

cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DE LA GARANTE

Concertation préalable
Amélioration de l'accès fluvial à
Port 2000

20 octobre 2017- 19 janvier 2018

Marianne Azario
Désignée par la Commission Nationale
du Débat Public (CNDP)

Le 16 février 2018

Bilan de la garante

Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

20 octobre 2017- 19 janvier 2018

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	3
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION	6
OBJET DU PROJET	7
Objectifs et caractéristiques du projet.....	7
Contexte du projet	8
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	9
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	11
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION	12
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation	12
Évolution du projet résultant de la concertation	21
AVIS DE LA GARANTE SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	21
Un constat et une volonté partagés par tous.....	22
Pourtant des positionnements différents.....	22
RECOMMANDATION AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN OEUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE	23
Fédérer autour de lui les énergies et compétences en lien avec le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000	23
ANNEXE.....	24

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

MAITRE D'OUVRAGE : Le Grand Port Maritime du Havre (GPMH)

Le projet est porté par le Grand Port Maritime du Havre dont l'autorité décisionnaire est le Conseil de Surveillance, la concertation est menée sur un périmètre géographique correspondant à l'entité juridique « HAROPA Ports de Paris-Seine Normandie » regroupant les trois ports du Havre, de Rouen et de Paris et dans une dynamique de projet porté par HAROPA conjointement au Grand Port Maritime du Havre.

CONTEXTE :

Port 2000 inauguré en 2006, interface maritime majeure du Grand Port Maritime du Havre, se positionne comme le premier port à conteneurs pour le commerce extérieur de la France avec un trafic fin 2017 de 3M d'Equivalents Vingt Pieds (unité de mesure correspondant à un conteneur standard, vingt pieds équivalant à 6 mètres). La desserte directe de Port 2000 par les bateaux fluviaux est évoquée depuis l'origine du projet soit 1997 mais non retenue dans le schéma d'aménagement. Depuis, un certain nombre de solutions ont été étudiées pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000, certaines abandonnées (projet d'écluse fluviale) d'autres mises en place. Aujourd'hui l'accès à Port 2000 s'opère par les routes nord et sud pour certaines unités adaptées en raison d'un passage en mer ou par la connexion de Port 2000 au terminal multimodal via une navette ferroviaire exploitée dans le cadre d'une délégation de service public, terminal lui-même connecté au réseau ferroviaire et fluvial. Devant la demande forte d'un accès direct à Port 2000 pour toutes les unités fluviales, portée par un grand nombre d'acteurs, le Grand Port Maritime du Havre s'est engagé dans une nouvelle phase de concertation.

CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :

Accès actuels à Port 2000 :



OBJECTIFS :

C'est le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 qui est soumis à concertation. L'enjeu est pour le Grand Port Maritime du Havre et l'axe Seine de développer les modes de transport respectueux de l'environnement, d'améliorer l'offre de transport fluvial conteneurisé en stagnation voire en régression depuis plusieurs années sur le Port du Havre, d'être en mesure de concurrencer davantage les plus gros ports d'Europe, de fiabiliser les liens entre les terminaux maritimes de Port 2000 et le transport fluvial conteneurisé vers la région Ile de France. La qualité du lien fluvial à Port 2000 dans sa globalité constitue l'un des déterminants de la qualité du transport massifié (fait de rassembler autour d'une même unité de transport des marchandises destinées à être livrées à des endroits différents) sur l'axe Seine, sachant que les modes de transport massifié apportent un surcroît de compétitivité capable de fidéliser les trafics grâce à leur prix, leur régularité et des délais de livraison fiables et performants.

CARACTÉRISTIQUES :

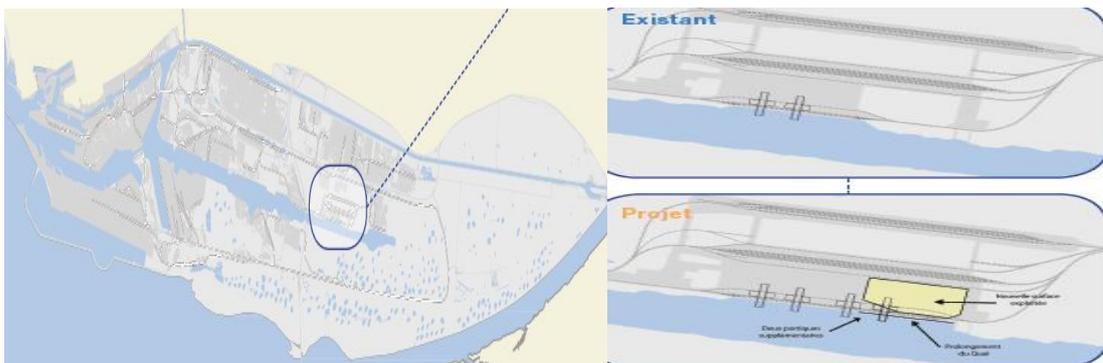
La desserte fluviale actuelle de Port 2000 s'effectue par les routes nord et sud et ce pour des unités fluviales adaptées pour un court passage en mer obligatoire, ou par le terminal multimodal relié à Port 2000 par une navette ferroviaire (opérée par NRS, filiale de la SNCF, dans le cadre d'une délégation de service public) et doté de deux portiques fluviaux et deux postes à quai. L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 est possible soit en optimisant les solutions existantes, soit en offrant une ou des solutions complémentaires.

Trois options ont été présentées à la concertation :

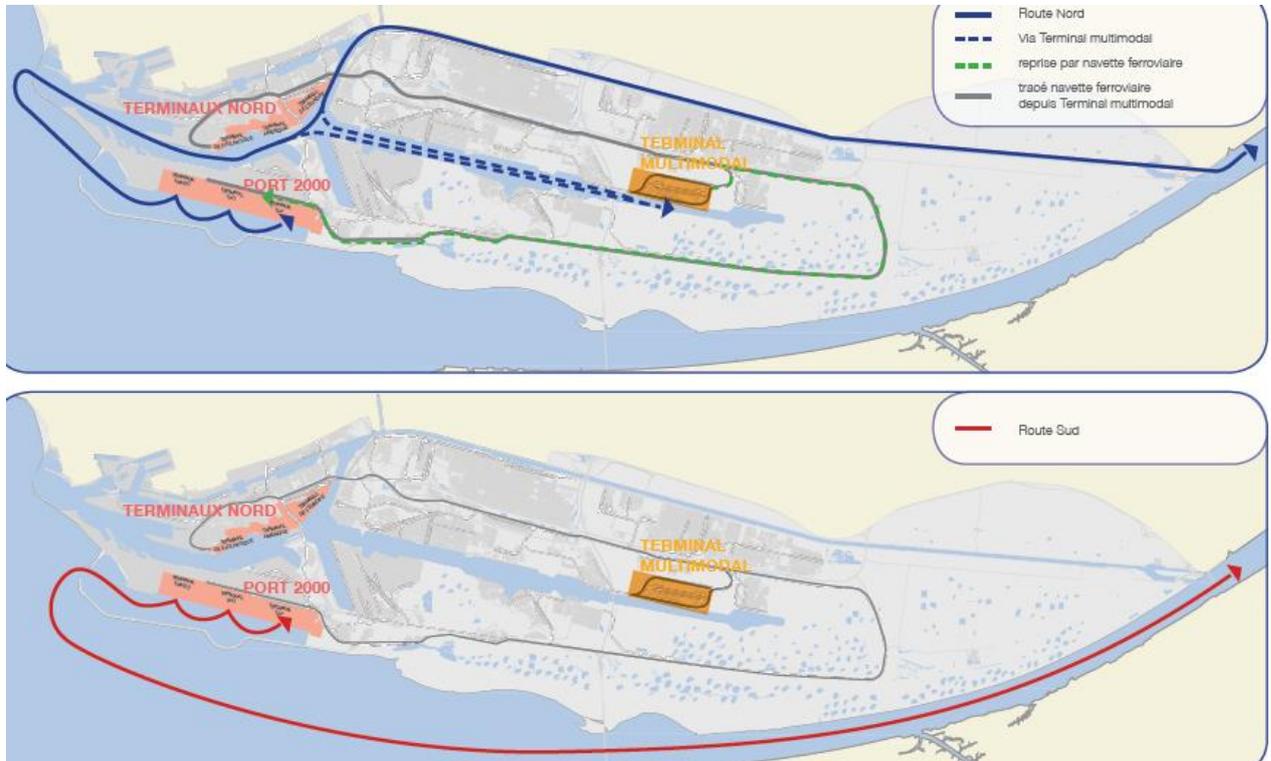
- **La solution chatière**, projet d'infrastructure à réaliser pour créer un chenal de navigation entre la digue nord de Port 2000 et la digue sud du port historique du Havre permettant la navigation de toutes les unités fluviales, reliant ainsi Port 2000 directement à la Seine :



- **L'optimisation du traitement des volumes sur le terminal multimodal dans sa configuration actuelle et/ou l'extension du terminal multimodal** incluant des portiques et quais supplémentaires.



- **L'optimisation des routes nord et sud** d'accès à Port 2000 pour agir sur le coût d'exploitation : actions sur les modalités de chargement/déchargement, sur la réglementation de l'accès des bateaux à Port 2000, sur l'aide à l'investissement et/ou l'exploitation des unités fluviales adaptées. A l'heure actuelle au Havre, 5 automoteurs conteneurs ont l'agrément requis, 4 pour la route nord, 1 pour la route nord et sud auxquels il convient d'ajouter un navire fluviomaritime qui n'est pas soumis à agrément.



COÛT :

- Le projet de chatière est évalué à 100 M d'euros dans les documents de la concertation, le Maître d'ouvrage a fait part en cours de concertation des résultats des nouvelles études techniques qui portent l'estimation du projet de chatière à 125 M d'euros (coût estimé en 2017).
- Le projet d'extension du terminal multimodal est évalué à 23 M d'euros (coût estimé en 2017).
- Le projet d'optimisation du terminal multimodal ne nécessite pas d'investissement.
- Le projet d'optimisation des routes nord et sud ne nécessite pas d'investissements en infrastructures.

CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :

- Le délai de réalisation de la chatière est estimé à 5 ans compte tenu de la phase administrative et de la phase travaux.
- Le délai de l'extension du terminal multimodal est estimé à 1 ou 2 ans.
- Le délai de mise en œuvre de l'optimisation du terminal multimodal, des routes nord et sud n'est pas défini.

CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

QUELQUES DATES CLÉS :

- La décision de saisir la Commission Nationale du Débat Public a été validée par le Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime du Havre le 23 juin 2017. La Commission Nationale du Débat Public réunie en séance le 5 juillet 2017 a décidé de l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'une garante, désignant Marianne Azario à cet effet avec l'appui de Monsieur Pierre-Gérard Merlette (décision n° 2017/28). Le dossier de concertation et les modalités de celle-ci ont été validés par la Commission Nationale du Débat Public le 4 octobre 2017 (décision n°2017/59).
- La concertation initiale du 20 octobre 2017 au 29 décembre 2017 a été prolongée jusqu'au 19 janvier 2018 à la demande du maître d'ouvrage en concertation avec la garante. Le bilan de la concertation est publié sur le site de la CNDP www.debatpublic.fr et sur le site de la concertation www.haropaports.com à compter du 16 février 2018.

PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION :

- Le périmètre de la concertation est l'axe fluvial Le Havre- Rouen-Paris

DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :

- 350 exemplaires du dossier complet du maître d'ouvrage distribués.
- 4200 plaquettes de synthèse distribuées.
- Panneaux d'information et plaquettes déposés dans 12 lieux publics (Le Havre, Rouen, Paris), établissements d'enseignement supérieur au Havre, Assises de la mer, conférence portuaire à Rouen.
- 60 articles de presse, nationale, régionale, professionnelle (59 millions de lecteurs/télespectateurs potentiellement touchés selon le maître d'ouvrage, cumul des estimations d'audiences tous médias).

ÉVÉNEMENTS PUBLICS :

- 5 réunions publiques en soirée : 3 au Havre, 1 à Rouen, 1 à Paris.
- 1 visite de site ouverte au public en autocar, 1 réunion réservée aux acteurs au Havre.

PARTICIPANTS :

- 6222 connexions au site internet.
- 313 personnes aux réunions publiques (69 prises de parole pour 119 questions ou avis).
- 3 tables rondes en réunions publiques avec un panel de 12 acteurs (portuaires, économiques, environnementaux, institutionnels dont la liste figure en annexe du présent bilan).
- 40 personnes à la réunion d'acteurs (17 prises de parole pour 40 questions ou avis).
- 20 personnes à la visite de site (16 questions ou avis).
- 40 contributions écrites (24 courriels, 2 courriers postaux, 10 coupons T, 4 avis écrits en réunion) représentant 163 questions ou avis.
- 10 cahiers d'acteurs (format recto/verso) représentant 55 avis.
- Un total de 393 questions ou avis émis, tous supports confondus.

OBJET DU PROJET

OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

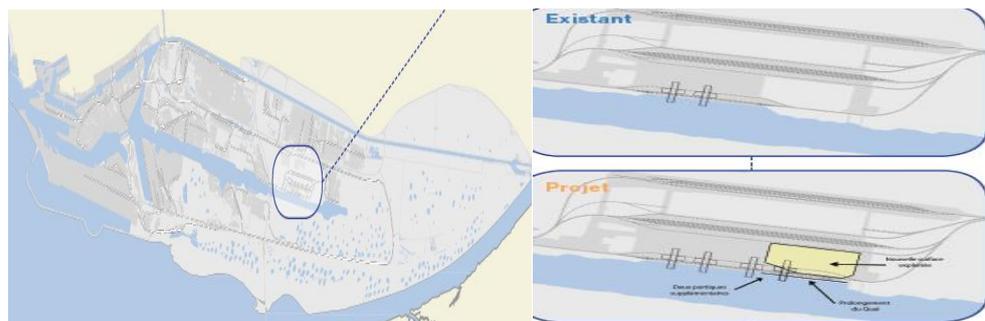
C'est le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 qui est soumis à concertation. L'enjeu est pour le Grand Port Maritime du Havre et l'axe Seine de développer les modes de transport respectueux de l'environnement, d'améliorer l'offre de transport fluvial conteneurisé en stagnation voire en régression depuis plusieurs années, d'être en mesure de concurrencer davantage les plus gros ports d'Europe, de fiabiliser les liens entre les terminaux maritimes et le transport fluvial conteneurisé vers la région Ile de France. La qualité du lien fluvial à Port 2000 dans sa globalité constitue l'un des déterminants de la qualité du transport massifié sur l'axe Seine, sachant que les modes de transport massifié apportent un surcroît de compétitivité capable de fidéliser les trafics grâce à leur prix, leur régularité et des délais de livraison fiables et performants. La desserte fluviale actuelle de Port 2000 s'effectue par les routes nord et sud et ce pour des unités fluviales adaptées pour un court passage en mer, ou par le terminal multimodal relié à Port 2000 par une navette ferroviaire (opérée par NRS, filiale de la SNCF, dans le cadre d'une délégation de service public) et doté de deux portiques fluviaux et deux postes à quai.

L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 est possible soit en optimisant les solutions existantes, soit en offrant une ou des solutions complémentaires : **Trois options ont été présentées à la concertation (les cartes ci-dessous ont été également intégrées à la fiche d'identité du projet en pages 4 et 5 du présent bilan) :**

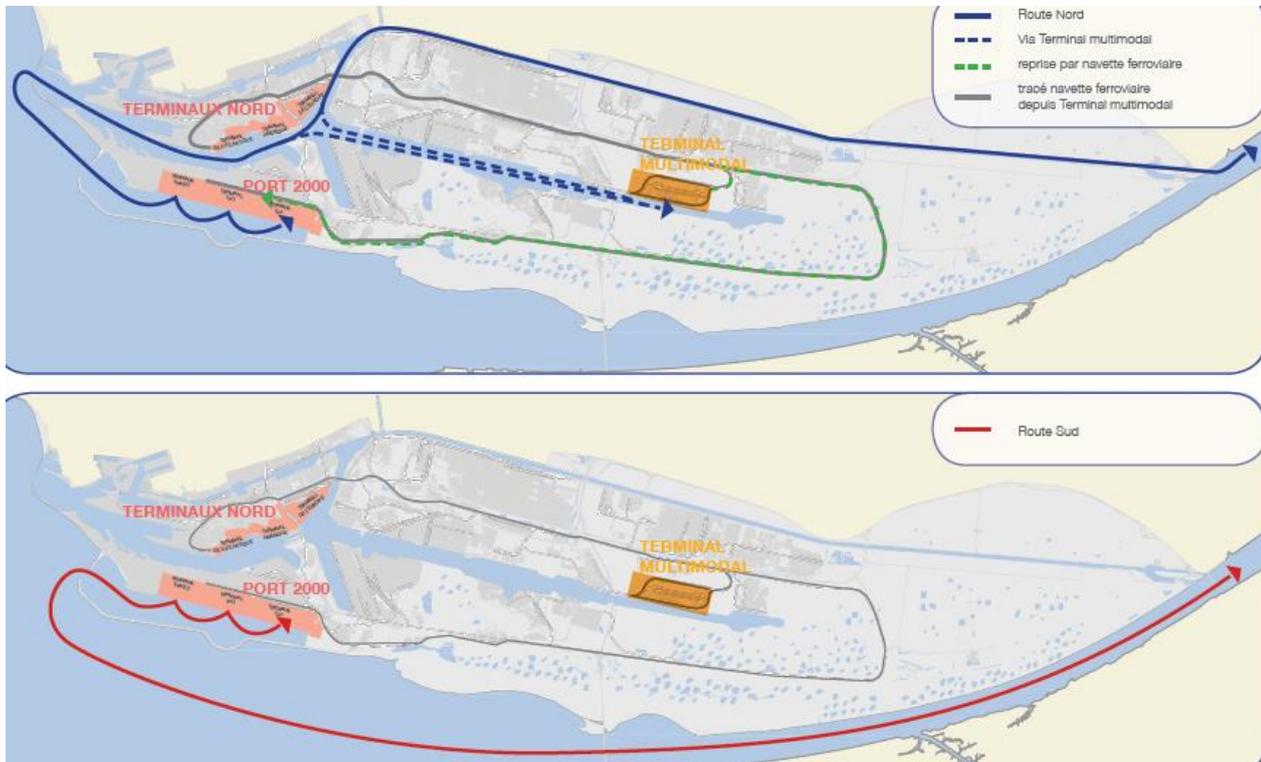
- **La solution chatière**, projet d'infrastructure pour créer un chenal de navigation entre la digue nord de Port 2000 et la digue sud du port historique du Havre permettant la navigation de toutes les unités fluviales, reliant ainsi Port 2000 directement à la Seine.



- **L'optimisation du traitement des volumes sur le terminal multimodal dans sa configuration actuelle et/ou l'extension du terminal multimodal** incluant des portiques et quais supplémentaires :



- **L'optimisation des routes nord et sud** d'accès à Port 2000 pour agir sur le coût d'exploitation : actions sur les modalités de chargement/déchargement, sur la réglementation, sur l'aide à l'investissement et/ou l'exploitation des unités fluviales adaptées : A l'heure actuelle au Havre, 5 automoteurs conteneurs ont l'agrément requis, 4 pour la route nord, 1 pour la route nord et sud auxquels il convient d'ajouter un navire fluviomaritime qui n'est pas soumis à agrément.



CONTEXTE DU PROJET

Un projet largement débattu dans le passé :

- Lors du débat public sur la création de Port 2000 en 1997 avec une desserte fluviale envisagée mais non retenue dans le projet d'aménagement.
- A la faveur d'un projet d'écluse fluviale en 2003 : saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en mai 2008 avec décision de ne pas organiser un débat public mais une concertation renforcée qui conduira à l'abandon du projet jugé trop coûteux (250 M d'euros, coût estimé en 2003).
- A l'occasion d'une nouvelle phase de concertation en 2013 sur la desserte fluviale de Port 2000 qui a conduit à l'évolution réglementaire des conditions d'accès des routes nord et sud à Port 2000 et qui a confirmé la demande d'un accès direct par les acteurs.
- A la faveur de l'inscription au Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions Vallée de la Seine 2015-2020 de fonds consacrés à l'accès fluvial à Port 2000 (études pour 2 M et travaux pour 18 M).
- Malgré la mise en service du terminal multimodal en 2016, la demande des acteurs demeure forte en faveur d'une liaison directe, le Grand Port Maritime du Havre décide de lancer les études, de saisir à nouveau la Commission Nationale du Débat Public afin d'apporter des éléments de réponse en 2018.
- En pré-concertation organisée par le Grand Port Maritime du Havre avec les acteurs de mai 2017 à juillet 2017.

Un sujet qui résonne dans l'actualité :

- Septembre-décembre 2017 : Organisation des Assises de la mobilité et mise en place du Conseil d'Orientation des Infrastructures avant une loi de programmation et de financement des infrastructures attendue en 2018.
- Octobre 2017 : Visite de Madame la Ministre des transports le 27 octobre sur le Port du Havre et organisation d'une table ronde avec les acteurs et institutionnels.
- Octobre 2017 : Visite du Commissaire Européen aux affaires économiques sur le Port du Havre, déclarations sur l'accompagnement européen des projets d'investissement (journal Ouest France du 23 octobre 2017).
- Novembre 2017 : Lors des Assises de la Mer au Havre, Monsieur le Premier Ministre dévoile la politique portuaire du gouvernement : « Sur l'axe Seine, je ne vois qu'un seul port, du Havre jusqu'au pont neuf à Paris voire bien au-delà ». « Je sais que l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 est ici dans toutes les têtes, une concertation publique est en cours » (extraits du discours d'ouverture du Premier Ministre sur le site internet « Gouvernement.fr »).
- Novembre 2017 : Lors des Assises de la Mer au Havre, Monsieur le Président de la Région Normandie déclare « Le Port du Havre attend toujours sa chaudière et les deux derniers postes à quais de Port 2000 » (extraits du discours de Monsieur le Président de la Région Normandie sur le site internet « Les assises économie de la Mer 2017 »).
- Novembre 2017 : Réflexion confiée à Monsieur le Préfet Philizot, délégué interministériel de la Vallée de la Seine, sur la gouvernance des Ports de l'axe Seine, conclusions attendues en février 2018.
- Décembre 2017 : Les trois Ports d'Haropa affichent des résultats en forte croissance, notamment grâce à l'activité conteneurs avec une progression de plus de 15%.
- 2018 : Révision à mi-parcours attendue des Contrats de Plan Etat-Région.

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Suite à la désignation d'une garante par la Commission Nationale du Débat Public, un premier rendez-vous intégrant une visite du site a été organisé le 21 juillet qui a permis de définir le fonctionnement de la mission de garant. Puis ce sont 19 réunions de travail entre le maître d'ouvrage, l'assistance à maîtrise d'ouvrage du Grand Port Maritime du Havre sur ce projet (le cabinet C&S Conseils) et la garante, réunis en équipe projet entre le 18 août 2017 et le 31 janvier 2018.

La garante s'est par ailleurs entretenue à trois reprises avec le Directeur général Haropa-Port du Havre et/ou le Directeur adjoint.

Parallèlement à la constitution d'une équipe projet, le maître d'ouvrage a accompagné le déroulement de la concertation avec un comité de pilotage et un comité d'experts. Le maître d'ouvrage a tenu informée la garante de l'avancée des réflexions de ces comités.

Le travail en équipe projet avec la garante a porté sur :

- **L'élaboration des documents** mis à la concertation avec la recherche d'un document le plus pédagogique possible assorti d'une plaquette de synthèse en tryptique très visuelle.
- **Le périmètre** de la concertation avec un projet défini à l'échelle d'Haropa sur l'axe Seine, Le Havre/Rouen/Paris.
- **Le dispositif de concertation** avec une volonté de capter le grand public sur un sujet complexe et technique, par un plan média presse important, des relais auprès des établissements d'enseignement supérieurs, des documents et des panneaux d'information dans les lieux publics, l'organisation d'une visite de site en autocar un samedi.
- **Le déroulé des réunions publiques** avec l'animation assurée par le cabinet C&S Conseils, incluant outre la présentation du maître d'ouvrage, des tables rondes.
Ces tables rondes représentatives d'un panel de 12 acteurs (professionnels du secteur portuaire, associations environnementales, institutionnels, acteurs économiques) étaient encadrées par un animateur extérieur spécialisé dans les sujets portuaires (liste en annexe au présent bilan).
La garante présente à l'ensemble des réunions prenait la parole en début et fin de réunion pour expliquer son rôle et le cas échéant durant la réunion pour rappeler les grands principes qui prévalent au débat public.
- **L'organisation d'une réunion d'acteurs** après communication de l'étude socio-économique.
- **Le suivi des contributions** avec transfert des contributions à la garante par le maître d'ouvrage et proposition de réponses à valider par la garante.
- **L'actualisation du site** internet avec l'apport des études et des contributions au fil de l'eau.
- **La durée de la concertation** qui a été prolongée à la demande du maître d'ouvrage et en concertation avec la garante, afin de laisser du temps pour analyser les résultats de l'étude socio-économique communiqués mi-décembre (concertation initiale du 20 octobre 2017 au 29 décembre 2017 prolongée jusqu'au 19 janvier 2018). Cette prolongation a respecté les conditions de formalisme imposées par le Code de l'Environnement à toute concertation préalable.
- **Une concertation présente sur deux évènements** en lien avec le projet et sur le temps de la concertation, à la demande de la garante : les Assises de la Mer au Havre et la conférence internationale annuelle « Inlands Terminals » à Rouen.

En phase préparatoire à la concertation et dans le contexte d'un projet largement débattu dans le passé, il a semblé pertinent à la garante d'organiser des rencontres avec un nombre représentatif d'acteurs parmi lesquels professionnels du secteur portuaire, associations environnementales, institutionnels, acteurs économiques. Sur la base d'une invitation de la garante aux acteurs associés à la phase de pré concertation, 30 entretiens ont été menés entre le 29 août 2017 et le 19 octobre 2017, permettant à la garante d'expliquer sa mission et son rôle ainsi que de recueillir les attentes des acteurs autour de ce processus (liste des acteurs entendus en annexe au présent bilan).

En cours de concertation et sur la base de deux contributions d'acteurs qui semblaient remettre en cause la neutralité de la procédure, la garante a souhaité les rencontrer afin de recueillir leurs remarques dans le cadre de sa fonction de recours. Ces rendez-vous ont permis d'établir que le processus de concertation n'était pas remis en cause. La garante a tenu informé le maître d'ouvrage de ces rencontres et de leur teneur.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

LES MOYENS POUR S'INFORMER

- Le dossier de concertation, document de 43 pages à vocation pédagogique qui permet à un public large d'appréhender les enjeux économiques et environnementaux, les besoins, les contraintes (dossier téléchargeable sur le site de la concertation et disponible en réunions).
- La plaquette de synthèse en triptyque avec un volet T pour s'informer et/ou recevoir un dossier de concertation complet, avec dépôt dans des lieux publics.
- Le site internet www.haropaports.com accessible aussi depuis les sites des Ports du Havre, de Rouen et de Paris.
- Les études (3 études environnementales, 7 études techniques, 3 études économiques), les documents de portée générale (8 documents généraux sur le transport maritime et fluvial, 7 documents à vocation environnementale, 1 article sur la vallée de la Seine, 1 rapport parlementaire sur l'attractivité des ports).
- Les comptes rendus de réunions : 5 réunions publiques, 1 réunion d'acteurs, 1 visite de site, réunions de pré-concertation.
- L'ensemble des contributions écrites publiées avec les réponses apportées et les cahiers d'acteurs.
- Les panneaux d'information dans des lieux publics.

LES MOYENS POUR PARTICIPER

- L'adresse mail aafp2000@havre-port.fr pour donner son avis, poser une question ou proposer une idée nouvelle.
- Les 5 réunions publiques (3 au Havre, 1 à Rouen, 1 à Paris) et 1 réunion réservée aux acteurs au Havre.
- La visite de site en autocar avec le directeur du projet et le chargé de mission du projet.
- Le volet T de la plaquette de synthèse pour donner son avis, poser une question.
- La possibilité d'adresser propositions et observations à la garante marianne.azario@garant-cndp.fr pour publication sur site.
- La rédaction d'un cahier d'acteurs.

LE DEROULEMENT

La concertation s'est déroulée dans un climat serein, donnant lieu à des contributions soulevant un grand nombre de questions, d'avis et de propositions. Le sujet par sa généralité et la pluralité des options de projet, questionne et rarissimes ont été les simples prises de position.

Le site internet a été consulté à hauteur de 6222 visites, les coupons T sont faibles au regard du nombre de plaquettes distribuées, les contributions écrites restent modérées en quantité mais nourries et argumentées sur le fond avec un relatif équilibre entre public et acteurs, des cahiers d'acteurs ont été produits. Les chiffres détaillés sont consultables dans la fiche d'identité du projet en début du présent document.

Les réunions publiques ont été particulièrement suivies par les acteurs mais aussi par le public, attirant au fil des réunions et ce jusqu'à la dernière un nouveau public. Il est à noter que le public est venu davantage aux réunions organisées sur Le Havre qu'à Rouen ou Paris et que les actions menées auprès des établissements d'enseignement supérieur ont fonctionné sur Le Havre avec la venue de quelques étudiants en réunions.

Les réunions ont été tenues en soirée (19-22 h) dans des salles en capacité d'accueillir un large public et facilement accessibles par tout moyen de transport. L'organisation de tables rondes d'acteurs sous la conduite d'un animateur extérieur spécialisé dans les questions portuaires a été particulièrement appréciée du public, des acteurs eux-mêmes et du maître d'ouvrage. Cet éclairage « métier » en complément de la présentation du maître d'ouvrage a été profitable à la qualité de l'information au public.

Le maître d'ouvrage était représenté par plusieurs intervenants selon la nature des domaines abordés (liste des représentants de la maîtrise d'ouvrage en annexe au présent bilan), l'organisation de la tribune permettait au public de bien identifier le maître d'ouvrage d'une part et la garante d'autre part. On peut constater à la lecture des comptes rendus de réunions publiques disponibles sur le site de la concertation que les réunions publiques ont donné lieu à beaucoup d'échanges, d'un point de vue quantitatif, cela représente 69 prises de parole correspondant à 119 questions ou avis.

La visite de site effectuée un samedi a permis au public présent de se faire une idée beaucoup plus concrète du projet.

Il convient enfin de noter l'état d'esprit constructif et le respect de la parole de chacun qui ont prévalu à l'ensemble des réunions.

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EMERGÉES PENDANT LA CONCERTATION

Il ressort de cette concertation qu'à aucun moment il n'a été contesté la nécessité d'augmenter la part du transport fluvial massifié de conteneurs (9,2 %) sur le Port du Havre (pour mémoire part du routier 86,8% et ferroviaire 4%), de sorte que l'opportunité du projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 n'a jamais été remise en question. **Les observations et propositions produites durant la concertation ont porté principalement sur les raisons d'améliorer l'accès fluvial à Port 2000 et les solutions possibles pour y parvenir. La présente synthèse a pour objectif de rendre compte de ce qu'a produit cette concertation en termes d'observations et de propositions, lesquelles ont été regroupées de façon thématique afin d'en faciliter la lecture.**

POURQUOI AMÉLIORER L'ACCÈS FLUVIAL A PORT 2000 ?

DES RAISONS ENVIRONNEMENTALES

- ❖ Le transport fluvial est le mode de transport le moins polluant, favoriser son développement bénéficie à la collectivité dans son ensemble et la recherche de moyens d'augmentation des trafics fluviaux est d'intérêt général. Le développement du transport fluvial répond aux enjeux climatiques et aux engagements de la France en la matière et aux enjeux de santé publique, le secteur du transport étant le plus gros émetteur de gaz à effet de serre. Les ambitions de report modal doivent être fortes afin d'impulser la culture du transport fluvial en France, cette ambition doit trouver sa traduction dans les prévisions de report modal modélisées dans l'étude socio-économique de ce projet.
- ❖ Au-delà du coût et des aspects techniques du projet, il convient d'intégrer la qualité rendue par un service alternatif à la route. Au Havre l'évacuation des marchandises s'effectue par la route à hauteur de 86,8 % contre 9,2 % par le fleuve, un convoi fluvial est équivalent en capacité de transport à 250 camions. La réflexion sur le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 doit intégrer les effets induits de la croissance des flux routiers en l'absence d'investissements nouveaux.

- ❖ Le transport fluvial est le moins impactant d'un point de vue environnemental pour la gestion de l'estuaire en comparaison du développement du routier ou du ferroviaire.
- ❖ La valorisation environnementale du transport fluvial peut s'avérer un argument économique dans certains secteurs, elle est aussi un élément constitutif de l'analyse socio-économique des solutions étudiées.

DES RAISONS ECONOMIQUES

A. POUR AGIR SUR LA COMPETITIVITE DU PORT DU HAVRE ET DE L'AXE SEINE

Les objectifs :

- ❖ Elargir l'Hinterland (zone continentale en arrière d'un fleuve) du Port du Havre et renforcer les connexions avec le cœur économique de l'Europe. Le transport de marchandises est un moteur du développement économique et un levier au service de la politique industrielle.
- ❖ Le développement du Grand Port Maritime du Havre à l'import-export suppose une massification efficace (fait de rassembler autour d'une même unité de transport des marchandises destinées à être livrées à des endroits différents), or le Port du Havre présente des faiblesses en termes de massification : 9,2 % pour le fluvial et 4 % pour le ferroviaire.
- ❖ Capter des parts de marché sur les grands ports du Range Nord, conforter les ports français de l'Axe Seine dans la dynamique du commerce international, agir pour l'attractivité du Port du Havre au moment où les autres ports organisent eux aussi l'avenir et anticiper un risque de saturation des ports du Range Nord.
- ❖ Répondre aux nouveaux enjeux du secteur portuaire : digitalisation, développement du e-commerce, enjeux énergétiques.
- ❖ Conforter la présence des grandes alliances maritimes sur le Port du Havre, à un moment où le monde maritime est en pleine mutation.

Les moyens :

- ❖ Redimensionner les capacités de pré et post acheminement des marchandises en lien avec l'augmentation du volume des escales.
- ❖ Capter des parts de marché sur le port d'Anvers regardé comme le port de Paris. Sur les 1,4 M de conteneurs à destination de la région parisienne, le port du Havre n'en traite que 50%.
- ❖ Développer les flux en agissant sur les modes de desserte, présente des effets systémiques sur le fonctionnement du Port du Havre dans son ensemble (activité économique, emplois, recettes portuaires).
- ❖ Inscrire le projet en lien avec des projets connexes comme le Canal Seine Nord Europe (CSNE), la liaison Bray-Nogent sur Seine, le projet MAGEO (mise à grand gabarit de l'Oise), la liaison ferroviaire Serqueux-Gisors, ces derniers projets permettant l'élargissement de l'hinterland du Port du Havre.

Des ambitions à modérer :

- ❖ Imaginer capter 700 000 containers sur les ports du Nord n'est pas nécessairement réaliste, le développement du fluvial pourrait rester limité.

- ❖ L'objectif souhaitable est-il vraiment une augmentation exponentielle des flux, augmentation qui n'est pas avérée, pour rappel les objectifs de volume de conteneurs visés à la création de Port 2000 n'ont jamais été atteints (6 M d'EVP projetés). L'étude socio-économique menée aurait gagné à intégrer un scénario alternatif pessimiste.

B. POUR VALORISER LES ATOUS DU PORT DU HAVRE ET DE L'AXE SEINE

- ❖ Un port qui bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle de porte d'entrée de l'Europe, axe Est-Ouest, premier port touché sur la route Asie-Europe, un port en eaux profondes qui permet d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs du monde, dont le gigantisme continue à croître.
- ❖ Un port directement relié au plus grand bassin de consommation français, le bassin parisien, par la Seine, vecteur naturel mais sous utilisé avec un trafic de marchandises qui pourrait être multiplié par 4 à court terme sur les trafics vers et depuis l'Île de France.
- ❖ Le transport fluvial de conteneurs connaît sur le bassin de la Seine une forte progression depuis 2000 et les perspectives nationales prévoient un taux de croissance annuel moyen de 10% de la filière d'ici 2030.
- ❖ Une stratégie économique opérationnelle à mettre en place avec l'ensemble des acteurs sur l'Axe Seine autour de complémentarités entre les trois grands Ports du Havre, de Rouen et de Paris.

COMMENT AMELIORER L'ACCES FLUVIAL A PORT 2000 ?

La présente synthèse des observations et propositions produites sur les différentes options du projet s'appuie sur le même ordre de présentation que dans les documents soumis à concertation et dans les réunions publiques, soit la chatière, le terminal multimodal puis les routes nord et sud.

AMELIORER L'ACCES FLUVIAL A PORT 2000 EN REALISANT UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE : LE PROJET DE CHATIERE OU LIAISON DIRECTE

LES ARGUMENTS FAVORABLES

Les éléments à caractère général :

- ❖ La chatière est un ouvrage pérenne pour les générations futures, c'est un outil au service de l'axe Seine et pas seulement du Port du Havre.
- ❖ Une nouvelle possibilité d'évacuation des marchandises offre un avantage concurrentiel au port, tous les grands ports à forte activité conteneurs disposent d'une liaison directe pour le fluvial.
- ❖ Malgré les solutions existantes (terminal multimodal et routes nord et sud), la part du transport conteneurisé par voie fluviale est restée faible.
- ❖ La chatière répond aux attentes des donneurs d'ordre et aux difficultés rencontrées par les professionnels du transport fluvial de marchandises par conteneurs. Elle est demandée par une grande partie des acteurs portuaires depuis de nombreuses années, cette demande est aussi soutenue par d'autres acteurs économiques et institutionnels. L'Etat, le Grand Port Maritime du Havre tergiversent autour de cette question depuis trop longtemps, selon les dires de certains acteurs.

- ❖ La réalisation de la chatière doit être faite en amont de la mise en service du Canal Seine Nord Europe. Le projet de chatière est à articuler avec les projets de mise à grand gabarit de l'Oise et de liaison Bray-Nogent sur Seine, ces derniers projets permettant l'élargissement de l'hinterland du Havre.

Les éléments à caractère fonctionnel :

- ❖ L'atout essentiel de la chatière est la réduction de la rupture de charge (étape lors de laquelle une marchandise transportée sur un moyen donné est déchargée pour être rechargée sur un nouveau moyen de transport). Réduire la distance entre le navire de mer et le point d'entrée ou de sortie du conteneur, agit sur les coûts de manutention qui pèsent sur la compétitivité du transport fluvial par rapport à d'autres modes de transport et en particulier du routier.
- ❖ Un accès direct peut avoir un effet levier rapide sur les volumes traités, la chatière est un outil particulièrement adapté aux pics d'activité avec une évacuation rapide et massive.
- ❖ La chatière donne de la visibilité aux professionnels avec un outil flexible, disponible la plupart du temps et ce pour toutes les unités, en particulier les petites unités fluviales en capacité de desservir des ports intérieurs et ainsi d'assurer une desserte plus fine de l'hinterland.
- ❖ La chatière, au-delà d'un outil à destination du transport fluvial conteneurisé, peut bénéficier à d'autres activités : l'avitaillement, le transport de colis lourds, la collecte de déchets. Ces bénéfices n'ont pas été intégrés à l'étude socio-économique.
- ❖ La chatière peut sécuriser le fonctionnement du terminal multimodal en cas de défaillance du réseau ferroviaire.
- ❖ Les équipements actuels de Port 2000 permettent la prise en charge directe des barges sur les terminaux maritimes et ne présentent pas un risque de saturation des quais.

Les éléments à caractère financier :

- ❖ Le coût de la chatière doit être appréhendé en coût global avec une infrastructure contribuant à l'attractivité du Port du Havre (flux supplémentaires, recettes supplémentaires, surcroît d'activité pour l'ensemble des acteurs économiques).
- ❖ La chatière est un projet en capacité de recevoir des financements importants via l'Europe, l'Etat, la Région. Le coût d'investissement doit être comparé au coût du Canal Seine Nord Europe. Un partenariat public/privé pourrait être envisageable pour son financement. Le taux de rentabilité interne de l'investissement de la chatière établi à 7% est jugé trop ambitieux et gagnerait à être réétudié. L'option chatière est la plus pertinente au titre de l'étude socio-économique dans un scénario de croissance optimiste.
- ❖ Les opérateurs du secteur fluvial se sont prononcés en faveur d'un péage, un coût a été projeté dans le cadre de l'étude socio-économique.

LES ARGUMENTS DEFAVORABLES

Les éléments à caractère général :

- ❖ L'infrastructure ne génère pas à elle seule les flux. Comment peut-on être certain que les aménagements réalisés entraineront un essor du transport de marchandises par voie fluviale ?
- ❖ La chatière est présumée profiter aux unités fluviales classiques, flotte vieillissante et moins propice aux évolutions, les convois poussés et les automoteurs non agréés ont déjà une solution : le terminal multimodal.
- ❖ La chatière fait peser un risque sur l'équilibre économique du terminal multimodal.
- ❖ La chatière présente des contraintes techniques et elle inclut le passage d'écluses et de ponts avec répercussions sur les autres modes de transport terrestre.
- ❖ La difficulté de traiter le maritime et le fluvial sur les terminaux maritimes avec un trafic maritime qui sera toujours prioritaire.

- ❖ Une augmentation des trafics fluviaux pose la question de la saturation des quais et des infrastructures dédiées pour la prise en charge des unités fluviales.
- ❖ La réalisation de la chatière est-elle compatible avec les possibilités futures d'extension de Port 2000 ?

Les impacts environnementaux :

- ❖ Au regard des aménagements antérieurs sur Port 2000 et leurs conséquences sur l'artificialisation de l'embouchure de la Seine, ce projet présente un risque supplémentaire pour l'écosystème. C'est un projet qui présente sur le plan environnemental un risque d'impacts pour le fonctionnement global de l'estuaire et pour la faune en raison de la présence de nourriceries de bars à proximité du site concerné par le projet d'infrastructure. A cet égard il a été produit à la concertation une étude très récente d'IFREMER sur les ressources halieutiques. Les impacts de ce projet sur le fonctionnement global de l'estuaire sont difficiles à évaluer en l'état car la connaissance des milieux marins est encore difficile et la modélisation des études conduites présente des incertitudes, l'avis du Conseil Scientifique de l'Estuaire serait nécessaire. Les aspects environnementaux ne sont pas à minorer.
- ❖ Les pêcheurs constatent la déperdition de l'activité de pêche autour du Pont de Normandie et s'inquiètent des conséquences de ce projet auquel ils s'opposeront.
- ❖ La réalisation de la chatière conduit à des dragages supplémentaires dont les effets se cumuleront avec le volume dragué chaque année par le Port du Havre.
- ❖ Le projet pourrait avoir, par l'impact des courants, des conséquences sur la plage écologique.
- ❖ La zone de travaux présente des risques de pollution induisant une gestion spécifique.

Les éléments à caractère financier :

- ❖ Le coût de la chatière est important avec un risque de dépassement en phase de réalisation. Il faut tenir compte des contraintes budgétaires : priorisation des dépenses d'investissement annoncée par le gouvernement, capacité d'investissement du Grand Port Maritime du Havre, difficulté d'obtention des financements européens.
- ❖ L'étude socio-économique n'intègre pas d'évaluation financière de la perte des services écosystémiques du point de vue de l'environnement.

AMELIORER L'ACCES FLUVIAL A PORT 2000 EN TRAVAILLANT SUR LES SOLUTIONS EXISTANTES : LE TERMINAL MULTIMODAL, LES ROUTES NORD ET SUD, LES AMELIORATIONS GLOBALES AUTOUR DU TRANSPORT FLUVIAL

LE TERMINAL MULTIMODAL : OPTIMISATION ET/OU EXTENSION

LES ARGUMENTS FAVORABLES

Les éléments à caractère général :

- ❖ Le terminal multimodal est un équipement existant du Grand Port Maritime du Havre, donc à utiliser et c'est un outil qui fonctionne.
- ❖ Le terminal est un outil de massification pour les transports ferroviaires et fluviaux, il est connecté au réseau ferroviaire européen et au réseau fluvial de la vallée de la Seine.
- ❖ Le terminal multimodal a encore de bonnes réserves de capacité, au-delà son extension offre une capacité supplémentaire.
- ❖ L'optimisation du fonctionnement du terminal multimodal est à faire au plus tôt (augmentation du personnel, des plages horaires, proposition de nouveaux services...) car ne requiert pas d'investissement public.
- ❖ Les autres grands ports ont des équipements similaires au terminal multimodal.

Les éléments à caractère fonctionnel :

- ❖ Le terminal est adapté aux flux prévus et réguliers sans caractère d'urgence et peut s'avérer efficace en cas de pic d'activité sur un scénario de saturation des quais maritimes.
- ❖ Les coûts de fonctionnement du terminal multimodal peuvent baisser sous l'effet d'une augmentation des flux. Le terminal multimodal peut travailler sur une approche logistique intégrée avec les chargeurs et les opérateurs.
- ❖ Le coût de stockage est moins élevé sur le terminal multimodal que sur les terminaux maritimes, coupler les jours de franchise peut s'avérer pertinent.
- ❖ La rupture de charge peut créer de la valeur ajoutée en lien avec la proximité immédiate des parcs logistiques du pont de Normandie.
- ❖ Le terminal multimodal, dont le Grand Port Maritime du Havre est désormais le propriétaire, a pu présenter un équilibre économique fragilisé par des difficultés économiques à son démarrage, cependant les comptes sont à l'équilibre en 2017 et il sera versé un loyer pour l'exploitation de l'équipement au Grand Port Maritime du Havre à partir de 2018.
- ❖ L'extension du terminal multimodal peut s'avérer opportune dans un futur plus lointain dans un contexte de forte progression de trafic sur le Port du Havre.

LES ARGUMENTS DEFAVORABLES

Les éléments à caractère général :

- ❖ Le terminal multimodal n'a pas permis à lui seul d'augmenter de façon significative la part des modes alternatifs à la route.
- ❖ Si le terminal multimodal était si performant, tout convergerait par lui et les opérateurs ne supporteraient pas les surcoûts liés à l'utilisation des routes nord et sud.
- ❖ Si le Grand Port Maritime du Havre parvient à capter des marchés à hauteur de 500 000 à 700 000 containers sur les ports du Nord, le terminal multimodal ne pourra pas les absorber.
- ❖ C'est davantage un outil conçu pour le transport massifié ferroviaire, le terminal multimodal traite actuellement 60% de ferroviaire et il est une réponse au souhait de faire monter la part modale ferroviaire sur le Port du Havre.
- ❖ L'extension du terminal multimodal reviendrait à concentrer les investissements à un seul endroit.

Les éléments à caractère fonctionnel :

- ❖ Le terminal multimodal crée des ruptures de charge (étape lors de laquelle une marchandise transportée sur un moyen donné est déchargée pour être rechargée sur un nouveau moyen de transport), pesant ainsi sur la compétitivité du transport fluvial.
- ❖ Le délai de traitement des marchandises entre la navette ferroviaire et la prise en charge sur le terminal multimodal sera toujours plus long que dans le cadre d'une liaison directe. Le recours au terminal multimodal peut conduire à prendre une marge de sécurité supplémentaire pour intégrer des difficultés potentielles.
- ❖ Il existe une incertitude dans l'avenir sur le coût de manutention sur et depuis la navette ferroviaire jusqu'au terminal multimodal (coût aujourd'hui facturé mais non payé selon certains acteurs).
- ❖ L'idée que la rupture de charge peut créer de la valeur ajoutée au regard de la proximité des parcs logistiques, n'est juste que si la marchandise est transformée sur place mais l'enjeu principal sur Port 2000 est l'évacuation des marchandises vers l'Hinterland.
- ❖ Le terminal multimodal, dont le Grand Port Maritime du Havre est désormais le propriétaire, présente un équilibre économique fragilisé par des difficultés économiques à son démarrage.
- ❖ Le projet d'extension du terminal multimodal a conduit à évoquer dans le cadre de cette concertation un projet connexe, celui du prolongement du Grand Canal du Havre à proximité, projet abandonné.

- ❖ Une extension du terminal multimodal induisant une augmentation du nombre de trains est susceptible d'effets environnementaux sur la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine au niveau du pont de Normandie.

LES ROUTES D'ACCES NORD ET SUD A PORT 2000

LES ARGUMENTS FAVORABLES

Les éléments à caractère général :

- ❖ L'optimisation des routes nord et sud peut se faire au plus vite sans investissement en infrastructure nécessaire.
- ❖ Les routes nord et sud fonctionnent bien, pourquoi ne pas les utiliser ?
- ❖ Il appartient au secteur privé d'investir dans des bateaux adaptés pour emprunter les routes nord et sud.

Les éléments à caractère fonctionnel :

- ❖ Les routes nord et sud sont en réalité deux pistes d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 bien différentes, avec des bateaux différents, des schémas logistiques différents.
- ❖ La route sud est pertinente car ne nécessite aucun franchissement d'écluses et elle permet le plus grand emport pour des bateaux fluvio-maritimes ; à partir de la route sud, il pourrait être envisagé une massification des marchandises sur Rouen.
- ❖ Une évolution de la réglementation de l'accès des bateaux fluviaux à Port 2000 permettrait d'envisager une massification des marchandises avec des unités fluviales spécifiques pour la navigation côtière et estuarienne sur le trajet maritime Le Havre-Caen Ouistreham.

LES ARGUMENTS DEFAVORABLES

Les éléments à caractère général :

- ❖ La proposition du maître d'ouvrage de faire évoluer la réglementation applicable aux conditions de navigation des unités fluviales en zone maritime n'est pas jugée réaliste par les opérateurs fluviaux, sans qu'il soit apporté par le maître d'ouvrage de justification sur une évolution possible.
- ❖ Les routes nord et sud ne sont que des solutions pour pallier à l'absence de liaison directe.
- ❖ Les contraintes techniques des bateaux aptes à recevoir l'agrément sont telles qu'elles concernent peu de bateaux en Europe et non fabriqués en France, il est donc difficile de développer de nouveaux services. Aujourd'hui au Havre, 5 automoteurs ont l'agrément : 4 pour la route nord, 1 pour la route sud.
- ❖ Le secteur fluvial est déjà un secteur aidé, or les bateaux adaptés aux réglementations qui prévalent sur les routes nord et sud, valent deux fois plus cher qu'un bateau classique.
- ❖ Le maître d'ouvrage envisage d'étudier des possibilités d'aide à l'investissement et/ou à l'exploitation d'unités fluviales adaptées, ce qui est vu par certains acteurs comme une solution non pérenne et complexe à gérer d'un point de vue administratif.

Les éléments à caractère fonctionnel :

- ❖ Les routes nord et sud ont un facteur limitant de hauteur de chargement pour les automoteurs fluviaux classiques (limitant à 2 ou 3 couches), induisant un taux de remplissage entre 50 et 80% au mieux.
- ❖ Les routes nord et sud induisent un passage en mer et une dépendance aux conditions météorologiques avec un facteur d'indisponibilité.
- ❖ Le problème de la disponibilité des quais se pose aussi aux routes nord et sud.

- ❖ La route sud ne permet pas de remonter au-delà de Rouen pour le fluvio-maritime, la route nord ne permet pas aux automoteurs d'aller au-delà de Gennevilliers (problème des tirants d'air des ponts de Paris), seuls des convois classiques plus petits pourraient dépasser Paris.
- ❖ Les contraintes d'exploitation entraînent une surconsommation de carburant.
- ❖ La route nord intègre des passages d'écluses avec répercussions sur les autres modes de transport terrestre.
- ❖ Les possibilités d'amélioration de la performance de traitement des barges sur les terminaux sont jugées marginales par les opérateurs fluviaux.

AMELIORATIONS GLOBALES DU TRANSPORT FLUVIAL

Il ressort des débats qu'au-delà et en complément de l'étude des options d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 présentées à la concertation, des pistes d'améliorations globales du transport fluvial pourraient être envisagées.

EN RENFORCANT LES SYNERGIES

Les objectifs :

- ❖ La Vallée de la Seine représente un écosystème, les décisions à prendre sont à inscrire dans une stratégie d'axe, une ambition collective en intégrant l'amont de Paris et les ports littoraux de la Manche.
- ❖ Chacun doit prendre sa part de responsabilité dans le développement du transport fluvial. A ce titre l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 s'insère dans un plan d'investissement global en intégrant les investissements et aménagements nécessaires à l'échelle de l'axe Seine.

Les moyens :

- ❖ Les trois ports peuvent travailler davantage ensemble dans une définition plus opérationnelle du fonctionnement d'Haropa : synergie import/export entre Le Havre et Rouen, accompagnement des terminaux parisiens, redistribution des rôles sur l'axe Seine.
- ❖ Il y a une réflexion à mener sur l'articulation entre les ports maritimes et les ports de fond d'estuaire.
- ❖ Faire travailler ensemble les acteurs du secteur fluvial et du secteur maritime, discuter avec l'ensemble des acteurs du transport, donner de la visibilité et de la confiance dans les dispositifs pour impulser les changements et développer une vraie culture du transport fluvial.

EN AGISSANT SUR LA COMPETITIVITE DU FLUVIAL

Les objectifs :

- ❖ Le transport fluvial souffre de multiples facteurs qui pèsent sur sa compétitivité et toute amélioration contribuant à rendre ce mode de transport plus attractif contribuera à augmenter le volume de fret par voie fluviale.
- ❖ Il faut intégrer le facteur d'innovation, les évolutions à l'échelle de l'ensemble de la chaîne logistique, la logique du « juste à temps ».

Les moyens :

- ❖ Les solutions ne sont pas que techniques, elles sont globales : services, infrastructures, réglementation, logistique, gouvernance des ports, contraintes administratives, formalités douanières, taxe foncière portuaire, foncier disponible, règles de domanialité, stratégie maritime et fluviale en France, proximité du bassin parisien qui favorise le transport routier (pas de rupture de charge).

- ❖ Le coût de la manutention agit sur la compétitivité de ce mode de transport, il y a une réflexion à mener à l'instar de ce qui s'est fait sur le port de Dunkerque, une diminution du coût de manutention serait en mesure d'entraîner un report et donc une augmentation beaucoup plus rapide des trafics.
- ❖ Une mutualisation des trafics entre armateurs fluviaux à l'instar de ce qui s'est fait du côté des armateurs maritimes est envisageable avec une répartition entre automoteurs et barges et pousseurs, le nombre d'automoteurs pouvant par ailleurs évoluer.
- ❖ Une organisation de la chaîne logistique pour obtenir de bons taux de remplissage sur le fleuve comme sur le fer, autour d'un schéma des plateformes comme points d'ancrage de massification. Les ruptures de charge peuvent être à moduler, pas forcément à éviter à tout prix.

AMELIORER L'ACCES FLUVIAL A PORT 2000 EN CONJUGUANT INFRASTRUCTURES ET OPTIMISATION DES SERVICES EXISTANTS

Il ressort des débats qu'une approche cumulative des projets d'infrastructures et d'optimisation des services existants est à favoriser, ce pour agir véritablement en faveur du report modal sur le fleuve de marchandises par conteneurs. Cette approche cumulative est partagée par le public et les acteurs.

- ❖ Il y a l'idée que si les infrastructures sont importantes, elles n'auront les effets escomptés qu'en renforçant leur complémentarité et les services qui y sont associés. La recherche de solutions s'apprécie sur l'ensemble de la chaîne logistique de transport avec une approche cumulative des options au fur et à mesure de la croissance espérée du trafic. La complémentarité des solutions crée l'appétence du client en offrant la garantie de l'équation coût/délai/fiabilité du service rendu.
- ❖ Les autres grands ports ont à la fois des structures comparables au terminal multimodal et un accès fluvial direct. L'étude socio-économique réalisée par le maître d'ouvrage démontre la compatibilité des deux dispositifs, chatière et terminal multimodal, dans tous les scénarios de trafic. Le débat qui doit se poser est celui de la date de réalisation de la chatière.
- ❖ Le délai entre la prise de décision de création de l'infrastructure et sa mise en service (environ 5 ans) peut permettre au terminal multimodal d'asseoir son équilibre économique et d'anticiper une saturation future du terminal multimodal.
- ❖ L'entretien du réseau des voies navigables, les critères de sécurité des conditions d'accès des barges aux terminaux sont des éléments importants.
- ❖ La réalisation des deux postes ouest de Port 2000 (postes 11 et 12), augmentera la capacité d'accueil maritime de Port 2000, ce qui bénéficiera au fluvial aussi.

DES PROPOSITIONS ALTERNATIVES PRODUITES A LA CONCERTATION

- ❖ Utiliser le quai de Bougainville ou le quai d'Osaka (localisés dans le port historique à distance routière de 5 km du centre des terminaux de Port 2000) comme point de massification (mode ferroviaire, mode fluvial, blondin, chariots automatisés).
- ❖ Intégrer la navette ferroviaire au fonctionnement du terminal multimodal.
- ❖ Mettre à profit les travaux d'ingénierie de la chatière pour sécuriser l'accès et l'amarrage des navires aux terminaux maritimes.
- ❖ Utiliser une partie des espaces de la Compagnie Industrielle Maritime (stockage de produits pétroliers).

ÉVOLUTION DU PROJET RESULTANT DE LA CONCERTATION

Il ne s'agit pas à proprement parler d'une évolution du projet mais de la façon dont le projet peut s'appréhender au travers de la combinaison des différentes options soumises à concertation. En effet deux notions ont émergé à la faveur de la concertation, qui peuvent être déterminantes pour la prise de décision : **la notion de complémentarité des options et la notion de temporalité des options.**

- **La complémentarité des options** : Le dossier mis à la concertation s'appuyait sur trois options : la chatière, l'optimisation /extension du terminal multimodal, l'optimisation des routes nord et sud. A la faveur de la première réunion publique, le Maître d'ouvrage interrogé par le public, reconnaissait la possibilité de retenir plusieurs options corrélativement. De même l'étude socio-économique dont les résultats ont été dévoilés mi-décembre, s'appuie sur trois options de projet consistant à combiner les options entre elles.
- **La temporalité des options** : Les options pour autant qu'elles puissent être complémentaires, se posent dans des temporalités différentes, certaines réalisables à court ou moyen terme, d'autres nécessitant un délai de réalisation plus long, délai pouvant être propice à la mise en œuvre de la complémentarité des différentes options.

AVIS DE LA GARANTE SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Le regard de la garante sur le déroulé de la concertation s'appuie sur quatre interrogations :

- **Le public a-t-il été suffisamment informé ?**
- **A-t-il pu s'exprimer ?**
- **A-t-il obtenu les réponses à ses questions ?**
- **La concertation a-t-elle permis de mettre en exergue des points de convergence et de divergence ?**

Les documents pédagogiques soumis à la concertation et dont la qualité a été soulignée par le public, ont permis d'identifier de façon transparente et objective les enjeux économiques et environnementaux, les besoins, les contraintes du projet, les différentes options d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000.

Une vision complète et plurielle du sujet a été assurée par les différentes modalités du dispositif de concertation dont le détail est présenté dans le présent bilan, une vision globale du sujet a été confortée par l'échelle de cette concertation définie sur l'axe Seine avec la présence de l'entité « Haropa » à toutes les réunions aux côtés du maître d'ouvrage.

Les divers moyens de participation ont été utilisés par le public et la garante a veillé à ce que les questions posées reçoivent une réponse du maître d'ouvrage. Le sujet, par sa généralité et la pluralité des options de projet, questionne et la concertation a permis l'expression de 393 questions ou avis, tous supports confondus. En termes d'information au public, le projet et la concertation ont été largement relayés dans la presse tout au long des trois mois de procédure.

Cette concertation a donc permis à chacun de s'exprimer et de s'informer, de sorte qu'elle répond aux objectifs qui prévalent au débat public.

Sur le plan des apports de cette concertation et en complément de la synthèse qui en est faite dans le présent bilan, la garante en ressort deux éléments majeurs : un constat et une volonté partagés par tous et pourtant des positionnements différents.

UN CONSTAT ET UNE VOLONTÉ PARTAGÉS PAR TOUS

Il y a adhésion totale sur la nécessité de développer la part du transport massifié par voie fluviale au bénéfice de l'ensemble de l'axe Seine et de la collectivité.

Il y a reconnaissance unanime des atouts du Port du Havre et de l'Axe Seine avec l'idée corollaire qu'ils ne sont pas suffisamment exploités pour placer le Grand Port Maritime du Havre, le Grand Port Maritime de Rouen, Ports de Paris et Haropa véritablement en concurrence avec les grands ports du Range Nord.

Il y a enfin une idée partagée entre le maître d'ouvrage et les acteurs portuaires et économiques que « le moment des choix aujourd'hui est en partie le déterminant de la place du Havre et de l'Axe Seine dans le concert économique mondial » selon les termes du Directeur général Haropa-Port du Havre.

De ces consensus, il en ressort du point de vue de la concertation :

- Un débat serein mené dans l'écoute et le respect de chacun.
- Une forte implication des acteurs.
- Un réel intérêt du grand public, ce malgré un sujet complexe à appréhender.
- Une richesse sur le fond des arguments présentés.
- Un maître d'ouvrage coopératif et impliqué dans le processus.

POURTANT DES POSITIONNEMENTS DIFFÉRENTS

Des regards croisés qui peinent parfois à converger dans la même direction, cela peut s'expliquer en partie par le contexte historique de ce projet en discussion depuis un grand nombre d'années, ayant conduit à une forme d'exaspération de certains acteurs portuaires. Cette attente a pu être à la source d'une interrogation quant à la volonté réelle du maître d'ouvrage d'envisager la réalisation de la chatière. Cela s'est traduit par exemple par une remise en question des données d'entrée qui ont prévalu à la réalisation de l'étude socio-économique et ce malgré des échanges préalables entre le prestataire en charge de cette étude et les principaux acteurs et malgré la prise en compte par le maître d'ouvrage pour l'étude socio-économique d'un certain nombre de paramètres avancés par les acteurs en phase de pré-concertation.

Au-delà des nombreux points de convergence exposés précédemment sur l'opportunité du projet, il demeure des divergences sur les solutions à prioriser, la quantification des ambitions en termes de trafic projeté et en termes de report modal sur le fleuve, la chronologie des investissements à réaliser, la nature des impacts environnementaux.

Cependant la concertation a permis de dépassionner le sujet, d'identifier les marges de progrès de l'accès fluvial à Port 2000, de révéler des positionnements différents mais non dogmatiques pouvant être dépassés par une analyse collective, objective et globalisée des conditions de réalisation des options d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, « in fine » de donner au maître d'ouvrage la vision la plus large possible.

Ce travail collectif qu'il peut convenir de faire perdurer au-delà de la présente concertation est en mesure de renforcer la qualité de la décision publique. **A cet égard la prise de décision par le maître d'ouvrage à l'issue de cette concertation est vivement attendue car en mesure de lever les incertitudes autour de cette question de l'accès fluvial à Port 2000 et de donner de la lisibilité pour l'avenir aux parties prenantes qui sont, chacune d'entre elles et toutes ensemble, dépositaires de l'attractivité du Port du Havre et de l'Axe Seine.**

RECOMMANDATION AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN OEUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

FEDERER AUTOUR DE LUI LES ENERGIES ET COMPETENCES EN LIEN AVEC LE PROJET D'AMELIORATION A L'ACCES FLUVIAL A PORT 2000

Ce qui est très largement ressorti de cette concertation c'est une demande d'associer l'ensemble des personnes concernées sur l'axe Seine autour d'un élan, d'une action, d'une réflexion, d'une même volonté de développer le transport massifié de marchandises par voie fluviale, dans un contexte global où le transport, les échanges, le commerce, le monde maritime et fluvial, se transforment, s'adaptent, s'organisent, innovent rapidement.

Cela pourrait prendre la forme d'un **comité de suivi de l'accès fluvial à Port 2000**, d'un groupe de travail qui réunirait les grands ports, l'Etat, les collectivités, les armateurs maritimes et fluviaux, les opérateurs, les associations environnementales, les logisticiens, les chargeurs, les institutionnels, les acteurs économiques, les structures de promotion de la Vallée de la Seine. Cette structure ou tout autre choix du maître d'ouvrage en ce sens permettrait de :

- Poursuivre le processus de participation,
- Fédérer les réflexions, informations et travaux afférents à ce sujet,
- Collecter des données chiffrées sur le trafic fluvial, là où la concertation a révélé qu'elles étaient difficiles à établir avec exactitude,
- Analyser de façon collective les potentielles évolutions du contexte autour de ce projet : gouvernance des Grands Ports Maritimes, stratégie portuaire de l'Etat, programmation nationale des infrastructures de transports, révision du Contrat de Plan Etat-Région, programme d'investissements du GPMH.

La garante recommande au Grand Port Maritime du Havre d'associer le public aux résultats des travaux de ce comité de suivi par les moyens qu'il jugera nécessaire.

Le 16 février 2018

Marianne Azario
Garante de la concertation préalable



ANNEXE : LISTE DES ACTEURS ENTENDUS PAR LA GARANTE EN ENTRETIENS PREALABLES A LA CONCERTATION, LISTE DES REPRESENTANTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE LORS DES REUNIONS PUBLIQUES, LISTE DES ACTEURS INTERVENUS EN TABLES RONDES LORS DES REUNIONS PUBLIQUES.

Liste des acteurs entendus par la garante en entretiens préalables à la concertation :

- Acteurs portuaires et économiques : Société Coopérative Artisanale de Transport (SCAT), ACTIZLOG, SEREP, Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), CMA CGM, KLINE, Générale de Manutention Portuaire (GMP), Compagnie Industrielle Maritime (CIM), Logistique Seine Normandie (LSN), Terminal LHTE, Union Maritime Et Portuaire (UMEP), Compagnie Maritime MARFRET, Compagnie Fluviale de Transport (CFT), Terminaux de Normandie (TN), Mediterranean Shipping Company (MSC), BOLLORE LOGISTICS.
- Acteurs environnementaux : France Nature Environnement (FNE), Ecologie Pour Le Havre, Conseil Scientifique de L'Estuaire.
- Acteurs institutionnels : Voies Navigables de France (VNF), Agence de L'Eau, Dréal Normandie, Grand Port Maritime de Rouen (GPMR), HAROPA, Ports de Paris, Monsieur le Sous-Préfet du Havre, Ville du Havre, Région Normandie, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Havre, Chambre Nationale de La Batellerie Artisanale (CNBA), Monsieur le Préfet Philizot, délégué interministériel au développement de la Seine.

Liste des représentants de la Maîtrise d'ouvrage et assistance à Maîtrise d'ouvrage en phase de concertation :

- Hervé Martel, directeur général Haropa-Port du Havre.
- Baptiste Maurand, directeur général adjoint Haropa-Port du Havre.
- Antoine Berbain, directeur général délégué Haropa.
- Christophe Gauthier, directeur de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie Haropa-Port du Havre.
- Pascal Galichon, directeur du développement durable Haropa-Port du Havre.
- Vincent Bouttemy, chef de projet de l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000, Haropa-Port du Havre.
- Stéphane Cochet, Haropa-Port du Havre.
- Claude Chardonnet, animateur et modérateur, cabinet C&S Conseils.
- Kévin Robin, cabinet C&S Conseils.
- Lucie Demondion, cabinet C&S Conseils.
- Yannick Caluzio, chef de projet, cabinet d'études SETEC.
- Yann Alix, animateur et expert portuaire.

Liste des acteurs intervenants en table ronde lors des réunions publiques (animation assurée par Yann Alix, expert portuaire):

- Nicolas Gauthier, pour Port Synergy et Générale Manutention Portuaire.
- Ferenc Szilagyi pour Logiseine.
- Christophe Régnier pour le Terminal Multimodal LHTE.
- François Guérin pour Terminaux de Normandie.
- Bruno Lecoquierre pour la Maison de l'Estuaire.
- Laurent Foloppe pour Bolloré Logistics.
- Sylvie Barbier pour France Nature Environnement et Ecologie pour Le Havre.
- Albert Thissen pour Hapag-Lloyd France.
- Philippe Mauge pour la Société Coopérative Artisanale de Transport.
- Thierry Guimbaud pour Voies Navigables de France.
- Mark Boys pour Monoprix.



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr