont pas valorisées dans le cadre de l'étude socio-économique et convient du fait que les impacts sur la faune et la flore ne sont pas les seuls sur le plan environnemental. Il rappelle cependant que l'étude socio-économique a vocation à apporter des éléments d'arbitrage au maître d'ouvrage qui évalue par ailleurs les impacts environnementaux.

En complément à son intervention, au regard des résultats de l'évaluation (*diapositive n° 38*), il relève les bilans suivants de l'option n° 3 (chatière) pour les différents acteurs :

- Les principaux « gagnants » (quelles que soient les options du reste) sont les chargeurs et les usagers, qui bénéficient d'une baisse du coût de transport ; ainsi que la puissance publique et les riverains compte tenu des externalités.
- Les gestionnaires d'infrastructures routières font partie des principaux « perdants » (quelles que soient les options du reste), avec un bilan négatif dû à la réduction du nombre de poids lourds sur les routes et donc à la baisse de leurs recettes issues des péages, même s'ils peuvent profiter par ailleurs d'une économie issue de la baisse des coûts d'entretien. L'exploitant du terminal multimodal est également l'un des principaux « perdants » de l'option n° 3 (entre -30 et -40 millions d'euros).
- VNF améliore son bilan grâce aux péages fluviaux.
- Les transporteurs fluviaux et routiers tirent des bilans respectivement positif et négatif.
- Le bilan des manutentionnaires est assez neutre.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, indique que la mission confiée au comité d'experts est de se prononcer sur la méthode utilisée pour l'étude socio-économique afin de s'assurer de sa robustesse, mais pas sur ses résultats. Il ajoute que cette étude permettra d'aider le maître d'ouvrage à prendre sa décision mais que celui-ci prendra en compte d'autres éléments. HAROPA-Port du Havre aura besoin de temps pour s'en imprégner dans les détails, notamment pour identifier les impacts des différentes options sur les parties prenantes.

Marianne AZARIO, garante, précise que la concertation n'exclut aucune question et qu'à cet égard, les enjeux liés au Grand Port Maritime de Dunkerque peuvent être discutés ; elle précise qu'un site internet est consultable dans le cadre du débat public sur le projet d'extension du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Elle invite Baptiste MAURAND à préciser à quelle échéance le conseil de surveillance de HAROPA-Port du Havre est susceptible d'examiner l'opportunité de mener des tests de sensibilité sur le taux de rentabilité interne (TRI).

François GUERIN, UMEP, relève, au regard des résultats de l'évaluation (*diapositive n° 38*), qu'outre le scénario optimiste, le scénario « statu quo » est viable pour l'ensemble des solutions. Il rappelle que l'UMEP met en avant la complémentarité de l'ensemble des solutions et la nécessité de les mener de concert. Il demande s'il est possible d'évaluer une combinaison des options n° 2 et 3 dont le bilan serait encore plus positif que celui de l'option n° 3, notamment pour l'exploitant du terminal multimodal, en suivant un scénario optimiste selon lequel l'option n° 2 deviendrait nécessaire par effet de levier après avoir réalisé l'option n° 3.

Jacques BARRA, directeur de MSC, souligne que les ports concurrents comme ceux d'Anvers et de Rotterdam affichent des parts de transbordement très importantes : au Havre, celle-ci est d'environ 30 %. Il estime que cette activité ne peut pas progresser sans augmenter la productivité et améliorer la fluidité d'évacuation des conteneurs sur les quais : à cet égard, il soutient la solution chatière qui permettrait d'agir en ce sens et de limiter les coûts de transbordement pour les armateurs.

Louis JONQUIERE, directeur général de GMP, dit souscrire aux propos de François GUERIN et retient que le diaporama sera corrigé pour mentionner que le coût de la navette ferroviaire pour les flux vers le terminal multimodal est facturé mais non payé. A ce sujet, il demande si ce coût a été pris en compte dans l'analyse du coût de passage des marchandises ou, le cas échéant, s'il peut être pris en compte, ce qui serait susceptible selon lui de corriger les bilans des différentes options en renforçant notamment celui de l'option n° 3.

Pascal GIRARDET, président de CFT et Logiseine, membre du conseil de développement de HAROPA-Port du Havre, dit rejoindre les remarques de François GUERIN et Louis JONQUIERE ; tout d'abord, il s'étonne du choix de maintenir dans l'étude socio-économique le coût actuel de la liaison entre Port 2000 et le terminal multimodal : il souligne le litige actuel au sujet des facturations émises pour le rechargement de la navette ferroviaire ainsi que les aides financières significatives dont cette navette bénéficie et dont il souhaite savoir si elles seront maintenues. Par ailleurs, il remarque que les avitaillements ne sont pas pris en compte dans cette étude. A ce sujet, il souligne que l'avitaillement à Port 2000 se fait principalement par des navires maritimes et que la création de la chatière permettrait de le réaliser en mode fluvial comme c'est le cas dans tous les autres ports du range nord, ce qui induirait une baisse nette des coûts et donnerait peut-être l'occasion de créer un petit espace pour un péage dédié aux volumes de soute. Enfin, il demande aux membres du comité d'experts si la multiplication des ruptures de charge a été prise en compte dans l'étude socio-économique eu égard à la complexité qu'elles représentent pour les métiers de CFT et Logiseine, notamment entre Port 2000 et le rechargement par barge au terminal multimodal.

Gilles LANFRANCHI, président de la station de pilotage, souhaite savoir, eu égard à la limite de vitesse de vent à 80 km/h pour la navigation dans la chatière, si l'étude technique a été menée à marnage moyen ou en tenant compte des hauteurs d'eau : en effet, celles-ci influent aussi bien sur les niveaux de houle que sur les abris créés pour les navires fluviaux transitant par la chatière. Il demande également si les critères de sécurité des différentes solutions ont été pris en compte : il relève ainsi que l'optimisation des routes nord et sud générerait une augmentation de trafic dans le chenal de Port 2000 et le chenal historique, et amènerait les navires fluviaux et les automoteurs à croiser les navires de commerce dont les caractéristiques sont différentes.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, souligne que l'opportunité de changer le coût de la navette ferroviaire, dont le montant actuel a été retenu dans l'étude, devrait faire l'objet d'une évaluation technique à part entière : il propose d'apporter une réponse à ce sujet par la suite et précise qu'en tout état de cause, cette hypothèse d'un statu quo s'équilibre avec d'autres choix indiqués précédemment. Il ajoute que l'exploitant du terminal multimodal ne bénéficie d'aucune aide financière de la part du port, ce qui explique qu'aucune hypothèse n'ait été prise à ce sujet et que l'étude ait retenu son fonctionnement nominal au moment où il sera sorti du modèle

économique actuel qui fait suite à la sortie du redressement judiciaire de 2016. De même, il a été décidé de ne pas retenir dans le bilan socio-économique l'avitaillement, difficile à apprécier sur le plan économique, ou les ruptures de charge qui impliqueraient d'évaluer par ailleurs les risques d'incidents sur chaque solution : il rappelle la nécessité de retenir des hypothèses simples pour établir une comparaison viable et rester accessible au grand public.

Yannick CALUZIO, Setec, indique qu'une prise en compte du coût de chargement sur la navette ferroviaire pourrait être faite dans l'étude mais impliquerait une révision conséquente puisqu'il conviendrait de revoir *a minima* les prévisions de trafic. Au sujet de l'avitaillement, il rappelle également le besoin de limiter le nombre d'hypothèses et souligne la difficulté d'évaluer l'usage fait des navires maritimes et fluviaux en situation de référence et en situation de projet. Enfin, s'il confirme que les risques d'incidents particuliers n'ont pas été pris en compte, il rappelle que le critère de fiabilité a été intégré pour les prévisions de trafic : le nombre de ruptures de charge et leur coût ont donc bien été pris en compte dans les prévisions de trafic et le bilan socio-économique.

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, indique qu'une étude de vent avait été menée en 2013, a priori sur des courants de coefficient 95, à marée haute et basse. Il précise qu'il n'est pas possible d'aller plus loin en modélisant l'impact du vent sur un convoi de 4 hauteurs à l'abri d'une digue.

Il ajoute que la route nord accueille des bateaux fluviaux et maritimes dans le chenal extérieur mais aussi dans le chenal intérieur dont les conditions de navigation sont plus sensibles, et ce quelle que soit la solution envisagée. Il précise que l'agrément actuel pour emprunter cette route couvre sans doute les critères de sécurité.

Christophe REGNIER, président de LHTE, confirme que le terminal multimodal doit respecter un calendrier de loyer en conformité avec la procédure curative et les engagements pris dans ce cadre : ce loyer atteindra 1,4 million d'euros. Il invite à s'abstenir de toute suspicion sur le fonctionnement économique du terminal multimodal qui ne bénéficie pas d'aide particulière.

Annie LEROY, association Ecologie pour Le Havre, souhaite connaître la provenance des matériaux de bonne qualité destinés à remplacer ceux de mauvaise qualité pour la réalisation de la chatière. Par ailleurs, elle affirme qu'il est envisagé de réaliser du soutage avec du gaz provenant sans doute de Dunkerque.

Barbara LEROY, Agence de l'Eau Seine-Normandie, indique que d'après le site de HAROPA, la plage écologique est située à l'abri de la digue nord de Port 2000 et se trouverait face à la brèche envisagée dans cette dernière pour la réalisation de la chatière. Elle s'inquiète de l'impact sur cette plage des courants très rapides (supérieurs à 1 m/s) identifiés par les modélisations hydro-morpho-sédimentaires au niveau des brèches de la chatière.

Sylvie BARBIER, association France Nature Environnement, convient qu'une amélioration de la capacité d'acheminement amènerait probablement au port du Havre des gains de trafics issus des réseaux intercontinentaux, mais elle souligne l'irréalisme des estimations faites en 2009-2010 en suivant une perspective qui se voulait ambitieuse. Elle souhaite donc que, conformément aux habitudes, un scénario alternatif « pessimiste » soit introduit dans l'étude socio-économique en reprenant les données de trafics des dernières années.

Elle rappelle également que la mise à niveau réglementaire de 2014 a été difficile à obtenir et invite à envisager des aménagements permettant l'optimisation de la route sud ainsi qu'une évolution de la flotte fluviale qui s'avère en retrait par rapport aux évolutions observées dans d'autres pays.

Steve LABEYLIE, CFT, indique que les évolutions réglementaires sur l'activité conteneurs des routes nord et sud ne sont pas possibles aujourd'hui au regard des échanges qui ont eu lieu avec le ministère cette semaine. Il souligne la complexité de l'optimisation de la flotte fluviale qui consiste en réalité à la renouveler : en l'occurrence, les unités optimisées pour desservir la route sud coûtent entre 8 et 10 millions d'euros contre un montant moyen de 5 millions à ce jour.

Par ailleurs, il juge peu crédible une aide à l'exploitation de 5 € par EVP étant donné que les aides actuelles au transport combiné sont plafonnées à 30 % des coûts et que ces plafonds sont d'ores et déjà atteints. Il ajoute qu'une aide à l'investissement, quant à elle, peut être envisagée de deux façons : dans un premier cas, elle devrait être notifiée à la Commission européenne, ce qui implique une procédure très longue ; en outre, il existe déjà une aide notifiée mise en œuvre par VNF et il est peu crédible selon lui que deux aides soient acceptées pour les mêmes moyens. Une autre possibilité consiste à recourir aux aides minimis plafonnées à 200 000 € et cumulables avec les aides à l'exploitation, ce qui ne constituerait pas non plus une solution viable selon lui. Il considère donc qu'une aide supplémentaire n'est pas une bonne idée et souligne la difficulté, y compris au port du Havre, à gérer ces aides et les questions qu'elles posent.

Il relativise la difficulté de valoriser l'activité d'avitaillement au regard des statistiques du port du Havre depuis 2008, qui montrent que le seuil d'un million de tonnes a été atteint dans les meilleures années : il relève que 200 000 EVP traités à Port 2000 en mode fluvial à 20 tonnes par EVP correspondraient à 4 millions de tonnes, ce qui n'est pas négligeable. Il convient d'une plus grande complexité s'agissant des colis lourds mais propose de prendre en compte une base limitée. Il invite également à prendre en compte les slops², pour lesquels les armements paient en cas de non collecte et dont le potentiel a été évalué par le maître d'ouvrage, ainsi que les gains de droits de port comme évoqué par Vincent BRETEAU, les armements ayant émis un intérêt pour la réalisation d'un accès direct.

Il souhaite savoir quel a été le taux de rentabilité interne retenu pour la réalisation du terminal multimodal et quelles sont les parts modales en pourcentages pour chaque scénario.

Enfin, il s'interroge sur l'impact négatif auquel l'étude socio-économique conclut pour les gestionnaires d'infrastructures routières au regard de leur relative saturation, de l'investissement réalisé récemment par la CCI pour déplacer un péage, et de la baisse des coûts d'investissement résultant de la diminution du trafic de poids-lourds : il souligne que le fait ne pas favoriser le report modal impliquera de poursuivre le renouvellement et le développement du réseau routier.

Laurent GALLIEN, directeur général de SEREP (groupe Sarp Industries), relève que l'étude ne prend pas en compte l'impact positif qu'aurait la châtière sur la collecte des déchets maritimes : en effet, il est aujourd'hui impossible d'accéder à Port 2000 par la voie nautique pour collecter les déchets maritimes et la voie maritime ne permet pas selon lui de proposer un service en adéquation avec les prix pratiqués par les ports de la zone ARA (Anvers, Rotterdam, Amsterdam) alors qu'il s'agit d'une obligation réglementaire.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, prend note des demandes d'ajustement de l'étude socio-économique qui peuvent être enregistrées comme une contribution à la concertation et que le maître d'ouvrage prendra en compte lorsqu'il en tirera le bilan, mais qui pourront difficilement être toutes prises en compte dans l'étude pour des raisons techniques. Il convient notamment de l'importance de l'avitaillement et de la collecte des déchets mais souligne que le modèle réalisé pour comparer les options s'applique au trafic de conteneurs et qu'il est difficile d'agréger plusieurs types d'économies.

Il propose d'apporter une réponse ultérieurement sur le taux de rentabilité interne retenu pour la réalisation du terminal multimodal.

Il relève un débat au sein de la salle concernant la pertinence des scénarios pris en compte dans l'étude socio-économique et propose d'apporter une réponse ultérieurement à Sylvie BARBIER sur

² Déchets maritimes et boues qui restent au fond des citernes des navires.

le réalisme du scénario « statu quo ». Il souligne que le scénario dit « optimiste » l'est dans une mesure conséquente et qu'il repose sur un certain nombre de conditions qui dépassent les enjeux du transport fluvial. Il indique ne pas avoir retenu de la phase de pré-concertation la demande d'un scénario dit « pessimiste » : le maître d'ouvrage examinera son opportunité au moment du bilan de la concertation mais celui-ci demanderait une révision conséquente de l'étude socio-économique, sachant que la concertation a déjà été prolongée jusqu'au 19 janvier 2018 et que les délais prévus pour la prise de décision sont réduits.

Yannick CALUZIO, Setec, précise que le principal impact sur les gestionnaires d'infrastructures routières est la perte de recettes liées aux péages, en lien avec la baisse du trafic de poids lourds ; néanmoins, l'étude prend bien en compte des gains en coûts d'entretien pour ces gestionnaires en s'appuyant sur un document national de référence. Elle valorise également l'externalité liée à la décongestion du réseau routier qui a un impact majeur sur bilan.

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, indique avoir compris de la première question sur la plage écologique que le risque évoqué était la destruction de la plage écologique, ce qui n'est pas le cas. Le maître d'ouvrage estime que, d'après le modèle mis en ligne sur le site de la concertation, l'impact des courants sur cette plage serait assez modéré. Il propose d'aborder de nouveau cette question lors de la réunion publique du 18 décembre, qui prévoit une présentation des enjeux environnementaux avec Pascal GALICHON, directeur de l'Environnement et de la Planification. Il précise que les matériaux de bonne qualité prévus pour la purge liée à la solution chatière seraient issus du plan d'eau abrité de Port 2000.

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, indique qu'un éventuel avitaillement par navires souteurs GNL au port du Havre se ferait par voie maritime et ne serait donc pas concerné par l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000. En revanche, le stockage GNL sur place est un enjeu de prospective lié à la question de l'avitaillement.

Conclusions

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, remercie les participants et souligne l'intérêt de ce type de réunion réservée aux acteurs les plus directement concernés pour recueillir leurs remarques, répondre le plus précisément possible aux questions et affiner les études. Il relève qu'un certain nombre de questions appellent des réponses ultérieures et rappelle que la réunion du 18 décembre proposera une présentation des études plus synthétique et accessible au grand public ; elle sera aussi l'occasion de revenir sur certains points saillants de la réunion de ce jour, notamment sur l'environnement et les hypothèses de l'étude socio-économique. Pascal GALICHON, directeur du Développement Durable et de la Planification, sera présent pour une présentation sur les enjeux environnementaux et disponible pour répondre aux questions. Il ajoute qu'une réunion de clôture est fixée le 17 janvier 2018 au Havre : elle reviendra sur les enseignements de l'ensemble de la concertation et proposera une analyse plus approfondie. Il rappelle la possibilité de déposer questions, avis et contributions, également via le site internet de la concertation.

Marianne AZARIO, garante, relève que l'ensemble des participants ont salué la qualité des études présentées, ce qui constitue un point positif à retenir. Elle remarque que les contraintes inhérentes à l'exercice de l'étude socio-économique limitent le champ des hypothèses pouvant être retenues et que l'intérêt de la concertation est de mettre en exergue l'ensemble des enjeux à travers les différentes modalités de contributions mises à disposition du public, en particulier celle des cahiers d'acteurs qui vont pouvoir être publiés prochainement sur le site de la concertation. Elle salue l'écoute et le respect qui ont présidé de nouveau à cette réunion.

Fin de la réunion à 12h00