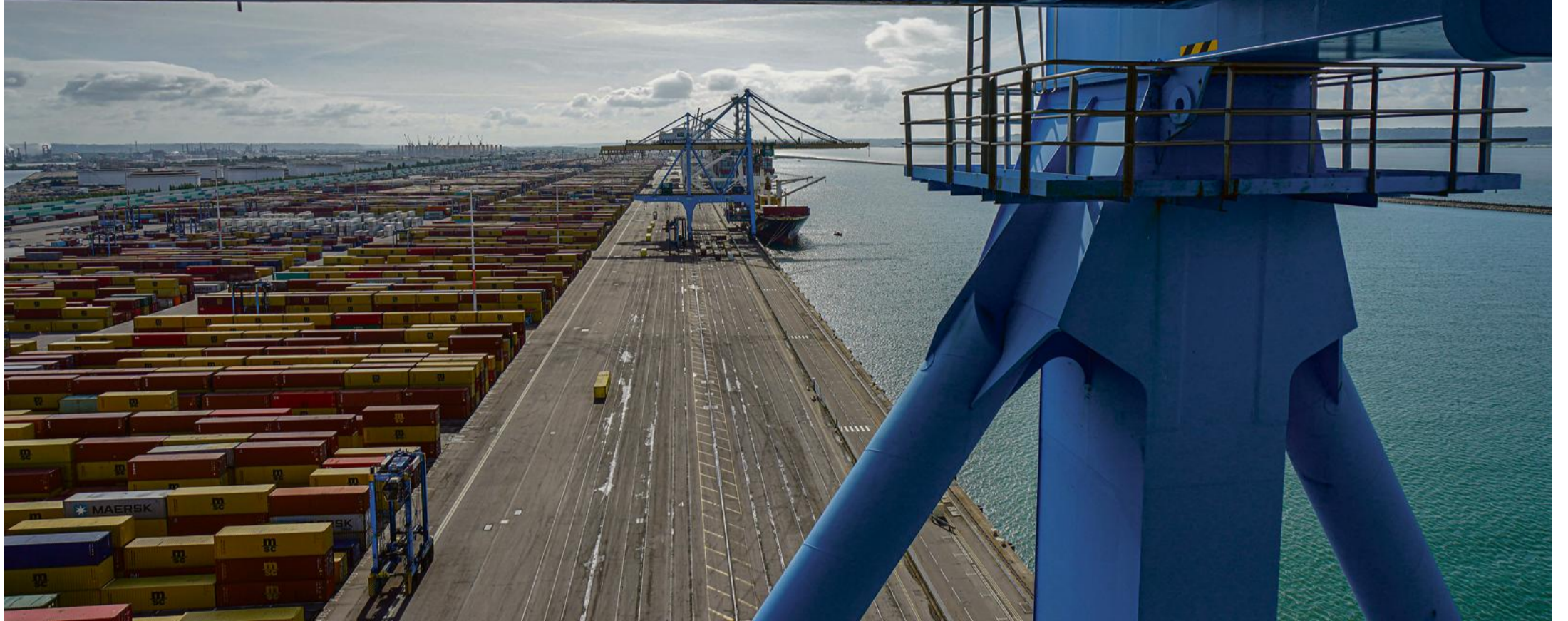


enquête



Situé en mer, Port 2000 n'est pas accessible aux bateaux fluviaux classiques qui risqueraient de chavirer sous l'effet de la houle et des vagues. Photo Petit Francis/ABACA

Claire Garnier

Un linéaire de quais à perte de vue hérissé de portiques de maintenance. Bienvenue à Port 2000, le port à conteneurs du Havre construit dans l'estuaire de la Seine en 2006, moyennant un investissement d'un milliard d'euros. Ce port en eau profonde, en cours d'extension, peut accueillir des mastodontes de plus de 20.000 conteneurs. Il fait la fierté du port du Havre, premier port français de conteneurs, et de son maire Edouard Philippe, qui y a emmené Emmanuel Macron entre les deux tours de l'élection présidentielle.

Mais Port 2000 a un talon d'Achille. Situé en mer, il n'est pas accessible aux bateaux fluviaux classiques qui risqueraient de chavirer sous l'effet de la houle et des vagues. Or, aucun accès fluvial direct n'a été prévu pour eux. D'où le projet de « chatière », un chenal protégé par une digue permettant aux bateaux fluviaux d'accéder directement à Port 2000 depuis le réseau fluvial intérieur du port. Cet ouvrage, qui avait été versé au débat public en 1997 avant d'être écarté, devrait être soumis à enquête publique en septembre prochain.

« Enfin ! Il est grand temps ! » soupirèrent à l'unisson les acteurs économiques, comparant les solutions mises en place par le port à des « pensements sur une jambe de bois ». Il y a eu une navette ferroviaire circulant sur le réseau portuaire qui emmenait les conteneurs sur les terminaux de Port 2000. Puis une autorisation a été donnée à une catégorie de « bateaux fluvio-maritimes » à bords hauts de rejoindre Port 2000 en passant par la mer. « Nous avons dû acheter trois bateaux fluvio-maritimes qui pouvaient correspondre à la réglementation, ce qui a représenté un investissement de 20 millions d'euros », confie Steve Labeyrie, responsable des relations institutionnelles du groupe havrais Sogestran, la maison mère de CFT, premier transporteur fluvial français qui réalise 120 millions d'euros de chiffre d'affaires avec 450 salariés. Enfin, en 2015, un terminal multimodal (rail/ fleuve) – situé à une dizaine de kilomètres en amont des terminaux maritimes – a vu le jour, représentant un investissement de 140 millions d'euros dont 120 publics.

Une écluse fluviale trop chère

Comment a-t-on pu construire un port dans l'estuaire de la Seine en ignorant sa dimension fluviale ? La question est posée à Paul Scherrer, ancien directeur technique du port. « On ne peut pas dire que Port 2000 a été conçu sans accès fluvial direct, c'est la réalisation qui n'a pas suivi », défend-il. Un terminal fluvial proche de Port 2000, permettant d'acheminer les conteneurs par un système de multi-remorques sur voie routière en site propre, avait été étudié avant d'être écarté car jugé trop complexe. Le port avait aussi planché

Port du Havre : histoire d'une aberration

Port 2000, le port à conteneurs du Havre a été mis en service en 2006 dans l'estuaire de la Seine, sans accès direct pour les barges fluviales classiques. Résultat : seuls 10 % des conteneurs empruntent aujourd'hui la voie fluviale.

sur une écluse fluviale visant à relier directement Port 2000 au reste du réseau de bassins du port, en évitant la mer. Projet qui avait même reçu le feu vert de Dominique Perben, ministre des Transports. Mais, se souvient Paul Scherrer, « ce projet de 166 millions d'euros, à quoi s'ajoutait 1,5 million d'euros de coût de fonctionnement annuel, avait été abandonné en raison de son coût ».

Pour Steve Labeyrie, « un grand port maritime à l'embouchure d'un fleuve sans accès fluvial direct à ses terminaux » est tout simplement « inimaginable ». Et d'évoquer par comparaison « l'accès fluvial prévu par le port de Rotterdam lors de l'extension sur la mer Maasvlakte 2 dans l'estuaire de l'Escaut ». D'autres comparaisons font mal. Ainsi, quand la part modale du fluvial pour le transport de conteneurs atteint 10 % au Havre, elle dépasse 35 % à Rotterdam et Anvers. Mais le recours aux transports massifiés (fluvial et ferroviaire) devient une urgence autant écologique qu'économique. « 85 % de part modale pour le camion au Havre ce n'est plus possible ! » pestait le 21 juin un client face aux files d'attente de camions à l'entrée de Port 2000.

La Seine sous-exploitée

Voies navigables de France (VNF) qui gère les voies navigables pour le compte de l'Etat, ne cesse de rappeler la « capacité d'import très importante de la voie d'eau, ce qui réduit le coût à la tonne transportée ». Un convoi fluvial (soit deux barges d'une longueur de 180 mètres) sur la Seine peut en effet trans-

porter 5.000 tonnes de marchandises ou 250 camions, soit l'équivalent de 250 camions. Or, estime VNF, la Seine est sous-utilisée. « Elle pourrait accueillir quatre fois plus de trafic qu'aujourd'hui ».

Le mode opératoire proposé aux utilisateurs du mode fluvial est peu attractif, observe Denis Choumert, président de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) qui représente les chargeurs français (150 adhérents et 30 fédérations professionnelles). « Les barges sont contraintes de s'amarrer sur le port historique et d'y décharger leurs conteneurs. De là, les conteneurs sont pris en charge par des camions qui les emmènent sur Port 2000 » explique-t-il. L'autre solution consiste à décharger les conteneurs sur le grand canal du Havre, où se trouve le terminal fluvial de la plateforme multimodale. « De là, les conteneurs fluviaux sont placés sur des navettes ferroviaires pour rejoindre Port 2000.

Peur de la concurrence

Autant de ruptures de charges qui sont dénoncées par les utilisateurs. « Elles impliquent des coûts de manutention et de transfert ainsi que des délais supplémentaires, les deux éléments critiques dans le transport », résume Paul Bernard, directeur de Bolloré Logistics Normandie, organisateur de transports qui emploie 530 salariés au Havre. « Si l'on considère que la voie royale d'accès à Paris pour les marchandises, c'est la Seine, il faut assurer le bout en bout fluvial en passant par une chatière, pour accéder directement à Port 2000 », abonde Denis Choumert.

Certes, le coût de passage par le terminal multimodal – 75 euros par conteneur pour le client – est une goutte d'eau, rapportée au coût d'acheminement d'un conteneur entre Shanghai et Le Havre (entre 2.500 et 10.000 dollars) dont les prix ont flambé depuis 2019 ; mais il est élevé comparé aux 400 euros nécessaires pour transporter un conteneur par camion entre Paris et Port 2000. Le prix n'est pas tout, complète Dominique Ritz, directeur territorial Seine et Loire aval chez VNF. « Ce que demandent les chargeurs, c'est un accès fluvial direct

« La chatière va permettre au Havre d'étendre sa zone de chalandise vers le Nord et la Belgique grâce au canal Seine-Nord Europe. »

DOMINIQUE RITZ
Directeur territorial Seine et Loire aval chez VNF

offrant de la souplesse, et permettant de réduire le circuit entre le bateau fluvial et le bateau maritime. »

Le début de chantier pour cette chatière tant attendue est envisageable pour fin 2022-début 2023. A condition que les appels d'offres se passent bien, précise le maître d'ouvrage Haropa Port, l'établissement public qui réunit les trois ports de l'axe Seine – Le Havre, Rouen et Paris. Par ailleurs, précise Florian Weyer, directeur territorial du port du Havre, « le projet devra avoir reçu, le feu vert de trois autorités indépendantes : l'Autorité environnementale, le Conseil national de protection de la nature et le conseil scientifique de l'estuaire de la Seine ».

Si la nouvelle direction d'Haropa Port est déterminée à faire avancer ce projet de chatière, cela n'a pas été le cas par le passé. Ce qui a d'ailleurs créé de vives tensions entre Hervé Morin, président de la Région Normandie, et le directeur du port du Havre, Hervé Martel, aux commandes du port de Marseille depuis 2019. « Le port et son directeur traînaient les pieds sur un projet réclamé par tous les industriels et chargeurs, visant à développer un mode de transport plus écologique que le camion », confie Hervé Morin : « Le port craignait que la chatière ne vienne concurrencer son propre terminal multimodal, tout neuf et en difficulté. ». En 2016, le port du Havre était en effet devenu le propriétaire de cette infrastructure dans le

sillage du dépôt de bilan de l'exploitant et de la décision du consortium bancaire qui avait cofinancé l'infrastructure, de se retirer du projet.

« La chatière, nous allons la payer ! » a annoncé Hervé Morin, pour faire « plier » le port, alors que celui-ci organisait en 2017 une « concertation sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 ». Le 23 mars 2018, le « comité des investisseurs » du port du Havre, présidé par Hervé Morin, votait pour un financement de la chatière (125 millions d'euros) à hauteur des deux tiers (66 %) par la Région, et la décision d'aller chercher à Bruxelles 20 % du budget total, le solde étant assuré par Haropa (11 %) et l'Etat (3 %). Un an plus tard, l'UE accordait la subvention de 25 millions d'euros, sous réserve d'une utilisation avant 2024.

La chatière est alors entrée dans une longue phase d'études techniques. « Nous avons appris qu'une partie des études avaient été mal faites et qu'il avait fallu les refaire », croit savoir Hervé Morin. « Off the record », des sources indiquent que « l'administration centrale » n'a pas fait preuve de diligence sur ce dossier, étant hostile, pour des raisons environnementales, à la construction d'une nouvelle digue dans l'estuaire.

Résistance des pêcheurs et des écologistes

La chatière a aussi des adversaires déclarés. Réunis dans le collectif « Préservons l'estuaire de la Seine », les pêcheurs et les associations France Nature Environnement, SOS Estuaire, Ecologie pour Le Havre appellent à une « mobilisation contre la chatière » dans le cadre de l'enquête publique. Ils dénoncent un ouvrage « d'une emprise de 100 mètres de large et deux kilomètres de long sur l'estuaire de la Seine » qui serait préjudiciable aux poissons juvéniles. « Au prétexte d'allier compétitivité et transport plus écologique, l'entité portuaire s'apprete [...] à sacrifier l'estuaire de la Seine, ses habitats, ses ressources ».

En face, Voies navigables de France fait aussi valoir des arguments écologiques que résume Dominique Ritz : « Le fluvial émet cinq fois moins de CO₂ à la tonne transportée que le routier, et exige entre trois et quatre fois moins d'énergie à la tonne transportée. » Les cahiers d'acteurs de l'enquête publique pour la chatière s'annoncent riches en arguments sur l'écologie. Et en polémiques. VNF a prévu d'inscrire la chatière dans le système du canal Seine-Nord Europe, projet d'autoroute fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise. « Alors qu'aujourd'hui, l'essentiel des marchandises produites par la région parisienne part vers Anvers, la chatière va permettre au Havre d'étendre sa zone de chalandise vers le Nord et la Belgique grâce au canal Seine-Nord Europe », explique Dominique Ritz. Un argument qui donnera, à coup sûr, des boutons aux Havrais, aux écologistes et à la Région Normandie. ■

« Le port craignait que la chatière vienne concurrencer son propre terminal multimodal, tout neuf et en difficulté. »

HERVÉ MORIN
Président de la Région