

# GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

## Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

### Réunion de concertation du 5 juillet 2017

#### COMPTE-RENDU

---

##### En tribune :

###### . Pour le GPMH :

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

###### . Pour HAROPA :

- Antoine BERBAIN, directeur général

###### . Pour les bureaux d'étude :

- Cyril DÉFOSSÉ, SETEC
- Pascal REYNE, CTS

###### . Pour l'animation de la réunion :

- Claude CHARDONNET, C&S Conseils

*Durée de la réunion : 1h40*

*Une quarantaine de participants*

*Début de la réunion à 9h40*

## Ouverture

**Baptiste MAURAND, directeur général adjoint du GPMH**, salue et remercie l'assistance. Il rappelle que la concertation sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 a été lancée avec la réunion du 29 mai 2017 et qu'elle durera jusqu'à fin 2017. Cette troisième réunion clôt la première phase de la concertation avec les acteurs portuaires, économiques et environnementaux : la deuxième phase sera lancée en septembre 2017 et élargie au grand public, dans un cadre défini par la Commission nationale du débat public (CNDP) qui doit examiner la saisine du GPMH aujourd'hui.

L'objectif de cette concertation et de la phase d'études associée est d'examiner l'ensemble des solutions possibles pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000 : la réunion du 29 mai a été l'occasion de les présenter et celle du 15 juin a porté sur leur analyse, les participants ayant été invités à identifier leurs avantages et inconvénients respectifs. La présente réunion vise à présenter i) les solutions retenues à l'aune de cette réflexion et des études techniques menées par SETEC et CTS afin d'être approfondies ; et ii) le programme d'études à venir. Sachant que les conseils de développement des ports du Havre, de Rouen et le conseil d'administration de Ports de Paris sont informés et consultés tout au long de la démarche.

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, présente la tribune et le déroulé de la réunion. Elle précise que chacune des solutions et leur analyse multicritères seront de nouveau présentées brièvement et soumises aux remarques et questions des participants.

## Rappel des solutions et présentation des critères discriminants

### Présentation

**Christophe GAUTHIER, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie au GPMH**, commente et analyse les solutions alternatives évoquées par les participants lors des réunions des conseils de développement des ports du Havre, de Rouen et du conseil d'administration de Ports de Paris. Il rappelle également les solutions étudiées et présente les critères discriminants utilisés pour leur analyse comparative à ce stade : investissement, délais de mise en œuvre, coût de passage portuaire, temps de passage portuaire, effets environnementaux.

*Cf. Diaporama en annexe*

## Routes fluviomaritimes nord et sud

### Présentation

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, présente les routes fluviomaritimes nord et sud : i) caractéristiques et hypothèses ; ii) évaluation des critères discriminants.

*Cf. Diaporama en annexe*

## Échanges avec les participants

**Christophe THEBAUD, Compagnie fluviale de transport (CFT)**, se dit surpris de cette présentation. Il confirme qu'un navire de mer empruntant la route sud transporte des marins mais précise qu'un bateau fluvial transporte aussi des mariniers sur cette même route. Il exprime également son désaccord sur le fait que le temps de transport serait équivalent sur les routes nord et sud et fait part de son intérêt à consulter les détails de l'analyse présentée, notamment concernant les coûts.

**Steve LABEYLIE, CFT**, affirme que les temps de rotation, les taux de remplissage et les informations concernant la desserte multistop sont inexacts : il souhaiterait connaître les sources exploitées et fait part de son étonnement devant ces erreurs compte tenu du travail et des dépenses effectués par la maîtrise d'ouvrage depuis plusieurs années sur le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000.

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, indique que SETEC et CTS ont travaillé avec les données à leur disposition ; il précise que, pour aller au-delà des cas particuliers, des moyennes ont été calculées à partir de ces données.

Il confirme que des bateaux fluviaux empruntent la route sud, même si la présentation ne les a pas mentionnés.

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, précise que les délais de parcours présentés sont issus des statistiques enregistrées sur la dernière année par le système informatique. Il ajoute que si les coûts ont effectivement été abordés lors de la concertation de 2013, il est difficile pour le GPMH de les connaître en temps réel sans que les professionnels ne les lui communiquent. Il souligne que les valeurs présentées sont des moyennes mais que l'ensemble des données seront ajustées et complétées rigoureusement lors de la 2<sup>e</sup> phase.

**Baptiste MAURAND, GPMH**, indique que les données présentées ne sont pas figées pour la suite des études et rappelle que l'objet de la présente réunion est d'exposer comment certaines solutions ont été écartées : celles qui auront été retenues feront l'objet d'une analyse approfondie à partir de la rentrée.

**Alexis MAHEUT, Comhav**, demande pourquoi le temps et le coût de transport entre Le Havre et Gennevilliers n'ont pas été indiqués pour le mode fluvio-maritime sur la route sud lors de la présentation.

**Steve LABEYLIE, CFT**, répond que les bateaux de la route sud, plus imposants pour pouvoir affronter les conditions météorologiques plus difficiles liées à cette route, ne sont pas en capacité d'aller jusqu'à Gennevilliers compte tenu précisément de leur gabarit : il s'agit en l'occurrence d'un navire maritime qui ne peut aller au-delà de Rouen et d'un bateau fluvial de 14,50 m de large qui ne peut aller en permanence jusqu'à Gennevilliers en raison du système d'écluse.

**Christophe THEBAUD, CFT**, exprime à nouveau son inquiétude concernant l'exactitude des données présentées étant donné que le projet est étudié depuis 5 ans.

**Vincent SAUREL, Marfret**, estime que l'analyse de la route sud fait preuve d'un défaut de méthodologie : il rappelle que les présentations des réunions précédentes évoquaient cette route dans le cadre du décret concernant seulement les navires fluviaux purs et que la présentation de ce jour évoque cette fois les navires fluvio-maritimes, alors que les capacités de ces deux types de navires sont différentes. Par ailleurs, il se dit étonné du taux de remplissage indiqué de 35 %.

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, suggère la mise en place d'un groupe de travail après cette réunion pour que la maîtrise d'ouvrage et ses prestataires s'accordent sur les chiffres avec les professionnels.

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, indique que le taux de remplissage de 35 % est issu des statistiques du GPMH et précise les données et le mode de calcul utilisés ; **Vincent SAUREL, Marfret**, se dit en désaccord sur ceux-ci.

**Baptiste MAURAND, GPMH**, souligne que les valeurs moyennes présentées par SETEC sont peut-être à l'origine du désaccord vis-à-vis de cas particuliers. Il invite à des rencontres entre les professionnels et SETEC et CTS, en présence du GPMH, pour réexaminer les données et s'engage à ce que cette analyse soit largement approfondie dans la perspective de la prise de décision par le conseil de surveillance du GPMH d'ici début 2018.

**François GUERIN, Terminaux de Normandie (TN)**, estime que l'investissement concernant les routes nord et sud ne peut pas être considéré comme nul compte tenu de celui consenti par les opérateurs massifiés pour les bateaux adaptés et du coût d'exploitation de ceux-ci, plus important que pour une barge normale.

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, indique que le coût d'investissement et de détention supérieur des bateaux pouvant emprunter les routes nord et sud a bien été pris en compte dans l'évaluation.

## Massification sur le terminal multimodal par navette ferroviaire

### Présentation

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, présente la massification sur le terminal multimodal par navette ferroviaire : i) caractéristiques et hypothèses ; ii) évaluation des critères discriminants.

*Cf. Diaporama en annexe*

### Échanges avec les participants

**Louis JONQUIÈRE, Générale de manutention portuaire (GMP)**, considère que l'investissement mené sur la phase 1 du terminal multimodal n'a pas encore été amorti et que les coûts induits par les ruptures de charge ne sont pas pris en compte dans l'étude.

**François GUERIN, TN**, souscrit au propos précédent sur le coût des ruptures de charge et souligne que ce coût ne se limite pas à la facturation de la marchandise.

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, indique que seule la réalisation de la phase 2 du terminal multimodal a été prise en compte étant donné que l'investissement de la phase 1 est présent en situation de référence.

**François GUERIN, TN**, estime que cette réponse induit une économie d'exploitation de la barge dans l'analyse de la solution chatière, ce que confirme **Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**.

**Christophe REGNIER, LHTE**, considère que les coûts d'exploitation et le coût réel du passage par le terminal multimodal combiné au transfert vers les terminaux maritimes ont bien été évalués. Il souligne cependant que le fait de se référer à une base 100 représentée par les routes nord et sud empêche de vérifier l'exactitude du calcul et estime qu'il serait nécessaire d'examiner le détail du mode de calcul du coût de transport. Il invite à préciser le délai du transfert fluvial et celui du transfert portuaire pour accéder aux terminaux maritimes ou dans le sens retour.

**Pascal REYNE, CTS**, comprend les critiques des modes de calcul compte tenu de la sensibilité des données pour les exploitants de la place portuaire. Il invite à considérer la présentation comme une analyse comparative entre des solutions plutôt que comme une étude sur des valeurs absolues. Il souligne que SETEC et CTS n'ont pas vocation à examiner les plans d'affaires des entreprises dont chacun est singulier : il s'agit de travailler sur des valeurs moyennes et de pondérer les données telles que le coût, la qualité et les délais. Il indique que les hypothèses seront révisées dans la perspective de la 2<sup>e</sup> phase.

**Louis JONQUIÈRE, GPMH**, souligne qu'à la lumière du retour d'expérience de dix ans de la SAITH et de deux ans de la plateforme multimodale, la rupture de charge peut être identifiée comme le handicap principal du mode fluvial ; s'il reconnaît que les bureaux d'étude n'ont pas vocation à entrer dans l'intimité des coûts d'un opérateur donné, il estime qu'il s'agit d'une donnée incontournable pour obtenir une étude objective et qu'elle doit être associée à un effet multiplicateur.

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, indique que la rupture de charge a bien été prise en compte dans l'évaluation en tant que coût induit.

**Baptiste MAURAND, GPMH**, précise que la rupture de charge a vocation à être évaluée en termes de coût et de délai suivant sa fréquence de répétition dans la chaîne de transport. Il indique que la suite de la concertation permettra de préciser la méthodologie utilisée et d'enrichir la présentation de l'étude, le stade actuel étant sans doute trop fruste au regard de la complexité de la chaîne de transport.

**Steve LABEYLIE, CFT**, propose de prendre aussi le coût de la chaîne de transport Le Havre-Rouen en base 100, estimant que prendre le trajet Le Havre-Gennevilliers en base 100 suggère un intérêt de façon biaisée sur la portion Le Havre-Rouen avec le passage par le chantier multimodal. Il demande pourquoi les temps de transport présentés sont les mêmes que sur la présentation des routes nord et sud alors que le terminal multimodal est censé réduire les temps de passage.

**Christophe VANDECASTEELE, GMP**, rappelle que les terminaux portuaires opèrent entre 85 et 90 % des mouvements par camion parce que ce mode est plus souple et moins cher. A cet égard, il suggère de comparer les coûts du terminal multimodal avec les tarifs routiers de référence.

**François GUERIN, TN**, affirme qu'un opérateur rouennais lui a fait part d'une baisse des volumes de conteneurs de 50 % en 2016, notamment en raison de la complexité du passage par le terminal multimodal pour le transport par barge.

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, précise qu'une seule base 100 a été choisie pour assurer la lisibilité de la présentation et que sur cette base, la valeur correspondant au trajet Le Havre-Rouen est 74. Il indique que les temps présentés agrègent le temps de séjour sur le terminal maritime, le temps de transfert et le temps de transport, suivant les données fournies par la base Soget : deux temps similaires peuvent donc être composés de données différentes pour chacune de ces phases. Il ajoute que les valeurs présentées sont des arrondis, ce qui peut masquer des différences à la marge.

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, prend note de la suggestion de comparaison des coûts du terminal multimodal avec les tarifs routiers.

**Antoine BERBAIN, directeur général de HAROPA**, indique qu'entre 2015 et 2016, les volumes ont baissé de 6 % à Rouen, avec une baisse de l'activité maritime de 20 % mais une augmentation de l'activité fluviale de 23 %, sachant que le mode maritime tend à se reporter sur le mode fluvial en incluant l'offre Marfret, y compris fluviomaritime.

**François GUERIN, TN**, indique que l'exploitant avec qui il a échangé lui a fait part d'une baisse de 4 000 à 2 000 boîtes pour son activité sur cette période.

## Chatière

### Présentation

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, présente la solution chatière : i) caractéristiques et hypothèses ; ii) évaluation des critères discriminants.

*Cf. Diaporama en annexe*

### Échanges avec les participants

**Christophe THEBAUD, CFT**, est en désaccord avec les données présentées et indique que le taux de remplissage est aujourd'hui limité pour le mode fluvial par la route nord et par la route sud du fait des conditions météorologiques et de la constitution des bateaux : il estime qu'un accès direct induirait un taux de remplissage supérieur à celui indiqué (85 %).

**André BERNE, directeur de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie (AESN)**, remercie la maîtrise d'ouvrage d'avoir mentionné les impacts environnementaux de chaque solution, rappelant que leur étude est obligatoire au regard de la loi. Il souligne que la solution chatière est unanimement considérée comme le projet le plus pénalisant sur le plan environnemental, et ce de très loin, notamment par rapport aux options qui consistent à améliorer l'existant, avec des risques forts d'impact pour des espèces en voie de disparition et de pollution eu égard aux activités de clapage et de dragage et à l'état actuel des dépôts : il estime que cette option devrait être étudiée de manière très précise si elle était retenue. Il relève que la mention de la « réalisation d'un ouvrage maritime en milieu fragile » ne correspond pas à un effet environnemental.

**Sylvie BARBIER, France Nature Environnement (FNE), membre du conseil de développement du GPMH**, rappelle que selon la présentation de la réunion du 15 juin, la chatière permettrait un passage quelles que soient les conditions météorologiques et pour l'ensemble des convois ; elle indique que Christophe GAUTHIER lui a donné une réponse plus nuancée sur ce point lors de la réunion du conseil de développement du GPMH du 22 juin, indiquant notamment que la chatière ne serait accessible qu'aux automoteurs dit « marinisés », ce qui change la donne économique. Elle souhaite que cette question soit éclaircie.

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, indique que la chatière serait accessible quelles que soient les conditions météorologiques pour les automoteurs qui empruntent aujourd'hui la route nord ; cependant, elle serait bien accessible pour de simples convois classiques sans aucune adaptation, sous réserve de restriction en période de haute mer et de houle.

Il précise que les effets environnementaux de la chatière seront bien étudiés si celle-ci est retenue, notamment dans le cadre de l'étude d'impact : le GPMH a d'ores et déjà lancé l'étude de l'état initial des milieux, ainsi que l'analyse des modèles hydro-sédimentaires et des prélèvements effectués sur les matériaux qui devraient être dragués.

**Alexis MAHEUT, Comhav**, souligne l'inquiétude des pêcheurs au sujet des effets environnementaux de la solution chatière et en particulier des volumes de dragage susceptibles d'être déposés à Octeville, qui viendraient s'ajouter à ceux des travaux de Port 2000 et du dragage d'entretien du port : il précise que ce dépôt se déplace vers le nord et aggrave l'envasement des enrochements le long de la côte, heureusement limité par le port d'Antifer, alors qu'il s'agit d'un gisement de crustacés. Il s'interroge également sur la qualité des matériaux rejetés, sur la prise en compte des opérations de déminage dans le budget du projet au regard du passif du projet Port 2000, et sur la possibilité d'estimer sur le plan environnemental la portée de la destruction des nurseries de bars et de soles, déjà perturbées par la réalisation de Port 2000, alors qu'il s'agit d'espèces protégées par l'Union européenne avec la mise en place depuis cinq ans de plans de restructuration de la ressource pour le bar. Il met aussi en avant la présence de liminaires le long de la digue sud, uniques dans l'estuaire de la Seine.

**Steve LABEYLIE, CFT**, indique que le taux de disponibilité de la chatière sera de 100 % pour l'ensemble des automoteurs et qu'il pourrait y avoir des restrictions pour les convois du fait du brêlage (liaison entre le pousseur et la barge) : cependant, ces restrictions seraient limitées dans la mesure où, d'une part, les vents forts qui en seraient à l'origine empêcheraient quoi qu'il en soit le fonctionnement des portiques et où, d'autre part, la flexibilité du système de poussage permettrait malgré tout de passer à un moment ou à un autre dans la journée.

Il demande si l'estimation du coût a intégré le coût moindre du matériel nécessaire pour cette solution et le fait que la flotte adaptée serait déjà disponible.

Concernant les effets environnementaux, il suggère d'intégrer la réduction des nuisances et de la pollution à travers le report modal que la chatière permettrait ; au contraire, l'absence de report modal conduirait selon lui à développer les axes routiers et à réaliser une gare de péage à la limite du Marais Vernier.

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, précise que les opérations de déminage sont bien prévues dans le budget annoncé pour la solution chatière et que les études en cours visent à préciser au mieux l'estimation des coûts, avec notamment de nouvelles campagnes de détection à venir.

Il indique que le niveau du report modal que permettrait la chatière sera évalué lors de la 2<sup>e</sup> phase des études compte tenu du niveau d'analyse requis.

Il indique que la différence de coût d'exploitation des unités fluviales entre la solution chatière et les routes nord et sud a été prise en compte dans l'évaluation en pénalisant de 10 euros le coût d'exploitation sur les routes nord et sud ; le fait que la chatière ouvre le marché à la flotte existante sera étudié dans la 2<sup>e</sup> phase des études.

Il confirme que les portiques ne fonctionneront pas durant une partie des périodes d'indisponibilité de la chatière pour les convois classiques.

**Erwan HENAFF, pilotage du Havre**, demande si une étude des courants sera réalisée, estimant que la solution chatière risque d'entraîner des problèmes lors des reflux de la marée dans l'avant-port à la fois du port historique et de Port 2000.

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, indique que l'étude des courants a déjà été réalisée en 2013 : elle montre un décalage de la montée des niveaux de marée dans les deux avant-ports, ce qui générerait des courants de faible vitesse dans la chatière (inférieure au m/s pour des marées de coefficient 95) : la largeur du chenal et l'ouverture des passes ont été dimensionnées de façon à gérer ces courants. En outre, le modèle hydro-sédimentaire va permettre d'observer l'effet de la construction de la digue sur les vitesses et l'orientation des courants dans le chenal d'accès à Port 2000.

## Écluse fluviale

### Présentation

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, présente la solution de l'écluse fluviale : i) caractéristiques et hypothèses ; ii) évaluation des critères discriminants.

*Cf. Diaporama en annexe*

### Échanges avec les participants

**André BERNE, AESN**, indique qu'à nouveau, la mention de la « réalisation d'un ouvrage maritime en milieu terrestre » ne correspond pas à un effet environnemental ; il souligne qu'il s'agit de surcroît d'un milieu en grande partie voire totalement anthropisé, dans lequel les effets environnementaux seraient a priori assez faibles.

**Sylvie BARBIER, FNE**, signale que des infrastructures devraient aujourd'hui être contournées ou démantelées pour aménager l'écluse fluviale alors qu'elles n'existaient pas lorsque le projet a été évoqué pour la première fois. Elle met aussi en avant les coûts d'entretien importants qu'elle impliquerait.

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, précise que cette solution concerne des terre-pleins où des déblais ont déjà été déposés.

**Baptiste MAURAND, GPMH**, souligne la difficulté d'intégrer l'ensemble des éléments d'évaluation sur la présentation et que de nombreux éléments concourent à ce que cette solution ne soit pas retenue comme cela va être indiqué dans la suite de la présentation.

## Massification sur quai fluvial par navette routière

### Présentation

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, présente la massification sur quai fluvial par navette routière : i) caractéristiques et hypothèses ; ii) évaluation des critères discriminants.

*Cf. Diaporama en annexe*



## Échanges avec les participants

**Antoine VERCIER, TN**, demande par où passeraient les navires et de quel type de bateau il s'agirait.

**Steve LABEYLIE, CFT**, estime que le coût de passage portuaire estimé pour cette solution est rédhibitoire pour l'activité logistique compte tenu de ses contraintes et de la concurrence avec le mode routier.

**Cyril DÉFOSSÉ, SETEC**, précise que les navires emprunteraient la route nord et qu'il s'agirait de ceux qui l'empruntent aujourd'hui.

# Synthèse de la comparaison des solutions

## Présentation

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, présente la synthèse de la comparaison des solutions. Celle-ci conduit à éliminer, compte tenu des critères discriminants, l'écluse fluviale en raison de son coût d'investissement ainsi que les deux modes de massification (routière et nautique) en raison du coût d'exploitation et de la forte augmentation de la circulation routière sur le port concernant la massification routière. Le GPMH propose donc de poursuivre les études en phase 2 sur la solution chatière et l'optimisation des situations de référence (terminal multimodal, routes nord et sud). Ces solutions donneront lieu en particulier à une étude socio-économique détaillée.

*Cf. Diaporama en annexe*

## Échanges avec les participants

**Sylvie BARBIER, FNE**, suggère que la nouvelle phase de concertation permette d'inclure les Rouennais compte tenu de l'impact des options envisagées pour l'ensemble de l'axe Seine.

**Christophe THEBAUD, CFT**, demande des précisions sur les pistes d'optimisation concernant les routes nord et sud.

**André BERNE, AESN**, estime que la solution de l'écluse fluviale présente les avantages d'une interface directe entre les zones maritime et fluviale et d'un impact environnemental nul : il demande que cette solution soit elle aussi examinée dans la suite des études et regrette que Port 2000 ait été conçu sans écluse. Il souligne les inconvénients des autres solutions : un fort impact environnemental concernant la chatière et une insatisfaction pour les exploitants concernant l'amélioration de l'existant.

**Alexis MAHEUT, Comhav**, rappelle que la réalisation de l'écluse fluviale avait quasiment été garantie lors du débat public sur le projet Port 2000. Il estime que cette solution devrait être étudiée elle aussi afin de préserver l'environnement.

**Baptiste MAURAND, GPMH**, souligne l'importance du critère du prix, très défavorable à la solution de l'écluse fluviale, et le fait que cette solution détériorerait le lien entre les terminaux maritimes et le reste du port. Il rappelle également que l'approfondissement des études, réclamé par plusieurs participants, implique une sélection parmi les différentes options possibles et qu'une seule solution

d'accès direct à Port 2000 peut être retenue : à ce stade, la chatière est celle qui semble avoir emporté les faveurs de la majorité des acteurs locaux.

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, indique que les participants à cette réunion ont évoqué différentes pistes pour l'optimisation des routes nord et sud telles que l'exploitation de la route sud par d'autres bateaux que ceux de type maritime ou par des bateaux capables de se rendre jusqu'à Gennevilliers. Il évoque également la possibilité de rendre les arrêtés de circulation sur ces routes encore plus permissifs que ceux en vigueur depuis 2013. Les études auront vocation à expertiser ces voies d'optimisation ; le public est invité à en proposer d'autres encore.

**Antoine BERBAIN, HAROPA**, précise que le périmètre de la 2<sup>e</sup> phase de concertation reste à définir mais qu'il devrait couvrir l'ensemble de l'axe Seine en incluant Rouen et Gennevilliers : d'ores et déjà, la 1<sup>e</sup> phase a donné lieu à des présentations au conseil de développement du Port de Rouen et au conseil d'administration du Port de Paris qui ont tous deux invité légitimement à une approche globale et cohérente de la chaîne logistique fluviale, ce qui correspond également au besoin du marché.

**Jean-Pierre SAINT-ELOI, DREAL Normandie**, indique avoir été partie prenante des premières études lancées dès 2003 par les services de l'Etat sur le projet d'écluse fluviale. Il estime que cette solution n'est plus à l'ordre du jour depuis longtemps et qu'il est nécessaire de sélectionner des options pour la suite des études, d'autant plus dans le contexte national de recherche d'économies. Compte tenu de la forte concurrence exercée par le mode routier, il souligne l'importance d'en introduire les données de références dans les études afin de s'assurer de la compétitivité de la solution retenue. Il invite également la maîtrise d'ouvrage à mettre en cohérence ses données sur les temps de transport et les coûts avec celles des acteurs professionnels avant d'approfondir les études.

**Alexis MAHEUT, Comhav**, souscrit au propos de Jean-Pierre SAINT-ELOI et rappelle que lors du débat public sur le projet Port 2000, la maîtrise d'ouvrage s'était engagée à développer rapidement le fret ferroviaire, ce qui n'a pas été fait depuis alors que le mode routier est largement dominant. Il estime que les études vont privilégier la solution chatière malgré son impact sur les nourriceries et le milieu marin.

**Un participant** considère que si un accès fluvial direct à Port 2000 n'est pas aménagé, la marchandise empruntera de préférence le Canal Seine Nord Europe.

**Baptiste MAURAND, GPMH**, assure que la solution qui sera retenue n'est pas connue à ce jour et que le GPMH est résolu à améliorer l'accès fluvial à Port 2000 et à faire progresser la part du mode fluvial comme celle du mode ferroviaire. Il indique que les études prendront en compte l'environnement large du GPMH, dont la mise en place du Canal Seine Nord Europe : la démarche s'insère dans la stratégie de développement de la compétitivité de l'axe Seine. Il rappelle que la sélection de trois solutions pour la 2<sup>e</sup> phase du dispositif doit permettre au maître d'ouvrage de prendre une décision en temps voulu.

Il souligne que dans l'hypothèse où la Commission nationale du débat public (CNDP) désignerait une commission particulière de débat public ou un garant pour la suite de la concertation, ceux-ci veilleraient à ce que les éléments communiqués par le maître d'ouvrage soient exposés le plus clairement, à ce que la concertation soit structurée et à ce que des réponses soient apportées aux questions du public.

Il rappelle son attachement à ce que, dans toute la mesure du possible, les études soient partagées avec le public et soient les plus précises possibles, notamment en vérifiant dès cet été, avec les professionnels, les données dont disposent les bureaux études concernant les différentes hypothèses retenues. S'il était encore possible de s'en tenir aux statistiques et aux moyennes à ce stade pour

sélectionner les options à approfondir, la suite des études devra prendre en compte toute la complexité du sujet.

## La suite des études et de la concertation

### Présentation

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, présente la suite des études et de la concertation. Il précise que Pascal GALICHON, directeur de l'environnement et de la planification du GPMH, est actuellement présent dans les locaux de la CNDP pour l'examen de la saisine du GPMH. La prochaine réunion se tiendra en septembre, après des réunions avec les professionnels sur le contenu des études.

*Cf. Diaporama en annexe*

### Échanges avec les participants

**François GUERIN, TN**, invite à prendre en compte le report potentiel du trafic actuel sur la chatière afin de s'assurer de la complétude des études. Il ajoute que la disponibilité des quais de Port 2000 ne posera pas de problème à terme, les difficultés observées en début d'année relevant en fait de la disponibilité de la main-d'œuvre. Il rappelle que le benchmark présenté lors de la réunion du 15 juin a montré que le quai fluvial de Rotterdam est assez peu voire pas fréquenté alors que les quais sont probablement saturés, ce qui montre que les barges préfèrent attendre plutôt que de rechercher un quai à l'extérieur du terminal maritime : il invite également à prendre en compte ce constat.

## Clôture de la réunion

**Baptiste MAURAND, GPMH**, remercie les participants et les invite à s'impliquer dans la nouvelle phase de concertation qui sera lancée à la rentrée. Il renouvelle l'engagement du GPMH à être le plus complet possible sur les études et à satisfaire les demandes formulées aujourd'hui.

*Fin de la réunion à 11h15*