

1 – Au Havre, la massification et la desserte de l’hinterland à la peine

Au regard de ses concurrents du Nord de l’Europe, le port du Havre présente des faiblesses en termes de massification. Le part du mode fluvial pour le trafic hinterland de conteneurs s’élève ainsi à 9,2%, contre respectivement 36 et 35% à Rotterdam et à Anvers. Les raisons sont multiples : l’absence de stratégie nationale maritime et fluviale, la non-mutualisation des THC¹, la proximité du Bassin parisien qui favorise mécaniquement la desserte routière et bien sûr l’absence de desserte fluviale de Port 2000.

Pour y remédier, trois propositions sont soumises à la concertation : une liaison directe (chatière) entre le port historique et Port 2000, l’extension du terminal multimodal ou la facilitation des accès par les routes « Nord » et « Sud ». Le CESER de Normandie estime qu’il serait préjudiciable de les considérer de façon exclusive, mais qu’au contraire une approche cumulative permettrait un réel gain de compétitivité, sans incidence majeure sur les coûts afférents.



2- Le CESER favorable à l’option « chatière »

Les tergiversations de la communauté portuaire comme de l’Etat autour de cet investissement, pourtant prévu dès la conception de Port 2000, ont eu pour effet de pénaliser l’attractivité de la place havraise. La réalisation de la chatière s’impose pourtant comme une évidence². Quelques inconnues persistent, mais sont insuffisantes pour justifier que le projet soit de nouveau retardé. Parmi les réserves fréquemment émises, on trouve le conflit possible entre navires de mer et barges fluviales dans le bassin de Port 2000, hypothèse qui n’a rien d’improbable. Mais le CESER note d’une part que les navires de mer seront toujours prioritaires et d’autre part que les quais de Port 2000 sont encore loin de la saturation. Certes, une affluence notable de navires est observée durant le week-end, mais les horaires d’arrivée et de départ sont connus en amont et permettront aux

¹ Terminal Handling Charges

² Lors des Assises de l’Economie de la Mer au Havre, le 21 novembre 2017, le Premier ministre a indiqué que l’Etat participerait au financement de la chatière dès lors que la concertation en cours en retiendrait le principe.

opérateurs de s'organiser en conséquence. En outre, le benchmark³ réalisé sur Anvers et Rotterdam démontre que la mixité de traitement maritime/fluvial sur les terminaux est possible.

En matière de financement, le CESER plaide en faveur de la gratuité d'usage de la chatière et donc l'absence de péage, dès lors que l'on souhaite l'utilisation intensive de cet équipement. Sa réalisation doit être supportée pour partie par la capacité d'autofinancement d'HAROPA et pour partie par des subventions de l'Europe, de l'Etat et des collectivités locales.

Sur le plan environnemental, le CESER n'oublie pas de considérer les aspects liés à la dynamique hydro-sédimentaire de l'estuaire, qui en font un milieu fragile que toute nouvelle installation perturbe. Les mesures de réduction ou de compensation des impacts devront être précisées et approfondies.

3 – Une véritable ambition fluviale exige la mise en œuvre complémentaire des trois options

On ne peut que souhaiter le développement et *in fine* la saturation des terminaux de Port 2000, où deux postes à quai restent à construire. Mais la chatière est un investissement de court-terme, alors même qu'une éventuelle saturation n'interviendra pas avant plusieurs années. En cas de difficulté, il sera toujours possible d'envisager un report vers le terminal multimodal, qui a toute sa légitimité en complément de la chatière. Son extension (par la mise en place de portiques fluviaux supplémentaires) serait donc bienvenue et le montant de l'investissement à consentir (23 M€) relativement faible.

L'optimisation des routes nord et sud, parce qu'elle ne nécessite aucun investissement public, doit intervenir dans les plus brefs délais. L'urgence consiste notamment à harmoniser les réglementations française et européenne, dans un contexte où la flotte française d'unités fluviales adaptées présente de grandes faiblesses sur les pays concurrents.

Enfin, le CESER ayant toujours prôné une approche globale du sujet, il regrette que ne soit pas abordé dans le dossier du maître d'ouvrage le phénomène de congestion au niveau des ponts desservant le port du Havre (Pont VIII, Pont Rouge...) qui ne manquera pas de se produire en cas d'augmentation significative du trafic fluvial.



En conclusion, le CESER partage le diagnostic sur le déficit de compétitivité du port du Havre en raison de la faible massification du transport de marchandises. Il appuie par conséquent la nécessité de réalisation d'une chatière, solution qui n'exclut pas les deux autres options soumises à la concertation.

³ Livrable n°1 – Comparaison européenne et présentation de la grille d'analyse multicritère