

HAROPA – PORT DU HAVRE

Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

Concertation préalable

Réunion publique du 8 novembre 2017

COMPTE-RENDU

En tribune :

. Pour HAROPA-Port du Havre :

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

. Pour HAROPA :

- Antoine BERBAIN, directeur général délégué

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

. Pour l'animation de la table ronde :

- Yann ALIX, expert portuaire

. Pour la modération de la réunion :

- Claude CHARDONNET, C&S Conseils

Déroulé

Ouverture	2
Mot de la garante	2
Présentation du projet et de la concertation	3
Echanges avec la salle.....	7
Table ronde – Le transport fluvial sur l'axe Seine : acteurs et enjeux	9
Echanges avec la salle.....	14
Conclusions.....	20

Durée de la réunion : 2h45
105 participants

Début de la réunion à 19h10

Ouverture

Hervé MARTEL, directeur général de HAROPA-Port du Havre, remercie l'assistance de sa participation à cette réunion de concertation sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, un sujet qui est d'habitude porté essentiellement par les acteurs économiques directement concernés. Aujourd'hui, sous l'égide de Marianne Azario, garante désignée par la Commission nationale du débat public, HAROPA-Port du Havre engage une concertation ouverte à tous, considérant que tous les citoyens sont concernés par les marchandises qui transitent entre Paris, Rouen et Le Havre et par les enjeux économiques et environnementaux des tonnes transportées.

Pour mémoire, HAROPA réunit depuis 2012 les ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen et Paris), ce qui constitue le premier ensemble portuaire maritime et fluvial français et permet de proposer une offre commune, notamment pour l'approvisionnement du grand bassin parisien qui se fait à la fois par la route (majoritairement), par le fer et par le fleuve. Aujourd'hui, environ 9 % des conteneurs transitant par le port du Havre empruntent le transport fluvial massifié et près d'1 conteneur sur 5 dans le seul bassin parisien, ce qui n'est pas suffisant compte tenu des atouts de ce mode en faveur de la compétitivité et de la souplesse des services offerts aux entreprises, mais aussi en faveur de la transition écologique. C'est pourquoi HAROPA-Port du Havre souhaite améliorer l'accès fluvial à Port 2000.

HAROPA-Port du Havre manifeste plusieurs attentes vis-à-vis de cette concertation :

- examiner la situation actuelle avec les professionnels, les acteurs de la société civile et les simples citoyens, analyser les solutions à l'étude et en débattre ;
- être à l'écoute de l'ensemble des questions, remarques, suggestions, sachant qu'il sera possible de s'exprimer durant cette concertation jusqu'au 29 décembre ;
- prendre une décision éclairée dans la foulée, c'est-à-dire dans le courant du premier semestre 2018, en s'appuyant sur le maximum d'éléments disponibles.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, présente la tribune, le déroulé et les objectifs de la réunion, qui sont en particulier de partager l'information et les principaux enjeux du projet avec les non-spécialistes et de recueillir les questions, avis et propositions du public.

Mot de la garante

Marianne AZARIO, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP), rappelle que la réunion de ce soir est la première d'une concertation préalable lancée le 20 octobre 2017 et décidée par la CNDP, une institution administrative indépendante qui a été saisie volontairement par HAROPA-Port du Havre. La concertation préalable est une procédure relevant du code de l'environnement qui permet au public de participer à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement ; elle est ainsi dénommée car elle intervient en amont de la décision du maître d'ouvrage avec deux objectifs : informer et faire participer le public. La mission du garant consiste à veiller au respect de ceux-ci ; il ne donne à aucun moment un avis sur le projet, ni sur les opinions émises, mais vérifie que l'information délivrée par le maître d'ouvrage est complète, intelligible, pertinente, objective, sincère, et que les moyens mis à la portée du public pour contribuer sont suffisants. La réunion de ce soir est une opportunité pour le public de s'approprier le sujet, de questionner le maître d'ouvrage et d'écouter les parties prenantes.

En tant que garante, elle s'assurera que le maître d'ouvrage apporte les réponses aux questions posées et pourra intervenir en cas de contestation sur les modalités de la concertation. Au terme du dispositif qui interviendra le 29 décembre 2017, elle sera chargée de rédiger le bilan de la concertation qui sera rendu public à la fois sur le site de la CNDP et sur le site de HAROPA-Port du Havre dans un délai d'un mois. Dans un délai de deux mois à compter de cette publication, HAROPA-Port du Havre devra indiquer sur son site les mesures qu'il entend mettre en place à la lumière des enseignements de la concertation.

Marianne AZARIO attend une concertation ouverte, riche d'enseignements, qui se déroule dans l'écoute et le respect de chacun et qui permette d'objectiver les enjeux et les besoins, mais aussi d'ouvrir le sujet au grand public. A ce titre, elle se réjouit du fait que la salle est remplie. Elle sera susceptible d'intervenir au cours de la réunion, en particulier pour rappeler les principes du débat public : transparence, état d'esprit constructif, argumentation du propos et traitement équivalent de chaque prise de parole.

Présentation du projet et de la concertation

Cf. Diaporama en annexe

La concertation

Antoine BERBAIN, directeur général délégué, HAROPA, souligne que sujet de l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 concerne l'ensemble de la chaîne logistique et donc les ports de Rouen et de Paris reliés par la Seine au Havre.

C'est pour cela que la concertation a été structurée autour de 3 réunions publiques : au Havre pour l'ouverture de la concertation, puisque c'est ici que débutent à l'importation ou se terminent à l'exportation les chaînes logistiques dans leur partie terrestre, puis à Rouen et à Paris, avant une 4^e réunion publique au Havre qui permettra de réaliser une synthèse des études et des échanges.

HAROPA prévoit également d'organiser une visite au Havre le 18 novembre à 10 h (inscription via l'adresse e-mail aafp2000@havre-port.fr).

Enfin, le site internet haropaports.com permet de s'informer en continu sur le projet : le public pourra y trouver notamment les documents de présentation réalisés spécifiquement pour cette concertation ainsi que l'ensemble des résultats des études au fur et à mesure de leur production. Il peut également y formuler ses questions et ses propositions.

Formellement, la concertation dure jusqu'au 29 décembre 2017. Un mois après, fin janvier, le bilan de la concertation établi par Marianne AZARIO, garante désignée par la CNDP, sera publié et disponible sur le site de la CNDP et celui de HAROPA. Trois mois après la fin de la concertation, soit fin mars, après que les différentes instances de décision auront pu se réunir, et notamment le conseil de surveillance du port du Havre auquel revient la décision sur les infrastructures du port, HAROPA communiquera officiellement sur les suites qui sont données au projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000.

Pourquoi améliorer l'accès fluvial à Port 2000 ?

En améliorant l'accès fluvial à Port 2000, HAROPA entend répondre à deux objectifs : la compétitivité vis-à-vis de ses concurrents et la réduction de l'impact environnemental de ses activités.

Le premier objectif correspond à la compétitivité des chaînes logistiques à l'import et à l'export via HAROPA, comparativement à celles passant par les autres ports, afin de développer le trafic maritime et de fixer sur le territoire la valeur ajoutée du commerce international.

Un port compétitif doit s'appuyer sur des services de transports routiers, ferroviaires et fluviaux compétitifs et complémentaires. Dans cette complémentarité, le transport fluvial présente des atouts structurels qu'il s'agit d'exploiter au mieux, notamment la sûreté, la régularité et les gains de coût permis par le transport d'une grande quantité de marchandises en un seul voyage. Il a naturellement également des handicaps structurels : il est moins souple et rapide que le transport routier. Il nécessite donc une anticipation par rapport au besoin lié à la marchandise.

En outre, le transport fluvial ne permet pas d'aller jusqu'au lieu de livraison de la marchandise, imposant une reprise par un mode de transport routier. Il a ainsi par nature une pertinence technique et économique maximale sur les zones logistiques situées à proximité des ports intérieurs. C'est pourquoi l'hinterland fluvial tel qu'il est évoqué pour le port du Havre, correspond à la vallée de la Seine à grand gabarit fluvial incluant l'Ile-de-France.

Sur cet hinterland fluvial, la part de marché du transport fluvial sur les chaînes logistiques import/export passant par le port du Havre est estimée à 20 %. C'est ce chiffre que l'on peut comparer aux parts modales des grands ports du Nord de l'Europe connectés à un réseau fluvial à grand gabarit beaucoup plus important (Anvers et Rotterdam) qui sont supérieures à 30 % voire proches de 40 %. HAROPA affiche donc des marges de progrès, ce qui justifie de regarder tous les moyens possibles pour faire progresser le transport fluvial de conteneurs.

Le deuxième objectif au travers du développement du transport fluvial correspond à la réduction de l'impact environnemental des activités logistiques. Le secteur des transports représente 27 % des émissions nationales de gaz à effet de serre en 2012, il est donc un sujet prioritaire d'amélioration en lien avec les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique.

Avec la voie ferroviaire, la voie fluviale représente un très fort intérêt pour ce faire. L'ADEME a évalué que le transport fluvial émet ainsi environ 2,5 fois moins de CO₂ par tonne.kilomètre transporté (c'est-à-dire pour chaque tonne transporté sur un kilomètre) que la route. Il y a donc un intérêt collectif à développer le transport fluvial, d'autant plus :

- i) que ce mode de transport est sûr et utilise un réseau fluvial qui n'est pas saturé ;
- ii) qu'il permet ainsi de diminuer la proportion de camions sur les routes, avec des effets bénéfiques sur la fluidité et la sécurité routière.

Il est important d'évoquer les autres grands projets d'infrastructure en cours sur l'hinterland fluvial de HAROPA-Port du Havre au regard du transport de conteneurs maritimes.

Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors concerne le fret ferroviaire : il permettra de proposer aux trains une alternative à l'axe historique Le Havre-Rouen-Mantes-Paris sur lequel des travaux lourds de modernisation sont programmés dans les années à venir. L'itinéraire présente un temps de parcours similaire à l'axe historique et s'avère donc compétitif. Ce projet a été jugé indispensable : il permettra en premier lieu de maintenir les capacités actuelles de circulation pour le fret et d'offrir des réserves de capacité pour une nouvelle liaison de fret ferroviaire. L'opération est conduite par SNCF Réseau pour une mise en service prévue mi-2020.

Le projet de canal Seine-Nord Europe consiste à réaliser une liaison fluviale à grand gabarit (106 km de long) entre le bassin fluvial de la Seine et celui du nord de l'Europe qui dessert les ports d'Anvers et Rotterdam. Il est porté par une société de projet dédiée. Pour le transport de conteneurs, cette liaison serait cependant pénalisée par la hauteur des ponts qui limiterait à seulement 2 hauteurs de chargement contre 4 entre Le Havre, Rouen et Gennevilliers.

Le projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) est porté par Voies Navigables de France (VNF) : il vise à adapter le chenal de navigation en rivière sur 37 km de long, ce qui permettra d'étendre le bassin navigable à grand gabarit de la Seine jusqu'au futur débouché sud du canal Seine-Nord Europe. Il ne prévoit pas de programme de rehaussement des ponts sur l'Oise, il vise ainsi plus à améliorer les conditions de transport de vrac que du transport de conteneurs, limitées à 2 hauteurs de chargement sur cet itinéraire.

Le projet Bray-Nogent vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine jusqu'au port de Nogent-sur-Seine, dans l'Aube. Il est porté par VNF et vise à aménager un tronçon de 27 km de rivière et de canal à l'amont de la confluence Seine-Yonne. Les trafics visés sont principalement ceux de céréales, transportés en vrac et en conteneurs, les trafics de conteneurs étant en lien avec les zones logistiques situées alentour. Le réseau de la Seine à l'amont de Paris, comme l'Oise, permet de transporter par bateau des conteneurs chargés sur 2 hauteurs, à comparer aux 4 hauteurs possibles entre Le Havre, Rouen et Gennevilliers.

Au cœur du port du Havre, le projet de réalisation des postes 11 et 12 de Port 2000, à l'ouest du site, constitue le parachèvement de cette infrastructure livrée en 2006. Porté par HAROPA-Port du Havre, il permettra d'augmenter la capacité d'accueil maritime de Port 2000 et de répondre au mieux à l'augmentation du trafic maritime de conteneurs, en cohérence avec l'évolution de l'organisation des terminaux de Port 2000 et de celle des alliances formées par les armements maritimes.

Point sur la desserte fluviale à Port 2000

Christophe GAUTHIER, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie, HAROPA-Port du Havre, indique que trois types d'unités fluviales assurent actuellement le trafic de conteneurs sur l'axe Seine :

- des convois de barges, constituées sur l'axe Seine d'un pousseur et d'une ou deux barges, système présentant une capacité de transport de 352 EVP. Ces convois ne peuvent pas accéder à Port 2000, ils sont chargés ou déchargés au terminal multimodal.
- des automoteurs qui possèdent leur propre système de propulsion, d'une capacité variable pouvant dépasser 300 EVP. Certains d'entre eux, renforcés, au nombre de 6, peuvent accéder selon les conditions météo à Port 2000. Il s'agit de l'équipement de transport fluvial le plus utilisé sur les réseaux des ports du nord.
- un navire fluviomaritime qui peut assurer une liaison entre Port 2000 et Rouen sans restriction météo, avec une capacité de 350 EVP.

La route nord se fait par le canal de Tancarville, le port historique (écluse François I^{er} ou écluse Vétillard puis Quinette), l'avant-port historique, puis un court passage en mer pour entrer dans Port 2000. Ce trajet est praticable pour des automoteurs « renforcés », habilités pour des niveaux de houle maximum variant de 1,20 m à 1,80 m selon les structures des bateaux. Compte tenu des conditions météo, la disponibilité pour un automoteur agréé pour une houle de 1,60 m est de l'ordre de 95 %. Le coût d'achat et le coût d'exploitation d'une telle embarcation sont plus élevés que celui d'une barge avec pousseur.

L'automoteur peut escaler sur différents terminaux maritimes de Port 2000 en s'intercalant entre les escales maritimes pour effectuer son déchargement et rechargement. Il peut également escaler au terminal multimodal.

Le passage en mer restreint la capacité de chargement à 3 hauteurs de conteneurs au lieu des 4 possibles sur la Seine jusqu'à Paris.

Dans le cas de la route sud, le bateau emprunte l'estuaire de la Seine pour atteindre Port 2000, sans utiliser les écluses de Tancarville. Il peut également escaler sur les différents terminaux maritimes de Port 2000 en s'intercalant entre les escales maritimes. Deux unités empruntent actuellement cet itinéraire : un navire fluvio-côtier et un automoteur agréé.

Dans le cas du terminal multimodal, les conteneurs sont acheminés entre les terminaux maritimes et celui-ci par une navette ferroviaire au nombre de 5 par jour (4 sur Port 2000 et une vers les terminaux Nord Atlantique Amérique).

Le terminal multimodal constitue ainsi un point de massification où, à l'import, les conteneurs de différents terminaux peuvent être rapidement sortis des terminaux maritimes et regroupés et où, à l'export les conteneurs sont livrés en un point unique par les bateaux fluviaux et ensuite livrés sur différents terminaux.

Tous les types de bateaux peuvent utiliser ce cheminement.

Le terminal multimodal est doté, pour le mode fluvial, de 2 postes à quai et de 2 portiques fluviaux.

Evolutions du trafic fluvial

HAROPA-Port du Havre a estimé le potentiel de conteneurs transitant par le port du Havre pouvant être capté par le mode fluvial.

La première condition est que le lieu de départ du conteneur à l'export ou le lieu de livraison du conteneur à l'import, soit desservi par le bassin de la Seine.

Une deuxième condition est que la marchandise poursuive l'intégralité du trajet sous forme conteneurisée : les marchandises dépotées à proximité des ports poursuivent préférentiellement leur trajet par mode routier.

Enfin, pour certains types de transport, le conteneur est acheminé plein jusqu'à son point de livraison où il est vidé et peut être rechargé après une courte durée : dans cette configuration, le mode routier, pour des distances de trajet de l'ordre de celle desservie par le bassin fluvial du port du Havre, est particulièrement compétitif. Le mode fluvial ne peut pas capter ce type de transport appelé « round trip » (aller-retour).

Le mode fluvial peut par contre être compétitif par rapport au routier pour les trajets appelé « one way » (aller simple), le retour du conteneur étant dissocié de l'aller.

Comment améliorer l'accès fluvial à Port 2000 ?

Le projet de création d'une chatière consiste à réaliser deux ouvertures, l'une dans la digue sud du port historique, l'autre dans la digue nord de port 2000 ; une nouvelle digue de protection d'une longueur de l'ordre de 2000 m est construite à l'ouest des digues de port 2000.

La chatière permet de créer un plan d'eau abrité pour la navigation des bateaux fluviaux.

Un chenal de navigation doit être dragué à l'abri de cette digue.

Cette infrastructure permet l'accès aux quais de Port 2000 à tous types de bateaux fluviaux, sans restriction de chargement, avec quelques restrictions météorologiques pour des barges en cas de houle importante dans les avant-ports.

Elle permet également l'accès à Port 2000 pour des bateaux autres que ceux destinés au trafic de conteneurs (avitaillement, remorquage, pilotage).

Le coût d'investissement est de l'ordre de 100 millions d'euros. Le chenal de navigation à créer nécessite un coût d'entretien lié à son dragage.

Les bateaux fluviaux sont chargés et déchargés sur les postes maritimes et sont soumis à la disponibilité de ceux-ci.

Cette infrastructure est à créer sur une zone estuarienne et présente un impact environnemental.

L'extension du terminal multimodal consiste à augmenter la capacité du terminal multimodal pour le mode fluvial. Elle peut être mise en œuvre par étape, selon l'évolution des besoins et comprend les points suivants :

- augmentation des plages horaires d'ouvertures
- mise en service de portiques supplémentaires
- augmentation de la surface de stockage
- augmentation du linéaire de quai.

Le coût de cette solution est de 23 millions d'euros. Les surfaces nécessaires pour l'accroissement de surface ont été remblayées lors de la réalisation des infrastructures initiales. Cette extension présente un impact environnemental faible et avait été prise en compte lors de l'évaluation initiale des mesures de compensation du Chantier multimodal.

L'optimisation des routes nord et sud consiste à optimiser les solutions en place : route nord, route sud et multimodal. 3 types d'optimisation sont envisageables :

- règlementaire : poursuivre le travail réalisé en 2013 qui a abouti à une adaptation des arrêtés autorisant le passage en mer pour des automoteurs,
- technique : adapter au plus juste les caractéristiques des automoteurs exploités sur les routes nord et sud dans le but d'optimiser les coûts d'investissement et d'exploitation,
- financière : mettre en place un système d'aide à l'investissement et à l'exploitation de ces automoteurs adaptés aux routes nord et sud.

Ces optimisations ont un impact environnemental nul et elles ne sont pas chiffrées ni positionnées dans le temps. Elles nécessitent un travail en partenariat avec les acteurs (opérateurs, manutentionnaires, etc.).

Echanges avec la salle

Daniel LE MORVAN, retraité ayant travaillé sur le Port du Havre, souligne l'augmentation du coût de transport liée aux ruptures de charge¹ sur le terminal multimodal. Il évoque également le délai d'anticipation de 3 semaines de la chaîne logistique de transport pour les marchandises importées d'un continent comme l'Asie. Il estime que la route sud est la meilleure solution et la plus économique mais déplore que la batellerie ne souhaite pas investir davantage pour développer le trafic sur cette route : il propose ainsi d'imposer à la batellerie de réaliser des investissements dans des bateaux agréés maritimes.

Il demande également si le projet Emerhode (extension de l'infrastructure portuaire et de prolongement du Grand Canal du Havre²) est exclu de l'étude de la maîtrise d'ouvrage en cours ou s'il peut encore être envisagé.

¹ La rupture de charge désigne l'étape lors de laquelle une marchandise transportée sur un moyen de transport donné est déchargée pour être rechargée sur un nouveau moyen de transport.

² Ce projet a fait l'objet d'un débat public du 8 octobre 2009 au 7 février 2010 : voir [le site de la CNDP](#).

Patrick DOMENGET, professeur d'histoire-géographie, indique qu'il n'est pas un spécialiste du sujet mais qu'il a rencontré certaines parties prenantes. En complément des comparaisons des coûts des 3 solutions versées à la concertation, il souhaiterait disposer de leurs délais respectifs dans la perspective de les comparer entre eux et à ceux de grands projets d'aménagement comme le Canal Seine-Nord Europe.

Il déplore que le dossier de concertation ne propose pas de carte des 3 solutions à la même échelle et que la carte présentant l'extension du terminal multimodal ne situe pas l'ensemble du parcours d'un conteneur qui emprunte cette plate-forme.

Enfin, afin de pouvoir mieux comparer les 3 solutions, il suggère que le maître d'ouvrage agrège sur une seule page les tableaux des avantages et inconvénients de chacune d'entre elles (disponibles dans le dossier de concertation³), en qualifiant mieux certains points comme l'impact environnemental.

Pierre-Gérard MERLETTE, Normand, garant désigné par la CNDP aux côtés de Marianne AZARIO, relève que le maître d'ouvrage semble limiter l'hinterland⁴ du port du Havre à la région parisienne et demande que ce point soit précisé.

- **Règles de la concertation**

Marianne AZARIO, garante, souligne que d'une manière générale, les spécialistes du sujet doivent tenir autant que possible un propos argumenté et compréhensible pour le grand public.

- **Les solutions étudiées par le maître d'ouvrage**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, prend note de l'avis exprimé en faveur de la route sud et ajoute que la solution envisagée par le maître d'ouvrage pour les routes nord et sud intègre des possibilités d'aide à l'investissement et/ou l'exploitation des unités fluviales adaptées.

Il précise que le délai de mise en œuvre est de 5 ans pour la chaudière et d'1 à 2 ans pour l'extension du terminal multimodal. La mise en œuvre de l'optimisation des routes nord et sud par voie réglementaire peut être rapide en théorie mais dépend de la capacité du maître d'ouvrage à convaincre le législateur ou l'administration : l'obtention des premiers arrêtés sur ces routes avait été lente (plus d'un an) mais les seconds sont arrivés plus rapidement (moins d'un an entre la formulation de la demande et la signature).

- **Le périmètre de l'étude du maître d'ouvrage**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, confirme que HAROPA-Port du Havre prend en compte un hinterland limité au bassin parisien, le transport combiné fluvial (trajet principal fluvial et trajet final en camion) n'étant pertinent que pour quelques dizaines de km de parcours final.

Il rappelle que le projet Emerhode n'a pas été retenu par le maître d'ouvrage à l'issue du débat public dont il a fait l'objet de 2009 à 2010 : le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 ne le prend pas en compte.

- **L'information délivrée par le maître d'ouvrage**

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, indique que le parcours d'un conteneur qui emprunte le terminal multimodal est décrit dans le dossier de concertation : c'est pourquoi la carte de l'extension du terminal multimodal est centrée sur la présentation des projets d'aménagement

³ Pages 28, 31 et 33

⁴ L'hinterland, ou arrière-pays, est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral.

sur le site de la plate-forme.

HAROPA-Port du Havre propose de diffuser sur le site de la concertation une agrégation des tableaux des avantages et inconvénients des 3 solutions versées à la concertation.

Jean-Luc SALADIN, conseiller municipal du Havre délégué à l'innovation et à la prospective, demande si le maître d'ouvrage a étudié la possibilité d'établir une liaison entre Port 2000 et le quai de Bougainville par un blondin (installation câblée de type téléphérique). Il relève que la France est leader pour ce mode de transport avec de nombreuses sociétés dans les Alpes, et regrette la rupture culturelle entre le monde de la montagne et celui de la mer.

Jérôme QUILLET, bureau d'études indépendant, demande au maître d'ouvrage de confirmer les capacités d'emport de chaque unité fluviale et en particulier des 6 automoteurs habilités à accéder à Port 2000.

Evoquant le graphique présenté p. 24 du dossier de concertation, il demande également de préciser la répartition à l'import et à l'export du total estimé des 1 325 000 EVP transitant en 2016 par HAROPA-Port du Havre jusqu'au bassin parisien.

- **Les solutions étudiées par le maître d'ouvrage**

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, indique que le maître d'ouvrage a étudié des solutions consistant à utiliser différents modes de transport terrestre entre les terminaux actuels du port historique. Ces solutions, qui n'ont pas été retenues, figurent dans le dossier de concertation. En revanche, aucune étude n'a été réalisée sur le transport par câble, qui – pour des conteneurs – relèverait de l'innovation.

- **L'information délivrée par le maître d'ouvrage**

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, indique que les capacités d'emport des automoteurs habilités à accéder à Port 2000 se situent entre un peu moins de 200 et 315 EVP. Compte tenu de la précision des informations demandées par Jérôme QUILLET, il s'engage à apporter une réponse ultérieurement.

Marianne AZARIO, garante, propose que cette question soit intégrée à la foire aux questions du site de la concertation.

Table ronde – Le transport fluvial sur l'axe Seine : acteurs et enjeux

Yann ALIX, expert portuaire, anime la table ronde dont l'objectif est de donner au public des clés de compréhension concernant les enjeux du transport fluvial sur l'axe Seine, selon les métiers et points de vue de différents acteurs économiques et environnementaux.

Nicolas GAUTHIER, directeur général de Port Synergy et président de la GMP – Le Havre

⇒ *Quelles priorités stratégiques sur Port 2000 pour gagner des parts de marché et optimiser les performances de Port Synergy sur l'axe Seine ?*

Port Synergy est la 1^e entreprise de manutention en France (environ 2 millions d'EVP traités par an sur les ports du Havre et de Fos-sur-Mer) et fut la 1^e à investir sur Port 2000 en 2006 (400 millions d'euros investis au total), où elle exploite un terminal de 1,4 km de long et 10 portiques, et traite environ 1,3 million de conteneurs par an, soit la moitié du trafic total de Port 2000. L'année 2017 a été bonne pour Port Synergy avec 14 % de croissance sur les neuf premiers mois de l'année, soit un score supérieur à la moyenne européenne. Cependant, les principaux concurrents du port du Havre que sont Anvers et de Rotterdam s'avèrent nettement en avance : le port du Havre a traité près de 3 millions de conteneurs en 2017 contre plus de 10 millions à Rotterdam et Anvers. Pour gagner des parts de marché, le port du Havre bénéficie d'atouts considérables tels que sa situation géographique et ses profondeurs d'eau de grande qualité ; il évolue de nouveau en « première division » des ports internationaux en étant touché par les trois grandes alliances maritimes, ce qui est une caractéristique rare mais volatile. Afin de poursuivre le développement du port, l'orientation stratégique prioritaire est de permettre à ces grandes alliances de continuer à se développer au Havre et de leur offrir des capacités, ce qui correspondrait à la réalisation des postes 11 et 12 de Port 2000.

⇒ *Quelles sont les priorités pour améliorer les services aux navires fluviaux tout en s'accommodant de l'arrivée de géants maritimes sur les postes 11 et 12 une fois réalisés ?*

Comme l'a indiqué la ministre des Transports lors de sa visite au port du Havre le 27 octobre, l'enjeu est effectivement d'établir des priorités concernant l'ensemble des projets en cours sur l'axe Seine, qui totalisent 6 à 7 milliards d'euros. Pour Port Synergy, l'idéal serait de pouvoir accéder directement à Port 2000 avec des barges et dans de meilleures conditions, sachant qu'il est important de s'appuyer sur les trois modes que sont le fer, le fleuve et la route. Cependant, le groupe considère que la priorité consiste à aménager les postes 11 et 12.

Ferenc SZILAGYI, vice-président de Logiseine et représentant de Logiseine sur LHTE (terminal multimodal)

⇒ *Pour optimiser la compétitivité des combinaisons multimodales sur l'axe Seine, quelles innovations et priorités d'investissements attendez-vous ?*

Logiseine est en premier lieu prestataire de services pour le transport multimodal : ses clients requièrent des livraisons selon différents critères tels que la rapidité, parfois du jour au lendemain, ou le coût. Différentes solutions d'évacuation des conteneurs sont possibles : à l'importation par exemple, des automoteurs pouvant accéder directement à Port 2000 et transporter des conteneurs mais seules 5 unités remplissant ces deux critères sont disponibles aujourd'hui dans toute la France et celles-ci sont plus chères que les bateaux classiques ; ou encore le passage par le terminal multimodal qui a l'inconvénient d'être plus lent.

Par ailleurs, on observe aujourd'hui une diminution des armements maritimes qui tendent à se regrouper et font moins d'escales avec des bateaux plus grands : dans chaque port escale, il y a moins de conteneurs à charger ou décharger et cette situation risque de s'intensifier. Une fois les conteneurs disponibles, Logiseine doit disposer d'une capacité de réaction instantanée pour reprendre ceux qui sont les plus urgents, les autres pouvant passer par le terminal multimodal.

Face à cette situation, un accès direct à Port 2000 apparaît naturellement comme la meilleure solution pour Logiseine : il permettrait en effet de fiabiliser l'accès à Port 2000 et de répondre au critère économique. En outre, le 6^e automoteur disponible aujourd'hui, dédié à l'avitaillement,

pourrait bénéficier de cet accès direct pour ravitailler les porte-conteneurs ou transporter des colis lourds, parfois très encombrants.

⇒ *Les opérateurs fluviaux comme Logiseine sont-ils également disposés à moderniser leurs pratiques, par exemple en mutualisant leurs services, ou à supporter de nouveaux coûts pour assurer la rentabilité d'un investissement tel qu'un accès direct à Port 2000 ?*

Aujourd'hui, l'accès par les routes nord et sud affiche certes un taux de réussite d'environ 95 % mais après planification des conditions météorologiques : si l'on prend en compte la totalité de la fenêtre disponible ou à laquelle Logiseine souhaiterait accéder, ce taux est plutôt de l'ordre de 70 %. Un accès direct de type chatière permettrait d'éviter des planifications météo plusieurs jours en amont, ce qui demande un travail de fond, et d'être plus réactif après la mise en disponibilité d'un conteneur par les manutentionnaires. Le taux de réussite obtenu aujourd'hui, de l'ordre de 95 %, montre que les opérateurs fluviaux ont d'ores et déjà progressé en termes d'optimisation de leurs services. Par ailleurs, seuls 2 opérateurs purement fluviaux desservent aujourd'hui Port 2000 : une plus grande mutualisation risquerait d'empêcher de maintenir une concurrence saine entre eux.

Christophe REGNIER, président de LHTE (terminal multimodal)

⇒ *En tant que spécialiste de la combinaison des modes massifiés (fluvial et ferroviaire), quelles sont les améliorations prioritaires selon vous pour optimiser la performance du mode fluvial à Port 2000 ?*

Il y a consensus pour développer le transport fluvial, dont la part modale actuelle n'est pas du tout satisfaisante ; l'ambition légitime serait de la doubler par un report de la route sur le fleuve. Or le potentiel est essentiellement concentré sur le bassin parisien : celui-ci apporte environ 100 000 EVP par an au port du Havre via le mode fluvial, il s'agirait donc d'arriver à 200 000 EVP.

LHTE constate que les délais d'acheminements de conteneurs n'ont pas tous le même niveau de priorité : certains peuvent supporter un délai un peu plus long via le terminal multimodal, d'où la complémentarité de ce dernier avec les accès directs. Ce délai oblige certes parfois à un travail de concertation avec les opérateurs, leurs clients et les chargeurs pour modifier les modes de fonctionnement mais un délai supplémentaire de 24 à 48 h n'est pas nécessairement préjudiciable au bon embarquement du conteneur ou à sa bonne livraison chez le client à l'import.

⇒ *Accroître la capacité de LHTE pourrait-il accroître mécaniquement les volumes transportés par le fleuve ? Et est-il possible d'introduire plus d'agilité dans le fonctionnement, avec par exemple un coût moins élevé pour une livraison moins rapide ?*

Plus le terminal multimodal traitera de conteneurs, plus il sera possible de baisser le coût de traitement d'un conteneur. Mais le terminal multimodal ne cherche pas à s'accaparer le traitement de l'ensemble des conteneurs. Aujourd'hui, LHTE traite 30 % des volumes fluviaux passant par le port du Havre, contre 70 % par les automoteurs disposant d'un agrément. Le terminal multimodal est en capacité de doubler son volume de traitement dans sa configuration actuelle, sans passer par un investissement lourd tel qu'une extension mais par exemple avec un aménagement des horaires de travail. Pour accompagner la croissance des volumes nécessitant un accès direct, rien n'empêche de compléter le nombre d'automoteurs agréés à Port 2000.

François GUERIN, directeur général adjoint des Terminaux de Normandie (TN)

⇒ *Comment TN, impliqué à la fois auprès des géants maritimes et des navires fluviaux, peut rendre ses installations et services plus attractifs à Port 2000 ?*

Comme Nicolas GAUTHIER de Port Synergy l'a indiqué, le port du Havre se situe en 1^e division sur le plan international : les 3 grandes alliances maritimes sont présentes et les clients le choisissent pour connecter les lignes principales, en provenance d'Asie par exemple, avec les lignes réalisant une distribution fine, par exemple dans la Baltique, en Gascogne ou sur les îles britanniques : c'est ce qu'on appelle le trafic de transbordement, qui représente 30 à 35 % du volume global de TN et 28 % du volume global du port du Havre, soit un niveau tout à fait similaire à ceux d'Anvers et de Rotterdam.

Néanmoins, le potentiel de développement de l'activité du port dans l'hinterland repose sur l'import-export et celui-ci ne peut se développer que si les conteneurs arrivent ou partent du Havre dans de bonnes conditions et qu'en privilégiant les modes massifiés. Outre le projet d'électrification de la ligne Serqueux-Gisors qui est un enjeu important pour le fret ferroviaire, le mode fluvial représente bien sûr un enjeu déterminant pour la région parisienne qui constitue le premier marché du port du Havre et qui est alimentée par 1,4 million d'EVP par an, dont la moitié passe par Le Havre et l'autre moitié par les ports concurrents du range nord : il y a donc un enjeu de captation de 700 000 EVP⁵ pour Le Havre. Celle-ci ne se fera pas par la route puisque le taux du mode routier a aujourd'hui atteint un plafond (taux de 89 %), mais par la barge et le fer. Compte tenu de la politique développée par la ville de Paris sur l'environnement, l'avenir de la barge est déterminant pour TN. Il s'agit donc de faire en sorte que le coût du transport par barge soit le plus compétitif possible et dans cette perspective, la meilleure option est un accès fluvial direct avec des bateaux standards, sachant qu'une centaine de barges sont opérationnelles sur la Seine aujourd'hui contre seulement 5 automoteurs agréés pour accéder à Port 2000.

TN s'accorde avec LHTE sur le fait que les solutions versées à la concertation sont toutes complémentaires mais souligne que les ports concurrents d'Anvers et de Rotterdam ont tous réalisé en première intention un accès direct avant d'aménager des infrastructures plus sophistiquées comme le terminal multimodal du Havre ou le « *common barge terminal* » à Rotterdam, un terminal indifférencié qui peut accueillir toutes les barges, sachant que ces infrastructures induisent des ruptures de charges et des coûts supplémentaires. TN appelle ainsi de ses vœux à la réalisation de la châtière et considère que ses 5 ans de développement laisseraient le temps au terminal multimodal d'éprouver son business model, sachant que ce dernier ne peut pas prétendre à traiter l'ensemble des conteneurs.

⇒ *TN a-t-il une politique incitative vis-à-vis du mode fluvial, par exemple pour encourager Logiseine à partager les coûts en fonction des investissements ?*

Des dossiers sont en cours pour la mutualisation des THC⁶, en parallèle des sujets évoqués aujourd'hui. Le tarif est une chose mais l'optimisation des coûts en est une autre : il convient d'abord de créer les conditions du coût le plus bas possible pour ensuite avoir des politiques tarifaires incitatives. TN est un partenaire fondateur de la barge depuis le milieu des années 1990 et a pu voir ce mode de transport monter en puissance. En 2011, l'un des terminaux de TN situé dans le port ancien a enregistré 70 000 EVP sur barge avec un taux de report modal sur la barge, pas uniquement

⁵ EVP : conteneur équivalent vingt pieds

⁶ « *Terminal handling charge* » = surcharge tarifaire maritime

pour la région parisienne mais pour l'ensemble du trafic import-export, de 25 % ; depuis son basculement dans Port 2000 en 2012, TN enregistre le même nombre de conteneurs sur barges alors que le trafic import-export a triplé, ce qui induit une part modale divisée par 3. Ce chiffre est à la fois dommageable et un signe d'espoir puisqu'il montre que les objectifs fixés ont déjà été réalisés par le passé.

Bruno LECOQUIERRE, président de la Maison de l'estuaire et professeur des universités à l'Université du Havre

⇒ *En quoi le développement du transport fluvial peut-il avoir des retombées positives pour le maintien des équilibres écosystémiques dans l'estuaire de la Seine ?*

La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine va fêter le mois prochain ses 20 ans. Sa création est intervenue au milieu du débat public sur Port 2000 dont la réalisation fut quasiment concomitante, ce qui peut être considéré comme une réussite. Avec 8 500 hectares dont 4 000 hectares terrestres et 4 500 hectares maritimes, elle constitue l'une des plus grandes réserves naturelles de France métropolitaine.

Elle s'avère diversement concernée par les différents modes de transport de conteneurs. 4 000 camions empruntent chaque jour la route de l'estuaire qui longe la réserve par le nord, ce qui pose de nombreux problèmes comme l'impossibilité de mettre en place une voie cyclable à cet endroit. Le train est le seul mode de transport qui traverse la réserve naturelle, à hauteur seulement d'une douzaine par jour. Enfin, le transport fluvial par la route sud emprunte le chenal de Rouen qui est bordé de part et d'autre par des espaces de la réserve naturelle, mais sans incidence sur elle : elle a donc un intérêt évident au développement du mode fluvial, ce qui permettrait de desserrer le transport routier et d'éviter une trop grande augmentation du nombre de trains.

Le projet de chatière, qui semble recueillir le soutien des transporteurs, est celui qui implique les travaux les plus importants et des impacts environnementaux très sensibles, qu'il conviendra d'étudier très sérieusement. Concernant l'extension du terminal multimodal, il est douteux que celle-ci ne conduise pas à terme à l'extension du grand canal (projet Emerhode) évoquée lors de la 1^e session d'échanges avec la salle : une réponse plus précise serait la bienvenue à ce sujet. Enfin, la route nord est tout à fait complémentaire avec un aménagement du terminal multimodal et l'optimisation de la route sud est l'option qui présente le moins d'inconvénients environnementaux étant donné qu'elle n'implique pas de grands travaux. Néanmoins, il est bien évident que l'environnement n'est qu'un critère de choix parmi d'autres.

Yann ALIX, expert portuaire, invite les intervenants de la table ronde à réagir, en complément de leur intervention initiale.

Christophe REGNIER, LHTE, invite à prendre en compte les capacités des infrastructures portuaires : de ce point de vue, il ne semble pas réaliste que 100 % du trafic fluvial passe en accès direct sur les terminaux de Port 2000. A titre d'exemple, la réalisation des accès directs dans les ports du range nord a eu pour conséquence une congestion du mode fluvial, avec des délais d'attente pour la manutention non pas de 24 h mais de 96 h voire plus. Il souligne la complémentarité des solutions pour le développement du mode fluvial, qui peut aussi se faire par le développement des automoteurs agréés pour la route nord et par le développement des activités du terminal multimodal.

Yann ALIX, expert portuaire, souligne la nécessité d'être innovant pour être en mesure de faire face à une augmentation des volumes transportés par le mode fluvial, quelle que soit l'option retenue.

Christophe REGNIER, LHTE, estime que cette réflexion doit concerner l'ensemble de l'axe Seine : à l'instar de ce qui se pratique dans le monde maritime, on peut imaginer la mise en place d'alliances entre opérateurs fluviaux pour se partager des espaces sur des unités, que ces unités soient petites pour utiliser un accès plus facile sur le terminal multimodal, ou de taille plus importante pour utiliser un accès direct.

François GUERIN, TN, reconnaît l'importance des budgets d'investissement mobilisés le long de l'axe Seine, certes en incluant le canal Seine-Nord Europe, mais juge nécessaire d'être ambitieux pour les générations futures en développant l'économie sur cet axe. A titre de comparaison, le port de Rotterdam prévoit à l'horizon 2030 de passer d'un trafic de 12 à 30 millions d'EVP et de doubler son linéaire de quais, ce qui relève d'une échelle bien supérieure à celle de la réalisation de la chatière ou des postes 11 et 12 à Port 2000.

A titre d'information, l'Union Maritime et Portuaire a récemment intégré une « task force » composée notamment de la Région, de professionnels, d'universitaires et de think tanks : elle a pu constater, lors d'une visite à Bruxelles visant à mieux comprendre les mécanismes de financement de l'Union européenne, que celle-ci est prête à soutenir les types de projets dont il est question ce soir et qui sont modestes par rapport à ceux des concurrents.

Ferenc SZILAGYI, Logiseine, rappelle qu'avant la réalisation de Port 2000, lorsque l'ensemble des conteneurs étaient traités dans le port historique du Havre, celui-ci était desservi par un accès direct et les barges poussées à 4 niveaux de conteneurs étaient « scalpées », c'est-à-dire qu'on leur retirait 2 niveaux pour continuer leur parcours jusqu'aux terminaux de Bonneuil ou Evry. Ces derniers ne sont plus desservis aujourd'hui à cause de l'absence d'accès direct à Port 2000 pour les barges poussées et de l'incapacité des 5 automoteurs agréés pour Port 2000 à traverser Paris compte tenu de leur configuration. Aujourd'hui, Logiseine n'est pas en mesure d'investir pour de nouvelles unités fluviales capables d'accéder directement à Port 2000 à cause d'un manque de compétitivité du mode fluvial : ses clients ne sont pas prêts à payer en ce sens. Plus globalement, la part du mode fluvial recule depuis la mise en place de Port 2000, ce qui impose de trouver des solutions.

Echanges avec la salle

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, relève les principaux sujets dans les échanges de la table ronde : l'enjeu de capter un potentiel d'environ 700 000 EVP par an ; la distinction des niveaux d'urgence dans les délais de livraison des conteneurs ; la perspective de la complémentarité entre les différentes solutions versées à la concertation ; les enjeux environnementaux qui n'ont pas la même consistance pour chaque solution ; la capacité de financement, notamment par le biais de l'Union européenne. Elle invite le public à prendre la parole.

Patrick DOMENGET, professeur d'histoire-géographie, souhaiterait connaître les gains de trafic fluvial estimés pour l'extension du terminal multimodal, ainsi que la différence de rapidité entre la route nord et la route sud. Il demande aussi des précisions sur les volumes de dragage envisagés pour l'entretien de la chatière. Il précise ne pas avoir arrêté de position à ce jour sur les solutions

proposées mais considère que HAROPA-Port du Havre a 20 ans de retard étant donné que le sujet de l'accès fluvial à Port 2000 avait déjà été abordé lors du débat public portant sur sa création : il attend donc que cette concertation débouche sur une prise de décision.

- **Prise de décision du maître d'ouvrage**

Marianne AZARIO, garante, rappelle que le dispositif de concertation sera suivi d'une prise de décision du maître d'ouvrage.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, rappelle que le développement des modes ferroviaire et fluvial est un élément central du projet stratégique de HAROPA-Port du Havre et assure de son plein engagement de mener à bien cet objectif. Il ajoute que l'écluse fluviale, envisagée à l'origine de Port 2000, ne fait plus partie des solutions envisagées par HAROPA-Port du Havre en raison notamment de son coût beaucoup plus élevé que celui de la chatière.

- **Projets d'extension du grand canal**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, propose de répondre à l'interpellation de Bruno LECOQUIERRE sur le projet Emerhode. Il dit comprendre sa préoccupation puisque l'extension du grand canal longerait de très près la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, sachant que les enjeux environnementaux ne s'arrêtent pas aux limites de celle-ci et que cette infrastructure aurait des impacts forts sur l'écosystème de l'estuaire. Il souligne par ailleurs l'investissement très conséquent (250 millions d'euros) qu'elle représenterait pour HAROPA-Port du Havre, même avec un soutien financier de l'Etat, de la Région ou de l'Union européenne, et confirme que le maître d'ouvrage n'envisage pas sa réalisation, y compris à moyen terme. En outre, cette infrastructure n'est pas indispensable au fonctionnement du port. A ce jour, 40 % de l'activité du terminal multimodal relève du transport fluvial : les navires doivent certes rebrousser chemin pour emprunter le canal de Tancarville mais il s'agit seulement de quelques heures de trajet supplémentaires, ce qui ne remet pas en cause le modèle économique à l'échelle de l'axe Seine.

- **Délais d'acheminement des conteneurs**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, indique que le maître d'ouvrage a examiné de manière très détaillée les différents délais d'acheminement des conteneurs sur Port 2000 : dans leur grande majorité, ceux-ci sont évacués 4 ou 5 jours après leur arrivée, délai pour lequel le terminal multimodal est pleinement adéquat. L'accès direct s'avère opportun pour les marchandises dont le délai d'acheminement est plus urgent.

Christophe REGNIER, LHTE, signale que pour ce qui concerne l'export, les conteneurs pleins qui transitent par le terminal multimodal sont livrés sur les terminaux maritimes pour 50 % le jour même de leur traitement, et pour 50 % le lendemain. A l'import, lorsque la marchandise doit être chargée sur une barge ou un train, l'indicateur de mesure n'est pas le même : l'objectif est de livrer la marchandise chez le client à une date pré-déterminée et suivant ce critère, le taux de satisfaction est aujourd'hui de 97 %.

Ferenc SZILAGYI, Logiseine, ajoute qu'à l'import, l'essentiel des conteneurs dont la livraison est très urgente passent par la route. Aujourd'hui, on constate une concentration des escales des navires de mer autour du weekend : dans cette situation, le conteneur qui est chargé le lundi sur voie directe (route nord ou route sud) est livré le mardi après-midi en région parisienne, tandis que celui qui est chargé sur le terminal multimodal, généralement moins urgent, est plutôt livré le jeudi après-midi.

Marianne AZARIO, garante, relève l'importance des délais d'acheminement dans l'analyse des différentes solutions et l'intérêt de livrer le plus tôt possible au public les conclusions de l'étude socio-économique à ce sujet.

- **Volumes de dragage liés à l'entretien de la chatière**

Christophe GAUTHIER, HAROPA-Port du Havre, précise que l'entretien de la chatière augmenterait relativement peu les volumes de dragage : il s'agirait, selon les études menées, de 100 000 à 200 000 m³ supplémentaires répartis dans les deux avant-ports, pour environ 2 millions de m³ dragués sur l'ensemble du port aujourd'hui.

Alexis MAHEUT, membre du Comité national et du Comité régional des pêches de Normandie, indique avoir assisté à la création de Port 2000 et du pont de Normandie, et souligne l'accumulation des projets d'infrastructures sur l'estuaire depuis cette époque. Il signale qu'une étude en cours de l'Ifremer, dont les conclusions devraient être publiées d'ici la fin de l'année, a d'ores et déjà identifié l'estuaire de la Seine comme la 1^e nurserie de bars en France et comme la 2^e nurserie de soles dans l'ensemble de la Manche : il estime à cet égard qu'il sera nécessaire de mener des études environnementales sérieuses et souligne la forte diminution des hauteurs d'eau liée à la sédimentation ainsi que la déperdition de l'activité de pêche autour du pont de Normandie. Or, la réalisation de la chatière aggraverait selon lui la situation dans l'estuaire, concernerait une zone très polluée, entraînerait de nouveaux dépôts de dragage à Octeville ainsi qu'un changement des courants. S'il se dit conscient d'adresser une critique relativement isolée au projet de chatière, il met en avant l'investissement important que celui-ci nécessite (environ 100 millions d'euros) et indique que les pêcheurs ne se contenteront pas de mesures compensatoires et n'accepteront pas d'interdiction de pêcher le bar, alors qu'ils sont déjà limités par un quota de 100 kg de bar par mois. Cette espèce étant protégée par l'Union européenne, les pêcheurs se réservent le droit d'engager un contentieux.

Sylvie BARBIER, Ecologie pour Le Havre (EPLH), déplore les carences actuelles de la connaissance du milieu marin local : son association considère qu'il s'agit d'un problème majeur et milite depuis plusieurs années pour la mobilisation de financements en ce sens.

Par ailleurs, EPLH salue la prise en compte, comme elle en avait émis le souhait, de l'ensemble de la chaîne logistique sur l'axe Seine lors de cette concertation, mais regrette que seule une partie de celle-ci ait été abordée lors de la réunion de ce soir.

Elle demande une clarification au sujet du nombre de couches de conteneurs par unité fluviale qui est autorisé sur l'ensemble de la Seine, souhaite savoir à quelle partie du terminal multimodal les barges ont accès et s'il est envisageable d'exploiter sur la Seine une flotte fluviale permettant une véritable massification du Havre jusqu'à Rouen, comme c'est le cas sur le range nord, compte tenu de l'évolution en cours vers des porte-conteneurs de plus en plus massifs.

Dans la perspective d'assurer l'équilibre de traitement entre les différents modes, elle rappelle que le mode routier ne paie pratiquement pas ses infrastructures et suggère que les enjeux environnementaux et sanitaires qui lui sont liés soient estimés au regard de l'importance du trafic routier au départ du Havre.

Elle souhaite que la réunion publique de Rouen, prévue le 13 novembre, n'évoque pas seulement les aspects économiques mais aussi la continuité de la chaîne logistique et les enjeux environnementaux sur l'ensemble de l'estuaire, c'est-à-dire jusqu'en amont de Rouen.

- **Impact environnemental de la solution chatière**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, rappelle que lors de la table ronde, Bruno LECOQUIERRE a

bien indiqué que tout nouvel aménagement sur l'estuaire aurait un impact environnemental. Il assure que le maître d'ouvrage n'a pas sous-estimé cette question : les études menées sur l'état initial de l'environnement sont disponibles sur le site de la concertation et celles-ci confirment que la préservation du bar est un enjeu important ; le cas échéant, de nombreuses études complémentaires seront menées après cette concertation et les conclusions de l'étude socio-économique seront présentées lors de la réunion du 18 décembre.

- **Les solutions versées à la concertation**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, précise que, conformément au propos des acteurs intervenus lors de la table ronde, les solutions versées à la concertation peuvent être complémentaires : si cela apparaît pertinent, HAROPA-Port du Havre juge tout à fait possible de les engager ensemble, suivant leurs calendriers respectifs, à l'issue de cette concertation.

- **Les contraintes du trafic fluvial**

Christophe REGNIER, LHTE, signale que les convois poussés traités par le terminal multimodal représentent aujourd'hui 25 à 30 % du volume fluvial qu'il traite, contre 65 % pour les automoteurs, qu'ils soient agréés ou non pour accéder à Port 2000. Il précise qu'une fois arrivées au Havre, au niveau du quai de l'Europe, les barges ont ensuite le choix d'aller à gauche vers le terminal multimodal, sans prise de rendez-vous, ou à droite pour accéder directement à Port 2000, avec une organisation anticipée.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, signale qu'un navire peut se rendre jusqu'à Gennevilliers avec 4 hauteurs de conteneurs, mais doit passer à 2 hauteurs pour aller à Paris en raison de la configuration des ponts. Il relève que les contraintes sont les mêmes sur l'Oise : à ce titre, le maître d'ouvrage considère que le Canal Seine-Nord Europe serait relativement inopérant pour le transport de conteneurs.

- **Les enjeux environnementaux et sanitaires liés au trafic routier**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, estime que la concertation en cours pourra difficilement traiter un sujet aussi complexe mais renvoie aux Assises de la mobilité en cours.

Antoine VERCIER, Terminaux de Normandie (TN), précise que les routes nord et sud ne nécessitent pas les mêmes bateaux : des barges « maritimisées » de type automoteur sont utilisées sur la route nord et des navires fluviomaritimes de type « feeder » sur la route sud. Or, si un automoteur peut franchir le pont Guillaume le Conquérant à Rouen, aller à Gennevilliers, se faire retirer une couche de conteneurs et livrer jusqu'à Bonneuil, le navire fluviomaritime de type « feeder » ne peut pas passer le pont Guillaume le Conquérant : ses marchandises sont reprises sur une péniche ou un pousseur à Rouen pour aller jusqu'à Paris.

Luc LEFEVRE, adjoint au maire de Sainte-Adresse et responsable de La République en marche au Havre, souligne la compétitivité de la solution chatière qui évite selon lui une rupture de charge ainsi qu'un recours aux subventions d'exploitation : une flotte de 200 unités serait d'ores et déjà opérationnelle pour l'emprunter. Il se dit surpris que l'extension du terminal multimodal soit envisagée comme une solution à long terme pour le développement du mode fluvial sur l'axe Seine, considérant que l'exploitant de cette plateforme a déposé le bilan au bout de 5 mois, qu'elle est selon lui sous perfusion de l'autorité portuaire en ne payant pas de loyer, et que le système ferroviaire est également subventionné. Il estime que l'évidence pousse à choisir la solution à la fois la plus simple et la moins chère, à savoir la chatière, qui assurerait la relance du mode fluvial et, à

terme, la fiabilité du terminal multimodal. Il regrette que l'étude économique de comparaison des différentes solutions ne soit pas disponible dans le dossier de concertation alors qu'il s'agit du cœur de la problématique, et qu'il ne soit pas non plus possible à ce stade d'évaluer leur compétitivité par rapport à la voie routière.

- **Le mode de financement des différentes solutions**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, souligne que la chatière représente l'investissement le plus cher parmi les solutions versées à la concertation (100 millions d'euros, contre 23 millions pour l'extension du terminal multimodal et un investissement nul sur l'optimisation des routes nord et sud).

Il dément l'existence d'un système de perfusion ou d'une subvention d'exploitation concernant le terminal multimodal, qui fait l'objet d'une franchise de loyer pour son année de lancement : le versement d'un loyer est prévu dès 2018 et celui-ci augmentera les années suivantes. Ce dispositif vise à accompagner la montée en puissance de la plateforme, qui devrait avoir traité entre 80 000 et 85 000 conteneurs d'ici fin 2017 et terminer l'année à l'équilibre.

Il indique que le niveau auquel serait fixé le droit d'utilisation de la chatière est un élément de comparaison primordial :. Il indique à titre d'illustration que, le loyer prévu du terminal multimodal générant pour le GPMH un revenu de 1 000 000 €, la chatière devrait également générer 1 million d'euros de péage par an. En outre, chaque solution nécessitant un investissement devra recourir aux subventions : pour la chatière, il devrait être au minimum de 50 % en réunissant les apports de l'Etat, de la Région et de l'Union européenne.

Marianne AZARIO, garante, rappelle que les résultats de l'étude socio-économique seront mis en ligne sur le site de la concertation, en sus de leur présentation lors de la réunion du 18 décembre.

Jean-Luc SALADIN, conseiller municipal du Havre délégué à l'innovation et à la prospective, rappelle, en réponse à Bruno LECOQUIERRE, qu'il existe 1 km de pistes cyclables entre le pont de Normandie et Port 2000, et quelques km dans le sens inverse : il ne reste que 4 à 5 km à réaliser, ce qui aurait dû être fait dès l'aménagement du pont de Normandie et pourrait être rapidement réalisé. Il souligne que les ports de Rotterdam et Anvers sont entièrement dotés d'équipements cyclables de haute qualité et souhaite que Le Havre se hisse à leur niveau.

Francis GILET, retraité, indique avoir travaillé dans la maintenance au port du Havre. Il souhaiterait savoir quels ont été les impacts environnementaux du pont de Normandie et de Port 2000, et quelles seraient les marges de manœuvre pour agrandir le port une fois que l'extension du terminal multimodal ou la chatière auraient été réalisées, compte tenu du risque de saturation.

Didier LEANDRI, Comité des armateurs fluviaux (CAF), assure que les armateurs fluviaux sont prêts à participer au financement de la chatière par un péage compte tenu de l'envergure d'un tel ouvrage et des retombées économiques attendues : l'enjeu est de parvenir à un modèle économique acceptable sur le niveau du péage, les armateurs n'ayant pas encore de réponse à ce jour.

Jérôme QUILLET, bureau d'études indépendant, demande pourquoi la route sud n'est pas privilégiée par les opérateurs fluviaux alors qu'elle est la seule permettant de s'affranchir des ouvrages fluviaux (écluses et ponts).

Il souligne par ailleurs le développement du fret ferroviaire au port britannique de Felixstowe : parti d'un volume équivalent à celui du Havre, celui-ci traite aujourd'hui 800 000 EVP par an sur le rail contre 80 000 au Havre. Il souhaiterait connaître ce qui peut expliquer ce succès à Felixstowe.

- **La circulation à vélo dans le port et autour du port**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, indique qu'aucune solution envisagée n'a d'impact sur la circulation à vélo au sein du port.

- **Le mode de financement des différentes solutions**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, rappelle que le niveau du péage de la chatière devra à la fois assurer sa rentabilité et ne pas créer de distorsion de concurrence par rapport à d'autres acteurs économiques ayant bénéficié d'investissements publics : il s'agit d'une question complexe qui devra, le cas échéant, faire l'objet d'études.

- **La perspective de saturation de Port 2000**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, indique que le maître d'ouvrage a élaboré un modèle de saturation de l'occupation des quais de Port 2000 en fonction des hypothèses de croissance des trafics maritime et fluvial, dont les résultats seront disponibles et mis en ligne courant novembre.

- **La route sud**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, souligne que la route sud ne permet pas d'aller au-delà de Rouen, ce qui oblige à déposer les marchandises sur le terminal de Moulineaux : c'est pourquoi d'autres opérateurs utilisent le terminal multimodal au Havre avec une rupture de charge afin d'aller directement à Gennevilliers avec des convois poussés. Les trois solutions (route nord, route sud, terminal multimodal) sont utilisées par des opérateurs différents, avec des intérêts différents.

- **Le développement du fret ferroviaire**

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, indique ne pas connaître les conditions de desserte ferroviaire du port de Felixstowe mais souligne que celles du port du Havre sont complexes et que le maître d'ouvrage travaille à les améliorer : les voies ferroviaires dont SNCF Réseau lui a transféré la responsabilité ont été réhabilitées avec un lourd niveau d'investissement et la réalisation du terminal multimodal a constitué une réponse pour faciliter les conditions économiques d'exploitation des trains de transport combiné depuis le port du Havre. Par ailleurs, afin de respecter l'objectif d'un doublement du fret ferroviaire, l'ensemble de la place havraise est mobilisée en faveur de l'électrification du tronçon Serqueux-Gisors, dont la mise en service est prévue en 2020. Enfin, HAROPA-Port du Havre travaille aujourd'hui à renforcer la capacité allouée des sillons ferroviaires aux opérateurs de transport, dans l'attente de la réalisation du projet Serqueux-Gisors.

- **Impacts environnementaux des créations du pont de Normandie et de Port 2000**

Pascal GALICHON, directeur de l'environnement et de la planification, HAROPA-Port du Havre, indique qu'il ne dispose pas des éléments demandés concernant le pont de Normandie. Concernant Port 2000, HAROPA-Port du Havre réalise régulièrement un bilan des mesures de compensation mises en œuvre ; un congrès au niveau européen a d'ailleurs eu lieu sur ces mesures, à l'occasion des 10 ans de leur mise en place. Une note sur les impacts environnementaux et les mesures de compensation de Port 2000 est également mise à jour régulièrement : HAROPA-Port du Havre propose que ce document soit mis en ligne sur le site de la concertation. Au regard du contentieux sur l'estuaire de la Seine, l'Union européenne porte une attention particulière aux actions de HAROPA-Port du Havre en la matière et reconnaît la qualité de ses travaux.

Conclusions

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, relève les sujets marquants abordés lors des échanges :

- le périmètre des études menées par HAROPA-Port du Havre
- la comparaison entre les solutions : mise en cohérence des critères et de l'échelle des cartes, renseignements de leurs délais de réalisation, tableau comparatif global, effet sur les ruptures de charge, question du péage
- l'estimation des volumes du trafic fluvial et du potentiel de captation par le mode fluvial, ainsi que les capacités d'emport des unités de navigation
- la question des différents délais de traitement des marchandises, qui a généralement conduit à mettre en avant la complémentarité des solutions discutées
- les enjeux de compétitivité, notamment sur la route sud, et le potentiel de financement pour l'investissement, notamment concernant la solution chatière
- l'inquiétude vis-à-vis des impacts de la chatière sur la ressource halieutique et les milieux naturels, notamment en raison de l'étude de l'Ifremer en cours qui pourra être utile à la maîtrise d'ouvrage, d'où l'enjeu des mesures compensatoires et le besoin d'études complémentaires
- le risque de saturation du port.

Marianne AZARIO, garante, relève des compléments et insiste sur les points suivants :

- un consensus sur la nécessité de renforcer le mode fluvial, ce qui constitue une très bonne base de départ pour cette concertation
- la question des délais de traitement des marchandises et des coûts, qui peut faire l'objet d'une réponse de la maîtrise d'ouvrage, soit sur le site internet, soit à la faveur des tables rondes des prochaines réunions
- la question du financement de la solution chatière : les acteurs professionnels comme le maître d'ouvrage expriment la volonté d'approfondir ce sujet
- la possibilité exprimée par le maître d'ouvrage de retenir un mix de solutions à l'issue de la concertation, ce qui représente déjà une relative évolution du projet.

D'une manière générale, elle salue la richesse des échanges et juge la réunion satisfaisante dans son ensemble.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, précise que la maîtrise d'ouvrage est disposée à mettre en ligne toute la documentation objective dont elle dispose ; en revanche, la question des coûts s'avère très complexe : lors de la concertation menée avec les acteurs portuaires il y a 5 ans, le débat sur ce sujet n'a pu aboutir à un consensus. En effet, certains considèrent que la rupture de charge est un coût et qu'il faut la combattre ; d'autres qu'elle est une opportunité de créer de la valeur.

Marianne AZARIO, garante, souligne que, pour être pris en compte dans le bilan de la concertation, l'ensemble des documents que les participants souhaitent soumettre doivent être transmis dans le cadre des outils de la concertation.

Hervé MARTEL, HAROPA-Port du Havre, remercie les participants ainsi que les intervenants de la table ronde pour avoir accepté l'invitation du maître d'ouvrage. Il se félicite de la qualité des échanges et du respect que les participants se sont témoigné malgré les divergences. Des réunions publiques similaires se tiendront à Rouen le 13 novembre et à Paris le 4 décembre : cependant, les compositions des tables rondes y seront différentes, ce qui permettra aux participants de ce soir d'y recueillir des points de vue nouveaux. L'assistance est également invitée à s'inscrire à la visite sur site

qui aura lieu le samedi 18 novembre. Le site internet de la concertation sera prochainement complété avec les diverses informations qui ont été demandées ce soir et avec l'étude socio-économique qui sera présentée lors de la réunion du 18 décembre au Havre. A l'issue du terme de la concertation le 29 décembre, la garante disposera d'un mois pour remettre son bilan ; le maître d'ouvrage devra ensuite se prononcer d'ici fin mars 2018.

Fin de la réunion à 21h55