

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

Réunion de concertation du 29 mai 2017

COMPTE-RENDU

En tribune :

. Pour le GPMH :

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

. Pour HAROPA :

- Antoine BERBAIN, directeur général délégué

. Pour SETEC-CTS :

- Régis HELLOT, SETEC
- Pascal REYNE, CTS

. Pour C&S Conseils (animation)

- Claude CHARDONNET, C&S Conseils

Durée de la réunion : 2h15

56 participants

Début de la réunion à 14h40

Ouverture

Hervé MARTEL, président du Directoire du Grand Port Maritime du Havre, accueille les participants. Il rappelle le constat partagé par les acteurs de la place portuaire havraise : l'accès fluvial actuel à Port 2000 doit être amélioré. La concertation engagée avec cette réunion doit permettre d'aborder ce sujet stratégique pour le GPMH et pour HAROPA.

Il rappelle l'histoire du sujet qui remonte à l'élaboration même de Port 2000, avec l'évocation d'un accès fluvial direct lors du débat public en 1997 par un passage à travers la digue sud du port historique, déjà appelé « chatière » à l'époque. Cet aménagement n'a pas été retenu à l'issue du débat public pour des raisons de financement. En 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) a envisagé de réaliser une écluse en fond de bassin, projet également abandonné. En parallèle, le GPMH et l'Etat ont pris des mesures pour permettre à des bateaux fluviaux d'effectuer des passages courts en mer si les conditions météorologiques le permettent, comme cela se faisait dans les pays voisins. Des arrêtés ont ainsi été pris en 2007 autorisant sous certaines conditions de houles des automoteurs fluviaux à rejoindre Port 2000 directement par l'extérieur soit par le port historique (route nord) soit par la Seine (route sud).

En 2013, une nouvelle phase de concertation sur la desserte fluviale de Port 2000 a été initiée, avec des séances plénières et quatre groupes de travail portant sur la route nord, la route sud, les conditions d'exploitation et l'approche socio-économique. Cette concertation a permis d'établir des arrêtés modificatifs définissant des conditions d'accès via les routes nord et sud plus favorables que les arrêtés initiaux, tout en réaffirmant la non-pertinence d'une écluse en cas de réalisation de la solution chatière, moins chère et ne nécessitant pas d'intervention humaine et ne générant pas de coût d'exploitation.

Enfin, il évoque l'arrêt de la navette ferroviaire de conteneurs SAITH en 2015 et la mise en service du terminal multimodal en 2016.

Malgré ces avancées et les projets lancés, Hervé MARTEL indique qu'une attente forte persiste en faveur d'un accès fluvial direct à Port 2000. Il souligne que le GPMH et l'Etat ont inscrit 2 millions d'euros au CPIER pour les études, financés à 50 % par l'Europe au titre de RTE-T, à 25 % par les Régions concernées (Normandie et Ile-de-France et à 25 % par le GPMH).

Face à cette demande, le GPMH s'est ainsi engagé à :

- analyser plus en détail l'ensemble des dispositions susceptibles d'améliorer l'accès fluvial de Port 2000 dont une desserte fluviale directe ;
- apporter des éléments de réponse tangibles fin 2017 de façon à décider dans le courant du premier semestre 2018.

Compte tenu du montant estimé du projet, Hervé MARTEL explique que le GPMH a choisi de saisir la CNDP sur l'opportunité ou non de réaliser un débat public ou de mettre en œuvre une autre forme de concertation sous l'égide d'un garant, personnalité indépendante qui veille à la bonne information du public. Il indique que la CNDP se prononcera début juillet sur la forme de la concertation à mener.

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, présente le déroulé de la réunion en trois séquences. Elle indique qu'un compte-rendu et les présentations seront diffusés aux participants.

Le processus d'étude et de concertation

Présentation

Christophe Gauthier, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie au GPMH, présente les étapes de concertation et d'études menées depuis 2013. Il revient ensuite sur la démarche actuelle du GPMH, qui vise - en deux phases d'études - à étudier les différentes solutions envisageables en concertation avec les parties prenantes.

Cf. Diaporama en annexe

Echanges avec les participants

Christian GRANIER, membre de la commission Fluviale de l'Union TLF, souligne qu'il est intéressant que tous les bateaux puissent venir à Port 2000, que ce soit depuis Nogent-sur-Seine dans l'Aube ou depuis Bonneuil-sur-Marne dans l'Oise. Il estime qu'il ne doit pas y avoir de gêne entre les convois maritime et fluviaux pour permettre au fluvial de se développer, rappelant que les navires maritimes ont la priorité en cas de gêne de trafic. Il se prononce a priori en faveur de la solution chatière, tout en indiquant que la solution écluse, de par sa localisation, présenterait l'opportunité de disposer de deux aires de chargement distinctes, l'une maritime, l'autre fluviale

Stéphane COURCOUX, représentant de Bolloré Ports, demande si l'analyse du GPMH intègre également une démarche comparative par rapport aux autres ports, afin de développer l'attractivité et la compétitivité du port.

Christian de TINGUY, représentant des Terminaux de Normandie, fait remarquer que les dernières tables rondes sur le sujet datent de 5 ans, ce qu'il estime long. Il s'étonne que le GPMH ne retienne que la disponibilité d'accès sans prendre en compte la possibilité de charger à 4 voire 5 hauteurs, ce qui n'est aujourd'hui pas possible sur la route nord.

Louis JONQUIERE, représentant de GMP, souhaite des précisions sur la gêne rencontrée par les transporteurs fluviaux sur les routes nord et sud. Il demande des statistiques sur cet aspect pour pouvoir comparer les différentes solutions à l'aune de l'accessibilité des deux routes au transport fluvial.

Youri THERY, représentant de TRANSMACK, estime que l'accès à Port 2000 est aujourd'hui ouvert, soulignant que les transporteurs ont très vite proposé des bateaux efficaces pour accéder à Port 2000. Il considère que la disponibilité à quai est le principal sujet de Port 2000.

Christian de TINGUY précise que cette notion de disponibilité à quai pose la question du temps de livraison du conteneur, soulignant qu'un quai fluvial existe déjà sur l'un des trois terminaux. Il évoque le cas du quai Bougainville où un taux de 25 % de part modale fluviale sur l'import-export a pu être atteint, et ce sans gêne entre les trafics maritimes et fluviaux. Il souligne que ce taux est loin d'être atteint pour Port 2000.

Louis JONQUIERE estime que peu importe la solution qui sera retenue, soulignant que la question posée est celle du coût de déchargement direct des barges sur Port 2000, avec des outils de manutention aujourd'hui dédiés à des trafics fluviaux

Didier LEANDRI, président du CAF, s'étonne qu'une solution qui s'apparente à la navette SAITH déjà mise en œuvre dans le passé figure parmi les différents scénarii étudiés. Il se demande si les études en cours ne sont pas superfétatoires, dans la mesure où la solution SAITH a été abandonnée au profit du terminal multimodal qui fait aujourd'hui l'interface entre le transport fluvial et le transport maritime. Il souligne que la concertation porte sur l'accès fluvial direct à Port 2000 et que certaines solutions présentées ici ne relèvent pas de ce sujet, alors que cet accès direct correspond à une demande de nombreux professionnels.

Philippe MAUGÉ, président de SCAT, aborde les perspectives de desserte inland du Havre estimant que la chatière ne doit pas être uniquement considérée comme un outil technique mais aussi comme un moyen de favoriser le transport fluvial.

Christian de TINGUY relève que les tables rondes de 2013 avaient suscité de nombreux espoirs ; il note que la réalisation d'une solution va prendre 6 ans de plus, ce qu'il juge au-delà du temps de l'investissement économique des entreprises. Il note qu'un rapport a déjà été commis par SETEC sur le sujet il y a quelques années et se demande pourquoi le GPMH revient seulement aujourd'hui vers les parties prenantes sur ce sujet déjà évoqué il y a 5 ans.

Hervé MARTEL explique qu'un parangonnage des solutions au niveau européen sera présenté lors de la prochaine réunion d'acteurs du 15 juin 2017. Il confirme que l'étude présentée aujourd'hui intègre la concurrence du port d'Anvers.

Il indique également que l'étude prend en compte l'attente potentielle sur les quais de Port 2000, à travers une modélisation statistique. Les barges étant non prioritaires sur les navires, il indique qu'un temps d'attente demeurera : la modélisation statistique sera présentée ultérieurement. Il ajoute que l'analyse comparative menée par les bureaux d'études intégrera différents critères : le chargement sur 4-5 hauteurs, les conditions météorologiques et leurs conséquences sur le trafic fluvial, etc. Il indique que lors de la concertation de 2013, des débats avaient eu lieu sur les coûts. Cet aspect sera pris en compte dans l'étude pour comparer les solutions : péage ou pas, etc. Il ajoute que l'étude SETEC d'alors ne concluait pas à une rentabilité suffisante.

Hervé MARTEL justifie l'intérêt d'analyser l'ensemble des alternatives pour des raisons règlementaires : le maître d'ouvrage est tenu d'étudier toutes les solutions qui répondent au même besoin fonctionnel. Il rappelle que le sujet porte sur le transfert de marchandises entre convois fluviaux et maritimes et que l'accès fluvial direct constitue l'une des solutions pour répondre à ce besoin. Il insiste sur la nécessité de tout étudier, car ne pas le faire exposerait le GPMH à voir son projet retoqué par les autorités.

Il précise que la prochaine étape de décision sera la revoyure du contrat de plan (CPIER), qui permettra de revenir ensuite vers les financeurs pour leur demander de participer aux travaux, ce qui est faisable dans la mesure où 2 millions d'euros ont déjà été attribués pour les études. Il rappelle que ces décisions se prennent au niveau national et européen.

Les scénarios de prévisions de trafics

Présentation

Régis HELLOT, SETEC, et Pascal REYNE, CTS, présentent les scénarios de prévisions de trafics à tester avec chaque solution étudiée. Ils reviennent sur la méthodologie de l'étude, qui consiste en une évaluation du potentiel des trafics fluviaux selon les différentes solutions.

Cf. Diaporama en annexe

Echanges avec les participants

Didier LEANDRI se dit frappé par le chiffre extrêmement mesuré de l'hypothèse de 1,36 % de croissance. Il demande des précisions sur les hypothèses de croissance prises par les autres ports. Il relève également que sur les projections de trafics fluviaux sont également très prudentes pour les trois scénarios envisagés (optimiste, statu quo, pessimiste) et demande comment les effets de compétitivité du fluvial sont pris en compte.

Jean-Louis LE YONDRE, président du conseil de développement du GPMH, souligne le fait que le ministère des Finances suspend l'aide au coup de pince à chaque fois qu'il l'estime nécessaire. Il se demande si cela a été pris en compte, car cette suppression de l'aide au coup de pince (programmée en 2018) a parfois un impact négatif fort sur la compétitivité du transport fluvial. Il estime également qu'il faut poser la question de la répartition navires/barges aux opérateurs et non au GPMH dont ce n'est pas le rôle.

Benoît DOUILLET, représentant de SOGENA, juge l'étude intéressante et note que l'hinterland du Havre n'a pas évolué depuis 2007. Il estime que cette analyse statistique aurait pu aller plus loin, soulignant qu'en 2007, les importations étaient en positif et les exportations en négatif et qu'aujourd'hui, la situation s'est inversée. Il explique que l'import est aujourd'hui très sollicité pour les marchandises dites pauvres (blé, orge, vieux papier, bois...), alors que ces marchandises sont difficiles à exporter avec les tarifs d'armement en hausse. Il estime qu'on ne peut donc pas se contenter de l'analyse présentée sans tenir compte de la nature et du volume des trafics. Il considère aussi que la question du développement de l'hinterland du port, qui s'arrête aujourd'hui à Paris, est à étudier.

Louis JONQUIERE estime que le taux de croissance pris en hypothèse est plutôt optimiste, au regard des différentes crises traversées par le GPMH ces quinze dernières années. Il note qu'en fonction des scénarios étudiés, 20 et 30 000 EVP supplémentaires sont à prévoir : il demande si la réalisation de la solution chatière a un sens, pour une hausse jugée modeste. Il estime qu'il faut se poser la question de l'engagement des chargeurs, au regard de la concurrence avec le transport routier.

François GUERIN, représentant des Terminaux de Normandie, craint que le taux de croissance faible retenu dans l'étude n'amène à faire l'erreur inverse de la première étude. Il souligne que le premier projet stratégique prévoyait un doublement des trafics qui a conduit à réaliser le terminal multimodal. Aujourd'hui, il relève que le faible taux de croissance va amener à prévoir une hausse marginale du trafic de conteneurs alors que la question doit être posée autrement selon lui : l'accès fluvial direct à Port 2000 va constituer l'accès principal pour les barges, qui peuvent dès aujourd'hui être accueillies dans de bonnes conditions à Port 2000. Il appelle à créer les conditions d'un développement du trafic fluvial dans la meilleure économie possible. Quand ce système arrivera à

saturation, il juge que le terminal multimodal jouera pleinement son rôle pour accueillir les trafics massifiés.

Christian GRANIER souligne que le projet de canal Bray-Nogent se fera à l'horizon 2020-2023, avec des barges de 2 500 tonnes de Nogent-sur-Seine jusqu'au Havre, ce qui constituera un élargissement conséquent de l'hinterland du Havre. Il juge qu'avec la réalisation d'une chatière laissant passer tous types de bateaux, avec des frais compétitifs et des opérations de plus en plus directes, des marchés s'ouvriront. Il appelle à considérer le marché sous un angle volontariste positif et non de manière purement comptable.

Régis HELLOT confirme que l'étude prendra en compte les effets de compétitivité du transport fluvial liés à la mise en œuvre des projets connexes comme Bray-Nogent. Il indique que les chiffres présentés ici sont une situation de référence.

Pascal REYNE explique que la compétitivité d'un port ne se mesure pas uniquement à son interface fluviale elle est somme de plusieurs facteurs dans un contexte unique. Il souligne que les ordres de grandeur ne sont pas les mêmes dans les ports d'Anvers ou de Rotterdam, où le trafic de conteneurs est de l'ordre de 9 000 kEVP. Il explique que certaines solutions fonctionnent que si le volume est important : par exemple à Rotterdam, le terminal de Venlo à 150km de Rotterdam propose plus de 15 navettes ferroviaires par semaine sur un seul terminal car ce terminal gère un trafic de 5 000 kEVP. Le port du Havre ne se caractérisant pas par la même organisation, il estime que ce qui marche à Anvers ou Rotterdam pourrait ne pas fonctionner au Havre. Il indique que la réunion d'acteurs du 15 juin a pour objectif de présenter ce qu'il se passe dans les ports concurrents et d'identifier les pratiques.

François GUERIN relève que la mise en évidence d'une fragilité du Havre par rapport à Rotterdam. Il se demande s'il ne serait pas intéressant de développer d'abord les solutions les plus économiques pour amorcer la pompe avant d'envisager la réalisation de solutions plus coûteuses. Il souhaite également savoir si le parangonnage a aussi porté sur des ports concurrents non reliés à leur fleuve.

Pascal REYNE indique qu'il ne parlerait pas de fragilité mais plutôt de remise en contexte. Il se dit convaincu que le port du Havre peut mettre en œuvre ses propres solutions. Cet aspect sera abordé le 15 juin. Concernant des configurations d'accès similaires dans d'autres ports, il dit laisser à l'appréciation des participants de déterminer si le port de Zeebrugge est relié ou non à son fleuve. Il répète que le contexte varie d'un port à l'autre.

Christian de TINGUY souhaite connaître les évolutions de trafic à prévoir en cas de statu quo technique. Il souligne qu'aujourd'hui le trafic fluvial n'est pas compétitif, car largement subventionné.

Régis HELLOT indique que ces évolutions sont bien prises en compte pour dans la situation de référence de l'étude. Il précise que cette situation de référence ne prend pas en compte la suppression de l'aide au coup de pince, car il est difficile à ce stade des études de prendre en compte de trop nombreux critères. Une analyse socio économique complète sera, en seconde phase réalisée sur les solutions les plus performantes parmi celles envisagée en phase 1

Stéphane COURCOUX dit s'interroger non pas sur cette notion de fragilité havraise mais sur le potentiel de l'Axe Seine, évoquant les pertes importantes des manutentionnaires de conteneurs à Rouen. Il se demande si l'étude analyse la capacité de volume traitée sur l'Axe Seine que l'on pourrait transborder sur le fluvial dans une perspective de capter des flux de ports du Nord ou de favoriser le report modal en faveur du fluvial et du ferroviaire.

Youri THERY estime que deux sujets comptent quant à l'accès fluvial à Port 2000 : l'accès technique d'une part, sur lequel il s'est déjà exprimé, et les perspectives de volume, d'autre part. Il souligne que dans la mesure où l'intégralité du trafic fluvial est gérée par 5 unités fluviales, les prévisions de trafic les plus optimistes nécessiteraient une unité supplémentaire pour absorber la hausse de 30 %. Il souhaite savoir si l'étude évalue le gain à passer d'une barge traditionnelle à un automoteur spécialisé, afin de mesurer la pertinence des différentes solutions étudiées.

Jean-Louis LE YONDRE souligne que l'objectif est de dépasser les 3 millions de EVPS. Il juge qu'il ne faut pas se contenter de la situation actuelle et souhaite que le GPMH se demande si la chatière va permettre ou non d'atteindre les objectifs en permettant de capter des trafics se rendant aujourd'hui à Anvers ou à Rotterdam tout en amoindrissant les coûts de transport. Il juge que le scénario présenté ici est extrêmement modéré et ne garantit pas une hausse significative du trafic. Il demande à la maîtrise d'ouvrage d'être très précise dans son étude pour aider le conseil de développement à se prononcer.

Régis HELLOT explique que les prévisions correspondent à la situation de référence qui constitue une prévision et non un objectif. Il ajoute qu'il n'est pas possible lors de cette première phase de l'étude, d'étudier pour chaque solution, l'impact de l'amélioration des accès fluviaux sur le trafic, car la modélisation serait extrêmement lourde. En revanche, cet aspect sera examiné lors de la phase suivante de bilan socio-économique de la ou des solutions retenues, en réalisant des analyses de sensibilité selon différents critères (réduction du coût du transport fluvial, augmentation du trafic, etc.).

Christian GRANIER indique avoir compris que le périmètre d'étude s'étendait jusqu'à Gennevilliers. Il souligne qu'en prenant en compte la réalisation prochaine du segment sud du canal Seine Nord et du canal Bray-Nogent, on ouvrira la France intérieure beaucoup plus largement qu'aujourd'hui au transport fluvial. Selon lui, il ne s'agit pas que de capter des trafics aux ports concurrents mais aussi et surtout de développer le transport fluvial en France.

Barbara LEROY-HAUGUEL, représentante de l'Agence de l'eau Seine-Normandie relève que les enjeux environnementaux sont peu abordés aujourd'hui. Elle appelle à s'interroger dès à présent sur les conséquences environnementales d'une solution chatière sur les nourriceries, sur les méandres, etc.

Hervé MARTEL estime que les participants et la maîtrise d'ouvrage partagent tous la conviction que l'amélioration de l'accès fluvial du port est un sujet stratégique. Il indique qu'un scénario de référence a été présenté afin de tester différents critères. Il convient que les scénarios sont très prudents et propose d'ajouter un scénario un peu plus optimiste en termes de croissance, sans aller jusqu'aux 3,5 % de l'étude 2014.

Les familles de solutions étudiées

Présentation

Régis HELLOT, SETEC, présente les différentes catégories de solutions étudiées pour améliorer l'accès du transport fluvial à Port 2000 : accès direct, collecte ferroviaire/routière, collecte nautique. Il revient également sur les enjeux identifiés à ce stade pour réaliser l'analyse multicritères et les objectifs associés. Il liste les critères de comparaison proposés au stade actuel des études.

Cf. Diaporama en annexe

Echanges avec les participants

Christian de TINGUY demande si la solution terrestre à partir du bassin Coty – c'est-à-dire un accès direct entre le bassin Coty et Port 2000 à travers le site de la CIM – a été écartée.

Régis HELLOT confirme que cette solution n'a pas été retenue pour l'étude.

Christophe GAUTHIER précise que cette solution a été écartée car elle est assez proche de la solution d'un accès terrestre quai d'Osaka, qui représente un trajet plus long en distance mais avec un moindre coût d'investissement en infrastructures.

Louis JONQUIERE s'étonne de n'avoir vu aucune solution passant par la route Sud et demande s'il est réalisable de passer par la route Sud en optimisant les outils navals pour privilégier un accès direct.

Christophe GAUTHIER indique que la solution de référence actuelle propose un passage par la route Sud. Il indique que ce que propose Louis JONQUIERE est une optimisation qui sera étudiée. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une solution mais d'une optimisation.

Jean-Louis LE YONDRE insiste sur le fait que toute rupture de charge compromet l'intérêt d'une solution par rapport à une autre, au regard du coût extrêmement important.

Régis HELLOT confirme que la rupture de charge représente un coût supplémentaire qui sera évalué dans l'étude comme un coût qui se répercute sur la compétitivité du transport fluvial.

Barbara LEROY-HAUGUEL juge un peu réducteur de limiter l'évaluation de l'impact sur l'environnement à la seule consommation d'espace. Elle souhaite une approche intégrée qui prenne en compte les effets induits, notamment en matière de fonctionnement hydrosédimentaire à une échelle beaucoup plus large que la seule zone aménagée.

Christophe GAUTHIER indique que le maître d'ouvrage travaille sur l'élaboration d'un modèle hydrosédimentaire de l'estuaire qui permettra au GPMH d'évaluer les impacts environnementaux de toutes les solutions qui seront étudiées.

Philippe MAUGÉ relève que l'élargissement de l'hinterland n'est pas pris en compte dans les critères, alors qu'il permet d'évaluer l'intérêt de la chaudière par exemple.

Pascal REYNE indique que l'élargissement de l'hinterland sera quantifié par une augmentation de la compétitivité du fluvial et donc de sa part modale et/ou par l'augmentation de la part de marché du GPMH.

En réaction à des interventions précédentes, **Régis HELLOT** propose d'ajouter un critère qui prenne les projets exogènes, comme Seine Nord et Bray-Nogent.

Hervé MARTEL relève également qu'il n'y a pas de critère qui permette d'évaluer l'amélioration du service rendu. Il estime que le projet ne se justifiera pas sur des considérations quantitatives, car ce serait reprendre les conclusions des études d'il y a 4 ans qui feront conclure aux décisionnaires que le projet peut attendre. Il manque cet élément essentiel dans l'analyse.

Régis HELLOT souligne que cet aspect qualitatif est en partie pris en compte dans le critère d'appréciation de l'effet de la solution sur l'attractivité de la voie d'eau. Il estime qu'un critère plus spécifique peut être intégré à l'étude.

Christian de TINGUY souligne que les différentes solutions se caractérisent par des délais de traitement des marchandises qu'il faut prendre en compte, notamment en cas de rupture de charge. Il considère que cela ne s'évalue pas uniquement en termes de coût, mais aussi en termes de qualité de service. Il juge que les critères de comparaison doivent aussi porter sur d'autres marchandises que le conteneur – fioul, colis lourd... – dans une perspective de développement des trafics. Il aborde également la question du remorquage, considérant qu'en cas de réalisation de la chatière, ça pourrait faciliter le repli des remorqueurs dans le port intérieur, en libérant du bord à quai.

Pascal GIRARDET, représentant de CFT souhaite qu'on n'oublie pas les services associés à l'accès direct dans l'évaluation des solutions.

Régis HELLOT indique que ces aspects sont intégrés dans le bilan socioéconomique et pourront également être abordés dans l'analyse multicritères.

Jean-Louis LE YONDRE indique que les dernières interventions sont toutes consignées dans un compte-rendu récent de commission du Conseil de développement.

Annie LEROY, représentante d'Ecologie pour le Havre, relève l'absence d'un bilan des effets cumulés de Port 2000. Elle demande où seront stockés les sédiments consécutifs aux nouveaux aménagements. Elle s'étonne de ne pas entendre les pêcheurs qui vont être impactés par la turbidité des eaux pendant les travaux.

André POIRET, représentant de l'AUTF juge que plus il y aura de mouvement et de retard, plus on va augmenter les surestaries¹, alors que la politique est de les limiter.

Pascal REYNE souligne que selon l'acteur concerné, une solution sera plus ou moins performante : par exemple, la chatière va peut-être satisfaire le chargeur et le bargeur, mais peut être pas le manutentionnaire. Il souligne que des arbitrages devront être rendus, sur la base d'un équilibre à trouver. Il explique par exemple que les opérations de barges sur un quai maritime peuvent aussi être difficiles à gérer pour les manutentionnaires.

Hervé MARTEL rappelle que les surestaries sont des transferts de valeur entre acteurs portuaires havrais qui sont neutralisés dans l'analyse économique.

Sur l'impact environnemental des solutions étudiées, il indique que la maîtrise d'ouvrage fera tourner tous les modèles à sa disposition, dans le cadre des études au titre de la loi sur l'eau.

Un participant estime que la politique actuelle de logistique – surestaries, approvisionnement de vide est un frein au développement du transport par barges. Il appelle à analyser précisément ce sujet.

Hervé MARTEL estime qu'il n'est pas certain que cet aspect soit à prendre en compte.

¹ Les **surestaries** (en français : au-delà des jours de planche) représentent des indemnités dues lorsque l'affrèteur dépasse les délais impartis de location du navire pour les opérations de chargement et de déchargement. Chaque jour de dépassé entraîne une augmentation de la taxation. (source Wikipédia)

Jean-Louis LE YONDRE souligne que les surestaries sont le fruit d'un accord entre un importateur ou un exportateur et un armateur. Avec le système actuel du chantier multimodal, des frais de gardiennage et de stationnement peuvent être évités.

Florence GUENTCHEFF, représentante de Logistique Seine-Normandie demande comment est constitué le comité des experts mis en place par le GPMH. Elle demande si des professionnels ou des usagers pourraient être associés à ce comité.

Christophe GAUTHIER indique que le comité d'experts est composé de 5 personnes : un membre du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), un membre de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), un membre du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), un représentant de l'université du Havre et un représentant du ministère de l'Economie.

Hervé MARTEL souhaite ne pas élargir le comité d'experts aux usagers, pour ne pas mélanger les approches. Il se dit favorable à ce qu'on soumette au comité des hypothèses plus optimistes, plus ambitieuses que celles présentées aujourd'hui. Il précise que le comité d'experts intervient sur les prévisions de trafic et sur les parts modales.

Clôture de la réunion

Hervé MARTEL remercie les participants. Il indique son souhait de travailler en toute transparence avec les parties prenantes dans les mois qui viennent. Il fait part de son intention de proposer en fin d'année aux instances décisionnelles la ou les solutions qui se dégageront. Dans cette évaluation comparative, la question de la compétitivité devra être étudiée de près.

Il rappelle la tenue de la prochaine réunion d'acteurs le 15 juin pour présenter les solutions mises en œuvre dans les autres ports et une analyse des solutions étudiées pour le GPMH. D'ici l'été, le maître d'ouvrage et les parties prenantes sélectionneront la ou les solutions à approfondir. La CNDP sera saisie à ce moment-là et décidera de la forme de la concertation ouverte à tous à mettre en œuvre autour du projet.

Fin de la réunion à 16h55