

Enquête publique portant sur le projet de création d'un accès direct à Port 2000

Observations d'Entreprises fluviales de France (E2F) – décembre 2022

Le mode fluvial a profondément évolué ces dernières années et démontré sa pertinence, avec une croissance de 4 % en 2021, et de 22 % depuis 1997. Il répond aux objectifs de croissance des modes doux, de respect de l'environnement, de réponse à la congestion des infrastructures routières en milieu urbain dense, il constitue une offre logistique compétitive et de qualité tant pour les filières/clients traditionnels de la voie d'eau comme les producteurs de matériaux de construction, l'agro-alimentaire que pour les nouvelles filières porteuses : industrie, grande distribution, intéressées par le transport par conteneurs.

La situation actuelle de l'accès à Port 2000 pour les opérateurs fluviaux n'est pas optimale

En effet en l'absence de lien fluvial direct, revendiqué par la profession dès les premières études de conception de Port 2000, des solutions alternatives ont été mises en place :

- la réalisation et l'entrée en service du terminal multimodal en 2016, permettant l'acheminement par navette ferroviaire des conteneurs sur une plateforme dans le port historique accessible sans conditions aux bateaux fluviaux
- la définition règlementaire des conditions d'accès des automoteurs fluviaux à Port 2000, par les routes nord et sud.

Ces solutions ne se sont pas avérées pleinement satisfaisantes :

- dans le premier cas, et outre la contrainte que revêt le passage par la navette ferroviaire, entraînant des retards récurrents dans le traitement des conteneurs fluviaux, le passage par le terminal multimodal entraîne des surcoûts de manutention qui pénalisent la compétitivité du mode fluvial,
- dans le second cas pour satisfaire aux conditions fixées par les arrêtés d'accès à port 2000 pour les automoteurs fluviaux, il faut d'une part que ceux-ci soient conformes techniquement, ce qui suppose des surcoûts d'investissement et de maintenance, et d'autre part que les conditions météorologiques (houle, vent) soient conformes à des critères stricts de météorologie.

In fine cela a pour conséquence de limiter la compétitivité du mode de transport fluvial, et donc de freiner le report modal et empêche d'exploiter à plein son potentiel.

Même si ce n'est pas l'unique raison, force est de constater que la part modale du fluvial sur les conteneurs hinterland du port du Havre a diminué en valeur relative passant de 11 % en 2011 à 7 % en 2021, à comparer avec les taux atteints dans les ports du range nord, 49 % à Anvers, 38 % à Rotterdam.



La mise en service de la chatière renforcera la compétitivité du mode fluvial

Le projet de chatière dont la mise en service est prévue en 2025 aura pour conséquence immédiate, c'est sa finalité première, la possibilité offerte à tous les bateaux fluviaux présents sur le bassin de Seine d'accéder à Port 2000, automoteurs, convois poussés avec une ou deux barges, avitailleurs, et cela sans prescriptions techniques supplémentaires à remplir. Soit plus de 100 bateaux contre moins de 10 actuellement. Par rapport au passage par le chantier multimodal on évitera une rupture de charge coûteuse sera évitée ainsi que les aléas de l'opération de brouettage entre Port 2000 et la plateforme.

L'infrastructure permettra donc de diversifier (colis lourds, avitaillement des portes conteneurs) et de rendre plus souple l'offre de transport au départ ou vers Port 2000, de massifier (convois 180 m), cela pour des coûts d'investissements, de maintenance des bateaux et de manutention moindres.

Cette infrastructure n'est pas destinée à remplacer les organisations actuellement disponibles (terminal multimodal, accès par les routes nord et sud) mais à compléter l'offre logistique fluviale pour plus de sécurité et permettre son développement à une échelle significative, le Terminal multimodal retrouvant au passage sa vocation première de terminal ferroviaire.

La compétitivité du mode fluvial sera donc renforcée, permettant au transport fluvial de gagner des parts de marché grâce au report modal de la route au fleuve, ou à la captation de nouveaux trafics dans la perspective de croissance des volumes au Port du Havre.

Le port évalue ainsi une progression de la part modale du transport fluvial au Havre de 10 % aujourd'hui à 14 % en 2030, le trafic fluvial conteneurisé passant de 181 000 EVP en 2022 à 581 000 EVP en 2030.

Des bénéfices pour le port et la collectivité

Plus généralement rappelons que le transport fluvial génère moins d'externalités négatives que le mode routier, avec un bilan énergétique quatre fois inférieur à celui du transport routier.

Une barge fluviale représente l'équivalent de 250 camions ; la mise en service de la chatière permettra d'éviter à terme la circulation de 65 000 poids lourds par an entre Le Havre, Rouen et l'Île-de-France, d'où moins d'émissions de GES, de particules fines, moins de congestion routière et moins d'accidents.

Le bilan global du projet est positif pour la collectivité dégageant une Valeur ajoutée nette socio-économique de 107,4 M€.

Il faut également noter que les liaisons fluviales sur le bassin de la Seine ne sont pas saturées et peuvent donc répondre sans investissements lourds supplémentaires à l'accroissement du trafic fluvial dans les prochaines décennies, après mise en service du canal Seine Nord Europe.

E2F soutient le projet de réalisation de la chatière

E2F soutient le projet de chatière permettant un accès direct et fluide des bateaux fluviaux aux terminaux de Port 2000. Le projet est de nature à accroître le report modal au profit du transport fluvial et plus globalement la compétitivité du terminal conteneur de Port 2000, en augmentant les capacités d'évacuation des conteneurs, en permettant de meilleures liaisons entre Le Port du Havre et son hinterland, accompagnant ainsi ses objectifs de développement, à court termes et plus encore à horizon de l'entrée en service du Canal Seine Nord qui fera de cet accès direct un atout majeur de compétitivité.

Entreprises fluviales de France (E2F) est une organisation professionnelle représentative au niveau national, reconnue par le Ministère des transports, fédérant les transporteurs fluviaux français. La Fédération réunit toutes les familles professionnelles du transport fluvial : artisans bateliers, armateurs, opérateurs en compte propre, transporteurs de passagers, croisiéristes, péniche hôtels.

Le transport fluvial : de nombreux atouts économiques

- **Capacité** : les volumes et charges transportés par voie d'eau sont très supérieurs à ceux qui peuvent l'être par les autres modes de transport de fret.
- **Fiabilité** : grâce à son réseau et à son maillage, le réseau offre une disponibilité maximale sans embouteillage. Les livraisons par voie fluviale respectent les délais, même au cœur des agglomérations.
- **Simplicité d'utilisation** : l'utilisation de la voie d'eau évite les pertes de temps en formalités administratives pour du transport exceptionnel ou la préparation d'itinéraires. Le transport fluvial permet également de stocker en même temps de grandes quantités de marchandises. C'est sa fonction de stock flottant.
- **Sécurité** : les accidents sont particulièrement rares sur la voie d'eau. Le vol ou la dégradation des marchandises sont réduits au minimum.
- **Coût** : pour de nombreux types de marchandises et du fait de la massification des chargements le transport fluvial est une solution compétitive.

Le transport fluvial : un mode alternatif et écologique qui génère de faibles externalités environnementales sur les territoires