

HAROPA – PORT DU HAVRE

Plan d'amélioration de la compétitivité du transport fluvial de conteneurs maritimes sur le bassin de la Seine

Concertation jusqu'à l'enquête publique Réunion publique du 10 décembre 2018 au Havre

COMPTE-RENDU

En tribune :

. Pour HAROPA-Port du Havre :

- Hervé MARTEL, directeur général
- Baptiste MAURAND, directeur général adjoint

. Pour HAROPA :

- Antoine BERBAIN, directeur général délégué

. Pour Voies navigables de France (VNF) :

- Thierry GUIMBAUD, directeur général
- Dominique RITZ, directeur territorial du Bassin de la Seine

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

Déroulé

Ouverture.....	2
Mot de la garante	2
Présentation de l'état d'avancement du projet d'amélioration de l'accès fluvial direct à Port 2000, dit « chatière »	3
Présentation de l'état de l'offre de transport fluvial sur le bassin de la Seine et identification des pistes d'amélioration	5
Echanges	6
Présentation des réalisations et chantiers en cours pour améliorer la compétitivité du mode fluvial..	7
La poursuite de la démarche d'amélioration de la compétitivité	12
Echanges	12
Conclusions	14

Durée de la réunion : 1h50
40 participants

Début de la réunion à 18h10

Ouverture

Hervé MARTEL, directeur général de HAROPA-Port du Havre, remercie les participants d'avoir répondu à l'invitation à cette réunion organisée conjointement par HAROPA-Port du Havre, maître d'ouvrage du projet dit de « chatière » visant à améliorer l'accès fluvial direct à Port 2000 ; et par Thierry GUIMBAUD, directeur général de VNF. Il excuse François PHILIZOT, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, qui a également participé à l'organisation de cette réunion et devait être présent aux côtés de HAROPA et VNF en tribune. Il remercie également Marianne AZARIO, garante de la concertation jusqu'à l'enquête publique après avoir été garante de la concertation préalable sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 qui s'est tenue du 20 octobre 2017 au 19 janvier 2018. Il rappelle que la tenue de cette réunion correspond à l'engagement pris par HAROPA-Port du Havre à l'issue de la concertation préalable de tenir le public informé de l'état d'avancement du projet de chatière, qui a depuis été inscrit au programme d'investissements adopté en juin 2018 par le conseil de surveillance de HAROPA-Port du Havre. Il ajoute que HAROPA-Port du Havre a depuis formulé une demande de financement pour ce projet auprès de l'Union européenne et que l'ensemble des études se poursuivent. Il souligne que HAROPA ne limite pas l'objectif de développement du transport fluvial à la question de la chatière et rappelle que la concertation préalable a permis de dégager un consensus sur cet objectif, ainsi que l'expression de nombreuses idées. Il fait part du souhait de HAROPA, très largement partagé avec VNF et l'Etat, d'examiner l'ensemble des pistes de progrès à court, moyen et long terme.

Thierry GUIMBAUD, directeur général de VNF, se dit très heureux de l'association de VNF à l'organisation de cette réunion et souligne l'importance du fret fluvial pour VNF sur l'ensemble de ses grands axes. Il signale que la Seine concentre la moitié du fret fluvial circulant sur les axes fluviaux équipés et opérés par VNF, que la collectivité a investi environ 400 millions d'euros sur cet axe au cours des 15 à 20 dernières années, et qu'un montant du même ordre devrait être investi dans les prochaines années. Il précise que les capacités de l'axe Seine pour le fret fluvial sont aujourd'hui très loin d'être pleinement exploitées, contrairement aux réseaux routier et ferroviaire qui sont sujets aux congestions. Il convient de l'importance du projet de chatière mais considère qu'il s'agit de chercher collectivement d'autres leviers pour améliorer la logistique fluviale sur l'axe Seine, et en particulier de renforcer la compréhension et la convergence des intérêts entre les différents acteurs : il assure que VNF est mobilisé en vue de cet objectif et soutient pleinement le plan d'action proposé en juin 2018 par le conseil de surveillance de HAROPA-Port du Havre en complément du projet de chatière.

Mot de la garante

Marianne AZARIO, garante de la concertation, remercie les participants de leur présence et rappelle que cette réunion fait suite à la concertation préalable qui s'est terminée en janvier 2018 et dont elle a publié le bilan en tant que garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP). Elle rappelle que la concertation préalable s'est avérée riche puisqu'elle ne concernait pas seulement un projet d'infrastructure, à savoir la chatière, mais aussi de nombreuses pistes d'amélioration du transport fluvial, ce qui a conduit le maître d'ouvrage à en tirer un plan d'action à l'occasion de son conseil de surveillance de juin 2018. Elle précise que la CNDP l'a désignée à nouveau pour accompagner la concertation jusqu'à l'enquête publique, avec la même mission que lors de la concertation préalable, à savoir vérifier que le public est correctement informé et associé au processus décisionnel.

Présentation de l'état d'avancement du projet d'amélioration de l'accès fluvial direct à Port 2000, dit « chatière »

Cf. Diaporama en annexe

Desserte fluviale actuelle de Port 2000

Baptiste MAURAND, directeur général adjoint de HAROPA-Port du Havre, rappelle les trois accès possibles à Port 2000 aujourd'hui par le mode fluvial :

- la route sud, empruntée par un navire fluviomaritime Fluviofeeder, qui n'est pas toujours disponible en raison des conditions de houle et de marée ;
- la route nord via les écluses de Tancarville et François I^{er}, qui n'est pas non plus toujours disponible en raison des conditions de houle et de marée ;
- le terminal multimodal, accessible par le mode fluvial via une partie de la route nord et relié à une navette ferroviaire qui permet d'éviter les contraintes météorologiques sur le dernier kilomètre.

Descriptif du projet d'amélioration

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, rappelle que le projet de chatière consiste à créer 200 m de digue pour protéger le passage du port historique à Port 2000, ainsi que deux brèches dans les digues existantes pour réaliser un passage que les unités fluviales pourront emprunter quelles que soient les conditions de houle et de marée, pour ensuite rejoindre la route nord. Il précise que ce projet implique un volume de dragage de 1,5 millions de m³.

Point sur les études et le calendrier

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, précise que la concertation préalable qui s'est tenue d'octobre 2017 à janvier 2018 portait plus largement sur l'amélioration de l'accès à Port 2000 et que le conseil de surveillance de HAROPA-Port du Havre a ensuite décidé de poursuivre les études pour le projet de chatière tout en proposant d'étudier des pistes plus immédiates pour améliorer l'accessibilité du mode fluvial. Il rappelle que la plupart des études pour le projet de chatière ont d'ores et déjà été menées et que leurs résultats ont été présentés lors des réunions publiques de la concertation préalable, à savoir :

- les études techniques :
 - études de niveau Avant-Projet Sommaire des différentes variantes ;
 - études de niveau Avant-Projet Détaillé de la solution chatière ;
- les études socio-économiques ;
- les études environnementales :
 - état initiaux faune flore ;
 - analyse de sédimentation.

Il ajoute qu'à ce jour, ces études ont nécessité un investissement de 2 millions d'euros que la Commission européenne a financé à hauteur de 50 %.

Il donne les informations suivantes concernant les études qui restent à mener pour le projet de chatière :

- concernant les études techniques : il reste à élaborer le dossier de consultation des entreprises et à mener l’analyse du phasage de construction de la digue ainsi qu’un complément d’analyse géochimique des matériaux à draguer, de façon à préciser le volume non immergeable ; sachant que les premières analyses ne remettent pas en cause le montant estimé du projet donné lors de la concertation préalable (à savoir 125 millions d’euros) ;
- les études environnementales représentent davantage de travail à ce stade en vue de l’enquête publique, sur deux aspects notamment :
 - l’étude d’impact et en particulier l’analyse détaillée des impacts du projet sur la faune (le bar), en collaboration avec les associations environnementales : le cahier des charges de cette analyse est quasiment terminé et celle-ci devrait être rendue publique après l’été 2019 ;
 - un complément d’analyse de l’impact du projet sur l’équilibre sédimentaire au niveau de l’estuaire et de la plage écologique de Port 2000 : à la suite des échanges lors de la concertation préalable sur le degré de précision du modèle utilisé par le maître d’ouvrage pour évaluer cet impact, celui-ci a fait l’objet d’ajustements et de nouveaux résultats devraient pouvoir être mis à disposition des personnes intéressées d’ici le 1^{er} trimestre 2019.

Il ajoute que HAROPA-Port du Havre envisage la tenue de l’enquête publique à partir du 3^e trimestre 2020 et l’obtention des autorisations nécessaires en 2021.

Point sur les financements

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, rappelle que le coût estimé de la chatière est de 125 millions d’euros, comme annoncé lors de la concertation préalable, et décline son plan de financement :

- Une partie significative est inscrite au Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions Vallée de la Seine (CPIER) 2015-2020, dont les études qui ont également bénéficié d’un financement européen, ainsi que 18 millions d’euros de travaux.
- Les opérateurs fluviaux se sont engagés sur le paiement d’un péage de l’ordre de 7,50 € qui permettrait de couvrir 10 millions d’euros de financement.
- La Région Normandie s’est engagée à financer le projet, selon un montant à déterminer en fonction de celui du financement européen qui sera obtenu.
- Le projet a fait l’objet d’une candidature déposée en octobre 2018 dans le cadre d’un appel à projets de l’Union européenne dont l’enveloppe totale est de 450 millions d’euros, afin d’obtenir un financement de l’ordre de 20 %, soit 25 millions d’euros : la réponse est attendue d’ici mars-avril 2019. Il rappelle que HAROPA-Port du Havre a également déposé une candidature dans ce cadre pour le projet de parachèvement de Port 2000. Il souligne que l’Union européenne a d’ores et déjà financé les études du projet de chatière à hauteur de 50 % et qu’il correspond pleinement à l’appel à projets dont il s’agit, dédié au développement de la multimodalité. Il ajoute que le lien devra sans doute être fait en temps voulu avec le projet de renouvellement du CPIER.

Présentation de l'état de l'offre de transport fluvial sur le bassin de la Seine et identification des pistes d'amélioration

Cf. Diaporama en annexe

Une offre diversifiée s'appuyant sur les hubs multimodaux du Havre, de Rouen et de Gennevilliers

Antoine BERBAIN, directeur général délégué de HAROPA, souligne que l'offre existante du transport fluvial sur l'axe Seine est diversifiée et portée sur le plan commercial et opérationnel par plusieurs entreprises, dont certaines spécialisées et d'autres qui proposent une offre de service plus globale. Il rappelle que l'offre fluviale se concentre principalement autour des hubs du Havre, de Rouen et de Gennevilliers, et que l'offre régulière de transport concerne aussi des terminaux secondaires comme ceux de Longueil-Sainte-Marie (Oise), Gron (Yonne) et Nogent-sur-Seine (Aube).

Après une augmentation continue et régulière, une régression puis une stagnation des trafics engagée depuis 2012

Antoine BERBAIN, HAROPA, présente l'évolution du nombre d'EVP¹ manutentionnés sur les ports du Havre, de Rouen et de Gennevilliers de 2007 à 2017. Il précise que le choix de cette séquence se justifie notamment par le tournant qu'a constitué la crise de 2008, et relève une augmentation depuis l'origine jusqu'en 2012 au Havre, avec parfois des taux de croissance à 2 chiffres. Il souligne que le pic de 2012 est intervenu six ans après la mise en service de Port 2000 et que l'absence d'accès fluvial direct n'a pas constitué un frein à la croissance durant cette période. Il ajoute que la croissance s'est poursuivie à Rouen jusqu'en 2013-2014 et que le trafic a ensuite régressé puis stagné au Havre jusqu'en 2017, l'année 2015 ayant été marquée par l'arrêt de la navette ferroviaire SAITH et le démarrage difficile du Terminal Multimodal. Il précise que, selon les chiffres en date de fin octobre 2018, les trafics ont recommencé à croître de façon significative, en particulier à Rouen.

Un poids relatif des trois postes de coûts qui peut être différent selon les lignes

Antoine BERBAIN, HAROPA, explique que le coût du mode fluvial ne peut expliquer à lui seul la baisse de compétitivité du mode fluvial observée depuis 2012-2013 et qu'un renversement de cette tendance suppose de gagner sur trois postes de coûts décisifs : la manutention sur les terminaux maritimes et intérieurs ; le maillon fluvial du transport à proprement parler ; et le pré-post acheminement routier.

Il présente un graphique qui compare chacun de ces postes de coûts en base 100 sur les trajets Le Havre-Rouen et Le Havre-Gennevilliers. Il précise que cette évaluation s'appuie sur des dires d'experts qui pourront être discutés avec les professionnels. Il relève que ces postes de coûts n'ont pas le même poids sur les deux parcours : en effet, la part du pré-post acheminement routier est prépondérante sur le trajet Le Havre-Rouen, tandis que les postes de coûts sont plus équilibrés sur le trajet Le Havre-Gennevilliers.

¹ Equivalent vingt pieds : unité approximative de mesure de conteneur

Les atouts complémentaires de la compétitivité coût

Antoine BERBAIN, HAROPA, souligne que l'offre de stockage gratuit sur les terminaux intérieurs constitue un atout très important pour le transport fluvial, qui pourrait être davantage mis en avant pour les importateurs qui gèrent des volumes importants et peuvent ainsi optimiser leurs coûts globaux : en effet, un conteneur qui transite par le Terminal Multimodal du Havre jusqu'à Gennevilliers peut accumuler une vingtaine de jours de stockage gratuit et jusqu'à 25 jours s'il passe par les terminaux maritimes du Havre et les terminaux de Rouen.

Il ajoute que les procédures douanières représentent un avantage à rebâtir. Il explique que le nouveau code douanier de l'Union européenne a permis de retarder de manière significative l'échéance de paiement par les importateurs des taxes et droits liés à la mise sur le marché de la marchandise. Il souligne l'importance de rendre cette procédure complètement effective par les opérateurs de terminaux et de transport, ainsi que par le Cargo Community System².

Enfin, il souligne le bilan favorable du transport fluvial pour la société et son image « verte », qui constitue un atout plus qualitatif mais réel, et que les chargeurs peuvent mettre en avant au titre de la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

Echanges

Marianne AZARIO, garante, signale que plusieurs personnes dans la salle n'étaient pas au fait de la concertation préalable qui s'est déroulée d'octobre 2017 à janvier 2018 et estime que la présentation a été un peu trop rapide sur ce sujet pour leur bonne compréhension.

Une journaliste demande comment peut s'expliquer la baisse de compétitivité du mode fluvial observée depuis 2012-2013.

- **Raisons de la baisse de compétitivité du mode fluvial**

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique que la présentation a vocation à lancer le débat à ce sujet. Il rappelle que les parts de marché perdues par le mode fluvial n'ont pas encore été complètement reconquises malgré le progrès observé en 2018.

Didier LEANDRI, PDG du comité des armateurs fluviaux (CAF), dit souscrire à l'idée que la compétitivité du transport fluvial sur l'axe Seine ne dépend pas entièrement de la réalisation de la chatière et que des améliorations sont possibles par ailleurs. Il considère cependant que la chatière constitue un élément décisif et que l'annonce de sa réalisation à une date donnée engendrerait un surcroît d'investissement chez les opérateurs et acteurs économiques fluviaux. Il remercie HAROPA d'avoir décrit très précisément l'état d'avancement du projet, conformément au souhait des acteurs économiques, et demande à quelle date la mise en service est envisagée.

Par ailleurs, il demande pourquoi HAROPA vise une part de financement par l'Union européenne de 20 % alors qu'il serait possible selon lui de viser une part supérieure, de l'ordre de 40 à 50 %.

² Plateforme informatique d'échanges d'informations liées aux flux physiques (import / export / transit) de marchandises, circulant sur un site portuaire, aéroportuaire ou multimodal, ouvert à l'ensemble des parties concernées par le transport et la logistique des marchandises.

- **Date de réalisation de la chatière**

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, rappelle que le montant estimé de la chatière est de 125 millions d'euros et que ce projet devra être soumis à enquête publique avec des enjeux environnementaux forts. Il indique que, pour ce dossier comme pour les autres arrivés à ce stade d'avancement, HAROPA-Port du Havre considère l'échéance de l'enquête publique comme la plus certaine et la plus importante, et souhaite donc consacrer le temps nécessaire à la réalisation des études les plus robustes possibles. Il souligne qu'un horizon de réalisation peut s'avérer approximatif compte tenu des recours possibles sur ce type de projet.

- **Part de financement de l'Union européenne**

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, indique que le niveau de 20 % de financement par l'Union européenne correspond au plafond de l'appel à projets concerné. Il confirme qu'il est possible de bénéficier d'un financement jusqu'à hauteur de 40 % dans d'autres cadres mais souligne que le niveau de 20 % s'avère conséquent si l'on considère que l'appel à projets couvre les 27 pays membres de l'Union européenne. Il souligne le souci de HAROPA-Port du Havre d'argumenter le plus possible auprès la Commission européenne pour défendre le projet, ainsi que la concordance entre le thème de l'appel à projets (le développement de la multimodalité) et le projet de chatière.

Didier LEANDRI, Comité des armateurs fluviaux, affirme que les acteurs économiques ne peuvent se satisfaire de la réponse apportée sur l'horizon de réalisation de la chatière et souligne leur besoin de visibilité pour augmenter les volumes de fret en temps voulu, conformément à la demande de HAROPA.

Il estime que la baisse de compétitivité du mode fluvial s'explique partiellement par le passage de nombreuses activités, notamment celles de MSC, du port à historique à Port 2000 après son inauguration, ce dernier souffrant d'un obstacle physique pour le pré-post acheminement fluvial. Il ajoute que l'aide à la pince, qui vise à compenser le coût de passage d'une marchandise d'un mode de transport à un autre dans le cadre du transport combiné, fait actuellement l'objet d'une notification à la Commission européenne pour sa reconduction mais que son montant a subi une réduction d'environ un tiers précisément autour de 2012-2013, ce qui a eu un effet sur la compétitivité du transport fluvial. Il estime que de nombreux autres facteurs peuvent certainement expliquer ce phénomène.

Présentation des réalisations et chantiers en cours pour améliorer la compétitivité du mode fluvial

Cf. Diaporama en annexe

L'amélioration de l'utilisation du réseau navigable au service de la performance (groupe de travail n° 1)

❖ Amélioration réglementaire de l'accès à Port 2000

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique que le scénario dit de « chatière administrative » consistait à améliorer l'accès des bateaux fluviaux à Port 2000 sur le plan administratif : ce travail a débouché sur

l'entrée en vigueur d'un nouvel arrêté entré le 2 octobre 2018, qui consolide et simplifie les conditions d'accès par la mer des bateaux fluviaux à Port 2000. Il précise que cet arrêté concerne la « zone 1 », à savoir la zone où les bateaux sont autorisés à naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer dans les estuaires ; il abroge et remplace les différents arrêtés en vigueur (arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement des zones de navigation intérieure ; autres arrêtés ministériels dérogatoires qui autorisaient la navigation de certains types de bateaux dans des zones maritimes particulières). Il explique ses différents avantages :

- pour la filière conteneur, c'est un cadre pérenne qui met fin aux dérogations et permet de simplifier le renouvellement des habilitations ;
- pour la filière vrac liquide (soutage et déchets), cela permet à des unités double coques mais non Marpol d'accéder à Port 2000, et pourrait permettre de développer le marché du soutage avec d'autres bateaux ;
- le texte ouvre la voie aux marchandises générales, ce qui permettra au transport fluvial d'accéder à Port 2000 pour les colis lourds.

❖ Amélioration de la régulation du trafic fluvial dans le port du Havre

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, signale la nouvelle organisation de régulation du trafic mise en œuvre le 4 juin 2018 dans le port du Havre à l'amont des écluses Quinette et François I^{er} jusqu'à Tancarville. Il explique que sur le plan technique, les bateaux à destination du Havre doivent désormais effectuer une demande d'escale dématérialisée, via le dispositif SWING, 24 heures avant leur arrivée à Tancarville, ce qui permet une meilleure traçabilité ainsi qu'une meilleure réactivité pour la capitainerie, et témoigne de la plus grande considération apportée au mode fluvial. Il souligne que ce nouveau dispositif a enregistré un taux de satisfaction notable depuis sa mise en œuvre.

❖ Création d'un Service d'Information Fluviale (SIF) sur l'ensemble du bassin de la Seine

Dominique RITZ, directeur territorial du Bassin de la Seine, VNF, aborde la création à venir d'un Service d'Information Fluviale (SIF) sur l'ensemble du bassin de la Seine : il explique que celui-ci s'apparente à un « Waze fluvial » et constitue un outil d'aide à la navigation au service des usagers de la voie d'eau et de la compétitivité du transport fluvial en permettant notamment de mieux programmer les déplacements et d'enregistrer des gains en consommation de carburants. Il précise que ce portail s'inspire de ce qui se pratique déjà sur le Rhin supérieur et sera opérationnel dans une première version à partir de mars 2019, puis avec la quasi-totalité de ses fonctionnalités à partir de juillet 2019. Il signale que ce projet correspond à un investissement de 600 000 euros, financé à hauteur de 420 000 euros par le CPER Vallée de la Seine 2015-2020, de 90 000 euros pour l'Etat et de 90 000 euros pour VNF.

❖ Modernisation des infrastructures

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, précise que les investissements qu'il va aborder concernent spécifiquement le transport fluvial de conteneurs maritimes. Il présente tout d'abord la rénovation de l'écluse François I^{er}, en travaux depuis 2017 (exclusivement dans le périmètre de l'écluse) pour un investissement de 10,5 millions d'euros financé à 56 % par l'Etat via le CPER Haute-Normandie 2015-2020, avec l'objectif d'une remise en état de la porte P2 (tête aval) en janvier 2019. Il souligne que ce chantier mobilise à la fois les entreprises locales et HAROPA-Port du Havre.

Il présente également les travaux de la nouvelle écluse de Tancarville, qui représentent un montant de 15 milliards d'euros dont 6 milliards financés par l'Etat via le CPER Vallée de la Seine 2015-2020, 6 milliards financés par la Région Normandie via le CPER Haute-Normandie 2015-2020, et 3 milliards financés par HAROPA-Port du Havre. Il ajoute que ce chantier lancé en 2016 a d'abord nécessité la

remise en service de l'ancienne écluse, datant de la fin du XIX^e siècle, afin de poursuivre l'exploitation sans difficulté pendant les travaux de la nouvelle écluse, qui date des années 1970 et concentrait la quasi-totalité du trafic avant le début du chantier. Il souligne la technicité de ce dernier à travers l'opération de rachat de la nouvelle porte et sa pose en lieu et place de celle progressivement carénée. Il signale que l'aire de carénage a été inaugurée durant l'été 2018 et que les travaux doivent durer jusqu'en 2020.

Il souligne la nécessité de ces travaux pour pérenniser le mode fluvial compte tenu de l'ancienneté de ces écluses, mises en service il y a 40 ans. Il précise que les travaux vont se poursuivre dans les années qui viennent sur d'autres ouvrages, avec l'ambition d'assurer la fiabilité technique complète du passage fluvial.

Dominique RITZ, VNF, présente les investissements de régénération prévus sur la Seine-Aval par VNF sur le court-moyen terme. Il indique que VNF a évalué le besoin d'investissement à environ 300 millions d'euros et que celui-ci bénéficie du cofinancement du CPER 2015-2020 à hauteur de 28,5 millions d'euros. Il précise que certains chantiers vont être engagés dès 2019, notamment la rénovation du barrage et des écluses de Port-Mort qui se justifie par la menace des affluents en amont sur la stabilité des ouvrages.

Il présente l'opération de rénovation des écluses de Méricourt, dont l'état s'est avéré dégradé (déformation structurelle des bajoyers; tassement généralisé des terre-pleins; palplanches corrodées, trouées et fissurées; radier en mauvais état), d'où un besoin urgent de sécuriser l'ouvrage, notamment compte tenu du transit annuel de 20 millions de tonnes de marchandises. Il souligne également l'opportunité de renforcer la performance globale de l'ouvrage avec l'allongement de l'écluse actuelle de 160 m, ainsi que la complexité des travaux qui doivent être menés sans interrompre la navigation. Il signale que VNF va passer un marché de conception-réalisation pour des travaux en 2021, l'achèvement étant visé en 2024. Il ajoute que le montant de l'opération dépasse le seuil des 100 millions d'euros, ce qui implique un effort de financement très important de la part de VNF malgré le co-financement par l'Union européenne à hauteur de 40 % sur les travaux et de 50 % pour les études, ainsi que par la Région Ile-de-France à hauteur de 10 millions d'euros.

Il présente également les investissements de régénération prévus sur la Seine-Amont par VNF sur le court et moyen terme. Il relève l'importance des investissements de VNF sur cette partie avec un besoin estimé à environ 150 millions d'euros, qui inclut notamment la reconstruction du barrage de Vives-Eaux en 2018. Il indique que l'ambition de ces travaux est d'améliorer la robustesse du réseau en misant en particulier sur la remise en service des écluses secondaires qui sont, à l'exception de celle de Vives-Eaux, toutes inopérantes à ce jour.

L'amélioration de la motorisation des bateaux au service de la performance économique et écologique (groupe de travail n° 2)

❖ Vers un pacte de « verdissement » de la flotte

Dominique RITZ, VNF, note l'importance de la motorisation des bateaux alors qu'on observe une électrification croissante de celle du mode routier, qui reste le principal à ce jour. Il ajoute qu'il s'agit également d'une préoccupation croissante des chargeurs. Il évoque le pacte de verdissement de la flotte en cours d'élaboration, qui constitue une contrepartie à l'exonération de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour le transport fluvial. Il précise que ce pacte doit aboutir avant la fin de l'année 2018.

❖ Nouvelle exigence réglementaire

Dominique RITZ, VNF, présente la nouvelle exigence réglementaire issue de l'entrée en vigueur d'un règlement européen (UE 2016/1628 du 14 septembre 2016) qui limite plus strictement les émissions de particules et de gaz polluants des moteurs des Engins Mobiles Non Routiers (EMNR). Il précise qu'elle devait normalement intervenir en 2019 pour les nouveaux moteurs de moins de 300 kW, et en 2020 pour les autres, mais que sa mise en application devrait être reportée en raison de la complexité du sujet à l'échelle de l'Union européenne.

❖ Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) 2018-2022

Dominique RITZ, VNF, signale la mise en œuvre par VNF du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), qui a été reconduit pour la période 2018-2022 sous la forme d'un appel à projet annuel. Il précise que ce plan correspond à plus de 16,5 millions d'euros en faveur du développement fluvial, dont 4 millions apportés par l'Etat et un apport de certaines Régions dont l'Île-de-France (1 million d'euros).

❖ La mise en service fin 2018 du réseau de bornes de distribution d'électricité à quai pour l'alimentation des bateaux en escale

Dominique RITZ, VNF, indique que VNF lance d'ici fin 2018 l'expérimentation d'un réseau de 9 bornes de distribution d'électricité à quai pour l'alimentation des bateaux en escale, dont 3 au Havre, 2 à Rouen et 3 à Amfreville, avant la mise en place de 4 bornes supplémentaires à Conflans-Sainte-Honorine en 2019. Il précise que ces bornes fonctionnent avec un système d'achat par carte et que l'ambition est d'aller bien au-delà une fois que le retour d'expérience aura été effectué sur ces 13 premières bornes.

❖ Vers l'utilisation d'énergies plus propres (GNL, hydrogène...)

Dominique RITZ, VNF, souligne l'importance de l'évolution de la motorisation des unités de transport fluvial vers des énergies plus propres, qui soulève différentes questions : faut-il privilégier le mode électrique, le gaz, l'hydrogène ? Comment procéder ? À quel prix ? Est-il possible de tendre vers une neutralité carbone pour la navigation fluviale ? Il indique que l'ambition de VNF sur ce sujet, avec le concours de HAROPA, est de mettre en place une conférence des parties qui réunira l'ensemble des acteurs concernés pendant une journée entière dans le courant du 2^e trimestre de l'année 2019.

La montée en puissance du trafic du Terminal Multimodal (groupe de travail n° 3)

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, souligne que le Terminal Multimodal (TMM) constitue un élément du plan d'action de HAROPA-Port du Havre dans l'attente de la réalisation de la chaudière. Il précise que l'arrêté « Zone 1 » permet d'ores et déjà de faciliter l'accès au TMM et souligne la poursuite de la montée en puissance de ce dernier avec une projection de 90 000 conteneurs traités en 2018, ce qui constituerait son nouveau record alors même que le début de l'année 2018 a été freiné par des inondations en janvier-février et par la période de grève qu'a connue la SNCF au printemps.

Il indique que le TMM remplit également son objectif d'accélérer les temps de sortie des conteneurs des terminaux maritimes (fluvial et ferroviaire confondus) avec le passage de 3 jours en 2015 (avant la mise en service du TMM) à 1,8 en 2017 sur le terminal TDF, et de 2,8 jours en 2015 à 1,5 en 2017

sur le terminal TNMSC. Il souligne l'importance de cet enjeu compte tenu de la compétition avec le mode routier.

Il rappelle que le coût complet du passage par le TMM est de 75 à 80 € par conteneur, dont 25 € pour le coût de transfert des conteneurs par la navette ferroviaire entre les terminaux maritimes et le TMM, et que le coût moyen de manutention sur le TMM est d'environ 50 € par conteneur. Il souligne que de nombreux opérateurs ont insisté sur le fait que le TMM constitue une solution complémentaire des routes fluviales plutôt qu'une concurrence, notamment lorsque l'accès direct n'est pas possible en raison des conditions météorologiques. Il présente les futures évolutions pour améliorer le service :

- la mise en place d'une offre de stockage de conteneurs vides en 2018 ;
- le développement de la 2^e version de l'Outil de Gestion de Commandes, dont la mise en œuvre est prévue à l'été 2019 et qui mobilise fortement le personnel logistique du TMM, avec l'objectif de faire baisser sensiblement le temps de sortie des conteneurs ;
- le développement d'un système plus intégré avec la navette ferroviaire, dans le sens de la préconisation formulée par la Cour des comptes en septembre 2018.

L'augmentation de la productivité des moyens des opérateurs fluviaux (groupe de travail n° 4)

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique qu'il convient d'étudier dans quelle mesure les opérateurs fluviaux peuvent collectivement augmenter leur productivité, notamment par une meilleure gestion des interfaces avec les terminaux intérieurs et les entrepôts, de façon à faire baisser le coût du transport fluvial au bénéfice du client. Il indique que selon une simulation améliorée par rapport à la situation actuelle (taux de remplissage des bateaux optimisé à 80 %, 4 rotations quotidiennes par camion en pré ou post-acheminement au lieu de 2), il est possible d'obtenir plus de 20 % de baisse de coût. Il précise que des bonnes pratiques ont déjà été mises en place entre opérateurs fluviaux pour optimiser le remplissage des cales. Il signale également qu'une étude a été lancée conjointement par HAROPA-Ports de Paris et Paris Terminal sur le terminal de Gennevilliers sur la priorisation du pré-post acheminement routier pour le mode fluvial.

La baisse des coûts de manutention maritime (groupe de travail n°5)

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique que les coûts de manutention maritime liés au mode fluvial représentent entre 20 et 30 % du coût total du transport fluvial de bout en bout, y compris pré ou post acheminement routier. Il souligne que les chargeurs et organisateurs de transport doivent être intéressés à la baisse des coûts pour pouvoir observer un impact sur le développement du trafic.

Il rappelle que le gouvernement a confirmé la pérennisation d'une aide au transport combiné de 2018 à 2022 à un niveau de financement de 27 millions d'euros par an. Il signale également que HAROPA a confié au cabinet MENSIA une mission d'état des lieux sur les coûts de manutention de façon à quantifier les enjeux, identifier les pistes de solution et les bénéfices attendus d'une baisse des coûts de manutention et /ou d'une évolution des conditions de facturation (remise de l'état des lieux en janvier-février 2019).

La poursuite de la démarche d'amélioration de la compétitivité

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique que HAROPA souhaite poursuivre la démarche d'amélioration de la compétitivité sous forme de groupes de travail avec les parties prenantes volontaires, dans les semaines et mois qui viennent, avec l'objectif de dresser un premier bilan d'ici la fin du 1^{er} semestre 2019. Il rappelle les groupes de travail proposés par HAROPA, qui correspondent aux thèmes des présentations :

- groupe de travail n°1 : l'amélioration de l'utilisation du réseau navigable au service de la performance (animateur VNF, co-animateur HAROPA) ;
- groupe de travail n°2 : l'amélioration de la motorisation des bateaux au service de la performance économique et environnementale (animateur VNF, co-animateur HAROPA) ;
- groupe de travail n°3 : l'amélioration de l'efficacité et du coût de passage par le terminal multimodal du Havre (animateur HAROPA, co-animateur VNF) ;
- groupe de travail n°4 : l'augmentation de la productivité des moyens entre opérateurs fluviaux (animateur HAROPA, co-animateur VNF) ;
- groupe de travail n°5 : la baisse des coûts de manutention (animateur HAROPA, co-animateur VNF).

Il précise que ce dispositif s'accompagnerait de la tenue d'au moins une réunion annuelle permettant tirer un bilan, ainsi que de la relance en 2019 de la communication et de la promotion du transport fluvial, en collaboration avec VNF.

Echanges

Marianne AZARIO, garante, souligne que la concertation continue dans laquelle s'insère cette réunion, en conformité avec la réglementation, suppose d'assurer le lien avec les étapes précédentes. Elle considère qu'en l'occurrence, la présentation n'a pas assez fait le lien entre son contenu et la concertation préalable qui s'est tenue d'octobre 2017 à janvier 2018, et en particulier avec le bilan qu'avait tiré HAROPA lors de la réunion publique de clôture du 17 janvier 2018. Elle souligne que cette liaison aurait rendu la présentation plus intelligible pour les participants ici présents qui n'ont pas participé à la concertation préalable.

Annie LEROY, Ecologie Pour Le Havre, relève que HAROPA et VNF envisagent de développer le transport fluvial très en amont de Paris, et demande comment un bateau gère 4 hauteurs de conteneurs sur ce trajet d'aval en amont.

Elle souhaite également savoir quelle est l'objectif de développement du mode fluvial en pourcentage, alors qu'il est aujourd'hui inférieur à 10 %, tout comme le mode ferroviaire.

• Hauteurs de conteneurs sur les barges empruntant la Seine

Antoine BERBAIN, HAROPA, rappelle que les barges peuvent transporter jusqu'à 4 hauteurs de conteneurs du Havre jusqu'à Gennevilliers, après quoi la limite se réduit à 2 hauteurs en raison notamment des hauteurs des ponts à Paris et sur l'Oise.

• Objectif fixé pour le développement du mode fluvial

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique que HAROPA évalue le gain possible pour le mode fluvial sur le bassin de la Seine à l'aune de l'ensemble du marché adressable par voie fluviale, c'est-à-dire

desservi à la fois par la voie d'eau et par le pré-post acheminement routier : sur cette zone pertinente, la part du mode fluvial est estimée aujourd'hui à 20-25 %. Il précise que ce niveau est inférieur aux performances des grands concurrents européens du port du Havre.

Thierry GUIMBAUD, VNF, estime qu'il convient d'éviter de se limiter à des objectifs chiffrés compte tenu des échecs constatés par le passé en suivant cette méthode, ainsi que de la multiplicité des acteurs en jeu dont il s'agit d'aligner les intérêts et les pratiques. Il rappelle que la démarche en cours résulte des conclusions tirées par le conseil de surveillance de HAROPA-Port du Havre et vise à mettre à plat autant que possible le fonctionnement logistique de l'ensemble du transport fluvial. Il considère que la méthode la plus pertinente et la plus pragmatique consiste à fixer des objectifs réalistes à court terme et à vérifier leur atteinte pas à pas.

- **Mise en place d'une interprofession fluviale**

Thierry GUIMBAUD, VNF, indique avoir échangé avec François PHILIZOT, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, sur la mise en place d'une interprofession fluviale : il précise qu'il s'agit d'un modèle qui a fait ses preuves dans de nombreux secteurs économiques et qui consiste à aligner progressivement les études, les moyens et les perspectives des différents acteurs. Il souligne la perspective de développer ce dispositif national en priorité sur l'axe Seine. Il précise que François PHILIZOT doit rendre au gouvernement un rapport sur ce sujet d'ici la fin de l'année 2018 et que ce travail devra être mené avec les professionnels pour une mise en place en janvier 2020.

Steve LABEYLIE, Compagnie Fluviale de transport (CFT), rappelle que la part du mode fluvial au départ du port du Havre est aujourd'hui de 8,3 % alors qu'elle se situe entre 35 et 45 % à Anvers et Rotterdam. Il estime que la méthodologie présentée par Antoine BERBAIN devrait impliquer de comparer à une part cette fois située entre 60 et 75 % à Anvers et Rotterdam.

Par ailleurs, il convient des améliorations apportées par l'arrêté « Zone 1 » mais souligne qu'elles ne concernent pas le transport de conteneurs. Il ajoute que la création du STM amont a certes amélioré la situation, mais rappelle qu'ont été introduites il y a quelques années des interdictions de navigation le matin, à midi et dans une moindre mesure l'après-midi pour éviter les interférences avec la route, ce qui est compréhensible mais a eu un impact négatif dans certains cas sur l'efficacité du mode fluvial.

Il considère que l'objectif de 80 % fixé pour le taux de remplissage des bateaux est déjà atteint et qu'il conviendrait d'aller bien au-delà. Il rappelle que la concurrence a été présentée comme un facteur de développement du transport fluvial au milieu des années 2000 et souligne que sa réduction par la mutualisation des moyens entre opérateurs ne pourrait pas avoir l'effet opposé aujourd'hui, sachant que ceux-ci travaillent déjà ensemble. Il appelle à maintenir une concurrence saine au profit des chargeurs.

Il indique que l'objectif des opérateurs fluviaux est de se dispenser des aides au transport combiné et de faire en sorte que les coûts de manutention soient les mêmes pour tous les modes de transport, comme pratiqué dans les ports du nord de l'Europe, ce qui permettrait de développer efficacement la compétitivité du transport fluvial.

Enfin, il juge limité l'intérêt d'un groupe de travail sur l'amélioration de la motorisation des bateaux compte tenu de l'existence d'une même démarche au niveau national à travers le pacte de verdissage, pour lequel HAROPA a été invité à formuler des engagements.

Didier LEANDRI, Comité des armateurs fluviaux, confirme que les objectifs fixés pour des progressions de parts modales se sont toujours soldés par des échecs en France mais considère qu'une telle démarche reste pertinente compte tenu de celles menées par les autres ports maritimes européens. Il se dit étonné qu'un groupe de travail ne soit pas proposé sur les mécanismes d'incitation contractuelle à l'usage du transport fluvial, qui sont rarement exploités aujourd'hui en

France, en particulier dans la perspective de la réalisation des postes à quai 11 et 12. Il souligne que le projet de loi d'orientation des mobilités présenté en conseil des ministres comporte un article sur l'introduction de clauses environnementales dans les conventions d'occupation des terminaux, et estime qu'il convient de s'en saisir, notamment s'agissant du pré-post acheminement, alors que de telles clauses ont été rarement utilisées jusqu'ici. Il considère que cet enjeu renvoie plus largement aux incitations contractuelles mises en place par HAROPA pour développer les modes fluvial et ferroviaire.

- **Incitations contractuelles à l'usage du transport fluvial**

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, signale que les conventions de terminal sur Port 2000 incluent d'ores et déjà, pour les opérateurs qui le veulent bien, des rabais en fonction du nombre de conteneurs transportés par voie fluviale ou ferroviaire à l'année, ce qui s'avère fortement incitatif. Il indique que l'intégration d'un mécanisme de ce type fait partie des critères d'attribution pour l'attribution des postes à quai 11 et 12, pour lesquels la consultation est en cours.

- **Taux de remplissage des bateaux au port du Havre**

Antoine BERBAIN, HAROPA, indique qu'il ne dispose pas des mêmes chiffres que ceux évoqués pour le taux de remplissage des bateaux et invite à un échange ultérieur sur les sources à ce sujet. Il ajoute qu'en octobre 2018, le taux moyen pour l'ensemble de la flotte pratiquant le transport fluvial de conteneurs était de 58 %.

- **Régulation du trafic fluvial**

Baptiste MAURAND, HAROPA-Port du Havre, confirme que des plages horaires ont été interdites aux unités fluviales, notamment le matin, afin d'assurer la desserte routière, ce qui peut conduire à ressentir un impact négatif. Il indique que HAROPA-Port du Havre dispose de moyens technologiques qui permettent sans doute d'améliorer le dispositif afin de limiter le blocage d'unités fluviales devant un pont levé ou de permettre une meilleure prévisibilité de la levée des ponts, même si les heures de passage dépendent de la marée et donc d'une logique fluctuante. Il souligne l'intérêt de la mise en place de STM amont pour améliorer la régulation fluviale.

- **Groupe de travail sur l'amélioration de la motorisation des bateaux**

Thierry GUIMBAUD, VNF, confirme que le cabinet du ministère des Transports a mis en place il y a peu un groupe de travail sur l'amélioration de la motorisation des bateaux. Cependant, il juge intact l'intérêt d'installer un groupe de travail sur le sujet qui rende régulièrement compte de ses travaux. Plus globalement, il se dit favorable à ce que l'ensemble des sujets soient mis sur la table, notamment afin de favoriser la compréhension entre les acteurs et leur connaissance des dispositifs déjà existants. Il souligne l'intérêt de transmettre dès que possible aux parties prenantes la composition des groupes de travail envisagés.

Conclusions

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, remercie tout d'abord Marianne AZARIO, garante de la concertation, et indique avoir bien noté sa suggestion d'une meilleure articulation de la présentation avec la concertation préalable. Il assure que le souhait de HAROPA-Port du Havre n'est ni d'oublier les sujets abordés à cette occasion, ni de se limiter à ceux-ci, mais de les élargir en collaboration avec VNF. Il souligne que la présentation effectuée par HAROPA comportait d'ailleurs des éléments qui

n'avaient pas émergé pendant la concertation préalable. Il convient cependant qu'il aurait pu être pertinent de faire apparaître plus clairement que certains sujets en étaient issus.

Par ailleurs, il souligne que la question du coût du transport fluvial sous ses différentes composantes n'est pas éludée puisque le groupe de travail n° 5 a vocation à l'aborder. Il précise que HAROPA-Port du Havre a engagé un travail sur l'objectivation des coûts de manutention pour les barges fluviales sur Port 2000, et dit souscrire aux propos de Thierry GUIMBAUD sur la nécessité de mettre l'ensemble des sujets sur la table. De façon plus générale, il indique que HAROPA est tout à fait disposé à ouvrir la discussion à des sujets qui n'auraient pas été abordés lors de cette réunion dès lors qu'ils concernent l'amélioration de la compétitivité du mode fluvial, soit au sein de l'un des groupes de travail proposés, soit au sein d'un groupe de travail n° 6 si un nouveau sujet stratégique venait à émerger. Il ajoute que ce dispositif se veut aussi collaboratif que possible et à l'encontre de tout esprit polémique.

Au sujet du calendrier du projet de chatière, il précise que rien ne permet à ce jour de considérer une date de mise en service plus précoce que 2023 et souligne que ce type de projet est toujours exposé à des risques de retards dus à un défaut de financement ou à des recours en justice. Il ajoute que ce délai minimum de 5 ans implique de lancer des actions visant à améliorer plus rapidement la situation du transport fluvial, sachant que HAROPA a d'ores et déjà engagé de nombreuses dépenses en ce sens, dont STM Amont est un exemple. Il souligne que c'est dans cet esprit que HAROPA a décidé de poursuivre la démarche de concertation et s'engage à tenir une réunion publique de ce type par an pour faire le point sur l'avancement de son action. Il assure que HAROPA ne demande qu'à être stimulé par les parties prenantes au sein du dispositif présenté.

Didier LEANDRI, Comité des armateurs fluviaux, salue cet appel à l'initiative mais déplore l'absence d'acteurs notables à cette réunion, en particulier l'Union maritime et portuaire du Havre (UMEP). Il estime que leur absence ne peut pas traduire un désintérêt pour le sujet et l'explique par une lassitude collective à l'égard de l'aspect répétitif de la démarche : il assure que les différents acteurs professionnels maîtrisent assez largement les sujets évoqués pour les groupes de travail, sur lesquels ils ont déjà formulé de nombreuses contributions et organisé des dizaines de groupes de travail. Il invite HAROPA et VNF à veiller à l'inventivité de la forme des réunions pour ces nouveaux groupes de travail afin de s'assurer que leurs participants y trouvent un intérêt. Il estime que cela pourrait passer par la désignation pour chaque groupe d'un pilote qui ne soit pas nécessairement un représentant de HAROPA mais qui soit plutôt issu des acteurs professionnels de la chaîne logistique. S'il convient de l'importance de telles réunions, il souligne que ces derniers doivent composer avec des agendas chargés et une pression économique très difficile.

Thierry GUIMBAUD, VNF, souligne l'intérêt en ce sens des interprofessions qui sont prises en charge par les professionnels, et considère que le rôle des acteurs publics que sont VNF et HAROPA est bien de stimuler les acteurs professionnels et de porter l'intérêt général.

Marianne AZARIO, garante, considère que la proposition de Didier LEANDRI rejoint l'intérêt de tous et propose au maître d'ouvrage de la prendre en considération.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, indique que HAROPA est disposé à faire évoluer la gouvernance des groupes de travail en ce sens.

Fin de la réunion à 20h00