

# GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

## Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

### Réunion de concertation du 15 juin 2017

#### COMPTE-RENDU

---

##### En tribune :

. Pour le GPMH :

- Hervé MARTEL, président du Directoire
- Christophe GAUTHIER, directeur de la Maîtrise d'œuvre et de l'Ingénierie

. Pour les bureaux d'étude :

- Régis HELLOT, SETEC
- Pascal REYNE, CTS

. Pour l'animation de la réunion :

- Claude CHARDONNET, C&S Conseils

*Durée de la réunion : 2h30*

*36 participants*

*Début de la réunion à 9h40*

# Ouverture

**Hervé MARTEL, président du Directoire du Grand Port Maritime du Havre (GPMH)**, accueille les participants. Il rappelle que la concertation sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 a été lancée il y a 3 semaines avec les acteurs portuaires, économiques et environnementaux, en amont d'une phase ouverte au public, qui sera lancée à la rentrée 2017 et dont les modalités seront déterminées par la CNDP.

A travers cette démarche, l'objectif du GPMH est double :

- analyser en détail l'ensemble des dispositions susceptibles d'améliorer l'accès fluvial de Port 2000 dont une desserte fluviale directe ;
- pour in fine, disposer d'éléments robustes d'aide à la décision, dans le courant du premier semestre 2018, à la fois pour la gouvernance du GPMH et pour l'Etat et la Région qui contribuent financièrement au projet via le Contrat de Plan Etat-Région.

Lors de la réunion du 29 mai 2017, le GPMH a eu l'occasion de présenter la démarche et de discuter avec les participants les premières propositions de scénarios et de solutions à étudier. Hervé MARTEL rappelle que le GPMH se doit d'étudier toutes les solutions qui répondent au même besoin fonctionnel, à savoir le transfert de marchandises entre convois fluviaux et maritimes, l'accès fluvial direct constituant l'une des réponses.

Pour la conduite des études, le GPMH a notamment retenu de ce premier échange :

- la nécessité d'envisager un scénario plus optimiste
- la prise en compte de projets tels que Bray-Nogent et Seine-Nord
- l'attention portée à l'analyse des impacts environnementaux des solutions et de leurs effets cumulés avec d'autres aménagements
- l'ajout d'un critère d'analyse du service rendu par chaque solution.

Hervé MARTEL rappelle que le compte-rendu de cette réunion ainsi que les diaporamas projetés en séance ont été adressés aux participants. Le cas échéant, ceux-ci sont invités à faire part de leurs remarques sur le compte rendu avant le vendredi 23 juin 2017.

L'objectif de cette réunion est d'approfondir l'analyse de chaque solution. Pour cela, le GPMH a souhaité que deux matériaux de départ soient mis à disposition des participants :

- l'expertise des bureaux d'étude pour considérer les avantages et inconvénients de chaque solution ;
- et le benchmark des solutions déjà en place dans les ports du range nord.

Sur cette base, un travail collectif est proposé aux participants sur la base de leur expertise pour enrichir, compléter, nuancer, voire contredire l'analyse des bureaux d'étude.

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, présente le déroulé de la réunion en trois séquences : i) l'analyse des solutions à la lumière du benchmark ; ii) l'analyse des solutions par les participants (travail en sous-groupes) ; iii) mise en commun et conclusion.

# L'analyse des solutions à la lumière du benchmark

## Présentation

**Régis HELLOT, SETEC**, commente la liste des critères enrichie suite à la réunion du 29 mai 2017.

*Cf. Diaporama en annexe*

**Christophe GAUTHIER, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie au GPMH**, indique que **Régis HELLOT, SETEC, et Pascal REYNE, CTS**, vont présenter une première analyse des solutions d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 à la lumière du benchmark qu'ils ont réalisé. Les participants seront ensuite invités à livrer leur propre analyse en sous-groupes.

*Cf. Diaporama en annexe*

## Echanges avec les participants

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, invite les participants à s'exprimer en priorité sur le benchmark, sachant qu'ils pourront livrer leur analyse sur les solutions proposées lors du travail en sous-groupe.

**Sylvie BARBIER, France Nature Environnement (FNE), membre du conseil de développement du GPMH**, relève que le benchmark porte sur des ports principalement estuariens et invite à étudier l'articulation entre le fond d'estuaire de la Seine et la zone maritime, estimant qu'il s'agit d'une anomalie que de se limiter à la partie havraise sans inclure la Seine.

Elle souligne également que tous les ports étudiés dans le cadre du benchmark accordent la priorité aux unités maritimes sur les unités fluviales, ce qui s'avère très pénalisant pour ces dernières : elle demande s'il est possible de revoir cette disposition. Elle note que des problèmes de fonctionnement de statut et de formation rendent souvent difficile l'articulation entre le maritime et le fluvial.

**Christophe THEBAUD, CFT**, précise qu'à ce jour, seuls cinq bateaux empruntent la route nord et un seul bateau la route sud, l'accès à cette dernière étant limité à trois hauteurs.

Il ajoute que la chatière permettrait de diminuer la distance parcourue par les unités et donc leur consommation de carburant ainsi que leurs émissions de gaz à effet de serre.

Il considère que la disponibilité des quais de Port 2000 est un faux problème, comme Christian de TINGUY (Terminaux de Normandie) et François GUERIN (Union maritime et portuaire - UMEP) l'ont évoqué lors de la réunion du 29 mai.

**Didier LEANDRI, Comité des Armateurs Fluviaux (CAF)** estime que l'objectif ne se pose pas en termes de solutions idéales mais qu'il s'agit d'améliorer la situation, c'est-à-dire d'agréger des solutions logistiques complémentaires permettant d'aider autant que possible le GPMH à accroître son trafic et à augmenter les parts fluviale et ferroviaire. Il souligne que la chatière présenterait l'avantage de baisser les coûts d'exploitation des opérateurs fluviaux qui pourraient utiliser le système fluvial conventionnel. Elle permettrait en particulier de diminuer les ruptures de charge qui s'avèrent coûteuses, y compris sur Port 2000 ; cette baisse de coût serait sensible notamment pour la chaîne de transport et le chargeur en bout de course.

Il ajoute qu'un critère d'évaluation fondamental selon lui était absent de la présentation, à savoir la souplesse de l'outil de transbordement, essentiel en particulier pour les logisticiens. Cet avantage serait selon lui intrinsèque à la solution chatière et peut-être à d'autres.

**Alexis MAHEUT, Comhav**, indique que les pêcheurs sont préoccupés par l'impact environnemental, la protection de la ressource et le système d'entretien liés à la solution chatière. Il rappelle que la réalisation de Port 2000 a conduit à modifier un tiers de l'estuaire de la Seine et considère que l'aménagement de la chatière contribuerait à diminuer la capacité de reproduction de la ressource halieutique en menaçant notamment la première nurserie de bars de la Manche Est et de la Manche Ouest. Il relève également la présence au bout de la digue sud de laminaires qui s'avèrent exceptionnels. Il ajoute que l'entretien de la chatière se ferait nécessairement par du dragage, ce qui augmenterait le dépôt de dragage d'Octeville qui est déjà important et qui entraîne des inconvénients depuis le terminal d'Antifer jusqu'au chenal du Havre, notamment avec l'ensablement de roches qui constituent un gisement de crustacés. Les pêcheurs craignent aussi un nouveau projet de dépôt de dragage en Manche occidentale. Il souligne que ce problème se nourrit des effets cumulatifs des ports du Havre et de Rouen.

**Stéphane COURCOUX, Groupe Bolloré**, juge que la présentation a été intéressante. Il relève que les ports de Hambourg, Rotterdam et Anvers sont connectés à de grands marchés et à un mode de massification vertueux, avec comme point commun une connexion directe, qu'elle soit fluviale ou ferroviaire. Il estime que ce choix découle du bon sens.

Il considère que l'analyse présentée doit être plus ambitieuse en prenant en compte l'axe Seine et le développement des activités logistiques sur cet axe.

Il souligne que toute barge qui bascule sur le mode fluvial représente un camion en moins, ce qui constitue un élément positif à prendre en compte.

**Pascal REYNE, CTS**, se dit en accord avec l'idée que la performance du fluvial doit être évaluée dans le cadre de la globalité de l'axe Seine. Il rappelle cependant que l'analyse intègre d'ores et déjà l'impact de l'axe Seine et que le scénario de référence présenté lors de la réunion du 29 mai met l'accent sur l'impact du projet pour le développement fluvial sur l'axe Seine. Il ajoute que la performance du fluvial sur l'axe Seine est fortement liée à celle de la connexion fluviale au Havre, même si d'autres facteurs viennent s'ajouter tels que la capacité des autres ports fluviaux, le développement de la logistique ou la place de Rouen.

**Hervé MARTEL, GPMH**, estime que l'analyse doit, autant que possible, limiter les postulats et objectiver les solutions en évaluant les avantages et inconvénients de celles-ci sur l'ensemble de l'axe Seine et de la chaîne de transport, sans se limiter à la connexion au Havre. Tout en reconnaissant qu'une telle démarche complexifie l'analyse, il estime qu'elle évitera d'omettre des solutions possibles.

Il considère que l'enjeu des ruptures de charge est fondamental et invite à ne pas la simplifier : il souligne ainsi que la route sud comporte une rupture de charge pour aller à Paris.

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, rappelle que la réunion du 29 mai a permis de s'assurer que le périmètre de l'analyse menée par CTS et SETEC intégrait l'axe Seine avec la prise en compte de projets tels que le Canal Seine Nord Europe (CSNE) ou Bray-Nogent.

**Christophe REGNIER, LHTE**, demande si, dans les ports étudiés dans le cadre du benchmark et en particulier à Rotterdam, une unité fluviale doit répartir sa cargaison entre plusieurs terminaux comme à Port 2000, ce qui conduit à une fragmentation des volumes, sachant que les manutentionnaires exigent un volume minimum.

**Pascal REYNE, CTS**, précise que, dans les ports étudiés, les unités fluviales procèdent essentiellement à du multi-stop mais que certains terminaux ont aussi une stratégie permettant d'avoir les volumes suffisants pour alimenter leurs propres services dédiés au mode fluvial. En outre, certains dispositifs oscillent entre ces deux types de fonctionnement avec la livraison de seulement un ou deux terminaux. Il ajoute que les multi-stops ne doivent pas seulement faire face à un problème d'occupation des quais mais aussi à celui de la disponibilité de la ressource.

Il indique que la priorité donnée aux lignes maritimes sur les lignes fluviales a plusieurs raisons, en particulier stratégiques : quand une barge arrive sur un quai maritime, elle n'est effectivement pas traitée en priorité par rapport à un service maritime.

**Régis HELLOT, SETEC**, souligne que le GPMH est conscient de la problématique de la saturation des quais maritimes. A Rotterdam, un système de pénalité ou de chargement minimal a été mis en place pour les barges.

**Barbara LEROY, Agence de l'eau Seine Normandie**, souhaite savoir si l'investissement relatif aux solutions route nord et route sud reviendrait à la charge du bargiste et quel serait son montant. En outre, elle demande quel serait l'impact sur le taux d'utilisation et donc l'efficacité des routes nord et sud.

Elle remarque que l'étude intègre dans ses critères les impacts sur les milieux des espèces et suggère d'ajouter ou de distinguer les impacts sur leurs fonctionnalités.

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, précise que le travail proposé aux participants consiste, à ce stade, à compléter ou amender les avantages et inconvénients des différentes solutions présentés par SETEC et CTS, sachant que les données quantitatives seront nécessaires à l'étape suivante pour mener cette analyse pour chaque critère.

**Christophe GAUTHIER, GPMH**, ajoute que l'objectif de la phase d'étude en cours est de balayer l'ensemble des solutions possibles pour sélectionner la ou les plus opportune(s) et poursuivre l'étude sur celle(s)-ci à un niveau de détail plus poussé. Il relève que certaines interventions incitent la maîtrise d'ouvrage à poursuivre dans cette direction.

**Benoit DOUILLET, SAGT**, note que de nombreux armements ont fait le choix de ne plus faire escale à Rouen, d'une part parce que la taille des navires ne permettait plus l'évitement à Moulineaux et d'autre part en raison du coût du trajet aller-retour sur la Seine, relativement important pour un navire.

Il invite par ailleurs à prendre en compte le fait qu'une barge est beaucoup moins polluante qu'un navire et souligne que le Port de Rouen serait aussi concerné par la réalisation de la chatière car celle-ci permettrait de substituer des barges aux navires sur l'axe Seine.

**Vincent SAUREL, Marfret**, relève que l'étude envisage une solution de navette fluviale entre les terminaux d'Osaka et de Bougainville mais souligne qu'une navette fluviale existe déjà au départ de Rouen-Moulineaux : il demande pourquoi celle-ci n'a pas été intégrée à la solution route sud.

**Pascal REYNE, CTS**, croit comprendre que la suggestion formulée par Vincent SAUREL consisterait à intégrer l'espace portuaire de Rouen dans le concept de brouettage par navette fluviale.

**Régis HELLOT, SETEC**, précise que l'étude intègre les solutions actuelles telles que les routes nord et sud : SETEC et CTS vont ensuite devoir réfléchir à la répartition des flux en fonction des différentes options présentes dans les scénarios étudiés.

**Hervé MARTEL, GPMH**, souligne en ce sens l'importance de raisonner à l'échelle de l'axe Seine, au risque d'omettre des solutions possibles. Il ajoute que les ruptures de charge doivent aussi être considérées comme des opportunités de création de valeur économique.

## L'analyse des solutions par les participants

### Travail en sous-groupes

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, invite les participants, répartis en 5 sous-groupes, à l'analyse des avantages et inconvénients de chaque solution : chacun dispose d'une version papier du diaporama et de grilles de travail à remplir.

*Cf. Grilles de travail en annexe*

### Mise en commun

Chaque sous-groupe désigne un rapporteur qui rend compte des échanges.

Le **sous-groupe n° 1** comporte des représentants du Groupe Bolloré (marchandise), de l'UMEP (profession portuaire), des terminaux portuaires et de la protection de l'environnement (Agence de l'eau Seine Normandie).

Le **sous-groupe n° 2** comporte des représentants de CFT, de MSC, de Terminaux de Normandie, de la préfecture, de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), de l'Agence de développement économique du Havre et de sa région et du club logistique du havre.

Le **sous-groupe n° 3** comporte des représentants de VNF, du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), de LHTE et de la commission fluviale de TLF.

Le **sous-groupe n° 4** comporte des représentants de l'Agence de l'eau Seine Normandie, de CGM, de la Région Normandie, de France Nature Environnement, des pêcheurs maritimes, de la DREAL Normandie et de Veolia.

Le **sous-groupe n° 5** comporte des représentants de compagnies maritimes et de transport combiné fluvial, de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) et de la manutention portuaire.

L'ensemble des avantages et inconvénients relevés par chaque sous-groupe sont résumés ci-dessous, solution par solution.

#### **Solution n° 1 – Routes nord et sud**

- Avantages
  - Accès direct (sous-groupes 1, 3 et 4)
  - Pas d'impact environnemental car pas de travaux (sous-groupes 1 et 4)
  - Solution déjà existante (sous-groupe 2)
  - Pas de péage pour accéder au terminal (sous-groupe 3)
  - Pas d'investissement public (sous-groupe 4)
- Inconvénients

- Limité à des unités fluviales spécifiques et coûteuses, qui ne peuvent pas aller aussi loin dans l'hinterland que des barges normales et qui nécessiteront un renouvellement régulier, tous les 15 ou 20 ans (sous-groupes 1, 2, 3, 4 et 5)
- Nécessité de transbordement en amont (sous-groupe 1)
- Obligation d'enlever un rang de chargement pour entrer dans l'estuaire (sous-groupes 1, 2 et 5)
- Fiabilité faible, liée aux conditions météorologiques (sous-groupes 2 et 3)
- Mise en conformité tous les ans (sous-groupe 5)

### **Solution n° 2 – Massification sur le TMM par voie ferroviaire**

#### - Avantages

- Diversifie les modalités à disposition des opérateurs (sous-groupe 1)
- Possibilité d'y développer des activités logistiques (sous-groupe 1)
- Permet d'ouvrir le linéaire de quai à d'autres activités, avec un impact important pour la gestion des conteneurs vides (sous-groupe 2)
- Fonctionnement stable avec une capacité d'évolution en fonction des industriels, pas de problème de cogestion entre maritime et fluvial (sous-groupes 3 et 5)
- Pas d'effet majeur sur l'environnement (sous-groupe 4)
- Investissement faible (sous-groupe 4)

#### - Inconvénients

- Ruptures de charge qui ne représentent pas une valeur ajoutée / surcoût de passage par rapport aux quais maritimes (sous-groupes 1, 2, 3 et 5) – contradiction au sein du sous-groupe 3 : ce surcoût doit être mis en rapport avec les investissements réalisés pour l'adaptation des bateaux aux routes nord et sud et, à terme, aux coûts de maintenance et d'utilisation de la chatière (péage ?)
- Interrogation sur le coût réel du chantier multimodal, qui devrait être pris en compte dans la comparaison (sous-groupe 1)
- Pas une solution de massification vertueuse / plutôt une solution palliative en cas de saturation des terminaux maritimes, à réaliser dans un second temps (sous-groupes 1 et 2)
- Délai de traitement non compétitif pour les bargeurs par rapport au traitement direct sur terminaux (sous-groupe 1)
- Le doublement des infrastructures existantes est susceptible de se faire sur une zone naturelle riche (sous-groupe 1)
- L'absence d'accès direct concourrait à l'augmentation de zones logistiques et potentiellement à la consommation d'espaces naturels (sous-groupe 1)
- Fiabilité faible / rigidité : pas de développement de l'intermodalité, alimentation de la plateforme stoppée en cas de rupture du rail (sous-groupes 2 et 3)
- Risque d'incompatibilité avec des activités de groupage et transport matière dangereuse et le PPRT (transit dans des zones naturelles et à proximité d'industries classées Seveso) (sous-groupe 2)
- A long terme, risque de saturation sur le terminal (sous-groupe 3)

### **Solution n° 3 – Chatière**

#### - Avantages

- Accès direct normal avec des barges standard, identique à ce qui se fait dans les ports concurrents ; 100 % de disponibilité pour les automoteurs (sous-groupes 1, 2 et 5)

- Diversifie les modes / Opportunité de favoriser le report modal, notamment sur barge, mais aussi de tirer vers le haut le terminal multimodal / Baisse du trafic routier (sous-groupes 1, 2 et 3)
- Gain de temps (sous-groupes 1 et 2)
- Réduction des coûts pour les utilisateurs (sous-groupe 2)
- Potentiel de développement des activités logistiques sur l'axe Seine / d'extension de l'hinterland, opportunité de récupérer des flux aujourd'hui traités par des ports concurrents et de répondre aux projets en cours : CSNE, Bray-Nogent et Mageo (sous-groupes 1 et 3)
- Augmentation de la capacité de transport jusqu'à 5 couches (sous-groupe 2)
- Investissement de long terme (50 à 100 ans) (sous-groupe 2)
- Inconvénients
  - Délai de réalisation (sous-groupes 1 et 5)
  - Consommation d'espace maritime entraînant la perte d'habitats et de nourriceries (sous-groupes 1 et 4) / Contradiction entre les sous-groupes 2 et 4 sur le risque pour les nourriceries de bars
  - Mise en mouvement de sédiments peut-être contaminés lors des travaux (sous-groupes 1 et 4)
  - Impact sur les sédiments lié au dragage alors que le problème est déjà aigu aujourd'hui sur l'estuaire (sous-groupe 4)
  - Coût d'exploitation lié au dragage (sous-groupes 1 et 3) / Contradiction avec le sous-groupe n° 2 : coût sûrement surestimé, le chenal devrait être plus profond et le dragage pourrait n'être réalisé que tous les trois ans
  - Possible impact physique et chimique lié au clapage, nécessaire après le dragage (sous-groupe 1)
  - Risque de congestion à Port 2000 (sous-groupe 3)

#### **Solution n° 4 – Ecluse fluviale**

- Avantages
  - Les mêmes que la chatière (sous-groupes 1, 2 et 3)
  - Pas de risque de congestion de Port 2000 (sous-groupe 3)
- Inconvénients
  - Coût de réalisation (sous-groupes 4 et 5)
  - Coût d'exploitation et d'entretien supérieur à celui de la chatière (sous-groupes 1 et 2)
  - Délai de réalisation (sous-groupes 2 et 5)
  - Doute sur les facilités de navigation pour les barges (virages) (sous-groupe 1)
  - Fait de Port 2000 une île (sous-groupe 1)
  - Mêmes inconvénients environnementaux que la chatière (sous-groupe 1) / Moins d'impact sur l'environnement (sous-groupe 4)
  - Croisement des différents modes, risque de créer un goulot d'étranglement (sous-groupes 2 et 3)

#### **Solution n° 5 – Massification sur quai fluvial par navette routière**

- Avantages
  - RAS
- Inconvénients
  - Rupture de charge (sous-groupe 1)
  - Augmentation de la circulation routière et des gaz à effet de serre (sous-groupes 1 et 5)

- L'absence d'accès direct concourrait à l'augmentation de zones logistiques et potentiellement à la consommation d'espaces naturels (sous-groupe 1)
- Aucune pertinence technique ni environnementale (sous-groupes 2, 3 et 5)
- Risque de congestion (sous-groupes 3 et 4)
- Coût d'exploitation (sous-groupe 3)

#### **Solution n° 6 – Massification sur quai fluvial par navette fluviale**

##### - Avantages

- Permet de massifier en amont de la chaîne logistique (sous-groupe 3)
- Optimisation du fonctionnement des terminaux de Port 2000 (sous-groupe 5)
- Possibilité de résoudre le problème d'emploi des dockers avec l'activité d'extraction portuaire (sous-groupe 5)

##### - Inconvénients

- Rupture de charge (sous-groupe 1)
- Pas de réelle amélioration car pas de passage par barge / Matériel spécifique et coûteux (sous-groupes 1 et 5)
- L'absence d'accès direct concourrait à l'augmentation de zones logistiques et potentiellement à la consommation d'espaces naturels (sous-groupe 1)
- Aucune pertinence technique ni environnementale (sous-groupe 2)
- Fiabilité limitée (sous-groupe 3)
- Surcoût de la manutention (sous-groupe 5)
- L'absence d'accès direct concourrait à l'augmentation de zones logistiques et potentiellement à la consommation d'espaces naturels (sous-groupe 1)

Le **sous-groupe n° 4** souligne, en outre, l'importance de réaliser une étude prenant davantage en compte l'ensemble des systèmes en dehors de la place havraise : il estime ainsi que les ruptures de charge entre Le Havre et Rouen devraient être intégrées en tenant compte des aspects réglementaires et des statuts sociaux des différents personnels mobilisés sur les bateaux. En l'état, l'étude lui semble insuffisante pour être en capacité de dégager la meilleure solution.

Il invite également à distinguer les investissements privés des investissements publics pour chaque solution.

**Sylvie BARBIER, FNE**, relève que l'étude regroupe les routes nord et sud mais évalue très peu la route sud, notamment ses difficultés.

Elle suggère d'apporter des éléments complémentaires concernant la possibilité de développer le mode fluvio-maritime sur la Seine avec un fonctionnement plus intégré des ports de Rouen et du Havre, alors qu'on observe selon elle une disparité de visions entre eux.

**François GUERIN, UMEP**, estime que l'échéance de saturation de Port 2000 pourrait être reportée avec la mobilisation des postes 11 et 12.

**Jacques BARRA, MSC**, souligne le retard du port du Havre quant à la part du mode fluvial (8 %) en comparaison des ports étudiés dans le cadre du benchmark. Il juge urgent d'y remédier et considère que la solution la plus rapide pour cela serait la chatière : les armateurs attendent un signe fort du GPMH pour l'évacuation du fret qui est à quai.

## Clôture de la réunion

**Hervé MARTEL, GPMH**, remercie les participants de s'être livrés à l'exercice : ce travail sera pris en compte et objectivé d'ici la réunion du 5 juillet 2017 par SETEC et CTS dans le cadre de la poursuite de leurs études. Il rappelle que la réunion du 5 juillet sera l'occasion de présenter l'analyse multicritères de chaque solution afin d'éliminer certaines d'entre elles ; suivra une phase d'analyse socio-économique plus poussée de celles qui auront été retenues. Il précise qu'il ne pourra être présent lors de la réunion du 5 juillet et qu'il sera remplacé par Baptiste MAURAND, directeur général adjoint du GPMH.

*Fin de la réunion à 12h10*