

Pourquoi améliorer l'accès fluvial à port 2000 ?

Publié le 19/07/2023 - Mis à jour le 14/11/2023

Aujourd'hui, en comparaison avec les ports du range nord-européen, notamment Anvers et Rotterdam qui disposent d'un réseau fluvial plus important, les parts modales de HAROPA PORT sont encore trop faibles. 85 % des conteneurs à destination ou en provenance du Havre transitent par la route, tandis que le transport par voie fluviale représente environ 10 % et l'acheminement par voie ferroviaire seulement 5 %.

En créant un accès fluvial direct à Port 2000, **le 1^{er} port de France entend renforcer sa compétitivité grâce au développement de nouveaux services fluviaux** qui participeront à la transition écologique en lien avec les objectifs nationaux et internationaux de lutte contre le réchauffement climatique.

En effet, l'acheminement des conteneurs entre Port 2000 et le fleuve nécessite aujourd'hui un transport intermédiaire (par le fer ou par la route notamment). Ces changements de transport, appelés aussi « ruptures de charge », rendent le trafic fluvial moins concurrentiel que le transport routier.

Par ailleurs, l'accès aux terminaux se fait uniquement par la mer et dans une zone maritime non protégée de la houle. Les navires fluviaux ne sont donc pas tous adaptés et équipés pour emprunter les routes menant à Port 2000 et ne possèdent pas les autorisations réglementaires nécessaires à la navigation en mer.



Développer des modes de transport respectueux de l'environnement

En France, le secteur des transports représente aujourd'hui 27 % des émissions de gaz à effet de serre. La diminution de cet impact sur l'environnement, en lien avec les objectifs nationaux et internationaux de lutte contre le réchauffement climatique, est donc un axe prioritaire.

Avec la voie ferroviaire, **le fluvial représente un fort intérêt pour les territoires, compte-tenu de son faible impact sur l'environnement, en comparaison avec le transport routier.** En France, la part consacrée au mode fluvial est de seulement 3 %, contrairement à l'échelle européenne où elle atteint 7 %. La massification du trafic, rendue possible via le mode fluvial, est un levier fort pour diminuer les émissions de CO₂.

Le projet stratégique 2020-2025 de HAROPA PORT, prévoit de renforcer cet axe en fixant un objectif de report modal à hauteur de 20 % d'ici 2025, dont 12% par le fleuve.

Les leviers visant à faire progresser le report de marchandises vers l'hinterland par voie fluviale

Pour répondre à cette stratégie, le port a exploré **plusieurs leviers visant à faire progresser le report des marchandises vers l'hinterland par la voie fluviale.**

Le trafic des conteneurs s'opérant principalement, au Havre, sur les terminaux Nord et les terminaux de Port 2000, l'objectif a consisté à **analyser l'ensemble des pistes permettant d'encourager les acteurs à privilégier le mode fluvial**, plutôt que la route, pour les conteneurs chargés et déchargés à Port 2000.

Lors de ces analyses, un certain nombre de freins a été identifié :

- **Des freins structurels** : les terminaux de Port 2000 ne sont pas accessibles à l'ensemble de la flotte fluviale du fait de sa localisation, en l'occurrence de son accès qui se fait uniquement par la mer et dans une zone maritime non protégée de la houle. Les navires fluviaux ne sont en effet pas tous adaptés et équipés pour emprunter les routes Nord et Sud et donc accéder à Port 2000 et ne possèdent pas les autorisations réglementaires nécessaires à ce type de navigation en mer. Les systèmes d'acheminement des conteneurs entre Port 2000 et le fleuve nécessitent aujourd'hui un transport intermédiaire (par le fer ou par la route notamment). Ces changements de transport, appelés aussi « ruptures de charge », rendent le trafic fluvial moins concurrentiel que le transport routier. En mode routier, le conteneur est chargé directement sur le terminal et ne sera déchargé qu'à son point d'arrivée sans qu'il n'y ait de « rupture de charge ».
- **Des freins économiques** : les « ruptures de charge », citées précédemment, engendrent des coûts de manutention supplémentaires sur les terminaux maritimes pour les armateurs fluviaux. L'investissement engagé pour l'acquisition, par les opérateurs fluviaux, de bateaux en capacité d'emprunter les routes Nord et Sud.
- **Des freins logistiques** : qui peuvent être engendrés par l'absence de visibilité et prévisibilité des opérateurs fluviaux pour l'accès de leurs bateaux aux terminaux maritimes (disponibilité des terminaux, météo, ...).

Des solutions étudiées pour lever ces obstacles

Dès la fin des années 2000, **plusieurs solutions ont été étudiées afin de répondre à ces freins.** Citons par exemple le projet d'écluse fluviale en fond de bassin de Port 2000. Du fait des réaménagements lourds et complexes au niveau du réseau routier, ferré, pipe à mettre en œuvre, le projet a cependant dû être abandonné.

Entre 2015 et 2017, la Direction territoriale du Havre a lancé une phase d'étude pour faire la synthèse de toutes les pistes possibles. L'objectif était de disposer d'éléments socio-économiques, environnementaux et techniques permettant de comparer toutes les solutions alternatives.

Les grandes familles de solutions étudiées étaient les suivantes :

- optimiser les routes Nord et Sud ;
- réaliser un nouveau point de massification accessible par tout type de bateaux fluviaux ;
- permettre un accès direct à Port 2000 pour tout type de bateaux fluviaux (solution engageant la mise en œuvre d'une infrastructure).

Cette phase d'étude s'est conclue par une concertation publique, dont la Commission nationale du débat public (CNDP) était la garante, entre octobre 2017 et janvier 2018. [Pour en savoir plus sur la concertation et les solutions alternatives étudiées.](#)

A la suite de cette concertation HAROPA PORT a acté, en mars 2018, la mise en œuvre de **deux types de solutions parmi toutes celles envisagées : la création d'une « chatière »** et la mise en œuvre d'un **plan d'action dédié au développement du transport fluvial appelé « les cinq chantiers pour le développement du transport fluvial.**

Grâce à la création de ce chenal maritime protégé, c'est l'ensemble de la flotte fluviale existante qui sera en capacité d'accéder aux terminaux maritimes de Port 2000 et de naviguer sur la Seine : automoteurs, convois poussés composés de pousseur et barges fluviales, navires fluvio-maritimes.

Bon à savoir : aujourd'hui, seuls les automoteurs renforcés ou navires fluvio-maritimes sont en capacité d'accéder à Port 2000 et doivent, pour cela, faire face à 113 jours d'indisponibilité. Grâce à la « chatière », cette dernière sera abaissée à 19 jours.



71, quai Colbert, 76600 Le Havre
02 79 18 05 00