

La « chatière » : un projet au service du développement du fret fluvial

Messages clés associés au projet :

1. Un projet pour l'environnement : dans la compétition portuaire européenne, HAROPA PORT doit proposer des solutions logistiques fiables, massifiées et décarbonées : la chatière est le **maillon manquant** qui permettra au port du Havre de **décarboner la chaîne logistique** en franchissant la barre des **10 %** de conteneurs transitant par voie fluviale.

2. Un projet pour l'emploi et le développement du territoire : moderniser les infrastructures, développer l'offre portuaire pour regagner des parts de marché est aussi vecteur de création de richesse, de valeur et d'emplois pour les territoires ; les ports au service du développement/rayonnement économique des territoires. Le projet bénéficie d'un soutien unanime de tous les acteurs du monde économique (entreprises industrielles et logistiques), portuaire (chargeurs, armateurs, manutentionnaires, transitaires, services portuaires) et politique (Europe, État, Région, Département, Communauté urbaine et Ville du Havre).

3. Un projet identifié et concerté de longue date avec un besoin identifié dès la construction de Port 2000 et une concertation continue depuis 2017.

1. Un projet identifié et concerté de longue date

La « chatière », concrètement c'est quoi ?

Un chenal maritime de 100 mètres de large protégé par une digue de 1800 mètres de longueur, reliant l'avant-port du port historique à l'avant-port de Port 2000.

Avant



Après



Photomontage (©HAROPA PORT)

a) La massification des flux : un enjeu central

Quelques chiffres clés :

- . 4762 escales au Havre en 2021, dont 1 725 porte-conteneurs (256 de + de 10 000 EVP)
 - . plus de 3 M EVP traités au Havre en 2021
 - . seulement 10 % des conteneurs en provenance/destination du Havre sont acheminés par le fleuve (85 % le sont par la route ; 5 % par le fer)
- pourquoi une part si faible ?

- Port 2000 n'est pas accessible à l'ensemble de la flotte fluviale : passage en mer obligatoire qui nécessite des bateaux fluviaux capables de franchir la mer et de bonnes conditions météo (houle acceptable) ;

	Seuil de navigabilité (= houle acceptable)	Taux d'indisponibilité du passage à Port 2000 (tous niveaux d'eau confondus)
Convois poussés	0,6 m	Accès à Port 2000 impossible
Petits automoteurs	0,6 m	Accès à Port 2000 impossible
Automoteurs agréés	1,20 m (voire jusqu'à 1,60 m au cas par cas, mais dans les faits le franchissement ne se fait pas pour des houles supérieures à 1,20 m)	11,4 % (42 jours cumulés / an)
Fluvio-maritimes	∅	Pas d'indisponibilité

- « ruptures de charge » (transport intermédiaire entre P2000 et le fleuve) : coûts de manutention supplémentaire ; complexification de la chaîne logistique impliquant une perte de fiabilité.

Encourager le recours à la voie fluviale : plusieurs motivations

. un enjeu pour la transition écologique : levier pour réduire les émissions de CO₂, les émissions d'oxydes de soufre (SOx) et d'azote (NOx), de particules fines liées au transport routier issus des gaz d'échappement ou encore du frottement des pneus sur la route lors du freinage. Le basculement du fret routier vers le fret fluvial diminuera également les nuisances sonores liées au mode routier.



- . un enjeu pour la sécurité des personnes : décongestion et fluidification des axes routiers impliquant une diminution du risque d'accidentologie routière (et aussi un gain de temps pour les autres usagers de la route)
- . un enjeu pour l'attractivité portuaire : élargissement de la zone de desserte vers l'hinterland (l'objectif est de déconcentrer les flux de l'est français vers l'ouest, donc de les positionner sur l'axe Seine)

b) Une concertation publique qui a abouti au choix d'une « chatière »

Pour développer le report des marchandises conteneurisées vers la voie fluviale :





. phase d'études entre 2015 et 2017 pour faire la synthèse de toutes les pistes possibles pour améliorer la connexion fluviale à Port 2000 :

- l'optimisation des routes Nord et Sud
- la réalisation d'un nouveau point de massification accessible par tout type de bateaux fluviaux (terminal multimodal)
- permettre un accès direct à Port 2000 pour tout type de bateaux fluviaux (engageant la réalisation d'une infrastructure)

. concertation publique entre 2017 et 2018 sous la tutelle de la CNDP (Commission nationale du débat public) ; à l'issue, HAROPA PORT a acté :

- la création d'un accès direct à Port 2000 via la construction d'une nouvelle infrastructure : la « chatière », solution privilégiée après étude comparative des alternatives d'aménagement possibles (voir tableau ci-dessous)
- la mise en œuvre d'un plan d'actions dédié : « les cinq chantiers pour le développement du transport fluvial »

Pour mémoire : les solutions d'infrastructures alternatives étudiées et les raisons de l'aménagement retenu à la suite de la concertation publique

	 Prolongation digues Port 2000	 Ecluse fluviale	 Chatière	 Passage CIM
Solution accès direct (infrastructure)	<p>Avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès direct aux terminaux - Coût estimé de production du passage portuaire : 220 € 	<p>Avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès direct aux terminaux - Coût estimé de production du passage portuaire : 220 € - Surface maritime impactée inexistante 	<p>Avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès direct aux terminaux - Coût estimé de production du passage portuaire : 220 € - Coût annuel : 0,9 M€ - Coût du péage pour assurer viabilité du projet : 7,5 € / EVP jugé acceptable par les armateurs fluviaux 	<p>Avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès direct aux terminaux - Coût estimé de production du passage portuaire : 220 € - Surface maritime impactée moindre que pour Chatière
	<p>Inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> - Surface marine impactée & longueur des infrastructures créées hors de propos 	<p>Inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'infrastructures : 250 M€ → coût du péage pour assurer viabilité du projet > 43 € / EVP - Déplacement lourds d'infrastructures existantes (pipelines, réseaux route et fer) - 2,8 M m3 de dragages et déblais - Coût annuel : 2 M€ - Destruction zones humides (fossés investis par amphibiens) 	<p>Inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'infrastructures : 125 M€ - 3 M m3 de dragages et déblais - Surface marine impactée de 48 ha & plage hydraulique 	<p>Inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> - Surface marine impactée 3 ha & plage hydraulique - Création d'infrastructures : digue de 700 m et d'un ouvrage mobile : 226 M€ → coût du péage pour assurer viabilité du projet : 43 € / EVP - Coût annuel : 1,5 M€ - Déplacement lourds d'infrastructures existantes (pipelines, réseaux, postes à quai) - 1,5 M m3 de dragages et déblais - Incompatibilité CIM-Ouest en activité avec le projet
		<p>Taux de report fluvial à l'horizon 2040</p> <p>< 12% en raison du coût du péage</p>	<p>Taux de report fluvial à l'horizon 2040</p> <p>13,4% > objectif de 12%</p>	<p>Taux de report fluvial à l'horizon 2040</p> <p>< 12% en raison du coût du péage</p>

→ la « chatière » : seule option économiquement viable¹ avec le meilleur taux de report fluvial, objectif central du projet.

c) Calendrier

Si projet autorisé, démarrage des travaux en 2023 avec une mise en service à l'horizon 2025.

2. Un projet pour l'environnement et la décarbonation du fret

a) Une infrastructure pour augmenter significativement le report des marchandises conteneurisées vers la voie fluviale

Le calcul du report fluvial montre que la « chatière » permettrait de passer de 10 à 14 % de report fluvial entre 2025 et 2030 pour le trafic conteneurs hinterland du port du Havre. En regardant plus spécifiquement le trafic de conteneurs captable par la voie d'eau, le report fluvial augmentera à près de 40 % à partir de 2030 alors que sans « chatière », cette part s'établirait à 25 % en 2030.

En tenant compte de l'évolution globale des flux prévue au port du Havre, le trafic fluvial conteneurisé passerait de 181 000 EVP en 2022 à 581 000 EVP en 2070, soit plus qu'un triplement.

b) Une baisse des émissions de CO₂ grâce à un recul du transport routier

Transporter 5000 tonnes de marchandises par la voie fluviale émet **60 % de moins de CO₂ que par la route (1 barge = 250 poids lourds).**

En parallèle, la filière fluviale travaille au verdissement des flottes pour réduire encore davantage l'impact environnemental de ce mode de transport.

Le bilan socio-économique 2022 de SETEC montre qu'avec la « chatière », 750 millions de km parcourus en poids lourds auront été évités d'ici 2070, avec à terme **plus de 65 000 poids lourds par an évités entre Le Havre, Rouen et l'Île-de-France.**

c) Avec le recul du transport routier, de nombreux autres bénéfices, notamment la sécurité des usagers

La « chatière » permettra de désengorger et fluidifier les axes routiers, trop denses aujourd'hui et sources de nombreux accidents impliquant la sécurité des personnes.

¹ En effet, les options d'écluse fluviale ou du passage CIM, au-delà de leurs difficultés techniques de construction et d'exploitation, généreraient un péage de plus de 42 € / conteneur EVP contre 7,5 € / EVP pour la « chatière ». Ainsi ces options sont prohibitives pour les usagers fluviaux.

Le transport fluvial permet également une diminution des nuisances sonores mais aussi des émissions de particules fines inhérentes au transport routier, même en considérant l'objectif de décarbonation du trafic routier (émissions de particules liées au frottement des pneus, etc.).

3. Un projet pour l'emploi et le développement du territoire

Pourquoi développer la multimodalité via le fluvial ? Plusieurs enjeux pour la compétitivité :

- . fluidifier et fiabiliser le passage de la marchandise
- . étendre la zone d'influence/desserte sur l'hinterland
- . pallier les handicaps structurels du port et de la France liés à une trop forte dépendance au mode routier (variation des coûts de transport, difficultés de recrutement de chauffeurs, enjeux environnementaux, etc.)

a) HAROPA PORT, un port tourné vers le développement du fret fluvial

Le port du Havre : un port de pleine mer à la porte de l'Europe :

- . accessible 24/7 à pleine charge et sans contrainte de marée
- . connexions terrestres, fluviales et ferroviaire jusqu'au premier bassin de consommation français et l'est de l'Europe

La Seine, un axe propice au développement du fret fluvial :

- . Le Havre : point de connexion avec un réseau de 530 km de voies navigables (avec liaison Oise, Marne, Seine amont)
- . bassin de la Seine : 50 % du trafic fluvial français (1/5 des conteneurs à destination de la région parisienne passent par la Seine)
- . HAROPA PORT met tout en œuvre pour développer la voie fluviale via l'existence de près de 40 services fluviaux hebdomadaires grâce aux 9 opérateurs de transport combiné fluvial

b) Une offre multimodale qui tend à évoluer pour répondre aux besoins des chargeurs et faire face à la concurrence nord-européenne

La « chatière », la création d'une infrastructure qui accompagne les nombreuses initiatives et investissements engagés :

... des projets d'ampleur propices au développement du fret fluvial :

- extension du terminal conteneurs de Port 2000 sur 700 mètres de linéaire de quai
- investissement massif de TiL : modernisation/développement des équipements pour accroître les capacités de manutention du terminal

... de nombreuses initiatives qui émergent de HAROPA PORT et du territoire :

- lancement d'AMI fluviaux/ferroviaires pour lancer de nouveaux services depuis l'axe Seine, plusieurs objectifs dont : développer des services réguliers fluviaux conteneurisés sur les terminaux secondaires et l'hinterland élargi ; avec des incitations financières envisagées pour encourager les chargeurs à faire le choix de la voie fluviale

→ lancement d'un AMI par les métropoles de l'axe Seine pour favoriser l'émergence d'une logistique urbaine douce et vertueuse via le fleuve : annonce des lauréats en octobre 2022, prometteur pour la suite

c) La chatière, une solution qui répond à de multiples et diverses attentes et besoins exprimés par les acteurs de la zone industrialo-portuaire havraise

Pour les services portuaires :

Avantages ponctuels en termes de gain de temps pour les activités connexes au terminal de Port 2000, notamment le remorquage et le lamanage, lors du transfert de bateaux de services entre le port historique et le bassin de Port 2000

Pour les activités colis lourds et avitaillement :

Développement d'activités potentielles avec un accès direct par barge jusqu'au terminal, notamment du fait de l'intérêt du mode fluvial pour ce type de transport ; l'avitaillement des porte-conteneurs par barge deviendrait possible

Pour la fluidité et la compétitivité :

Disposant d'un chenal d'accès protégé avec un mouillage garanti de 4 mètres de profondeur, la « chatière » permettra à tous types d'unités fluviales de circuler, y compris les plus grandes notamment les convois poussés de 180 m de long. Actuellement seuls certains automoteurs et unités fluvio-maritimes peuvent accéder à Port 2000. La capacité d'emport possible pour les opérateurs fluviaux sera ainsi sensiblement augmentée grâce à la « chatière ».

d) Une modernisation de l'offre qui vise à concurrencer les ports du range nord-européen et regagner des parts de marché

Un retard sur le report conteneurs vers le mode fluvial à rattraper pour concurrencer les ports d'Anvers et Rotterdam :

	Anvers	Rotterdam	Hambourg	Marseille Fos	HAROPA PORT
Report modal (%)	61%	48%	54%	20%	14%
Route	39%	52%	46%	80%	86%
Congestion	32%	25%	34%	34%	21%
Rail	12%	10%	52%	15%	5%
Services /semaine	250	400	1958	190	85
Destinations	70	–	114	21	18
Pays	20	12	13	4	3
Opérateurs	22	8	160	6	5
Barge	49%	38%	2%	5%	9%
Services /semaine	228	500	26	9	35
Destinations	90	–	8	3	9
Pays	6	6	1	1	1
Opérateurs	27	11	3	2	9
Temps d'attente max	69h	108h	0h	32h	0h

→ la chatière est un bon moyen pour compenser cet écart et attirer des chargeurs en améliorant la qualité de service logistique offerte, impliquant notamment un accès 365 jours par an aux installations de Port 2000 et une baisse du coût de transport généralisé permise par la multimodalité.

e) Un outil au service du développement économique des territoires

Avec la création de la « chatière » : une richesse dégagée pour les territoires mouillés par une activité portuaire

→ Au total, la valeur socio-économique (« VAN-SE ») créée par le projet est estimée à 107,4 M€ : il s'agit donc d'un projet rentable et positif pour la collectivité dans son ensemble.

Un projet au bénéfice de l'emploi local : selon les études menées, 1,4 emploi est généré pour 1000 EVP fluviaux. De fait, en tenant compte de l'évolution prévue du trafic fluvial entre 2022 et 2070, 286 emplois seraient créés avec la réalisation de la « chatière ».

Données de référence sur l'évolution du trafic fluvial :

2022 : 181 000 EVP / an

2070 : 581 000 EVP / an