

HAROPA – PORT DU HAVRE

Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

Concertation préalable

Réunion publique du 18 décembre 2017 au Havre

COMPTE-RENDU

En tribune :

- . Pour HAROPA
 - Hervé MARTEL, directeur général
- . Pour HAROPA-Port du Havre :
 - Christophe GAUTHIER, directeur de la Maîtrise d'œuvre et de l'Ingénierie
 - Pascal GALICHON, directeur du développement durable et du pilotage
- . 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 des résultats de l'étude technique (focus sur la chatière)	4
Présentation des résultats des études environnementales	6
Échanges avec la salle.....	8
Présentation des résultats de l'étude socio-économique.....	10
Échanges avec la salle.....	11
Conclusions.....	17

Durée de la réunion : 2h20
Environ 63 participants

Début de la réunion à 19h10

Ouverture

Hervé MARTEL, directeur général de HAROPA, remercie les participants pour leur présence à cette réunion de concertation sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000. Il rappelle la tenue des trois précédentes réunions publiques au Havre, à Rouen et à Paris et précise que cette réunion vise à présenter les résultats de trois études : i) l'étude technique concernant la chaudière qui constitue l'une des solutions versées à la concertation pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000 ; ii) l'étude environnementale iii) l'étude socio-économique des trois solutions étudiées.

Il fait part de la décision du maître d'ouvrage de prolonger la concertation jusqu'au 19 janvier 2018, afin de laisser les participants réagir sur les résultats des études, compte tenu du décalage de leur publication. Il précise que ce choix a été fait en accord avec Marianne AZARIO, garante désignée par la Commission nationale du débat public.

Il ajoute que ce calendrier permet aux participants de faire part de leurs suggestions et avis, en amont de la décision qui sera prise au premier semestre 2018.

Il espère que la réunion sera fructueuse et permettra des échanges sincères, éclairés et utiles à la prise d'une bonne décision par le maître d'ouvrage.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, présente la tribune et le déroulé de la réunion. Elle rappelle la tenue de la réunion du 15 décembre 2017 avec les acteurs professionnels, institutionnels et associations de protection de l'environnement, qui a permis la présentation de l'étude technique et de l'étude socio-économique. Elle précise que la présente réunion vise à exposer au public non spécialiste, les résultats de ces deux études ainsi que l'avancement de l'étude environnementale.

Mot de la garante

Marianne AZARIO, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP) remercie les participants de leur présence et indique s'adresser particulièrement aux personnes participant pour la première fois à une réunion de concertation. Elle précise que la concertation préalable est une procédure du code de l'environnement permettant d'associer le public aux projets susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Cette démarche a lieu lorsque le maître d'ouvrage n'a pas encore pris sa décision. Elle rappelle les objectifs d'information et de participation du public.

Elle ajoute que le garant est désigné par la Commission nationale du débat public, qu'il est indépendant du maître d'ouvrage, des parties prenantes et des enjeux du projet. Le garant se met au service de l'information et de la participation. Le garant s'assure que les documents versés à la concertation sont suffisants et compréhensibles et que les moyens mobilisés permettent au public de participer et de contribuer, sous différentes formes : lors des réunions ou bien sur le site internet pour déposer un avis ou proposer une idée, accéder à l'information sur le projet et au contenu des échanges (comptes-rendus des réunions, contributions du public). Elle ajoute que la concertation est transparente et que les échanges sont restitués vers le public. Durant cette réunion, elle se réserve le droit d'intervenir pour rappeler, le cas échéant, les principes du débat public ou pour demander un complément de réponse au maître d'ouvrage.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, demandent qui, parmi les personnes présentes, n'a jamais participé à une réunion de concertation sur le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000.

> 6 personnes participent pour la première fois à une réunion de la concertation sur le projet.

Christophe GAUTHIER, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie, HAROPA-Port du Havre, rappelle les différentes solutions envisagées pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000 pour les conteneurs (voir page 15 du dossier de concertation) :

- la route nord : l'accès à Port 2000 se fait *via* le port historique. Cette solution nécessite un court passage en mer.

- la route sud : l'accès à Port 2000 se fait par l'estuaire de la Seine, sans emprunter le canal de Tancarville.

→ Pour ces deux itinéraires, seuls les automoteurs, qui ont leur propre système de propulsion, peuvent y accéder. Ces bateaux sont plus chers à l'achat.

- le terminal multimodal, accessible par tout type de bateaux fluviaux : les conteneurs sont transférés entre le terminal multimodal et les terminaux maritimes par un système de navette ferroviaire (6 allers-retours quotidien). À l'import, les conteneurs sont regroupés sur le terminal multimodal puis les marchandises sont chargées sur un bateau fluvial pour remonter la Seine, en passant par les écluses de Tancarville. À l'export, les bateaux livrent leurs conteneurs sur le terminal multimodal ; puis la navette ferroviaire dispatche ces conteneurs sur l'ensemble des terminaux maritimes.

L'amélioration de l'accès à Port 2000 passe soit par l'optimisation de ces trois solutions, soit par l'extension du terminal multimodal pour accroître sa capacité, soit par la réalisation d'un accès direct à Port 2000, qui nécessite la création en mer d'une zone abritée, appelée la chatière.

Rappel des points-clés des réunions publiques

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, rappelle les points marquants qui ressortent des échanges lors des réunions publiques :

- un consensus sur l'opportunité de développer le transport fluvial sur l'axe Seine ;
- la complémentarité des solutions dans leur ensemble pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000 ;
- la nécessité d'adopter une approche globale et systémique sur l'ensemble de l'axe Seine ;
- enfin, la nécessité de prendre en compte le fonctionnement global de l'estuaire de la Seine sur le plan environnemental.

Présentation des résultats de l'étude technique (focus 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

La solution chatière consiste à créer une zone protégée entre les deux avant-ports par la réalisation de deux brèches dans les digues existantes (l'une dans la digue sud du port historique, l'autre dans la digue nord de Port 2000) et d'une nouvelle digue de protection permettant de créer un plan d'eau abrité. Le projet prévoit également le dragage de cette zone pour avoir un tirant d'eau permettant la navigation des bateaux fluviaux à marée basse et une zone protégée de la houle permettant de passer du port historique à Port 2000 (*voir la diapositive n° 9*).

Les premières études, réalisées en 2013, visaient à préciser si le projet de chatière permettait des conditions de navigabilité correcte pour les bateaux fluviaux. Suivant ce principe, la géométrie de l'ouvrage a été définie en fonction de deux critères :

- 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 au sein du port.

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 (de l'ordre du mètre par seconde pour des marées à haut coefficient, > 95), ce qui a conduit à l'élargir.

Une étude de trajectographie a également été réalisée en 2013 : elle a consisté à simuler le passage, entre le port historique et Port 2000 via la chatière, de convois poussés de 180 m (avec deux barges). Elle a permis de définir la géométrie de la digue afin d'avoir un passage suffisant pour des conditions de navigation correcte. 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 d'engainement
- une hauteur de chargement possible de 4 hauteurs pour les unités fluviales.

Cet ouvrage permet le passage pour tout type de bateaux fluviaux, avec les restrictions dans les situations suivantes :

- vent supérieur à 80 km / h
- niveau d'agitation de la houle dans l'avant-port supérieur à 60 cm pour les convois poussés

Coupe de la digue

Les études techniques ont ensuite été menées dans le but de déterminer de façon précise la géométrie et la structure de la digue à construire.

Pour ce type d'ouvrage, deux paramètres fondamentaux sont à prendre en compte : l'aptitude du sol en place à supporter le poids de la digue, et la stabilité de cette digue sous l'action de la houle.

En ce qui concerne le sol, une digue classique est constituée d'une succession de couches et s'appuie sur un soubassement (*en orange sur la diapositive n° 12*). Les prélèvements réalisés dans le cadre des 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 de stabiliser l'ouvrage, il est donc nécessaire d'ôter ces matériaux pour leur en substituer d'autres ayant de meilleures caractéristiques, sur un volume d'environ 600 000m³. Une solution étudiée consistait à élargir l'assise de la digue, mais du fait des contraintes de la zone (proximité avec la digue sud du port historique et du chenal de Port 2000) elle a été écartée.

Une deuxième série d'études a porté sur la stabilité de l'ouvrage à la houle : pour cela, on calcule des dimensionnements théoriques de l'ouvrage et on réalise des essais sur des modèles réduits de l'ouvrage et du site car les calculs théoriques ne permettent pas de simuler l'ensemble des phénomènes, et notamment l'amplification générée par la présence du chenal d'accès maritime de Port 2000 (déviation de la houle lorsqu'elle traverse le chenal et amplification des vagues). Ces essais ont mis en évidence la nécessité de renforcer la carapace de la digue par rapport à ce qui était prévisible, c'est-à-dire les blocs permettant d'être stables à la houle.

Les études ont mis en évidence la nécessité d'un volume de 3 m³ pour les blocs de la carapace, à comparer avec les blocs utilisés pour la digue de Port 2000, d'un volume de 2 à 2,5m³.

Raccordements avec les ouvrages existants et phasage de réalisation

Il s'agit également de raccorder la nouvelle digue aux deux extrémités des digues anciennes sans déstabiliser les ouvrages.

Puis, les différents phasages et solutions techniques pour réaliser ce raccordement ont fait l'objet d'essais. 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. Ce phasage consistait 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 depuis la digue sud du Port historique pour pouvoir évacuer les matériaux, jusqu'à la digue nord de Port 2000 pour créer la dernière brèche. Mais les études de simulation ont révélé que ce phasage était invalide en raison des courants dans la zone qui compliquent la construction de la digue d'est en ouest. Finalement, le mode de construction de la digue retenu par le maître d'ouvrage est proche de celui utilisé pour les digues de Port 2000.

Enfin, il était compliqué de réaliser les fermetures de la digue sur les digues existantes concomitamment à l'ouverture des brèches, du fait des courants importants dus à la marée. Il est donc nécessaire de phaser la construction et de créer un point d'accès par une digue provisoire (*en jaune sur les diapositives n° 16 et 17*), ce qui permet de construire par le centre.

Évolution de l'estimation du coût de la chatière suite aux études

Les études réalisées conduisent à réévaluer le coût d'investissement de la chatière de 100 à 125 millions d'euros. Les principaux postes ayant généré cette augmentation sont les suivants (*voir diapositive n° 19*) :

- 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 ;
- l'ouvrage provisoire pour la construction, 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 traitement à terre génère un surcoût de 3 millions d'euros environ.
- du fait des bombardements de la Seconde Guerre mondiale et du nettoyage du port après-guerre qui a conduit à rejeter dans ce secteur une grande quantité d'objets dont des engins de guerre non explosés, les mesures de détection ont révélé une présence importante de masses métalliques qui sont à extraire et à traiter ; par ailleurs, le retour d'expérience de la réalisation de Port 2000 montre que 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 ;

Présentation des résultats des études environnementales

(Voir diaporama en annexe, pp 20 à 42)

Pascal GALICHON HAROPA-Port du Havre, présente les études environnementales et rappelle qu'un des enjeux forts du projet consiste en la réduction des émissions de gaz à effet de serre. De ce point de vue, les trois solutions proposées ne présentent pas de différences particulières.

Il détaille les impacts de chacune des trois solutions envisagées :

L'optimisation des routes nord et sud ne présente pas d'impacts environnementaux significatifs, puisque cette solution ne prévoit pas la construction de nouveaux ouvrages.

L'extension du terminal multimodal induit des impacts environnementaux liés à l'extension du quai et à la création du terre-plein mais ces impacts ont déjà été compensés au titre de la première phase du projet : en effet, en termes d'impact, le projet a été étudié dans son ensemble (phases 1 et 2). Si le trafic ferroviaire entre Port 2000 et le terminal multimodal était doublé (passant à 12 navettes contre 6 aujourd'hui), l'impact du terminal multimodal serait multiplié par 4.

La chatière présente le plus fort enjeu environnemental, notamment au regard de trois points :
. *Les impacts hydrosédimentaires*, c'est-à-dire, l'impact sur les fonds et les courants aux alentours du projet à l'échelle de l'estuaire de la Seine, ont été mesurés par un modèle numérique hydrosédimentaire à 3 dimensions. À noter, ce modèle existait auparavant, en lien avec les études menées par le port du Havre pour la réhabilitation des vasières au pied du pont de Normandie.

Le modèle reproduit le cycle hydraulique de la Seine (*voir diapositive n°26*) ainsi que les courbes de gestion des dragages du Havre et de Rouen. Pour le port de Rouen, la nouvelle localisation de la zone de clapage pour le dépôt des matériaux dragués sur le site du Machu a été intégrée dans le modèle.

En réponse à une remarque faite lors de la précédente rencontre sur l'impact de l'aménagement sur la plage à vocation écologique, il est précisé que les résultats de courantologie montrent que les champs de courant au pic de flot (marée montante) et au pic de jusant (marée descendante) ont des vitesses insuffisantes pour modifier la morphologie de la plage à vocation écologique, essentiellement constituée de galets (*voir diapositive n°27*). En effet, des vitesses supérieures à 1 mètre / seconde sont nécessaires pour déplacer des galets or ces vitesses ne sont pas atteintes au droit de la plage à vocation écologique et ne sont observées que ponctuellement dans la partie sud du futur chenal de la chatière.

L'impact de la chatière sur les fonds (*voir diapositive n°28*) se mesure en comparant l'évolution des fonds sur une période de 6 ans avec et sans projet, puisque l'estuaire évolue en permanence. Ainsi, les zones bleues et rouges (*voir diapositive n°29*) traduisent respectivement des zones en érosion ou en sédimentation. Les principales zones d'érosion qui apparaissent en bleu sur sont dues au dragage réalisé pour réaliser le chenal. En dehors de la zone du projet, l'évolution des fonds est nulle, sauf à des endroits très localisés, le long du chenal de Port 2000 et sur de faibles épaisseurs, de l'ordre de quelques dizaines de centimètres et par conséquent peu significatifs au regard de l'évolution naturelle de l'estuaire.

Pour répondre à une question posée lors d'une précédente réunion, Pascal GALICHON précise que la chatière contribuera à un taux d'accroissement de 3,5% des dragages d'entretien, soit entre 75 000 et 100 000 m³ par an, sur 2 millions de m³ dragués chaque année pour l'entretien des chenaux d'accès à Port 2000.

. *Les impacts sur les espèces marines*, en particulier sur la macrofaune benthique¹ et la ressource ichtyologique (poissons et crustacés) ont été appréciés grâce à l'expertise de la Cellule de suivi du littoral normand (CSLN) par des inventaires en différents endroits, selon des protocoles définis et reconnus mis en place dans le cadre du suivi des impacts de Port 2000. Cette analyse sur les êtres vivants est caractérisée par trois paramètres : i) la richesse spécifique (nombre d'espèces présentes), ii) la densité (nombre d'individus / m²), iii) la biomasse (poids de la faune benthique et ichtyologique).

- Concernant la faune benthique, les principales richesses identifiées par la CSLN se situent à l'ouest de la zone de projet. Toutefois, les biomasses sont particulièrement importantes à l'intérieur du port historique. Les espèces rencontrées sont relativement communes à l'échelle de l'estuaire et du proche estuaire. Le site du projet est dans un habitat à *Abra alba* (variété de bivalves), qui sont bien présentes dans l'ensemble de l'estuaire, y compris dans l'estuaire externe (*voir diapositive n°36*).

- Concernant les poissons, des inventaires ont été réalisés par la CSLN durant quatre saisons, à l'aide de différents engins de pêche (filets ou casiers) sur deux sites : un à l'ouest de la chatière (site A) et un autre à l'endroit de la chatière (site B). Pour ce qui concerne le bar qui a été particulièrement évoqué lors de réunions précédentes, ces inventaires révèlent la présence du bar, particulièrement à l'ouest de la chatière (site A) et moins sur l'emplacement même de la chatière (site B) (*voir diapositive n°38*).

¹ Êtres vivants présents sur le fond de l'eau.

Répondant à une intervention lors d'une précédente réunion, Pascal GALICHON se réfère aux résultats de la campagne 2017 de l'IFREMER visant à caractériser l'abondance de juvéniles de différents poissons au sein de l'estuaire de la Seine.

Concernant le bar, cette étude confirme que l'estuaire constitue une nourricerie pour les juvéniles de bars (environ 500 000 individus détectés), et notamment au niveau de la fosse sud située dans la zone centrale de l'estuaire au sud du chenal d'accès au port de Rouen. Les populations de juvéniles de bars sont moins denses dans la zone du projet : selon les premières estimations, une centaine à plusieurs centaines de bars juvéniles seraient impactées par le projet.

. *L'impact sur les oiseaux (voir diapositive n°41)* : le projet se situe en dehors de zones Natura 2000. Par ailleurs, la digue pourrait servir de reposoir pour les oiseaux.

Dans la synthèse comparative des différentes solutions envisagées, la chatière est la solution présentant les impacts les plus significatifs, surtout pendant la période travaux.

Échanges avec la salle

Jean-Pierre QUELIN, Bureau Veritas, souhaite savoir si le maître d'ouvrage a évalué le nombre de bateaux fluviaux susceptibles de satisfaire aux exigences techniques de la chatière pour l'emprunter. Il indique ensuite que les bateaux habilités à emprunter les routes nord et sud représentent un investissement important puisqu'ils sont fabriqués aux Pays-Bas avec des coques originaires de Roumanie, ce qui nécessite un délai de 2 ans pour leur construction. Il souhaite connaître, au plan réglementaire, la zone de navigation dans laquelle la chatière se situerait et les exigences techniques à respecter pour les bateaux. Il demande si le maître d'ouvrage a déjà reçu l'approbation des autorités compétentes.

Stéphane COURCOUX, Groupe Bolloré, rappelle l'ambition exprimée par le Premier ministre en novembre 2017 de reprendre des parts de marché aux ports du range nord (Anvers et Rotterdam). Il souhaite savoir comment cette ambition a été prise en compte dans l'étude socio-économique étant donné le caractère récent de cette annonce.

Sylvie BARBIER, France nature environnement, note que les simulations d'impact environnemental qui avaient été présentées pour le projet de Port 2000 s'étaient révélées différentes des impacts effectifs du projet, notamment à propos des mesures de compensation. Compte tenu de cette expérience, elle demande qu'au vu des incertitudes, les simulations d'impact environnemental du projet de chatière ne soient pas considérées comme avérées.

Par ailleurs, elle souligne que les études benthiques et halieutiques réalisées sont des inventaires et que les interactions entre ces populations, l'évolution des nourriceries selon les saisons sont des sujets encore méconnus sur lesquels il est difficile de mener des études. Elle estime hasardeux de se baser sur une étude type inventaire pour affirmer que l'impact du projet sera réduit. Elle rappelle que le bar est une espèce faisant l'objet de fortes restrictions pour la pêche car la population est très réduite.

À propos des études géotechniques et du fait de la possibilité de découvrir de nouvelles contraintes, elle s'interroge sur la stabilisation et la maîtrise du coût du projet.

Jean-Pierre GIROD, président du Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande (PNRBS) souligne que les effets cumulés du projet avec les autres travaux dans la zone n'ont pas été présentés. Il souhaite qu'ils soient pris en compte du fait des effets de synergies liés aux travaux successifs.

A propos de la flotte de bateaux fluviaux qui seraient habilités à emprunter la chatière :

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, rappelle qu'il s'agit de bateaux fluviaux transportant des conteneurs. Aujourd'hui, 5 bateaux sont agréés pour emprunter la route nord et un bateau fluvial est agréé pour la route sud qui est également exploitée par un navire de mer. La flotte de bateaux transportant des conteneurs et circulant sur la Seine est plus importante mais le nombre exact de bateaux en service est à préciser.

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, précise que le passage créé par la digue et la chatière serait une zone portuaire : il n'y aurait pas de restriction particulière pour les bateaux fluviaux, mais une restriction dans l'avant-port pour les unités fluviales classiques dans le cas d'une agitation maximale de 60 cm (4 à 5% du temps). Les études d'agitation portant sur la zone de la chatière indiquent une houle toujours inférieure à 60 cm. Enfin, pour ce qui concerne la circonscription portuaire, le Grand port maritime du Havre est l'autorité administrative compétente.

Sur les techniques de modélisation :

Pascal GALICHON, HAROPA-Port du Havre, précise que les techniques de modélisation ont fait d'importants progrès depuis la fin des années 1990 et le projet Port 2000 : les techniques actuelles s'appuient sur un modèle numérique et non plus physique : si des marges d'incertitude demeurent, elles sont toutefois limitées.

Sur le niveau de connaissance des espèces :

Pascal GALICHON, HAROPA-Port du Havre, indique que les connaissances sur les interactions entre espèces et leur influence réciproque sur les chaînes alimentaires ou trophiques sont effectivement limitées. Au sein groupement d'intérêt Public (GIP) Seine-Aval, les ports du Havre et de Rouen, avec d'autres acteurs, encouragent la réalisation d'études à l'échelle de l'estuaire sur ce sujet spécifique.

Sur la période de référence d'étude des impacts cumulés:

Pascal GALICHON, HAROPA-Port du Havre, indique que les textes réglementaires proposent des recommandations pour que la période de référence d'intégration des impacts cumulés soit la plus pertinente. Il ajoute que selon les thèmes, la période d'étude peut être allongée. Pour le maître d'ouvrage, l'objectif est d'appréhender la problématique des impacts à l'échelle de l'estuaire et non pas à l'échelle localisée du projet.

Sur la maîtrise des coûts :

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, explique que le coût de 100 millions d'euros initialement annoncé était basé sur le retour d'expérience de Port 2000 et une étude sommaire de trajectographie montrant qu'au regard des courants, de l'agitation et de la géométrie, les bateaux pourraient passer. Puis, des études techniques approfondies ont été réalisées, pour un coût de 2 millions d'euros et ont montré que les aléas sont plus fréquents pour des travaux de fondation profonde en milieu maritime.

Hervé MARTEL, HAROPA, précise que l'avancée des études permet progressivement de circonscrire les incertitudes. Sur la zone, la plus forte incertitude concerne les sols avec la présence potentielle d'explosifs, ce qui a conduit à réévaluer le coût du projet à la hausse. Bien que cette incertitude ait été réduite par les études, la période de travaux pourra révéler des situations inattendues.

Sur la fiabilité des études environnementales :

Hervé MARTEL, HAROPA, indique que malgré les incertitudes et au vu de l'appréciation de l'état initial, le risque de passer d'un impact faible ou très faible à fort est hautement improbable.

Sur la prise en compte des annonces faites par le Premier ministre dans l'étude socio-économique :

Hervé MARTEL, HAROPA, explique que l'étude socio-économique prévoit deux scénarios de croissance du trafic : l'un « statu quo » et l'autre « optimiste » : les annonces faites par le Premier ministre rendent plus probables un scénario « optimiste » qu'un scénario « statu quo ».

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 trafic 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 actualisées² nettes socioéconomiques³ (VAN-SE) varient à peu près entre 140 et 155 millions d'euros ; Ces valeurs étant positives, ces options sont rentables d'un point de vue socio-économique pour la société. Selon le scénario optimiste, la seule option qui se dégage est celle de la chatière (option n°3) avec un péage à hauteur de 9 €/evp 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.

² L'actualisation est un mécanisme d'application de taux, dits taux d'actualisation, à des flux économiques non directement comparables et pouvant porter sur des durées différentes, afin de les comparer ou combiner de diverses façons (Wikipédia).

³ La valeur actualisée nette est la somme actualisée pour l'ensemble des acteurs des différents coûts et avantages induits par un investissement sur la période d'évaluation.

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 de 5 experts dont l'un, Monsieur Joly maître de conférences à l'université Le Havre-Normandie, est présent à cette réunion. Le comité est également composé de représentants du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), du Conseil général économique et financier (CGEFI), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA, ex. service technique maritime) et de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFFSTAR). Ce comité avait pour mission de se prononcer sur les hypothèses retenues et la méthode dans le but de vérifier leur pertinence. Aucun avis n'a été sollicité sur la comparaison et le choix des solutions.

Échanges avec la salle

Christian DE TINGUY, représentant des Terminaux de Normandie, souhaite savoir si l'étude socio-économique prend en compte le coût de chargement des wagons de la navette ferroviaire dans le cadre de la solution « extension du terminal multimodal » et donc l'augmentation du nombre de navettes à charger, boîte par boîte.

Steve LABEYLIE, CFT, rappelle le coût de 600 000 euros de dragage annuel pour la chatière tel que présenté dans l'exposé et souhaite connaître le coût annuel du dragage au niveau du Grand port maritime du Havre.

Il souhaite connaître les raisons de l'impact réduit du coût de la chatière sur des flux vers la Normandie par rapport à des flux vers l'Île-de-France. Selon lui, l'impact du coût de la chatière devrait être plus important en allant vers la Normandie que vers l'Île-de-France. Enfin, il estime que la valorisation d'une perte économique pour un gestionnaire d'infrastructure autoroutière n'entre pas dans le champ de l'étude socio-économique car le report modal induit fatalement un manque à gagner pour ces acteurs.

Jean-Pierre GIROD, demande si les évolutions à la hausse du prix de la tonne de carbone ont été anticipées dans l'étude.

Un participant demande à quelle date l'étude socio-économique prévoit la saturation de Port 2000.

Le coût de chargement de la navette ferroviaire dans le cadre de l'extension du terminal multimodal :
Yannick CALUZIO, Setec, indique que l'étude prévoit une position de *statu quo* par rapport à l'existant, donc une non prise en compte du coût supplémentaire lié à l'augmentation du nombre de navettes à charger.

Le coût d'entretien de la chatière :

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre détaille le coût d'entretien de la chatière, estimé à 600 000 euros :

. L'entretien de la digue, qui se fera par moyens nautiques, est provisionné à hauteur de 100 000 euros par an, et couvre le remplacement de quelques blocs, de l'entretien de la chaussée et des travaux plus conséquents en cas de tempête.

. Le dragage est provisionné à hauteur de 500 000 euros / an, pour un volume compris entre 70 000 et 100 000m³, soit une fourchette de variation allant de 5 à 8 euros / m³, en fonction des engins utilisés selon la nature des fonds marins. À titre de comparaison, le coût des dragages pour l'ensemble du port du Havre est d'une dizaine de millions d'euros par an.

Sur l'impact du coût de transport jusqu'en Normandie

Yannick CALUZIO, Setec, indique que l'impact du coût du transport est un impact absolu : l'impact est plus faible jusqu'en Normandie car une partie du gain des 15 à 20 euros par EVP est liée aux économies réalisées sur la manutention, du fait de ne pas recourir au terminal multimodal. Une autre partie du gain est liée à la réduction du coût d'exploitation du fait, entre autres, de la possibilité d'utiliser des convois poussés qui réduisent les coûts à l'EVP. La réduction du coût d'exploitation prend également en compte le coût d'amortissement des bateaux entre les bateaux fluviaux classiques et les automoteurs agréés route nord. Ce delta de coût d'exploitation est pris en compte dans l'étude socioéconomique et est plus faible en absolu pour aller vers la Normandie que vers l'Île-de-France.

Sur la valorisation de la perte économique pour le gestionnaire d'infrastructures routières :

Yannick CALUZIO, Setec, précise que dans le cadre du bilan socioéconomique il convient de prendre en compte autant que faire se peut les différents acteurs impactés par le projet, y compris les gestionnaires d'infrastructures routières.

Sur le coût du carbone :

Yannick CALUZIO, Setec, précise qu'une hausse du coût du carbone est bien prévue par l'instruction-cadre ministérielle. La valeur unitaire du coût du carbone est par ailleurs la seule à augmenter après 2070.

La saturation de Port 2000 :

Yannick CALUZIO, Setec, explique que la saturation de Port 2000 n'est pas directement prise en compte dans le cadre du bilan socio-économique. Des études sont par ailleurs en cours au sein du GPMH pour analyser l'impact d'une saturation sur le terminal maritime et les mesures d'exploitation spécifiques à mettre en œuvre.

Christian DE TINGUY, note que le coût de chargement des navettes ferroviaires dans l'option 2 n'a pas été pris en compte. Il indique que l'ordre de grandeur du coût de chargement est d'environ 40 euros par conteneur. Vu le faible écart de coût entre les différentes options (entre 10 et 20 euros), le coût de 40 euros est donc relativement élevé.

Il souhaite savoir si l'investissement nécessaire pour augmenter la taille du chantier ferroviaire à Port 2000 en conséquence de l'extension du terminal multimodal a été pris en compte dans l'étude socio-économique.

Yannick CALUZIO, Setec, indique que l'investissement potentiel en lien avec une extension du faisceau ferroviaire en arrière de Port 2000 n'est pas intégré.

Christian DE TINGUY souhaite confirmer que l'étude socioéconomique ne tient pas compte de coût supplémentaire pour l'opération de manutention induit par les différentes options.

Il remarque que l'option 3 ne tient pas compte du gain pour l'avitaillement maritime : or, lors d'un conseil de développement du Port du Havre, il avait été indiqué qu'à volume égal, l'avitaillement des navires par les convois fluviaux plutôt que maritimes représenterait 15 millions d'euros par an pour les armateurs. Autrement dit, il voudrait savoir comment, dans l'évaluation des différentes options, les coûts pour les opérateurs ont-ils été pris en compte.

Yannick CALUZIO, Setec, explique que le bilan socioéconomique vise à regarder les différences entre une option de projet et une option de référence et qu'il n'est pas possible de prendre en compte cet impact spécifique sans une analyse plus précise du sujet. Il précise avoir notamment besoin d'hypothèses pour étayer cette thématique : en option de projet, où l'avitaillement se fait par bateaux fluviaux, il est nécessaire de savoir comment sont utilisés les bateaux maritimes actuellement utilisés, et ce jusqu'en 2070 ; et inversement en option de référence, si l'avitaillement

se fait par bateaux maritimes, comment sont utilisés les bateaux fluviaux qui auraient été mobilisés en option de projet ? Il précise qu'un choix a été fait de ne pas intégrer directement au bilan socioéconomique ces impacts du fait du manque de visibilité sur ces hypothèses, mais que ceux-ci sont bien listés par ailleurs.

Marianne AZARIO, CNDP, note que l'intervention précédente rejoint une remarque faite en réunion d'acteurs, à propos de la difficulté à valoriser l'avitaillement, les déchets et le transport de colis lourds.

Christian de TINGUY souligne que les barges et pousseurs ne pouvant plus accéder à Port 2000 depuis 2012 ne sont pas quantifiés.

Georges BARRA, directeur de la compagnie maritime MSC, estime que l'augmentation des droits de port induite par les volumes supplémentaires amenés au port devrait être valorisée dans l'étude.

Steve LABEYLIE, CFT, rappelle que l'avitaillement fournit des emplois indirects, par le biais des raffineries Total et Exxon dont des unités produisent du carburant spécifiquement pour les navires. L'accès fluvial direct à Port 2000 offrirait un meilleur débouché à ces activités économiques.

À propos de la prise en compte des gestionnaires d'infrastructures routières dans l'étude socio-économique, il s'étonne que la loi encourage le report modal mais demande en parallèle de valoriser l'impact du report modal pour les sociétés de péages. Il demande si, lors de l'élargissement de la gare de péage du Pont de Tancarville, l'impact de ce projet sur le transport fluvial avait été pris en compte. En outre, avec la prise en compte des externalités du projet sur les concessionnaires d'autoroute, la situation de référence devrait inversement prendre en compte les travaux nécessaires pour le triplement des voies sur l'A13 afin d'accueillir le trafic routier supplémentaire.

Enfin, il demande des précisions sur le coût du dragage annuel induit par la chatière, estimé à 500 000 euros par le maître d'ouvrage, au regard du volume et du coût total des dragages au port du Havre, estimé à 10 millions d'euros par le maître d'ouvrage.

Sur le coût du dragage :

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, indique que la zone de la chatière est dans une configuration particulière, qui nécessite compte tenu du tirant d'eau, soit l'emploi d'une drague de faible capacité, d'un coup de revient au mètre cube dragué plus important que celui d'une grosse drague, soit l'emploi d'une grosse drague, qui ne pourra alors travailler qu'à marée haute, ce qui génère également des pertes de productivité et un surcoût

La prise en compte des droits de port supplémentaires :

Yannick CALUZIO, Setec, explique que les droits de port supplémentaires n'apparaissent pas car, pour un scénario donné, le trafic maritime est le même pour les options de projet et l'option de référence.

La prise en compte de l'impact sur le fluvial de l'élargissement de la gare de péage :

Yannick CALUZIO, Setec, indique que si les coûts d'investissement pour l'élargissement de la gare de péage ont été supérieurs à 20 millions d'euros d'argent public, un bilan socioéconomique a théoriquement été réalisé, à voir si l'impact du projet sur le fluvial a été estimé et quantifié ou si celui-ci a été supposé négligeable. Il précise que cet acteur doit être pris en compte mais que les gains liés au report modal, en termes de valorisation des externalités, sont supérieurs au bilan négatif des gestionnaires d'infrastructures routières.

Marianne AZARIO, CNDP, invite les personnes participant pour la première fois à une réunion publique à poser une question.

Monsieur LANGLOIS indique avoir suggéré la création d'un accès fluvial lors de la concertation sur le projet de Port 2000. Il fait part de son souhait que ce projet aboutisse. Il juge trop faible le nombre de bateaux fluviaux pouvant accéder à Port 2000. Il se dit étonné de la faible différence du coût de transport entre le mode routier et le mode fluvial tel que présenté dans l'étude socioéconomique.

Jean-Pierre GIROD, président du Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande, fait part des inquiétudes soulevées par Port 2000 à l'époque de sa construction, car le projet ne prenait pas suffisamment en compte l'hinterland, qu'il soit fluvial ou ferroviaire.

Il rebondit sur l'intervention précédente et déplore que le moindre coût du transport routier du fait qu'il ne finance pas ses infrastructures, ne soit pas précisé dans l'étude. Il souhaite que le principe économique « toute chose égale par ailleurs » soit indiqué.

Concernant le déplacement du péage de Tancarville, il confirme qu'aucune étude n'a été faite sur les conséquences économiques du projet sur le mode fluvial. Les problématiques soulevées dans l'étude portaient davantage sur l'accidentologie et le coût humain.

Enfin, il indique que, dans l'hypothèse d'une hausse du trafic routier, l'étude socioéconomique devrait prendre en compte le financement de la construction d'infrastructures routières sur fonds publics.

Sur le financement des infrastructures routières par les camions:

Yannick CALUZIO, Setec, confirme qu'en théorie l'étude socio-économique devrait présenter les résultats « *toute chose égale par ailleurs* ». Toutefois, l'exercice de l'étude socioéconomique présente des limites et il n'est pas possible de prendre en compte l'ensemble des impacts. Par ailleurs, il indique que les coûts d'entretien des infrastructures routières sont bien estimés et pris en compte dans le bilan socioéconomique, ainsi que des externalités de décongestion du réseau routier en lien avec le report modal sur le mode fluvial.

Hervé MARTEL, HAROPA, précise que dans le cas du port du Havre, les camions financent l'infrastructure autoroutière, l'A13, par le biais du péage. En revanche, les barges ne payent pas de péage pour utiliser les écluses sur le réseau portuaire au Havre et ne payent que 5 à 10% du coût total de l'utilisation des écluses sur le réseau des Voies navigables de France (VNF). Ainsi, il estime que le taux de financement de l'infrastructure par l'utilisateur est le plus faible pour le fluvial, et le plus élevé pour le ferroviaire, le mode routier se situant entre les deux.

François GUERIN, Terminaux de Normandie, réagit aux propos de Yannick CALUZIO, comparant la non-prise en compte des investissements nécessaires sur le réseau routier ou fluvial pour répondre à une augmentation du trafic de ces modes. Il estime ces éléments difficilement comparables du fait de la différence de saturation entre les modes routier (très saturé) et fluvial (sous-utilisé).

Par ailleurs, il note que toutes les hypothèses qui ne sont pas prises en compte dans l'étude socioéconomique (car difficilement chiffrables ou résultant d'un arbitrage) valorisent l'option de l'accès fluvial direct.

Jean-Pierre QUELIN, Bureau Veritas, souhaite savoir si l'évolution du trafic portuaire a été étudiée et quels sont les aménagements supplémentaires prévus pour répondre à l'accroissement du trafic et à la saturation de Port 2000.

Sur la congestion routière :

Yannick CALUZIO, Setec, indique que la congestion routière a été prise en compte par le biais de l'externalité de décongestion, qui se traduit par des économies d'investissement et des gains de temps pour les usagers de la route liés à la réduction du trafic routier.

Sur la non-prise en compte de certaines hypothèses :

Yannick CALUZIO, Setec, rappelle que l'étude socioéconomique n'a pas vocation à décider en faveur d'une solution mais à apporter des éléments pour la prise de décision, tout en tenant compte des arbitrages réalisés à propos des hypothèses retenues. Par exemple, le fait de ne pas intégrer à l'étude socioéconomique d'investissement ou de coût d'exploitation supplémentaires pour la manutention induite par une hausse du trafic fluvial va dans le sens de l'option chatière.

Sur la saturation de Port 2000 et les infrastructures à réaliser :

Hervé MARTEL, HAROPA, indique que la saturation de Port 2000 se produira plus rapidement si des barges, en plus des navires, peuvent être chargées depuis les quais de Port 2000. Toutefois, la prise en compte d'un investissement public dans des postes de chargement supplémentaires pour les barges, disqualifie l'option chatière.

Par ailleurs, le modèle utilisé dans l'étude socioéconomique démontre l'absence de saturation de Port 2000 à moyen terme (10 à 15 ans), sous réserve d'une stabilisation du nombre de services maritimes et d'une plus grande productivité de certains terminaux. Il souligne en effet que l'écart de productivité au mètre linéaire de quai varie du simple au double entre les terminaux havrais et que cet écart est encore plus important avec la productivité moyenne européenne.

Il rappelle la limite de l'exercice de l'étude socioéconomique qui requiert de mesurer à horizon 2070 l'écart de pollution entre un camion et une barge. Il précise que le maître d'ouvrage, avec l'aide du comité d'experts sur la méthode, a retenu les hypothèses le plus objectivement possible. Il ajoute que la non-prise en compte des aménagements nécessaires pour répondre à la saturation de Port 2000 est une approximation puisque des hypothèses de court terme ont été appliquées au long terme, à savoir que les barges pourraient s'intercaler de façon marginale entre les navires.

Sylvie BARBIER, FNE, indique avoir souhaité que les personnes participant pour la première fois puissent s'exprimer et poser des questions.

Elle estime que les derniers échanges ont révélé le caractère artificiel de cette étude socio-économique, imposée par la loi. Elle propose ainsi de ne pas s'attacher aux chiffres produits.

Elle rappelle les étapes précédentes de la réflexion sur la recherche d'une solution, qui étaient selon elle moins contraintes par l'étude socioéconomique et davantage axées sur la recherche d'une dynamique. Elle précise que des études sont actuellement menées afin d'intégrer la propulsion au gaz naturel liquéfié (GNL) dans les navires maritimes et fluviaux, ce qui affectera les conditions d'avitaillement et amènera les armateurs fluviaux à faire évoluer leur flotte. Elle estime que ces évolutions auront lieu avant 2070, horizon retenu dans l'étude socioéconomique.

Elle demande des précisions sur la proportion d'automoteurs et de barges circulant sur la Seine pour les trajets ne nécessitant pas d'unités fluviales spécifiques. Elle indique que les chiffres communiqués par le maître d'ouvrage dans son étude, soit $\frac{3}{4}$ d'automoteurs et $\frac{1}{4}$ de convois poussés, correspondent à une situation transitoire, et sont inférieurs aux flux existants avant le dernier ripage vers Port 2000, soit avant 2012. Selon ces éléments, la hausse du trafic fluvial ne nécessiterait donc pas d'efforts particuliers pour accueillir davantage de convois poussés.

Par ailleurs, elle regrette que les durées de mises en œuvre des différentes options n'aient pas été avancées et que différentes options (optimisation de l'existant, assouplissement de la réglementation, amélioration des accès aux quais, aides aux opérateurs pour faciliter la transition vers une flotte utilisant le GNL et adaptée à l'estuaire) n'aient pas été combinées.

Elle indique avoir des doutes, fondés sur les dires des professionnels situés à Gennevilliers, sur la possibilité de charger les bateaux sur 4 hauteurs de Rouen à Gennevilliers. Elle salue la tenue de réunions publiques à Rouen et à Paris mais regrette que les échanges sur l'amélioration du report modal ne soient pas abordés à l'échelle de l'axe Seine.

Elle note que deux scénarios de croissance du trafic fluvial ont été pris en compte, l'un s'appuyant sur les chiffres de trafic actuels et un autre sur une perspective optimiste : elle souhaite savoir à quoi correspond le scénario statu quo par rapport au trafic réel moyen des 5 dernières années ; de même pour le scénario optimiste. Ce dernier signifie-t-il que l'on double les parts modales pour le fluvial du scénario statu quo ?

Elle note qu'une croissance annuelle de 3% du fluvial dans le scénario optimiste conduit à plus de 6 millions de conteneurs, soit la saturation de Port 2000.

Elle estime que la dynamique actuelle visant à faire de Dunkerque une étape pour les conteneurs n'est pas suffisamment prise en compte dans les échanges dans la mesure où cet élément a des incidences sur les prévisions de trafic au Havre.

Enfin, elle souligne qu'avec la tendance actuelle à la réindustrialisation de l'Europe, le flux de conteneurs au Port du Havre ira plutôt à la baisse.

Sur l'étude socioéconomique :

Hervé MARTEL, HAROPA, rappelle les propos tenus par Yannick CALUZIO en introduction : l'étude socioéconomique est un outil imparfait d'aide à la décision qui tente de s'approcher le plus possible de la réalité pour le moyen et le long terme. Il ajoute que le maître d'ouvrage appuiera sa décision sur d'autres éléments que l'étude socioéconomique.

Sur le port de Dunkerque :

Hervé MARTEL, HAROPA, indique que le projet d'extension du port de Dunkerque aura la même incidence en situation de référence ou projet : avec le projet d'extension du port de Dunkerque, les hypothèses de trafic au Havre se situeront plutôt entre le statu quo et le scénario optimiste mais ce projet ne modifie pas le fond de l'analyse socioéconomique réalisée.

Il ajoute qu'il en est de même pour les interventions du Premier ministre lors des Assises de la mer : l'analyse socio-économique faite n'en est pas moins pertinente.

Sur le scénario statu quo :

Hervé MARTEL, Haropa, précise que le statu quo tout en considérant une croissance économique française entre 1.3% et 1,7% /an, correspond au maintien de la part de marché actuelle du GPMH sur son hinterland, associée à une augmentation limitée de la part de marché du transport fluvial sur cet hinterland fluvial. Sur la base d'une croissance économique sur son hinterland entre 1.3% et 1.7% /an, le scénario optimiste considère une prise de part de marché de 3 points sur son hinterland associée à une augmentation de hinterland fluvial (élargissement de l'hinterland fluvial) et à une augmentation de la part de marché du transport fluvial sur cet hinterland fluvial (report modal).

Sur les 4 hauteurs de Rouen à Gennevilliers :

Hervé MARTEL, HAROPA, assure qu'un bateau chargé avec 4 hauteurs de conteneurs peut aller jusqu'à Gennevilliers. Par ailleurs, la réglementation a récemment évolué pour s'adapter à la pratique et reconnaît désormais cette hauteur de chargement.

Sur la mise en œuvre concomitante de différentes options :

Hervé MARTEL, HAROPA, précise que l'étude socioéconomique conduit à calculer la date optimale de mise en service du projet.

Yannick CALUZIO, Setec, précise que la date de mise en service optimale théorique est celle qui permettra de maximiser la valeur actualisée nette d'une option de projet. Toutefois, cela n'interdit en rien au maître d'ouvrage, sur la base des conclusions de l'étude, de combiner par la suite les options de projets et / ou de prévoir un calendrier différent.

Un participant, retraité du port du Havre indique avoir noté que les postes à quai 11 et 12 sur Port 2000 ne seraient pas réalisés. Il souhaite savoir comment les flux seront optimisés sur les postes à quais existants et notamment comment la productivité des opérateurs les moins efficaces sera renforcée.

Hervé MARTEL, HAROPA, rectifie et précise que le projet de création de postes à quai 11 et 12 est inscrit au contrat plan État Région 2015-2020 ainsi qu'au plan stratégique du port du Havre. Il indique que la construction des postes à quai 11 et 12 ne découlent pas de la hausse du trafic de barges : la décision sera prise de construire ces postes à quai si le besoin d'accueillir davantage de grands navires maritimes existe.

Par ailleurs, l'hypothèse de la construction des postes 11 et 12 est favorable à la chatière car à très long terme (horizon 2140), un à deux postes à quai pourront être utilisés par des barges, toute l'année.

Il ajoute que la décision a été prise de ne pas intégrer l'hypothèse d'un poste à quai supplémentaire car cela disqualifierait les solutions route nord, route sud et chatière qui sont concernées par la hausse du trafic fluvial à Port 2000 au profit du terminal multimodal. Ce choix a été fait de bonne foi.

Conclusions

Claude CHARDONNET, C&S Conseils reprend les points sur lesquels le public a discuté les résultats d'étude présentés :

- Sur le volet environnemental : la fiabilité des simulations, la prise en compte de l'ensemble des fonctionnalités et pas seulement des espèces, l'évaluation des impacts cumulés ;
- Sur les études techniques de la solution chatière : la maîtrise des coûts, la question du dragage (volume et coût) ;
- Sur l'étude socio-économique : des questions sur la méthode et les données prises en compte (l'ambition de part modale pour le fluvial, l'évolution du coût moyen de chargement d'un wagon sur le Terminal Multimodal, la variation des coûts et des gains entre la Normandie et l'Île-de-France, la prise en compte des droits de port supplémentaires...) ; la discussion sur la légitimité de la valorisation de la perte économique pour le secteur routier engendrée par l'augmentation du report modal vers le fluvial ; la non-congestion de la Seine par rapport à la route ;
- Le coût pour les opérateurs des différentes options, considéré comme un élément important dans l'aide à la décision ;

- La question des délais de mise en œuvre des solutions et leurs combinaisons ;
- Les aides aux opérateurs.

Marianne AZARIO, CNDP, indique que les grands principes prévalant au débat public sont notamment l'état d'esprit constructif, c'est-à-dire, reconnaître à chacun l'expertise de l'autre : le maître d'ouvrage reconnaît une expertise d'usage au grand public, et une expertise professionnelle aux acteurs ; et à l'inverse, le public et les acteurs professionnels reconnaissent une expertise au maître d'ouvrage. À propos de l'étude socio-économique, il est nécessaire de distinguer la mise au défi de l'étude et la nécessité d'apporter des éléments d'appréciation de la matière présentée dans une optique d'aide à la décision.

Elle indique rejoindre l'intervention de Sylvie BARBIER à propos du dynamisme et de la construction d'une ambition, qui sont des objectifs vertueux de la concertation pour que chacun soit sûr que la décision prise par le maître d'ouvrage aura pris en compte l'ensemble des contributions.

Elle rappelle la prolongation de la concertation, qui permet de laisser un temps supplémentaire au public pour s'informer et participer.

Hervé MARTEL, HAROPA, ajoute que la concertation est prolongée jusqu'au 19 janvier 2018 et que la dernière réunion publique aura lieu le 17 janvier 2018, au Quai des docks au Havre. D'ici le 19 janvier, la possibilité de s'informer et de contribuer via le site internet, les cahiers d'acteurs et les coupon-T reste ouverte à tous. Il remercie les participants pour leur présence et pour la qualité et la diversité des échanges.