

Plan Stratégique de l'établissement unique HAROPA 2020-2025

Bilan de la concertation préalable du public

Table des matières

Préambule	2
1 Rappel du cadre de la concertation préalable du public.....	2
1.1 Qu'est-ce que la concertation préalable ?	2
1.2 Engagement de la concertation préalable	2
2 Organisation de la concertation préalable du public.....	3
2.1 Durée et modalités de la concertation.....	3
2.2 Information du public : affichage et publicité	4
3 Bilan de la concertation préalable du public.....	6
3.1 Bilan quantitatif.....	6
3.1.1 La participation en quelques chiffres	6
3.1.2 Origine géographique des contributeurs	6
3.1.1 Profils des contributeurs	7
3.2 Bilan qualitatif	7
3.2.1 Transition écologique	8
3.2.2 Multimodalité.....	12
3.2.3 Volets territoriaux	15
4 Les enseignements tirés de la concertation par HAROPA et mesures prises	17

Préambule

Lors du Comité Interministériel de la Mer (CIMER) de novembre 2018, le gouvernement a décidé de procéder à l'intégration des ports du Havre, de Rouen et de Paris dans un établissement public portuaire unique de la Seine et a nommé, par courrier en date du 7 février 2019, Catherine RIVOALLON au poste de préfiguratrice de ce nouvel ensemble.

A compter du 16 novembre 2020, Stéphane RAISON a été nommé Directeur Général Préfigurateur du Grand Port Maritime d'Etat HAROPA. Il a la responsabilité d'engager la mise en œuvre de la préfiguration qui conduira à la création de ce nouvel ensemble portuaire et de proposer le plan stratégique du nouvel établissement unique pour la période 2020-2025.

L'article L. 5312-13 du code des transports prévoit que « *le projet stratégique de chaque Grand Port Maritime détermine ses grandes orientations et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre* ». Le contenu de ce projet stratégique est fixé par l'article R. 5312-63 du code des transports.

L'article R. 122-17 (31°) du Code de l'Environnement prévoit que les volets 4 et 5 du projet stratégique doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. Les volets 4 et 5 du Projet Stratégique, conformément à l'article R. 5312-63-1 du Code des Transports, concernent :

- **Volet 4** : de la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 5312-13. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ainsi qu'avec les résidents des communes situées dans sa circonscription et des communes limitrophes ;
- **Volet 5** : des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial.

1 Rappel du cadre de la concertation préalable du public

1.1 Qu'est-ce que la concertation préalable ?

La concertation préalable régie par le Code de l'Environnement (article L121-15-1 et suivants) est une procédure qui permet d'associer le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme.

La concertation préalable permet de débattre de l'**opportunité**, des **objectifs** et des **principales orientations du plan ou programme**, des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire**.

1.2 Engagement de la concertation préalable

HAROPA a publié le 18 décembre 2019, sur son site internet, sa déclaration d'intention d'organiser une concertation préalable du public sur le Plan Stratégique HAROPA 2020-2025. Celle-ci décrit les modalités proposées pour l'organisation de la concertation préalable du public.

Elle a également été publiée sur les sites internet des préfectures de Région Normandie et Ile de France et des préfectures des départements suivants :

Tableau 1 : Date de publication de la déclaration d'intention sur les sites internet des Préfectures de Région et Départements concernés

Région	Départements concernés	Date de publication sur le site internet des préfectures
Normandie	Région Normandie	13 janvier 2020
	14 Calvados	01 février 2020
	27 Eure	19 décembre 2019
	76 Seine Maritime	25 janvier 2020
Ile de France	Région Ile de France	10 janvier 2020
	75 Paris	10 janvier 2020
	77 Seine et Marne	31 décembre 2019
	78 Yvelines	06 janvier 2020
	91 Essonne	31 janvier 2020
	92 Hauts de seine	23 janvier 2020
	93 Seine Saint Denis	16 janvier 2020
	94 Val de Marne	30 décembre 2019
95 Val d'Oise	16 janvier 2020	

En vertu de l'article L121-17 du Code de l'Environnement, HAROPA a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable du public selon les modalités librement fixées, sans garant, et dans le respect des articles L121-15-1 à L121-17 et R 121-19 à R121-24 pour recueillir l'avis du public pour l'élaboration des volets 4 et 5 du Plan Stratégique.

Extrait de l'article L121-17 du Code de l'Environnement

Pour les plans, programmes ou projets soumis à évaluation environnementale, la personne publique responsable du plan ou programme peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'il fixe librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L. 121-16-1 (organisée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale de Débat Public).

2 Organisation de la concertation préalable du public

2.1 Durée et modalités de la concertation

La concertation préalable du public a eu lieu du 31 octobre 2020 au 30 Janvier 2021.

Plusieurs outils d'information, de dialogue et de participation ont été mis à disposition du public pour cette concertation :

- un dossier de concertation préalable du public comprenant :
 - les objectifs et caractéristiques principales du plan, programme ou projet avec une synthèse du projet de Plan Stratégique ;
 - la liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté ;

- un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement.

- des registres de concertation préalable ont été mis à disposition du public pour lui permettre de s'exprimer. Le dossier de concertation ainsi que les registres étaient disponibles aux sièges des trois ports à compter du 23 octobre 2020 :

HAROPA – Port du Havre : Terre-plein de la barre 76067 LE HAVRE

HAROPA – Port de Rouen : 34, boulevard de Boisguilbert 76022 ROUEN

HAROPA – Ports de Paris : 2, quai de Grenelle 75015 PARIS

- une adresse électronique : <https://concertationplanstrategique.haropaports.com> où le dossier de concertation préalable du public et la synthèse du projet de Plan Stratégique était consultable et où le public pouvait formuler un avis sur un formulaire dédié.

2.2 Information du public : affichage et publicité

L'avis de concertation préalable, rédigé en caractères noirs sur fond jaune, au format A2 a été affiché aux sièges des trois Ports avant le début de la concertation.

L'avis de concertation a été publié aux dates suivantes dans les annonces légales d'information des journaux décrits ci-dessous et correspondant aux journaux régionaux ou locaux des départements concernés :

- Ouest France (14) : le 14/10/20 ;
- Pays d'Auge (14) : 16 /10 /20 ;
- Paris Normandie (76 – 27 – 14) : 13 10 / 20 ;
- La Dépêche d'Evreux : 16/10/20 ;
- Le Parisien toutes éditions (toute île de France + Oise) : 14/10/20 ;
- Les Affiches Parisiennes (75-92-93-94) : 16 /10/20 ;
- Le Pays Briard (77) : 16/10/20 ;
- Toutes les nouvelles (78) : 21/10/20 ;
- Val de Marne Infos (77) : 15/10/20 ;
- Echo d'île de France (95) : 16/10/20 ;
- Le Républicain de l'Essonne (91) : 12/10/20.

Cet avis a également été publié sur le site internet de HAROPA (haropaports.com) et sur le site dédié à la plateforme de concertation (<https://concertationplanstrategique.haropaports.com>) ainsi que dans les Newsletters locales de chaque port diffusées à un listing externe composé de riverains des zones portuaires, clients, partenaires, institutionnels et élus locaux :

- Paris : Newsletter de Janvier 2021 ;
- Rouen : lettre locale Rouen Port Estuaire du 8 octobre 2020 et du 9 de janvier 2021 ;
- Le Havre : un article du numéro de décembre 2020 de la newsletter.

Un plan média a été mis en place afin d'informer et inciter le public à participer à l'élaboration du plan stratégique dans le cadre de la concertation préalable. Ce plan a compris :

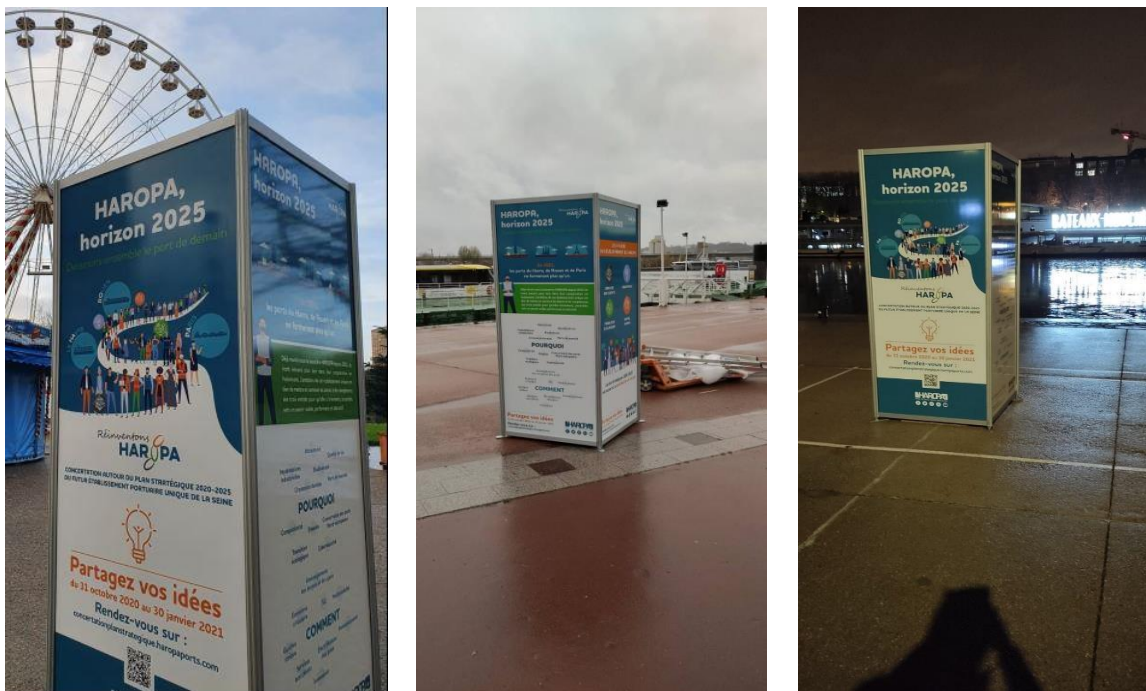
- L'habillage du site internet d'information locale « Tendance Ouest » du 7 décembre au 20 décembre 2020 + pop-up superstitiel du 21 décembre 2020 au 3 janvier 2021 ;

- Deux demi-pages quadri dans le parisien toutes éditions IDF + Oise, la première semaine de décembre 2020 ;
- Deux pleines pages quadri dans Paris Normandie toutes éditions les 2, 4 et 8 Décembre 2020 ;
- Un pavé sur les sites d'actualité ACTU.FR (éditions 76 / 14 / 27 / 75 / 77 / 78 / 91 / 92 / 93 / 94 / 95) la première semaine de décembre 2020 ;
- Un article sponsorisé sur ACTU.FR (éditions 76 / 14 / 27 / 75 / 77 / 78 / 91 / 92 / 93 / 94 / 95) la première semaine de décembre 2020 ;
- Deux demi-pages quadri dans les magazines locaux d'informations : Pays d'Auge / Liberté / La dépêche / l'impartial / L'Eveil de Pont-Audemer / Infos Dieppoises / Réveil de Neufchâtel / Havres infos / Côté Rouen / La République / L'Echo / La Gazette du Val D'Oise : Les deux premières semaines de décembre 2020.

Des totems ont également été installés à différents endroits de Paris, Rouen et le Havre aux adresses suivantes du 11 décembre 2020 au 25 février 2021 :

- Paris : les ports de La Tourelle et de Gennevilliers ;
- Rouen : quai de Boisguilbert à Rouen RD et à Port-Jérôme-sur-Seine ;
- Le Havre : quai de Southampton et esplanade de l'Hôtel de Ville.

Figure 1 : Totems installés au Havre, à Rouen et à Paris



Des posts publicitaires ont, par ailleurs, été publiés sur différents réseaux sociaux :

- **Facebook** : 4 posts et 16 posts publicitaires entre le 1er Décembre 2020 et le 30 janvier 2021 ;
- **Twitter** : 11 posts entre le 1er Décembre 2020 et le 30 janvier 2021 ;
- **Linkedin** : 10 posts sponsorisés entre le 1er Décembre 2020 et le 30 janvier 2021.

3 Bilan de la concertation préalable du public

3.1 Bilan quantitatif

3.1.1 La participation en quelques chiffres

Le site internet HAROPA dédié à la concertation a fait l'objet de **13 047 visites** pour **21 980 pages vues**, sur la période du 31 octobre 2020 au 30 janvier 2021 et **15 025 sessions** sur les réseaux sociaux dont **2 710** via des réseaux sociaux référents tels que Facebook (75,5 %), LinkedIn (21,5 %) et Twitter (2,7 %).

La concertation préalable du public sur l'ensemble du Plan Stratégique a donné lieu au dépôt de **93 contributions** après correction (suppression des formulaires sans remarques) pour **84 contributeurs**. Les contributions ont toutes été formulées sur le site internet de HAROPA dédié à la concertation. Aucune contribution n'a été enregistrée dans les registres mis à disposition dans les locaux des sièges sociaux des trois ports.

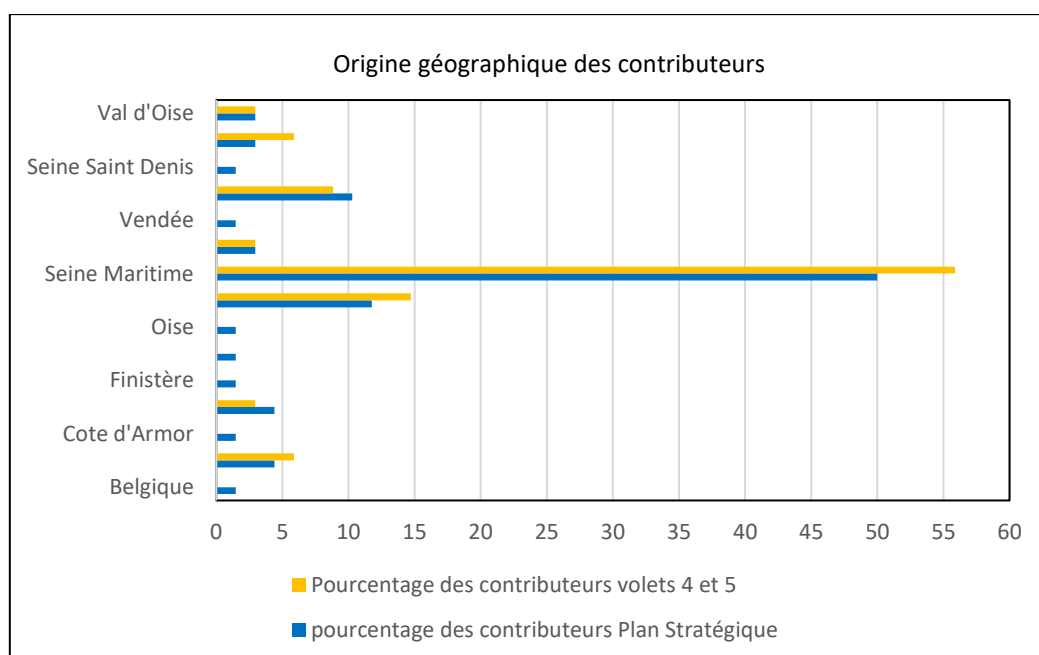
Sur les 93 contributions, **45 (pour 42 contributeurs)** concernent le périmètre réglementaire de la concertation préalable du public à savoir les volets 4 et 5 relatifs à la politique d'aménagement et de développement durable, de la desserte portuaire et de l'intermodalité du Plan Stratégique HAROPA.

3.1.2 Origine géographique des contributeurs

L'origine géographique des contributeurs sur l'ensemble du Plan Stratégique est assez variée et est représentée sur le graphique ci-dessous. 84 % des contributeurs ont précisé leur origine géographique. La moitié est issue du département de la Seine Maritime. Les autres départements les plus représentés sont les départements de Paris et des Hauts de Seine.

En ce qui concerne le périmètre réglementaire, l'origine des contributeurs est moins étendue géographiquement. Le département de la Seine Maritime reste le plus représenté avec 55 % des contributeurs, suivi par les départements de Paris et des Hauts de Seine ainsi que les départements du Calvados et du Val de Marne.

Figure 2 : Origine géographique des contributeurs



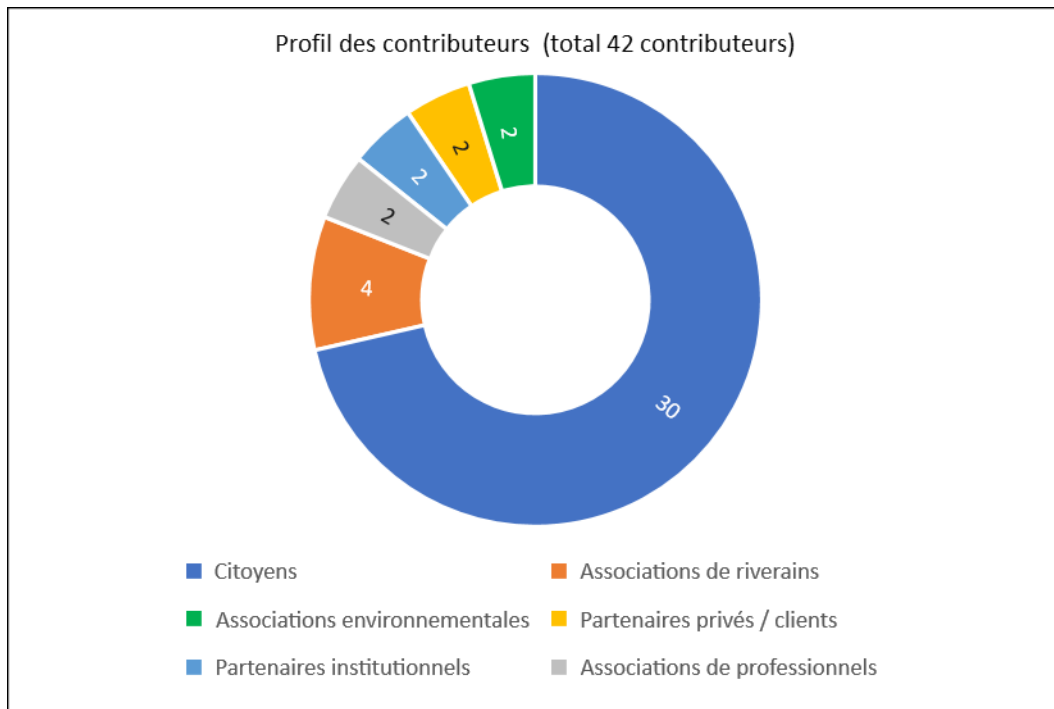
3.1.1 Profils des contributeurs

Les profils des contributeurs sur le périmètre réglementaire peuvent être regroupés autour de six typologies :

- Citoyens ;
- Associations de riverains ;
- Associations de protection de l'environnement ;
- Partenaires privés / clients ;
- Partenaires institutionnels (collectivités) ;
- Associations de professionnels.

Ainsi, la grande majorité des contributeurs appartiennent à la catégorie des citoyens (72 %) et des associations de riverains (9 %). Les autres contributeurs se sont manifestés à parts égales dans cette concertation (4,7 %).

Figure 3 : Profils des contributeurs en nombre



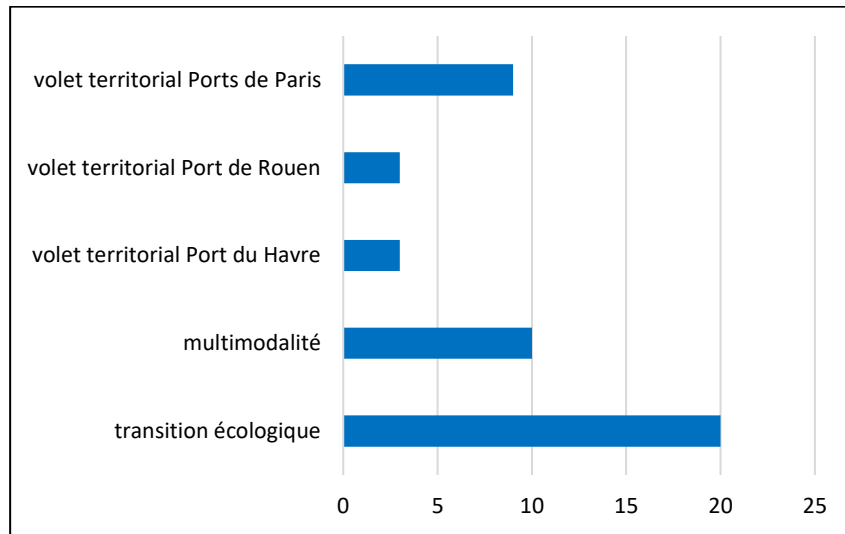
3.2 Bilan qualitatif

Pour faciliter la prise en compte des contributions, ces dernières ont été regroupées en fonction des piliers et volets du Plan Stratégique et notamment ceux relatifs :

- à la transition écologique ;
- à la multimodalité ;
- aux stratégies territoriales de chacun des trois ports.

La répartition des contributions dans ces domaines montre que la transition écologique est le sujet central représentant 43 % des contributions, suivi par la multimodalité (20%) et par le volet territorial de Paris (19% lié principalement au sujet d'actualité sur le Port de Javel).

Figure 4 : Répartition des contributions en fonction des volets / piliers du Plan Stratégique



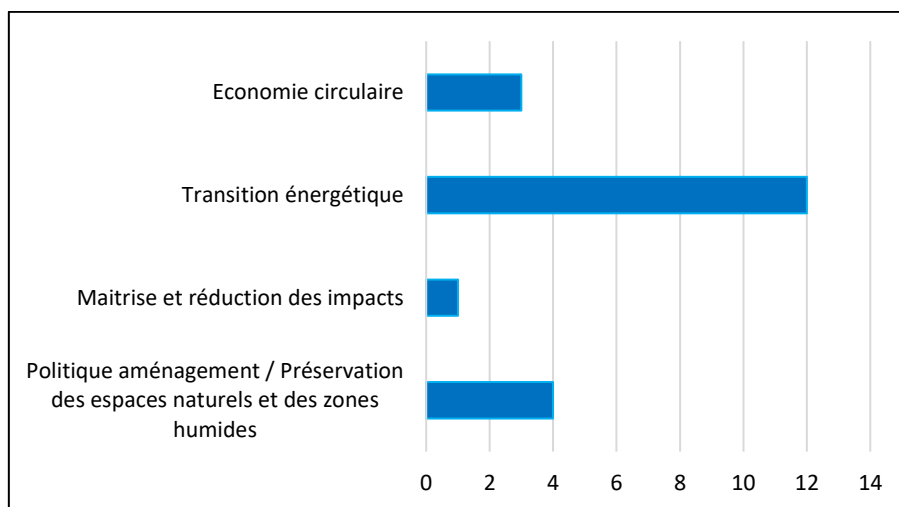
3.2.1 Transition écologique

En ce qui concerne la transition écologique, les contributions sont regroupées selon différentes thématiques :

- Politique aménagement / Préservation des espaces naturels et des zones humides
- Maitrise et réduction des impacts des activités portuaires
- Transition énergétique
- Economie circulaire

La figure 5 représente la répartition des contributions par thématique. La transition énergétique apparait parmi les sujets les plus évoqués, suivi par la politique d'aménagement et la préservation des espaces naturels et des zones humides et l'économie circulaire.

Figure 5 : Répartition des contributions en fonction des thématiques



Politique aménagement / Préservation des espaces naturels et des zones humides

Les sujets évoqués sont relatifs :

- à la **politique d'aménagement** de HAROPA qui doit limiter la consommation d'espaces en renforçant la construction du port sur le port, en densifiant les implantations et en évitant de consommer les espaces à fort potentiel écologique.
- à la **préservation des espaces naturels**, à la localisation des zones de restauration écologique ainsi qu'à la préservation des zones humides de l'estuaire de la Seine.
- A la **compatibilité de ces actions de restauration des milieux naturels avec le développement du tourisme** pour éviter les perturbations de ces milieux.
- A la **démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) qui doit rester à l'échelle locale des aménagements envisagés** avec des mesures compensatoires dans le sous bassin hydrographique ou le corridor biologique fonctionnel (par exemple, qu'un projet à Bonneuil ne soit pas compensé sur le territoire du Havre).

Réponse HAROPA :

HAROPA mène une politique d'aménagement des espaces portuaires en appliquant une stratégie de gestion durable du territoire et en déclinant la démarche ERC dans ses réflexions le plus en amont possible.

La stratégie de HAROPA est, en effet, de mettre en place des Schémas locaux de développement du territoire qui permettent notamment de préciser la vocation de certains espaces et d'en optimiser l'utilisation (favorisation du développement du « port sur le port »).

HAROPA souhaite renforcer son rôle de gestionnaire d'espaces naturels en lien avec le territoire et les différents partenaires et prévoit, à l'horizon 2025, une augmentation des surfaces en gestion écologique sur l'ensemble de son territoire et la mise en œuvre d'une politique de restauration volontariste sur son foncier à vocation naturelle.

Enfin, la démarche ERC est au cœur des préoccupations de HAROPA, depuis l'élaboration du PS (mesures d'évitement et de réduction des impacts liés à l'aménagement), jusqu'à la mise en œuvre de chaque projet d'aménagement (avec d'éventuelles mesures compensatoires en dernier ressort, définies conformément aux recommandations du SDAGE qui privilégie la réalisation des mesures compensatoires au plus près des zones impactées).

→ ***Les sujets évoqués ci-dessus seront bien pris en compte dans le volet transition écologique du Plan Stratégique. Pour les mesures compensatoires, le sujet sera abordé plus en détail dans le cadre de l'évaluation environnementale du Plan Stratégique.***

Maitrise et réduction des impacts des activités portuaires

Obtenir une meilleure intégration de la zone industrialo-portuaire dans son environnement humain et naturel est un point qui est également abordé, notamment au travers des nuisances résultant de l'exploitation des activités elles-mêmes, de la circulation générée (poids lourds) et des aménagements ou de l'entretien des espaces portuaires : réduction des impacts sur la qualité de l'air (polluants, poussières, odeurs) et sur l'ambiance sonore et le trafic routier, veiller à la sécurité globale du site face aux risques incendie ou crue, préserver l'eau et les milieux humides, et améliorer la qualité paysagère.

Réponse HAROPA :

HAROPA travaille déjà à une meilleure acceptabilité des activités portuaires et compte poursuivre et développer les actions qu'il mène pour réduire et maîtriser l'impact des activités portuaires sur l'environnement.

→ *Un chapitre complet du volet transition écologique sera dédié à l'acceptabilité des activités portuaires .*

Transition énergétique

Les contributions du public ont été les plus nombreuses sur cette thématique qui ressort comme une préoccupation importante du public. Les sujets évoqués sont variés et concernent :

- **Le développement du fluvial entre Le Havre et Paris et le report modal** à mettre en avant comme levier en faveur de la transition énergétique et notamment pour l'amélioration du bilan carbone sur la Vallée de la Seine.
- **L'électrification des quais** permettant d'apporter des solutions de raccordement et rechargement à quai le long de l'axe Seine pour le développement des embarcations fluviales hybrides ou électriques.
- **L'approvisionnement des navires en nouvelles énergies** : adapter les infrastructures et la logistique d'approvisionnement pour répondre aux besoins des navires ou bateaux fluviaux en carburants alternatifs (biocarburants, Hydrogène, GNL ...).
- **Les démarches d'écologie industrielle et la décarbonation de l'activité industrielle** : HAROPA doit être un fédérateur d'initiatives collectives en matière d'écologie industrielle et territoriale permettant d'accélérer la décarbonation de l'activité industrielle, la production de biogaz ou la récupération d'énergie au sein des zones industrialo-portuaires.
- **Le développement de panneaux solaires et de bâtiments autonomes en énergie.**
- **La réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de GES (gaz à effet de serre)** liées aux engins mobiles de services sur les terres et aux navires de croisières à quai, le développement du transport électrique courte distance et d'une logistique urbaine dernier kilomètre en mode doux.

Réponse HAROPA

HAROPA a un rôle essentiel dans la promotion des modes de transport durables : la massification des flux de marchandises, l'encouragement au report modal ou le développement du fluvial continueront à faire partie intégrante de sa stratégie.

Plusieurs actions répondant à ces objectifs sont notamment prévues par HAROPA d'ici 2025 :

- L'électrification des quais sur les terminaux stratégiques des trois ports, afin de réduire notamment les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores ;
- La fourniture de solutions d'approvisionnement en carburants alternatifs tout au long de l'axe Seine, y compris pour les transporteurs routiers en mettant à disposition à l'intérieur des zones portuaires des stations « multi-énergies » ;
- L'élaboration d'une stratégie de décarbonation de l'axe Seine, en partenariat avec les acteurs portuaires et territoriaux : développement de la filière hydrogène vert et du captage du CO₂ à des fins de stockage et de réutilisation, et démarches d'écologie industrielle ;
- Le développement de fermes solaires, l'installation de panneaux photovoltaïques sur des toitures d'entrepôts, de hangars portuaires ou de bâtiments administratifs, la rénovation énergétique des bâtiments administratifs et entrepôts.

→ ***Les sujets évoqués ci-dessus seront bien pris en compte dans le volet transition écologique du Plan Stratégique. Le développement du fluvial et du report modal et l'offre d'énergie verte auprès des transporteurs seront développés dans le volet multimodalité du Plan Stratégique***

Economie circulaire

En ce qui concerne l'économie circulaire, deux sujets sont principalement abordés, la gestion et le recyclage des déchets des navires et le développement de pôle d'industries spécialistes en recyclage des déchets (en particulier à Rouen).

Sur les déchets des navires, il est notamment demandé de proposer la mise en place d'espaces dédiés au dépôt des marchandises alimentaires pouvant être recyclées en favorisant notamment la méthanisation, de développer un service rapide et efficace favorisant les grandes quantités et limiter les temps d'attente des armateurs.

Réponse HAROPA

Le traitement des déchets est considéré par HAROPA comme un fort levier de développement et un important générateur d'emploi. À ce titre, HAROPA souhaite développer et accueillir sur son domaine des acteurs spécialisés dans l'économie circulaire : filières de collecte, traitement, recyclage et valorisation des déchets et effluents du port (activités terrestres) et navires, méthanisation ou encore traitement et réutilisation des déchets du BTP.

→ ***Les sujets évoqués ci-dessus seront bien pris en compte dans le volet transition écologique du Plan Stratégique et seront également déclinés localement dans les volets territoriaux.***

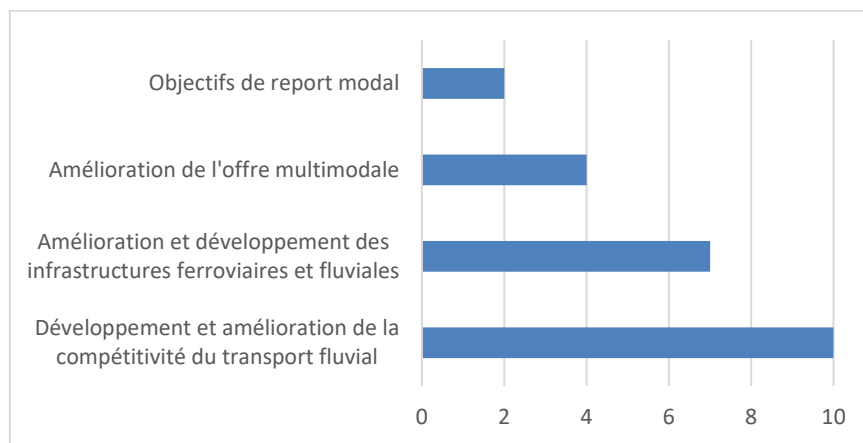
3.2.2 Multimodalité

Les contributions liées à la multimodalité sont regroupées sous différentes thématiques :

- Les objectifs de report modal
- L'amélioration de l'offre multimodale de HAROPA
- L'amélioration et le développement des infrastructures ferroviaires et fluviales
- Le développement et l'amélioration de la compétitivité du transport fluvial

La figure 6 représente la répartition des contributions par thématique. Le développement et l'amélioration de la compétitivité du transport fluvial constituent le sujet le plus évoqué (43%), suivi par l'amélioration et le développement des infrastructures ferroviaires et fluviales (30%), et l'amélioration de l'offre multimodale de HAROPA (17%).

Figure 6 : Répartition des contributions en fonction des thématiques multimodales



Augmentation des objectifs de report modal

La présentation globalisée des chiffres de parts modales pour HAROPA est perçue comme masquant une grande diversité des situations entre les trois ports, et notamment la décevante part modale fluviale du trafic conteneurisé (de l'ordre de 9% en 2019 contre 11% en 2012). Un éclairage avec des objectifs par place portuaire est demandé, ainsi que la mise en œuvre d'indicateurs pertinents, réguliers et publics permettant d'évaluer la situation mois par mois et de juger des effets d'une nouvelle mesure ou organisation.

Réponse HAROPA

La révision des objectifs de report modal est en cours afin d'être intégrée dans le Plan Stratégique, elle s'appuie notamment sur une série de leviers multimodaux à mettre en œuvre. La multimodalité est traitée comme un sujet d'axe. Toutefois, HAROPA travaille bien sur des plans d'actions par filière (céréales, BTP, conteneurs, etc.) et envisage de se fixer des objectifs distincts pour les vracs et conteneurs, afin de pouvoir mettre en lumière la diversité des problématiques et évaluer l'efficacité des mesures.

Les données de report modal étant collectées auprès des différents opérateurs fluviaux et ferroviaires, HAROPA ne peut s'engager sur une publication mensuelle. Cependant, HAROPA étudiera les possibilités d'amélioration de publication de ces chiffres.

→ ***Les sujets évoqués ci-dessus sont bien pris en compte dans le volet multimodalité du Plan Stratégique.***

Amélioration de l'offre multimodale

Deux sujets principaux sont abordés au sein de cette thématique :

- le développement d'offres multimodales et combinées en étroite collaboration avec des opérateurs économiques privés, au-delà des partenariats avec SNCF Réseau et VNF ;
- la prise de participations dans des plateformes multimodales, notamment le long du futur Canal Seine Nord Europe (CSNE).

Réponse HAROPA

HAROPA s'engage à développer le transport combiné ferroviaire depuis et vers ses ports, en développant des services existants et en créant de nouveaux services pour augmenter le report modal sur l'ensemble des régions françaises et conquérir de nouveaux marchés en Europe. Pour ce faire, HAROPA prévoit notamment d'accompagner l'ensemble des acteurs du transport combiné (armateurs, chargeurs, commissionnaires de transport, opérateurs ferroviaires) dans leurs projets de développement. Par ailleurs, le plan de compétitivité du transport fluvial de conteneurs sur la Seine auquel HAROPA a pris part avec VNF permettra, entre autres choses, de soutenir le développement de nouvelles liaisons fluviales.

La prise de participations dans les futures plateformes multimodales à proximité du CSNE est actuellement à l'étude au sein de HAROPA, qui souhaiterait ainsi étendre sa zone d'influence sur le futur axe Seine Nord Escaut, constituant à terme tant une opportunité, notamment pour le développement du trafic de céréales, et accompagner les opérateurs portuaires de l'Axe Seine qui s'y impliqueraient.

→ ***Les sujets évoqués ci-dessus seront bien pris en compte dans le volet multimodalité du Plan Stratégique.***

Amélioration et développement des infrastructures ferroviaires et fluviales

Les sujets évoqués sont notamment relatifs :

- à la liaison fluviale des terminaux maritimes, notamment entre le grand canal et le canal de Tancarville, afin d'optimiser les chargements sur les barges directement sur les terminaux ;
- à la modernisation des écluses, indispensable au développement du transport fluvial,
- à la mise en place de solutions pour désenclaver le port du Havre, assurer la continuité de service du Havre à Port-Jérôme, et reconnecter les terminaux havrais aux sillons ferroviaires du sud-ouest et de l'Espagne afin d'agrandir l'arrière-pays (exemple de la construction d'un tunnel ferroviaire sous-fluvial dans l'estuaire de la Seine) ;
- à la création d'un pôle spécifique rail-eau au-delà de Tancarville.

Réponse HAROPA

HAROPA poursuivra la régénération et le développement de ses infrastructures ferroviaires et fluviales. Ces travaux concerneront notamment :

- la fiabilisation de l'écluse de Tancarville ;
- la mise en place d'une solution de type chatière, permettant aux bateaux fluviaux d'accéder directement aux terminaux de Port 2000 ;
- la poursuite de l'aménagement de nouveaux terminaux fluviaux (notamment pour les silos céréaliers rouennais) ;
- et l'amélioration de la connexion des réseaux de desserte portuaire au réseau ferré national : amélioration des accès ferroviaires du port de Rouen, réhabilitation des voies existantes et la création de nouvelles voies pour desservir les terminaux maritimes de Port 2000, etc.

Le Plan Stratégique de HAROPA prévoit également l'optimisation de la desserte ferroviaire de zones logistiques et de terminaux conteneurs, ainsi que l'amélioration et le développement des infrastructures ferroviaires.

→ ***Les sujets évoqués ci-dessus seront bien pris en compte dans le volet multimodalité, et dans les trois volets territoriaux du Plan Stratégique.***

Développement et amélioration de la compétitivité du transport fluvial

Les sujets évoqués sont relatifs :

- au besoin d'analyses de marché et de potentiel de trafic captable, permettant la réorientation des flux logistiques vers le transport fluvial ;
- à la mise en place de mesures de soutien au report modal : éco-conditionnalité des aides ou des amodiations comme pratiquée à Ports de Paris ou dans les ports maritimes du Nord de l'Europe, proposition d'une part modale alternative à la route comme critère de sélection des amodiataires et clause contractuelle des amodiations ;

- à l'amélioration de l'efficacité du traitement de la rupture de charge dans les ports maritimes et à la facturation du coût du passage portuaire fluvial aux compagnies maritimes, comme pour les autres modes d'évacuation terrestre, qui sont déterminants pour la compétitivité des chaînes multimodales (« mutualisation des THC ») ;
- à une meilleure intégration des processus opérationnels des différents acteurs sur l'axe pour favoriser la fluidité du transport fluvial / transbordement : alignement des plages travaux entre zone maritime et zone fluviale, interconnexion des services d'information fluviale avec les systèmes portuaires et ceux des chargeurs, services mutualisés en termes de standards techniques et de gestion.

Réponse HAROPA

HAROPA créera une offre de conseil en Supply Chain, à destination des clients et des prospects, et proposera une modélisation sur-mesure de leurs flux, afin de leur apporter une aide à la décision en matière d'optimisation des schémas logistiques.

A horizon 2025, HAROPA prévoit également de mettre en place des mesures incitatives visant à encourager les occupants situés en BAQ et/ou disposant d'une ITE à massifier davantage leurs flux.

Par ailleurs, HAROPA fait de la multimodalité un enjeu essentiel de développement et de compétitivité et considère que les outils de performance, de dialogue entre les opérateurs et de cybersécurité, l'innovation et les nouvelles technologies sont des leviers essentiels du développement de la multimodalité. Des solutions et de nouveaux outils seront par conséquent développés pour répondre à des besoins de transport plus efficaces, agiles et durables.

→ ***Les sujets évoqués ci-dessus seront bien pris en compte dans les volets multimodalité, clients et service, et innovation du Plan Stratégique.***

3.2.3 Volets territoriaux

Port du Havre

La relation ville-Port est ressortie dans plusieurs contributions et notamment le souhait de disposer d'un lieu de partage et de pédagogie autour du secteur portuaire et de développer un Port Center ambitieux identifiant la ville du Havre et la Normandie comme territoire maritime. Le deuxième sujet abordé concerne la cohérence du réseau de voies cyclables et les conflits d'usage associés (exploitation des écluses et coupures du trafic).

Réponse HAROPA

La relation ville-port a bien été pris en compte dans le volet territorial du Port du Havre qui mentionne l'ambition de faire du Port Center un espace qui permette de connaître et « d'expérimenter le port », et qui soit aussi un lieu de soutien à l'innovation dans le domaine portuaire, dans une dynamique de coordination des Ports Center à l'échelle de l'axe Seine.

Port de Rouen

Le besoin d'une meilleure intégration de l'activité portuaire à la ville est soulevé notamment :

- pour l'accueil des marinières et les services associés, avec un besoin d'une gestion homogène entre Paris et Le Havre,
- pour l'intégration des modalités avec la future gare rive gauche.

L'aménagement est abordé au travers de la demande d'agrandissement de la zone de stockage sur le quai de Radicatel.

REPONSE HAROPA

HAROPA s'attachera à garantir et à améliorer un très bon niveau d'accueil des marinières, et veillera à ce que les services aux marinières soient homogènes le long de l'axe Seine.

A partir de 2024, Voies Navigables de France devient gestionnaire du domaine en bord de Seine au niveau de l'implantation de la future gare rive gauche. Suite à cette évolution, HAROPA est peu impliqué dans ce projet qui devrait voir le jour autour de 2030. Cependant HAROPA appuiera fortement la nécessité de conserver un passage pour les trains de marchandises dans cette gare, ou à proximité immédiate, ainsi que dans la tranchée couverte situé en rive gauche, afin de s'assurer de la continuité optimale de la desserte ferroviaire de la zone industrialo portuaire de la rive gauche, permettant le développement de la multimodalité.

Le développement et la modernisation du terminal de Radicatel est prévu dans le Plan Stratégique, avec l'adaptation des infrastructures nautiques au gabarit du chenal approfondi, afin de permettre l'accueil et le développement du Short-sea. Les besoins mentionnés ici d'une plus grande surface de stockage sur le quai, pourront être couverts par l'extension du quai permettant de fait, d'augmenter la surface de stockage adjacente.

Ports de Paris

La relation ville-port ressort comme un enjeu majeur et un axe stratégique mais qui apparait dilué dans les documents. Certaines contributions présentent une crainte d'un risque de dégradation de la relation ville-port du fait d'un manque de proximité à cause de l'éloignement des prises de décision.

Du fait de l'actualité récente sur le Port de Javel, de nombreuses contributions sont relatives à ce sujet et notamment évoquent des nuisances visuelles, sonores et olfactives liées aux activités présentes. Ces contributions font ressortir l'importance de l'intégration des ports dans la ville et des relations ville-port pour une meilleure acceptabilité des activités portuaires.

Par ailleurs, des contributions concernent l'aménagement de pistes cyclables sur les berges dès que c'est possible et notamment sur le port de Vitry avec la création d'un itinéraire bis pendant les travaux. Le maintien et la préservation d'un embranchement ferroviaire sur le port de Vitry est également souhaité.

REPONSE HAROPA

HAROPA Ports de Paris mène depuis 2016 une politique volontariste de dialogue avec ses parties prenantes. Des concertations avec les riverains, les associations, les élus et les acteurs du fleuve, sont mises en place notamment sur les sites sensibles, dans le cadre des projets d'aménagement et sur les ports en exploitation. Des concertations continues sont en place sur les grandes plateformes portuaires. Elles réunissent régulièrement leurs parties prenantes et travaillent avec elles lors d'ateliers thématiques.

C'est ainsi que pour le projet de reconstruction d'une centrale à béton sur le port de Javel bas, une concertation a été mise en place avec l'exploitant, les riverains et la Ville de Paris pour aboutir des modifications majeures du projet en tenant compte des préoccupations des différentes parties (baisse de la production, aménagement de qualité, espaces rendus au riverains...).

HAROPA – Ports de Paris s'est doté de plusieurs outils au service de la qualité environnementale de l'exploitation et de l'aménagement. Il s'agit en particulier des Schémas d'Aménagement ou d'Orientation de Développement Durable sur les principales plates-formes portuaires, des Cahiers de Prescriptions Architecturales Paysagères et Environnementales (à respecter par les entreprises s'implantant sur les ports concernés), de la Charte d'Amélioration des Ports, démarche de progrès s'appuyant sur un audit annuel des activités industrielles. Par ailleurs, des partenariats avec AirParif et BruitParif sont en cours pour la surveillance de la qualité de l'air et du bruit sur les sites sensibles permettant de mesurer les impacts de l'activité. Ces données sont partagées lors des rendez-vous de concertation.

Enfin, HAROPA-Ports de Paris travaille sur l'intégration des circulations douces dans le cadre de ses projets d'aménagement en lien avec les collectivités locales.

La transparence des données et le dialogue permettent de bâtir une relation de confiance qui conduit à une meilleure acceptabilité des activités portuaires.

4 Les enseignements tirés de la concertation par HAROPA et mesures prises

Ce chapitre présente les enseignements tirés par HAROPA de la concertation préalable du public sur le Plan Stratégique ainsi que les mesures que HAROPA juge nécessaires pour tenir compte des enseignements de la concertation.

Sur le contenu des volets 4 et 5 du Plan Stratégique

Au vu des contributions émises dans le cadre de la concertation préalable du Public, il apparaît que le contenu du Plan Stratégique est globalement en adéquation avec les remarques formulées par le public.

Les principales préoccupations qui ressortent de la concertation sont liées à la transition écologique qui constitue un pilier de la stratégie HAROPA ainsi qu'à la multimodalité qui constitue le cœur des missions d'HAROPA.

Les différentes remarques qui relèvent de la stratégie ont bien été prises en compte dans le Plan Stratégique.

Sur la prise en compte des enjeux environnementaux

Plusieurs contributions ont fait ressortir la nécessité de prendre en compte les enjeux écologiques du territoire et d'intégrer la biodiversité dans la politique d'aménagement d'HAROPA pour une meilleure acceptabilité des infrastructures portuaires (mesures d'évitement). Il est notamment demandé de maintenir l'application de la démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser) à l'échelle locale des aménagements envisagés, en particulier pour la mise en œuvre des mesures compensatoires.

Le dossier de concertation préalable du public ne donne qu'un « aperçu des incidences potentielles sur l'environnement » du Plan Stratégique sans évoquer, à ce stade, les mesures ERC mises en œuvre. HAROPA rappelle que le Plan Stratégique fait l'objet d'un rapport d'évaluation environnementale qui abordera ce sujet.

Mesure

HAROPA précisera, à titre indicatif, dans le rapport d'évaluation environnementale, le type de mesures ERC susceptibles d'être mises en œuvre lors de la réalisation des aménagements prévus sur la période 2020-2025. HAROPA précisera également le principe de réalisation des mesures compensatoires sur son territoire, dans une vision globale à l'échelle stratégique, afin d'avoir une approche intégrée du développement portuaire en cohérence avec les enjeux de biodiversité et dans le respect de la réglementation en vigueur.

Sur la concertation

La concertation préalable du public a permis essentiellement une mobilisation du public sur le Plan Stratégique HAROPA. Cette concertation est ainsi complémentaire aux concertations menées par HAROPA sur chaque territoire en 2020 qui ont mobilisé principalement les acteurs institutionnels, les clients et les usagers du Port.

La concertation apparaît importante au niveau local dans l'élaboration des projets. Des craintes ressortent, suite à la création de l'établissement public unique, notamment sur le maintien d'une concertation et d'un dialogue local et continu avec les parties prenantes et sur le maintien des relations directes avec le territoire et les collectivités (manque de proximité).

Mesure

HAROPA s'engage à maintenir les concertations locales existantes et les dispositifs et outils développés dans ce cadre. Il maintiendra son niveau d'échange et de concertation avec les collectivités et les territoires et mettra en place des dispositifs adaptés pour informer et mobiliser la population concernée par chaque projet, en complément des procédures réglementaires, notamment dans les secteurs sensibles.