

BILAN DES RETOMBÉES PRESSE

**AMÉLIORATION DE L'ACCÈS
FLUVIAL À PORT 2000 :
RÉUNION PUBLIQUE**

31 MARS 2021



CHIFFRES CLÉS

SOMME DES CONTACTS

1,07Mn

SOMME DE L'EAE

72,5K €

VOLUME D'ARTICLES

18



Sommaire

Comment « la chatière » du port Havre va réduire le transport de marchandises par camion actu.fr - 19/03/2021	3
L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 tient le bon cap Newsletter SupplyChainMagazine.fr - 19/03/2021	5
Nouvelle étape de concertation pour l'accès fluvial à Port 2000 (Havre) lemillepattesmagazine.com - 19/03/2021	6
Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 : Nouvelle étape de concertation meretmarine.com - 19/03/2021	7
Le Havre : l'accès fluvial à Port 2000 dans les clous de son calendrier journalmarinemarchande.eu - 23/03/2021	11
Le symbole de la chatière La Chronique de Normandie - 22/03/2021	13
Une concertation pour l'accès fluvial à Port 2000 Paris Normandie Rouen Agglomération - Rouen Agglomération - 23/03/2021	14
Accès fluvial à Port 2000 : l'enquête publique avant travaux commence cet été au Havre Paris-normandie.fr - 23/03/2021	15
Le Havre : réunion publique le 31 mars sur l'accès fluvial à Port 2000 lejournaldelaxeseine.fr - 23/03/2021	16
L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 tient le bon cap actu-transport-logistique.fr - 23/03/2021	17
Horizon dégagé pour l'accès fluvial direct à Port 2000 Le Marin - 25/03/2021	18
Le Havre - l'accès fluvial à Port 2000 suit son cap L'Antenne Hebdo - 25/03/2021	19
L'accès fluvial à Port 2000 se précise Courrier Cauchois Caux Seine - Caux Seine - 26/03/2021	21
Le Havre : la chatière du port au cœur d'une réunion publique le 31 mars gazettenormandie.fr - 29/03/2021	22
Une réunion publique sur l'accès fluvial à Port 2000 Le Journal du Grand Paris - 29/03/2021	24
A la reconquête des réseaux navigables La Croix - 06/04/2021	25
Comment le port du Havre va développer le transport fluvial sur la Seine Latribune.fr - 07/04/2021	29
Objectif : doubler le trafic fluvial sur la Seine LeParisien.fr - 08/04/2021	31



Comment « la chatière » du port Havre va réduire le transport de marchandises par camion

Alors que le **port du Havre** va présenter au grand public son projet de "chatière", zoom sur cette installation qui doit permettre de favoriser le transport fluvial.

Par

MC Nouvellon Publié le 19 Mar 21 à 11:10 [Port 2000](#) depuis le " width="1280" height="1048" loading="lazy" id="4ad3a4cd">

Projection avant (en haut)/après (en bas) des travaux qui aménageront un chenal protégé pour permettre aux embarcations fluviales d'accéder à **Port 2000** (à droite sur l'image) depuis le « port historique » du Havre (à gauche sur l'image). (© **Haropa**)

Pour **Baptiste Maurand**, c'est une « étape majeure » que s'apprête à franchir le projet de la **chatière du port du Havre** (Seine-Maritime). Mercredi 31 mars 2021, une réunion de présentation, première marche de **l'enquête publique** qui devrait avoir lieu à l'été, aura lieu en visio, annonce le directeur. Le sujet est technique, mais c'est un **chantier titanesque**, qui pourrait se révéler crucial pour l'avenir du port, qui se joue derrière ce dossier.

Concrètement, il s'agira de relier **Port 2000** — la partie la plus récente, là où accostent les plus gros porte-conteneurs — au reste du « port historique », et surtout à la Seine, via **un chenal protégé** du vent et des marées. L'intérêt ? Permettre aux péniches et barges d'accéder aux terminaux pour un transfert direct des marchandises avant de remonter jusqu'à Rouen ou Paris. Le tout sans passer par la route, et donc sans faire circuler de camion.

Deux kilomètres de digues à construire et 2,7 millions m³ à draguer

À l'heure de la transition écologique, où le verdissement des flottes se développe de plus en plus, **Baptiste Maurand** rappelle « l'importance stratégique du transfert modal vers le fleuve », en particulier alors que les trois ports de l'Axe Seine — Le Havre, Rouen et Paris — s'apprêtent à fusionner dans une même entité.

Techniquement, les choses sont moins évidentes. Il a d'abord fallu trouver les financements — 125 millions d'euros venant de l'État, l'Europe, la Région et **Haropa** — et lancer une série d'études. Car à terme, il s'agira de construire une nouvelle digue longue de deux kilomètres, soit pas moins de « 2,7 millions de m³ à draguer et à aller loger sur la zone de clapage d'Octeville », précise Eliette de Lamartinié, cheffe du service études et travaux d'infrastructures chez **Haropa**.

« Une batterie d'études complémentaires », qu'il a « fallu creuser » ont également été menées, pour évaluer l'impact du chantier sur son environnement. Les possibles évolutions en géothermie, géochimie mais aussi sur les sédiments ou encore les espèces marines ont été modélisées sur plusieurs années.

Début des travaux en 2022

Autant d'éléments qui viendront nourrir l'enquête publique qui devrait aboutir à un lancement des travaux début 2022. Il s'agira alors d'aménager des pistes d'accès le long des postes 11 et 12, puis de la CIM. L'installation d'une digue provisoire sera également nécessaire, ainsi que la mise en place de détection pyrotechnique dans une zone qui recèle encore potentiellement des traces des bombardements de 1944.

Le tout pour une mise en service espérée en janvier 2024. « Et nous tenons le

calendrier », insiste **Baptiste Maurand**. Les choses devront aller vite puisque « notre objectif pour 2025, c'est d'avoir 20 % de report modal sur la Seine », contre 9 % aujourd'hui.

Transport routier, ferroviaire et fluvial...

Sur ces dix dernières années, 85 % des conteneurs qui arrivent ou partent du **port du Havre** transitent par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve.

L'objectif fixé pour 2025 est d'atteindre 20 % de transport fluvial et 10 % de transport par le train. Ce qui représenterait 10 000 à 12 000 camions en moins sur les routes chaque année.

Une transition qui reposera donc sur la chatière mais pas seulement. « Nous sommes aujourd'hui en train de mettre en place tous les éléments d'un système » qui permette de multiplier « les solutions pour connecter le port à son interland ». L'objectif sera également d'augmenter la part de transport par le train pour atteindre les 10 %. Le directeur le rappelle : « Un convoi fluvial représente 250 camions évités sur la route, et un train 125 ».

Informations pratiques :

Pour en savoir plus sur l'accès fluvial à **Port 2000**, suivez ce lien

. Réunion publique le 31 mars de 16h30 à 19 heures (invitation sur ce lien

). Un numéro de téléphone (0 805 292 160) est mis à disposition de toute personne qui souhaite poser (autrement que par internet) des questions sur le projet.

Partagez

- Partagez sur Facebook
- Partagez sur Twitter
- Partagez par Mail
- Copié !

https://actu.fr/normandie/le-havre_76351/comment-la-chatiere-du-port-havre-va-reduire-l-e-transport-de-marchandises-par-camion_40348600.html



Photomontage représentant la chatière (digue d'1,9 km et chenal de 100 m de large).

© Haropa-Port du Havre

MULTIMODAL

L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 tient le bon cap

Plus d'un an après la finalisation de son plan de financement ([voir NL n°2898](#)), une nouvelle étape est en passe d'être franchie par le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 (Le Havre). Haropa-Port du Havre vient en effet de dévoiler le calendrier de mise en œuvre de ce projet communément appelée la 'chatière' : après une réunion publique de présentation à laquelle participeront des représentants du port et de Voies Navigables de France le 31 mars, il est prévu que les travaux débutent au 1^{er} semestre 2022, la mise en service de la 'chatière' étant programmée au 1^{er} janvier 2024. Ce vaste projet d'aménagement portuaire consiste à créer une digue de près de 2 km permettant de relier Port 2000 au port historique et ainsi offrir un chenal de navigation protégé pour

toute la flotte fluviale. « Sur les dix dernières années, en moyenne 85 % des conteneurs qui arrivent ou partent du Havre transitent par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve, souligne Haropa-Port du Havre. La progression du report modal est un enjeu fondamental de compétitivité pour les ports de l'axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris. » Les trois établissements portuaires, qui fusionneront en juin prochain au sein d'Haropa, souhaitent que le report modal sur la Seine passe de 10 % aujourd'hui à 20 % en 2025. AD



NOUVELLE ÉTAPE DE CONCERTATION POUR L'ACCÈS FLUVIAL À PORT 2000 (HAVRE)



19 mars 2021

Haropa Port du Havre franchit une nouvelle étape pour son projet d'amélioration de l'accès fluvial à **Port 2000** en organisant une réunion publique le 31 mars. Cette réunion sera l'occasion de présenter l'avancement des études et travaux, dont la réalisation de la chatière, et les étapes à venir. La réalisation de la chatière, c'est-à-dire la création d'une digue de 2 km doit permettre de relier **Port 2000** au port historique et ainsi offrir un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale. L'enquête publique doit commencer à l'automne prochain. L'objectif est un démarrage des travaux au 1er semestre 2022 pour une mise en service au 1er janvier 2024.

Les travaux d'amélioration de l'accès fluvial entrent dans une volonté des ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) de faire progresser le report modal. Au-delà de la création de l'infrastructure dite de la Chatière, **Haropa** et Voies navigables de France (VNF) investissent afin de poursuivre le développement du transport combiné fluvial.

légende : *Photomontage représentant la chatière : digue d'1,9 km et chenal de 100 m de large.* ©haropa/portduHavre



Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 : Nouvelle étape de concertation

Fil info

Publié le 18/03/2021 par Rédaction

Vie Portuaire

Dans le cadre d'une démarche de concertation volontaire engagée par HAROPA – Port du Havre, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, une réunion ouverte à tous est organisée le 31 mars prochain sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000.

Un état d'avancement des études et travaux menés avec les partenaires, dont la réalisation de la chatière, et les étapes à venir y seront présentés.

POURQUOI AMÉLIORER L'ACCÈS FLUVIAL À PORT 2000 ?

Sur les dix dernières années, en moyenne 85% des conteneurs qui arrivent ou partent du Havre transitent par la route, 5% par le rail et 10% par le fleuve. La progression du report modal est un enjeu fondamental de compétitivité pour les Ports de l'axe Seine Le Havre, Rouen et Paris (HAROPA), qui seront regroupés, à partir du 1er juin prochain, sous un seul établissement portuaire unique d'Etat.

C'est également un enjeu environnemental majeur : le transport fluvial émet 2,5 fois moins de CO2 à la tonne transportée que le transport routier (émission de CO2 par tonne.km : 40 g par le fleuve contre 95 g par la route).

OBJECTIF 2025 : ATTEINDRE 20% DE REPORT MODAL SUR LA SEINE

Au-delà de la création de l'infrastructure dite de la Chatière et afin de poursuivre le développement du transport combiné fluvial, HAROPA et Voies navigables de France (VNF), ont lancé un plan de compétitivité du transport fluvial sur la Seine illustrer par cinq chantiers thématiques :

- améliorer l'efficacité et le coût des chaînes logistiques passant par le terminal multimodal ;
- mutualiser les moyens de transport des opérateurs fluviaux ;
- baisser les coûts de manutention sur les terminaux maritimes pour les trafics fluviaux ;
- améliorer les conditions et performances de navigation des bateaux fluviaux sur la Seine ;
- améliorer la motorisation des bateaux pour réduire les consommations et consolider l'avantage écologique du transport fluvial par rapport au transport routier.

Des actions et avancées spécifiques ont été menées par HAROPA, VNF et les opérateurs sur l'ensemble de ces chantiers. Elles seront illustrées en détail lors de la réunion publique du 31 mars.

LA CHATIÈRE, MAILLON ESSENTIEL DE LA COMPÉTITIVITÉ FLUVIALE DE LA SEINE

La réalisation de la chatière, qui consiste en la création d'une digue de 2 km permettant de relier Port 2000 au port historique et ainsi offrir un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale, s'inscrit également dans ce plan de développement du transport fluvial.

Les étapes d'inscription du projet de chatière dans la programmation des investissements du port, puis la consolidation du plan de financement et la poursuite des études en vue de la préparation d'un dossier de demande d'autorisation, ont successivement été franchies, ce qui amène aujourd'hui **HAROPA – Port du Havre**, maître d'ouvrage du projet, à engager une dernière phase de réunion publique avant enquête publique.

L'objectif de mise en service de la chatière au 1er janvier 2024 marquera ainsi le parachèvement de **Port 2000** en complémentarité de la réalisation des deux derniers postes à quai (Postes 11 et 12), actuellement en travaux.

Le plan de financement de la chatière :

Etat : 3,6 M€

Région Normandie : 82,75 M€

Europe : 24,9 M€

HAROPA : 13,75 M€

Total : 125 M€



DES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET AFFINÉES

Depuis 2019, un groupe de travail environnemental s'est réuni trois fois avec des experts et institutionnels environnementaux. Ces séances ont permis des échanges sur les études complémentaires menées en vue de la finalisation de l'étude d'impact environnemental qui sera déposée fin avril auprès des services de l'Etat.

Ces derniers mois, des études complémentaires ont été réalisées notamment pour

préciser les impacts environnementaux de la chatière afin de répondre à des questions formulées par des acteurs pendant les phases de concertation :

- Une campagne de **sondages géotechniques et géochimiques**, complémentaires à la première campagne de 2016, a été menée avec FUGRO et EUROFINs au cours de l'été 2019. Elle confirme les quantités de matériaux à draguer et permet d'optimiser le volume de sédiments non immergeables à extraire. Elle permet également de valider la possibilité d'utiliser les matériaux du site, conservés suite aux travaux de la première phase de **Port 2000** pour la construction de la digue, en ce qui concerne son soubassement et son noyau central, ce qui représente plus de la moitié des volumes nécessaires.
- Une **étude hydro-sédimentaire** a été menée par le bureau d'études ARTELIA sur un modèle 3D et avec une durée de modélisation de 6 ans : la comparaison des scénarii avec ou sans chatière conclut à des impacts sur les courants et les fonds très faibles et extrêmement localisés.
- Une étude d'impact a été menée sur les **nourriceries** à partir d'un modèle de l'équipe d'experts pluridisciplinaires du GIP Seine-Aval : la zone où sera implantée la chatière n'apparaît pas comme une zone propice aux nourriceries (bar, sole, etc.) en raison des vitesses de courant dans la zone.
- Des compléments ont été menés sur les **inventaires terrestres et maritimes** permettant de connaître les espèces (faune et flore) présentes pouvant être impactées en phase travaux, des mesures spécifiques seront proposées dans l'étude d'impact.

La réunion publique du 31 mars organisée sous l'égide de la garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), Mme Marianne Azario, permettra d'exprimer en détail ces études et de recueillir les avis sur le projet.

LES ÉTAPES À VENIR

- **31 mars 2021** : réunion publique
- **Fin avril 2021** : dépôt de l'étude d'impact de la chatière
- **Automne 2021** : enquête publique permettant à tous d'accéder au dossier de demande d'autorisation environnementale unique.
- **1er semestre 2022** : autorisation de travaux et démarrage des opérations
- **1er janvier 2024** : mise en service de la chatière.

Port 2000 menée en 2017/2018 sous l'égide d'un garant, du bilan rendu public de cette procédure, de la publication de la décision du maître d'ouvrage d'inscrire le projet de chatière dans les investissements du **port du Havre** et d'ouvrir 5 chantiers avec les acteurs concernés en faveur du développement du transport fluvial de conteneurs maritimes ; la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) m'a désignée afin de garantir la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique. ">

Le mot de la garante, Marianne Azario : « A l'issue d'une concertation préalable relative à l'amélioration de l'accès fluvial à **Port 2000** menée en 2017/2018 sous l'égide d'un garant, du bilan rendu public de cette procédure, de la publication de la décision du maître d'ouvrage d'inscrire le projet de chatière dans les investissements du **port du Havre** et d'ouvrir 5 chantiers avec les acteurs concernés en faveur du développement du transport fluvial de conteneurs maritimes ; la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) m'a désignée afin de garantir la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique.

Cette phase de concertation « post-concertation préalable » se déroule en général sur un temps long, au fur et à mesure de l'avancement du projet. Le rôle du garant consiste

à veiller à ce que le public soit régulièrement informé des résultats des discussions et des études et puisse donner son avis. La crise sanitaire que nous vivons depuis février 2020 nécessite l'adaptation des processus participatifs à ce contexte exceptionnel, l'important étant d'assurer la complémentarité des modalités de participation, ce afin de garantir à toute personne concernée la capacité d'exercer son droit fondamental à l'information et à la participation. A l'issue de cette post-concertation, un bilan sera établi et joint au dossier d'enquête publique. »

HAROPA Port du Havre, 18/03/21">Communiqué d' HAROPA Port du Havre, 18/03/21



Le Havre : l'accès fluvial à Port 2000 dans les clous de son calendrier

Une dizaine d'années après avoir été évoqué, l'accès direct à Port 2000 pour toutes les unités fluviales et l'amélioration du trafic fluvial conteneurisé sur l'axe Seine seront à l'ordre du jour d'une réunion publique à la fin du mois de mars, organisée par le port du Havre avant l'enquête publique annoncée d'ici l'automne. La chatière devrait être mise en service au début 2024.

Dix ans après les premières mentions et plus d'un an après que son financement à hauteur de 125 M€ a été bouclé (décembre 2019), le projet de la chatière suit le cap. « Le calendrier est tenu », assure **Baptiste Maurand**. Le directeur général d'Haropa-Port du Havre, maître d'ouvrage du projet, a tenu le 18 mars un point d'étape annonçant la poursuite de la concertation : une réunion publique se déroulera le 31 mars en ligne, en raison du contexte sanitaire, l'enquête publique devrait être lancée d'ici l'automne prochain et la nouvelle infrastructure mise en service au 1er janvier 2024.

Le sujet de l'accès direct à Port 2000 pour toutes les unités fluviales ainsi que celui de l'amélioration du trafic fluvial conteneurisé sur l'axe Seine avaient fait l'objet d'une concertation publique initiée par Haropa-Port du Havre entre octobre 2017 et janvier 2018. La chatière, réclamée depuis longtemps par les acteurs portuaires, est l'une des solutions pour « passer de 9 à 20 % d'ici 2025 le report modal sur la Seine », rappelle **Baptiste Maurand**.

Répartir la charge modale

« Le report modal est un enjeu fondamental de compétitivité et un défi environnemental. Il s'agit d'éviter 10 à 12 000 camions par an et 20 000 t de CO2 », insiste-t-il. 85 % des conteneurs transitant par Le Havre sont encore évacués par la route. Une part que le port veut porter, d'ici 2025, à 70 % alors que celle du fleuve serait à 20 % et le rail à 10 %.

« Nous avons pris en compte toutes les remarques et questions posées lors de cette concertation », précise **Baptiste Maurand**. Depuis 2019, des études environnementales complémentaires ont été menées pour évaluer l'impact de cette nouvelle digue de 2 km offrant un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale par tous temps : une nouvelle campagne de sondages géotechniques et géochimiques a ainsi été organisée dans la perspective d'un dragage de 2,7 millions de cubes immergés en mer.

À la veille de la fusion des ports de l'axe Seine

Environ 66 000 m³ de sédiments non immergeables devraient être valorisés à terre. « Une étude hydro-sédimentaire menée sur un modèle 3D a conclu à des impacts très faibles sur les courants et les fonds à l'échelle de l'estuaire », a précisé Éliette de Lamartinie, chef du service Études et travaux d'infrastructures au port du Havre. Des études d'impact sur les nourriceries et sur les espèces faune et flore ont également été menées.

Les conclusions des études seront présentées lors de la réunion publique du 31 mars sous l'égide de Marianne Azario, la garante de la Commission nationale du débat public (CNDP). Haropa-Port du Havre et Voies navigables de France (VNF) exposeront également les chantiers initiés dans le cadre d'un vaste plan d'amélioration de la compétitivité du transport fluvial de conteneurs maritimes sur le bassin de la Seine, à la veille de la fusion des ports de l'axe Seine.

Natalie Castetz



Le symbole de la chatière

La réalisation de la chatière du Havre, comprenez la construction d'une digue de 2 km entre Port 2000 et le port historique pour faciliter l'accès fluvial, est une absolue nécessité pour atteindre 20% de report modal sur la Seine au lieu de 10 % aujourd'hui.

- Son coût s'élève à 125 M€, principalement financé par la Région (82,75 M€) puis par l'Europe, HAROPA et l'État.
- Une réunion d'information va se tenir le 31 mars, dans le cadre de la démarche de concertation volontaire engagée par HAROPA, sous l'égide de la CNDP. Une enquête publique sera ensuite lancée, le démarrage des travaux est prévu au premier semestre 2022 pour une mise en service le 1^{er} janvier 2024.

Mon commentaire : c'est une priorité économique et environnementale pour le nouvel établissement portuaire de la Seine qui sera créé le 1^{er} juin prochain ; la chatière est un symbole important.

Une concertation □ pour accès fluvial à Port 2000

Christophe Preteux

Portuaire. Au Havre, l'accès fluvial à Port 2000 - enjeu fondamental de la compétitivité des ports de l'axe Seine - franchit une nouvelle étape : celle de la concertation avant les premiers travaux.

Et voilà qu'on reparle de la fameuse chatière ! Quinze ans après la mise en service de Port 2000, fer de lance de la compétitivité du port du Havre en matière de trafic de conteneurs massifié, la liaison entre le port historique et les terminaux qui reçoivent les porte-conteneurs géants devrait enfin avancer. La mise en service est programmée pour les premiers jours de 2024. D'ici là, il conviendra de respecter un certain nombre d'étapes détaillées par Baptiste Maurand.

Gagner 10 % de trafic sur la Seine Le directeur général d'Haropa port du Havre prévient d'abord qu'il ne s'agit pas d'un dossier strictement havrais. « *Cet investissement — 125 millions d'euros — servira l'ensemble de l'axe Seine. Le report modal fluvial est stratégique pour notre futur ensemble portuaire intégré* (NDLR, la fusion administrative des ports du Havre, Rouen et Paris interviendra le 1er juin prochain) », plaide Baptiste Maurand.

Ces dix dernières années, 85 % des conteneurs qui transitent par le port du Havre ont circulé par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve. « *Notre objectif pour 2025 est*

d'atteindre 20 % de report modal sur la Seine », avance le numéro un d'Haropa au Havre.

Au-delà de la création de l'infrastructure de la chatière dont le Grand port maritime du Havre est le maître d'œuvre, Haropa et Voies navigables de France ont lancé un plan de compétitivité du transport fluvial sur la Seine. Il comprend cinq chantiers thématiques : optimiser l'efficacité et le coût des chaînes logistiques passant par le terminal multimodal ; la mutualisation des moyens de transport des opérateurs fluviaux, la baisse des coûts sur les terminaux maritimes pour les trafics fluviaux ; l'amélioration des conditions et performances de navigation sur la Seine ; l'optimisation de la motorisation des bateaux pour consolider l'avantage écologique du fluvial sur le routier.

Une digue de 2 km « *Nous arrivons à une étape majeure : l'enquête publique qui va se dérouler cet été. Le moment est venu pour un point d'étape technique avec l'organisation d'une réunion publique ouverte à tous sur ce sujet stratégique pour les ports de l'axe Seine* », indique Baptiste Maurand. Celle-ci aura lieu le 31 mars prochain en visioconférence, en raison des contraintes sanitaires. La chatière, c'est une digue de 2 km qui permettra de relier le bassin de Port 2000 au reste du grand port normand et offrira un chenal de

navigation protégé pour toute la flotte fluviale. Le dépôt de l'étude d'impact environnemental aura lieu fin avril et l'enquête publique à l'automne, pour une autorisation de travaux et un début de chantier au premier semestre 2022. La chatière devrait être opérationnelle début 2024. Tout dépendra s'il y aura des recours et quel sera leur impact sur le calendrier.

Christophe Preteux

c. preteux@paris-normandie. fr Réunion en visioconférence le 31 mars de 16 h 30 à 19 heures. Lien à suivre : <https://app.livestorm.co/haropa-3/reunion-publique>



Une digue de 1,9 km de long et un chenal de 100 m de large pour l'accès fluvial. (photomontage Haropa)



Accès fluvial à Port 2000 : l'enquête publique avant travaux commence cet été au Havre

Portuaire. Au Havre, l'accès fluvial à Port 2000 - enjeu fondamental de la compétitivité des ports de l'axe Seine - franchit une nouvelle étape : celle de la concertation avant les premiers travaux. Et voilà qu'on reparle de la fameuse chatière ! Quinze ans après la mise en service de Port 2000, fer de lance de la compétitivité du port du Havre en matière de trafic de conteneurs massifié, la liaison entre le port historique et les terminaux qui reçoivent les porte-conteneurs géants devrait enfin avancer. La mise en service est programmée pour les premiers jours de 2024. D'ici là, il conviendra de respecter un certain nombre d'étapes détaillées par Baptiste Maurand.

Gagner 10 % de trafic sur la Seine

Le directeur général d' Haropa port du Havre prévient d'abord qu'il ne s'agit pas d'un dossier strictement havrais. « Cet investissement — 125 millions d'euros — servira l'ensemble de l'axe Seine. Le report modal fluvial est stratégique pour notre futur ensemble portuaire intégré (NDLR, la fusion administrative des ports du Havre, Rouen et Paris interviendra le 1er juin prochain) », plaide Baptiste Maurand.

Ces dix dernières années, 85 % des conteneurs qui transitent par le port du Havre ont circulé par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve. « Notre objectif pour 2025 est d'atteindre 20 % de report modal sur la Seine », avance le numéro un d' Haropa au Havre.

Au-delà de la création de l'infrastructure de la chatière dont le Grand port maritime du Havre est le maître d'œuvre, Haropa et Voies navigables de France ont lancé un plan de compétitivité du transport fluvial sur la Seine. Il comprend cinq chantiers thématiques : optimiser l'efficacité et le coût des chaînes logistiques passant par le terminal multimodal ; la mutualisation des moyens de transport des opérateurs fluviaux, la baisse des coûts sur les terminaux maritimes pour les trafics fluviaux ; l'amélioration des conditions et performances de navigation sur la Seine ; l'optimisation de la motorisation des bateaux pour consolider l'avantage écologique du fluvial sur le routier.

Une digue de 2 km

« Nous arrivons à une étape majeure : l'enquête publique qui va se dérouler cet été. Le moment est venu pour un point d'étape technique avec l'organisation d'une réunion publique ouverte à tous sur ce sujet stratégique pour les ports de l'axe Seine », indique Baptiste Maurand. Celle-ci aura lieu le 31 mars prochain en visioconférence, en raison des contraintes sanitaires.

La chatière, c'est une digue de 2 km qui permettra de relier le bassin de Port 2000 au reste du grand port normand et offrira un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale. Le dépôt de l'étude d'impact environnemental aura lieu fin avril et l'enquête publique à l'automne, pour une autorisation de travaux et un début de chantier au premier semestre 2022. La chatière devrait être opérationnelle début 2024. Tout dépendra s'il y aura des recours et quel sera leur impact sur le calendrier.

Réunion en visioconférence le 31 mars de 16 h 30 à 19 heures. Lien à suivre : <https://app.livestorm.co/haropa-3/reunion-publique>

Christophe PRETEUX



Le Havre : réunion publique le 31 mars sur l'accès fluvial à Port 2000

Haropa -Port du Havre organise, le 31 mars 2021, une réunion publique sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 et notamment le projet de « chatière », en attendant une enquête publique prévue à l'automne. « Sur les dix dernières années, en moyenne 85 % des conteneurs qui arrivent ou partent du Havre transitent par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve », rappelle **Haropa**. L'objectif est d'atteindre 20 % de report sur le fleuve en 2025. Pour cela, l'accès fluvial à Port 2000 doit être amélioré afin de permettre à l'ensemble de la flotte fluviale d'y accéder et de naviguer sur la Seine.

Un plan de compétitivité a donc été lancé par Voies navigables de France (VNF) et **Haropa** avec cinq chantiers : améliorer l'efficacité et le coût des chaînes logistiques passant par le terminal multimodal ; mutualiser les moyens de transport des opérateurs fluviaux ; baisser les coûts de manutention sur les terminaux maritimes pour les trafics fluviaux ; améliorer les conditions et performances de navigation des bateaux fluviaux sur la Seine.

Mise en service en 2024

Le plan prévoit aussi la réalisation de la « chatière, qui consiste en la création d'une digue de 2 km permettant de relier Port 2000 au port historique », explique **Haropa**. Ce projet à 125 millions d'euros, dont 82,75 millions de la région Normandie, doit « offrir un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale ». Selon une étude de Setec menée en 2017, la part modale du fluvial pourrait augmenter d'environ 13 % à l'horizon 2040 grâce à cette infrastructure.

Lors de la réunion publique du 31 mars, un état d'avancement des études et travaux menés avec les partenaires – dont la réalisation de la chatière – et les étapes à venir seront présentés. Le dépôt de l'étude d'impact de la chatière est prévu pour fin avril et l'enquête publique à l'automne. L'autorisation de travaux et le démarrage des opérations doivent intervenir au premier semestre 2022, en vue d'une mise en service de la chatière au 1er janvier 2024.



L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 tient le bon cap

Supply Chain Magazine | Fluvial | publié le : 23.03.2021 | Dernière Mise à jour : 23.03.2021



Photomontage représentant la chatière (digue d'1,9 km et chenal de 100 m de large).
Crédit photo Haropa-Port du Havre

Plus d'un an après la finalisation de son plan de financement, **une nouvelle étape est en passe d'être franchie par le projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000** (Le Havre). Haropa-Port du Havre vient en effet de dévoiler **le calendrier de mise en œuvre** de ce projet communément appelée la "chatière" : après une réunion publique de présentation à laquelle participeront des représentants du port et de **Voies Navigables de France** le 31 mars, **il est prévu que les travaux débutent au 1er semestre 2022**, la mise en service de la chatière étant programmée au 1er janvier 2024. Une digue de près de 2 km

Le vaste projet d'aménagement portuaire consiste à créer une digue de près de 2 km permettant de relier Port 2000 au port historique et ainsi offrir un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale. "Sur les dix dernières années, en moyenne 85 % des conteneurs qui arrivent ou partent du Havre transitent par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve, souligne Haropa-Port du Havre. La progression du report modal est un enjeu fondamental de compétitivité pour les ports de l'axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris." Les trois établissements portuaires, qui fusionneront en juin prochain au sein **d'Haropa**, souhaitent que le report modal sur la Seine passe de 10 % aujourd'hui à 20 % en 2025.

> Lire également cet article sur www.supplychainmagazine.fr



Horizon dégagé pour l'accès fluvial direct à Port 2000

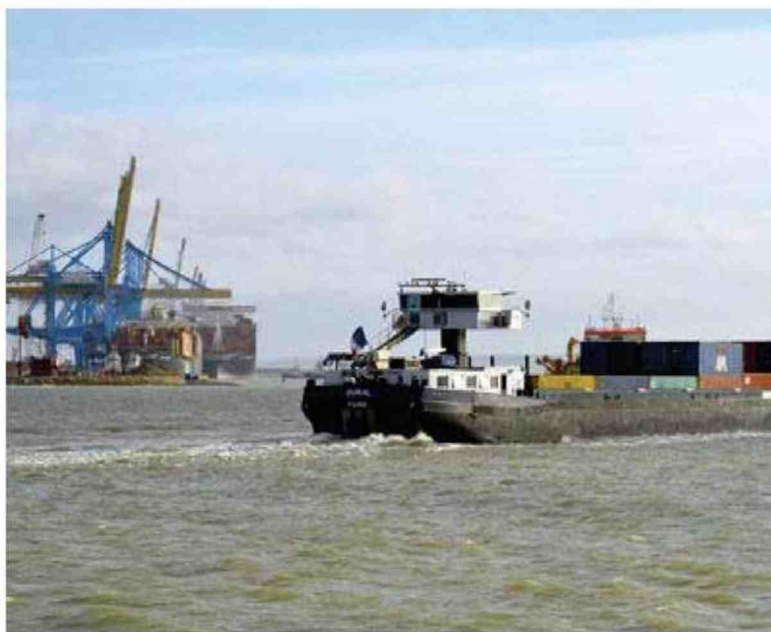
Après le montage financier de 125 millions d'euros bouclé en 2019, le projet d'accès direct des barges fluviales au bassin extérieur de Port 2000 entame son ultime étape administrative avec l'entrée en phase d'enquête publique prévue cet été. Le port a bouclé les deux études environnementales qui accompagneront le dossier.

« La première se fonde sur une modélisation en 3D des évolutions sédimentaires durant six ans qu'entraînera le nouvel ouvrage. La seconde, sur l'éventuel impact sur les nourriceries de poissons, conclue à l'absence de nourriceries sur le bar et la sole en raison de la nature des fonds et de la vitesse de courant », précise Éliette de Lamartinie, chef du service études et travaux d'infrastructures chez Haropa Le Havre.

Moyennant les résultats de l'enquête publique et une très probable campagne de déminage, les travaux de deux ans devraient débuter en 2022 pour une mise en service au 1^{er} janvier 2024.

Pour cet équipement très attendu par les opérateurs fluviaux, il faudra construire une digue de 2 km reliant Port 2000 aux bassins historiques et créer deux brèches dans les digues actuelles. « Cette chatière apportera un avantage compétitif pour certains flux de conteneurs. D'autres, moins urgents et destinés souvent à de multiples clients, continueront d'utiliser les services de la plateforme multimodale. Ces deux équipements sont complémentaires », indique Baptiste Maurand, directeur du port.

F. A.



L'accès du fluvial à Port 2000 n'est autorisé pour l'instant qu'aux automoteurs fluvio-maritimes et sous conditions de houle.

LE HAVRE : l'accès fluvial à Port 2000 suit son cap

Une dizaine d'années après avoir été évoqué, et plus d'un an après que son financement à hauteur de 125 millions d'euros a été bouclé (décembre 2019), le projet de la "chatière" suit le cap. "Le calendrier est tenu", assure Baptiste Maurand. Le directeur général d'Haropa-Port du Havre, maître d'ouvrage du projet, a tenu le 18 mars un point d'étape annonçant la poursuite de la concertation. Une réunion publique se déroulera le 31 mars en ligne, en raison du contexte sanitaire, l'enquête publique devrait être lancée d'ici l'automne prochain et la nouvelle infrastructure mise en service au 1^{er} janvier 2024.

LA CHATIÈRE RÉCLAMÉE DEPUIS LONGTEMPS

Le sujet de l'accès direct à Port 2000 pour toutes les unités fluviales ainsi que celui de l'amélioration du trafic

fluvial conteneurisé sur l'axe Seine avaient fait l'objet d'une concertation publique initiée par Haropa-Port du Havre d'octobre 2017 à janvier 2018. La chatière, réclamée depuis longtemps par les acteurs portuaires, était l'une des solutions pour "passer de 9 à 20 % d'ici 2025 le report modal sur la Seine", insiste Baptiste Maurand.

Car "la progression du report modal est un enjeu fondamental de compétitivité et un défi environnemental majeur. Il s'agit d'éviter 10 à 12.000 camions par an et 20.000 tonnes de CO₂". Quelque 85 % des conteneurs transitant par Le Havre sont évacués par la route, part que le port vise à amener, d'ici 2025, à 70 %, à 20 % pour le fleuve et à 10 % pour le rail.

"Nous avons pris en compte toutes les remarques et questions posées lors de cette concertation", assure Baptiste Maurand. Depuis 2019, des études environnementales

complémentaires ont été menées pour évaluer l'impact de cette nouvelle digue de 2 kilomètres offrant un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale par tout temps. Une nouvelle campagne de sondages géotechniques et géochimiques a ainsi été organisée dans

la perspective d'un dragage de 2,7 millions de cubes immergés en mer.

DES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

Environ 66.000 m³ de sédiments non immergeables devraient être valorisés à terre. "Une étude hydro-sédimentaire menée sur un modèle 3D a conclu à des impacts très faibles sur les courants et les fonds à l'échelle de l'estuaire", a précisé Éliette de Lamartinie, chef du service Études

et travaux d'infrastructures au port du Havre. Des études d'impact sur les nourriceries et sur les espèces de la faune et de la flore ont également été menées.

Autant de résultats qui seront présentés lors de la réunion publique du 31 mars sous l'égide de Marianne Azario, la garante de la Commission nationale du débat public (CNDP). Haropa-Port du Havre et Voies navigables de France (VNF) exposeront également les chantiers initiés dans le cadre d'un vaste plan d'amélioration de la compétitivité du transport fluvial de conteneurs maritimes sur le bassin de la Seine, à la veille de la fusion des ports de l'axe Seine.

NATALIE CASTETZ

"La progression du report modal est un enjeu fondamental de compétitivité"



L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 fera l'objet d'une réunion publique à la fin du mois de mars, organisée par le port du Havre avant l'enquête publique annoncée d'ici l'automne. La chatière devrait être mise en service au début 2024.

L'accès fluvial à Port 2000 se précise



Esquisse de la future chatière facilitant l'accès fluvial à Port 2000 à partir du 1er janvier 2024 si le calendrier est respecté

Maritime Une concertation publique a lieu prochainement pour préciser l'état d'avancement du projet de réalisation de la fameuse chatière. Quinze ans après la mise en service de Port 2000, une nouvelle concertation est proposée avant les travaux de réalisation de l'infrastructure appelée "chatière" : une digue de 2 km permettant de relier Port 2000 au port historique en offrant un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale. Cet investissement de 125 millions d'euros (M€) est financé par la Région (82, 75 M€), Europe (24, 90 M€) Haropa qui regroupe les

ports du Havre, de Rouen et Paris (13, 75 M€) et l'Etat (3, 60 M€). L'état d'avancement des études et travaux ainsi que les étapes à venir seront présentés en visioconférence le 31 mars.

Objectif : 20 % de report sur la Seine

Sur les dix dernières années, en moyenne 85 % des conteneurs qui arrivent ou partent du Havre transitent par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve. " *La progression du report modal est un enjeu fondamental de compétitivité pour les ports de l'axe Seine : Le Havre, Rouen et Paris* ", indique Haropa. " *C'est également un enjeu environnemental majeur : le transport fluvial émet 2, 5 fois moins de CO à la tonne 2 transportée que le transport routier* ". L'objectif d'Haropa est d'atteindre 20 % de report modal sur la Seine d'ici à 2025. En plus de la chatière, Haropa et Voies navigables de France (VNF) ont lancé un plan de compétitivité du transport fluvial sur la Seine. Il comprend cinq chantiers thématiques : améliorer l'efficacité et le coût des chaînes logistiques passant par le terminal multimodal ; mutualiser les moyens de transport des opérateurs fluviaux ; baisser les coûts de manutention sur les

terminaux maritimes pour les trafics fluviaux ; optimiser les conditions et performances de navigation des bateaux fluviaux sur la Seine ; enfin améliorer la motorisation des bateaux pour réduire les consommations et consolider l'avantage écologique du transport fluvial. L'étude d'impact environnemental sera déposée fin avril auprès des services de l'Etat. A l'automne 2021, l'enquête publique sera lancée permettant à tous d'accéder au dossier de demande d'autorisation environnementale unique. Le démarrage des opérations est prévu au premier semestre 2022 pour une mise en service de la chatière le 1 er janvier 2024. || Réunion le 31 mars de 16 h 30 à 19 h en visioconférence : <https://app.livestorm.co/haropa-3/reunion-publique>. Pour toute question sur le projet : 0 805 292 160. ■



Le Havre : la chatière du port au cœur d'une réunion publique le 31 mars

Avant le lancement de l'enquête publique, Haropa - Port du Havre organise une réunion de concertation le 31 mars autour de la chatière, jonction par voie d'eau de la Seine à Port 2000. L'état d'avancement des études et travaux menés avec les partenaires y sera présenté.

ParBenoit DELABRE

29 Mars 2021

Haropa Port du Havre compte sur la chatière pour développer le report modal.
(©Aletheia Press / Benoit Delabre) id e9d8f b

Haropa Port du Havre compte sur la chatière pour développer le report modal.
(©Aletheia Press / Benoit Delabre)

C'est LE grand chantier des mois à venir sur le port du Havre. La chatière qui doit relier Port 2000 à la Seine par la voie d'eau est espérée fin 2023. Si la convention de financement a été signée fin 2019, il reste encore l'étape de l'enquête publique à franchir. Dans cette optique, Haropa - Port du Havre organise le 31 mars une **grande réunion publique.** « Notre objectif, en tant que maître d'ouvrage, c'est l'enquête publique de cet été, explique Baptiste Maurand, le directeur général d'Haropa - Port du Havre. Pour la préparer, on a décidé de monter une réunion avec l'ensemble des citoyens intéressés par le sujet. Les parties prenantes du projet, mais aussi tout citoyen intéressé par le sujet du développement du transport fluvial. C'est une étape importante parce que ça nous permet de comprendre et de savoir ce que pense le public de ce projet avant de remettre le dossier d'enquête publique à l'Etat. »

Résultats d'études environnementales

Cette réunion a été organisée en accord avec la garante de la commission nationale du débat public, Marianne Azario, qui voit là une occasion de « veiller à ce que le public soit régulièrement informé des résultats des discussions et des études et puisse donner son avis. » Un état d'avancement des études et travaux menés avec les partenaires sera donc présenté. En particulier, les thématiques autour de l'environnement, qui questionnent, seront abordées.

Un groupe de travail environnemental est à l'œuvre depuis 2019, afin de répondre aux questions formulées par des acteurs pendant les phases de concertation. Une campagne de sondages géotechniques et géochimiques, complémentaires à ceux de la première campagne de 2016, a été menée, permettant de valider le principe de la réutilisation des matériaux dragués pour la construction de la digue. Une étude hydro-sédimentaire conclut que les impacts sur les courants et les fonds sont très faibles et extrêmement localisés. Enfin, une étude sur la faune démontre le faible impact de l'ouvrage sur les nourriceries (bar, sole, etc.) en raison des vitesses de courant déjà importantes sur la zone.

Haropa.jpg alt A 76-Chatie-re-re-union-publique-Le-Havre-25032021Haropa .jpg

id 2cbd016b

(@ [Haropa](#))

Améliorer le report modal

« L'objectif, c'est d'expliquer le projet, de savoir si cela pose encore des interrogations, quelles sont-elles et comment on fait pour y remédier », poursuit [Baptiste Maurand](#), qui compte bien aussi, que soient rappelés les impacts socio-économiques de cet outil et son intérêt pour le développement du transport multimodal. Moins de camions et plus de voie d'eau...

La création de cette chatière représente un investissement de l'ordre de **125 millions d'euros**, financé grâce, notamment, à la Région (82,5 M€), l'Europe (25 M€) et l'Etat (3,6 M€). Le solde est supporté par [Haropa](#), qui compte couvrir son endettement grâce à un péage sur la chatière, fixé à 7,50 € par conteneur. Si l'enquête publique aboutit à l'autorisation environnementale unique, les travaux pourront commencer dès le 1er semestre 2022.

Pour Aletheia Press, Benoit Delabre

**LE HAVRE**

Une réunion publique sur l'accès fluvial à Port 2000

Haropa-Port du Havre organise, le 31 mars, une réunion publique sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 et notamment le projet de « chatière ».

Le plan de compétitivité lancé par Voies navigables de France (VNF) et Haropa sur ce site comprend cinq chantiers : améliorer l'efficacité et le coût des chaînes logistiques passant par le terminal multi-modal ; mutualiser les moyens de transport des opérateurs fluviaux ; baisser les coûts de maintenance sur les terminaux maritimes pour les trafics fluviaux ; améliorer les conditions et performances de navigation des bateaux fluviaux sur la Seine. Il prévoit aussi la réalisation de la « *chatière, qui consiste en la création d'une digue de 2 km permettant de relier Port 2000 au port historique* », explique Haropa. Ce projet doit « offrir un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale ». ■ R.R.



Les ressources de la France



Durant trois semaines, «La Croix» explore les atouts économiques, géographiques et culturels sur lesquels notre pays peut s'appuyer

pour surmonter la crise et rebondir après l'épidémie. Aujourd'hui: la France redécouvre ses fleuves et canaux insuffisamment exploités.

Semaine 2/3 Nos atouts géographiques

Jour 1/4 Le haut potentiel des voies navigables

en partenariat avec

A la reconquête des réseaux navigables

— La France dispose du plus grand réseau européen de canaux, fleuves et rivières, mais l'a délaissé depuis quarante ans.

— Une prise de conscience s'amorce devant les atouts de cette ressource naturelle vers laquelle reviennent le fret et le tourisme fluvial.

Le vent tourne. Les temps changent. Poussée par l'urgence climatique et les nécessités économiques d'une relance tous azimuts, la France redécouvre qu'elle possède le plus grand réseau fluvial d'Europe (8 500 km). Mais elle l'a délaissé pour se concentrer sur quelques axes (Seine, Nord, Est). Les trois quarts des voies navigables de notre pays ont été abandonnés depuis des décennies, laissant la nature reprendre le dessus. L'accélération des processus de production, distribution et consommation a imposé le flux tendu. En toute hâte,

les marchandises ont été transbordées de l'eau vers la route. Plus rapide, plus flexible, plus maniable, le camion s'est taillé la part du lion. Le bon état du réseau routier a facilité ce transfert massif.

L'heure de la reconquête a sonné. « On assiste à un retournement de tendance, confirme Thierry Guimbaud, directeur général de Voies navigables de France (VNF) qui gère 6 700 km de canaux, fleuves et rivières canalisées. Avant la crise du Covid, le fret fluvial ne cessait de progresser. Il a bondi de 10 % en 2019. Le bilan énergétique et écologique du fluvial plaide en sa faveur. Un convoi fluvial de 5 000 tonnes

enleve 250 poids lourds sur les routes. C'est un mode de transport beaucoup moins polluant, fiable, très sûr (les accidents sont rares), qui pénètre sans encombre jusqu'au cœur des villes. On n'a pas trouvé mieux pour les transports de grand tonnage. Or, la solution pour l'avenir passe par la massification. »

Les investissements suivent : d'ici à 2030, plus de 3 milliards d'euros vont être injectés dans les infrastructures fluviales, dont 300 millions en 2021 et 2022, le double de ce qui était octroyé jusque-là. Un appel d'air conséquent qui témoigne d'une foi nouvelle en ce très ancien mode de



transport. Un nouvel axe de 107 km, le canal Seine-Escaut, pour les gros gabarits aux tonnages impressionnants (jusqu'à 4 400 tonnes) reliera en 2028 la Normandie et l'Île-de-France avec les grands ports du Nord. « Ce projet de 5 milliards d'euros financé à parité par l'Europe, souligne Thierry Guimbaud, découle d'une vision géo-logistique. Il connectera un réseau de 1 100 km, décongestionnera les ports du Nord, bouleversera la logistique de l'ouest du continent. »

Armateurs américains et chinois ont fait savoir qu'ils entreraient par Le Havre et Dunkerque sans filer directement jusqu'aux ports de l'Europe du Nord. L'Europe pousse pour relier tous les réseaux entre eux et permettre aux grands gabarits d'accomplir de longs trajets, sans rupture de charge. « Ce canal va ouvrir la Seine à la concurrence belge et hollandaise, à un marché plus large, à des savoir-faire différents. Les travaux qui n'ont pas commencé auraient déjà dû être terminés », soupire Michel Savy, professeur émérite à l'École des ponts et chaussées et à l'École d'urbanisme de Paris.

Autre signe, la réunion opérationnelle dans une entité unique, Haropa, le 1^{er} juin 2021, pour optimiser flux et connexions des trois ports de la Seine – Le Havre, Rouen, Paris. « Pas de grands pays sans grands ports, rappelle Stéphane Raison, son directeur général. La bataille des ports se gagne à terre. Avec la Seine, pas besoin d'avoir à creuser un canal. Haropa dessert la première région logistique européenne, de 17 millions de mètres carrés d'entrepôts, de 12 millions d'habitants. La nouvelle structure représente un bassin de 160 000 emplois. Et amorce une triple transition : énergétique (fin du tout-camion, recours aux biocarburants, à l'hydrogène), industrielle et du transport. »

Les partenariats fleurissent

comme bourgeons au printemps : avec SNCF Réseau pour créer des plateformes modales, avec les collectivités territoriales. Outre la modernisation des infrastructures et l'intégration du numérique (avec l'implantation de la 5G), cette relance vise la complémentarité avec les autres modes de transport (routier et ferroviaire), pour générer de nouveaux trafics. De grands travaux vont débiter dans le port du Havre pour aménager une « chatière » qui garantira un accès direct et protégé, pour tous les bateaux fluviaux et par tous les temps, à Port 2000 où accostent les immenses porte-conteneurs maritimes.

Néanmoins, la part modale, associée au ferroviaire, reste en deçà des besoins. Seuls 20 % des transferts sont assurés et 30 % dans le Grand Est, sur le Rhin. Le grand gabarit n'occupe encore que le quart de la totalité du trafic fluvial, contre 80 % en Belgique et en Allemagne et 66 % aux Pays-Bas. « Une des grandes faiblesses, souligne Thierry Guimbaud, tient à l'absence de connexion des deux grands axes stratégiques de notre pays : le Rhône depuis Marseille se heurte à un cul-de-sac en Bourgogne pour les grands gabarits, et sur la Seine, par où passe 60 % du transport fluvial, les barges industrielles ne peuvent dépasser Paris. Or, plus on massifie, plus on est compétitif. »

Plusieurs grosses sociétés ont décidé d'implanter de vastes entrepôts logistiques le long de la Seine pour mieux rallier le centre de Paris, son immense bassin de consommateurs, avec des relais sur les quais de la capitale qui restent à aménager pour la livraison du dernier kilomètre. Strasbourg sert aujourd'hui d'exemple et de laboratoire pour redéfinir la logistique urbaine de l'accès au centre-ville par les péniches. « La future répartition logistique multi-modale vers l'Ouest et le futur canal Seine-Escaut, souligne Michel

Savy, va rendre le fluvial de nouveau attractif pour les investisseurs. »

Jean-Claude Raspiengeas

Demain Au pays de l'or blond

repères

État des lieux

Le réseau des voies navigables se subdivise en trois catégories :

- grand gabarit pour les bateaux de 90 mètres et plus, 5 000 tonnes maximum. Entre Le Havre et Rouen, cette capacité monte à 27 000 tonnes.
- gabarit intermédiaire pour les bateaux entre 38 et 90 mètres, 1 000 tonnes maximum
- petit gabarit pour les bateaux

de moins de 38 mètres, jusqu'à 400 tonnes.

Deux grandes filières : l'agroalimentaire et les matériaux bruts et de construction.

Puis on retrouve les engrais-chimie, la métallurgie, l'énergie, les conteneurs.

En 2019, 56 millions de tonnes ont été transportées par voie d'eau douce. Les prévisions tablent sur 75 millions avec l'ouverture du nouveau canal Seine-Escaut, après 2028.



Image non disponible.
Restriction de l'éditeur

Les ressources de la France

Image non disponible.
Restriction de l'éditeur

*Le canal de Chelles,
en Seine-Saint-Denis.
Arnaud Robin/Divergence*



Image non disponible.
Restriction de l'éditeur

*Le canal de la Deûle, à Lille.
Le projet du futur canal Seine-
Escaut permettra aux grands
gabarits de rallier Le Havre
à la Belgique.*

Sebastien Jarry/MaxPPP

Image non disponible.
Restriction de l'éditeur

*Le port de Gennevilliers,
à l'entrée de Paris, fait partie
d'Haropa, l'entité qui va opti-
miser les flux entre les ports
de la Seine.*

Laurent Grandguillot/REA



Comment le port du Havre va développer le transport fluvial sur la Seine

- 1.
- 2.
3. Régions
4. Normandie

| 07/04/2021, 8:36 | 941 mots Lecture 5 min. port du Havre contre 35% à Anvers." id="236d1551">

La part modale du fluvial pour le transport de conteneurs atteint péniblement 10% dans le port du Havre contre 35% à Anvers. (Crédits : DR)

port du Havre contre 35% à Anvers."> Dans l'espoir de freiner le tout routier, le port du Havre va construire d'ici à 2024 une digue de deux kilomètres pour que les barges fluviales accèdent directement aux terminaux maritimes où les géants des mers font escale. Objectif : inciter les chargeurs à recourir davantage au mode fluvial dont la part atteint péniblement 10% au Havre contre 35% à Anvers ou Rotterdam.

Au ras de l'eau, une péniche attend sagement son chargement au pied d'un monumental porte-conteneurs où reposent vingt-mille « boîtes ». Cette image, véritable concentré de la mondialisation, est monnaie courante dans les ports d'Anvers et de Rotterdam acculturés depuis longtemps à la navigation fluviale. Elle reste l'exception au Havre où seuls quelques automoteurs carrossés pour la houle sont autorisés à accéder aux quais du port en eaux profondes, celui où escalent les mastodontes de 400 mètres de long en provenance d'Asie ou des Etats-Unis. Ici, on ne passe pas de l'un à l'autre. Les conteneurs doivent embarquer sur des camions ou des trains avant d'être livrés sur des péniches « classiques » au prix d'un allongement des délais et de coûteuses ruptures de charge.

Une desserte fluviale directe avait bien été envisagée dès 1997 lors du débat public sur la construction de Port 2000 avant que l'Etat ne renonce à l'idée. Trop chère, trop compliquée. Un quart de siècle plus tard, le serpent de mer donne à nouveau signe de vie après que la Région a décidé de le remettre à flot. Une enquête publique sera lancée cet automne en vue de la construction d'une digue protectrice de deux kilomètres qui permettra de ménager un chenal jusqu'aux quais accessibles aux convois fluviaux quelles que soient les conditions de vent, de houle ou de marée. Coût de l'opération ? 125 millions d'euros financés pour les deux tiers par le Conseil régional et pour 20% par l'UE via le mécanisme d'interconnexion européen (MIE).

Le trafic fluvial, maillon faible

Si les calculs des autorités portuaires sont exacts, cet accès direct laisse espérer une baisse d'environ cinquante euros du prix d'acheminement d'un conteneur par barge en comparaison du tarif proposé sur le terminal multimodal. Objectif : inciter les chargeurs à recourir davantage au mode fluvial dont la part atteint péniblement 10% au Havre contre 35% à Anvers ou Rotterdam. D'ici à 2030, le port table ainsi sur un quasi doublement du trafic sur le fleuve. De quoi délester l'autoroute A13 de quelque 12.000 poids-lourds par an, chiffre Dominique Ritz, directeur des opérations chez Voies Navigables de France.

« *Un convoi fluvial transporte jusqu'à cinq mille tonnes de marchandises ce qui représente l'équivalent d'une file de camions de quinze kilomètres* » rappelle-t-il.

Programmée en 2024, la mise en service de la chaudière intéresse tout particulièrement le « ventre » de la capitale : premier bassin de consommation de l'Hexagone, où des milliers de tonnes de denrées sont acheminées quotidiennement par la route depuis Le Havre. Pour le directeur de Ports de Paris, une partie de ces marchandises pourraient

avantageusement transiter par la Seine.

« *L'Île-de-France a la chance de disposer d'un important réseau de ports intérieurs. C'est depuis ces terminaux fluviaux que l'on pourra mieux organiser la logistique du dernier kilomètre* » avance **Antoine Berbain**.

L'intéressé cite en exemple le groupe Franprix qui livre, chaque jour, ses cent magasins parisiens depuis le port de Limay dans les Yvelines.

Un peu plus en amont, le port de Gennevilliers se prépare d'ailleurs déjà à cette augmentation espérée du nombre de barges en construisant un second entrepôt à étages très capacitaire.

Reste à voir si le projet havrais tiendra toutes ses promesses. Pour que le trafic fluvial atteigne les niveaux espérés par les autorités portuaires de l'axe Seine (un demi million de conteneurs par an en 2050), il faudra en effet que le port normand regagne des parts de marché sur ses rivaux d'Europe du Nord, ce qui n'est pas gagné d'avance malgré la mise en service prochaine de deux nouveaux terminaux dédiés aux géants des mers.

« *Les objectifs de volumes de conteneurs visés à la création de **Port 2000** n'ont jamais été atteints* » relève ainsi Marianne Azario, garante de la Commission Nationale du débat public, dans un rapport consacrée à la chaudière. Façon de rappeler qu'il ne suffira pas de relier la Seine à la mer pour assurer des lendemains chantants à la péniche. Encadré Ports de la Seine : qui tiendra le gouvernail ?

Le futur établissement public **Haropa** qui fusionnera les ports de Paris, de Rouen et du Havre naît dans la douleur. A deux mois de l'échéance, la composition de ses organes de gouvernance suscite une bronca dans les états-majors des Régions Île-de-France et Normandie ainsi qu'au sein des entreprises portuaires. Valérie Péresse, Hervé Morin et Christian Boulocher, président de la fédération Seine Port Union qui coalise les opérateurs privés, viennent d'écrire à six mains au Conseil d'Etat pour l'inviter à revoir la composition du Conseil de surveillance telle qu'elle est proposée par le gouvernement.

Les Régions, qui disposent d'un siège chacune (sur 17) à l'égal des trois agglomérations, estiment être lésées. « *Il n'est pas compréhensible qu'elles aient un poids plus faible alors que leur apport financier aux ports est deux fois supérieur* » fulmine Hervé Morin.

Même tonalité chez Seine Port Union qui réclame « *un siège de droit* » parmi les quatre pour l'instant promis aux entreprises. « *Ne pas le faire serait une incompréhension totale* », prévient Christian Boulocher. Ils ne sont pas les seuls à être mécontents. Le courrier est cosigné des deux présidents de CESER qui, eux, veulent être représentés au sein du Conseil d'orientation. La balle est maintenant dans le camp du Conseil d'Etat qui doit se prononcer avant le 1er juin, date de la fusion.

Suivez La Tribune

Partageons les informations économiques, recevez nos newsletters



Objectif : doubler le trafic fluvial sur la Seine



La "chatière" (digue) protégera les péniches lors de leur entrée dans **Port 2000**. **DR/ Haropa**

D'un continent à l'autre, les marchandises arrivent et repartent majoritairement par les ports. Les enjeux économiques sont stratégiques comme l'a récemment montré l'échouage du porte-conteneurs Ever Given dans le canal de Suez. Au Havre (Seine-Maritime), depuis quinze ans, **Port 2000** est devenu l'une des plus grandes rades européennes où les plus gros navires viennent décharger ou embarquer des millions de conteneurs (66 millions de tonnes de marchandises traitées en 2019). Une plateforme indispensable au marché économique français : 85 % des produits repartent par la route, 5 % par les rails et 10 % par la Seine.

LIRE AUSSI > Le grand retour du transport fluvial, porté par la vague verte

Comme une barge fluviale émet 2,5 fois moins de CO₂ qu'un poids lourd par tonne transportée et coûte moins cher, **Haropa** (alliance des ports du Havre, de Rouen et de Paris) veut monter cette part de trafic fluvial à 20 % d'ici 2025. Mais, pour cela, des aménagements sont à réaliser et notamment une « chatière », une digue de 2 kilomètres entre le port historique et **Port 2000**.

Un axe ouvert jusque dans l'Yonne

Pour faire de la Seine, entre Le Havre et l'Yonne en passant par Rouen, Gennevilliers, Paris ou Bonneuil-sur-Marne, l'axe principal du report modal et éliminer l'équivalent de 12 000 poids lourds sur les routes d'ici 2030, **Haropa** doit d'abord s'engager dans plusieurs chantiers thématiques : « Optimiser l'efficacité et le coût des chaînes logistiques passant par le terminal multimodale ; mutualiser les moyens de transport des opérateurs fluviaux, baisser les coûts sur les terminaux maritimes pour les trafics fluviaux ; améliorer les conditions et performances de navigation sur la Seine via l'optimisation de la motorisation des bateaux pour consolider l'avantage écologique du fluvial sur le routier », détaille **Baptiste Maurand**, le directeur général.

Enfin décidé il y a deux ans, le consortium maritime doit aussi construire la « chatière » qui protégera les péniches et les barges de la houle, du vent et des marées lors de leur transit de l'estuaire vers les gigantesques portiques. Pour ce faire 2,7 millions de m³ de

sédiments seront dragués pour avoir un chenal de 4 mètres de profondeur. La mise en service est prévue pour janvier 2024.

Premier corridor fluvial durable au monde

Tous les acteurs maritimes croient en cette solution. D'ailleurs, d'un coût de 125 millions d'euros, la chatière sera financée à hauteur de 82,75 millions d'euros par la région Normandie, par l'Europe pour 24,9 millions d'euros, par Haropa pour 13,75 millions d'euros en autofinancement et 3,6 millions d'euros par l'État.

Malgré tout, quelques voix se lèvent, notamment celles de l'association SOS Estuaire « pas contre le fluvial, mais contre l'impact sur la faune et la flore marine et le manque de projets alternatifs du projet de la chatière », comme l'ont exprimé les opposants lors de la dernière réunion publique virtuelle.



Newsletter Ça me rapporte

La newsletter qui améliore votre pouvoir d'achat

Pour y répondre, une étude d'impact a été diligentée et une enquête publique de 30 jours sera lancée en septembre 2021 à quelques mois du début des travaux.