

## **Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000**

Enquête publique  
Contribution de Monsieur Jean-Paul LECOQ  
Député de la 8ème circonscription de Seine-Maritime

HAROPA PORT, via notamment le port du Havre, est le 1<sup>er</sup> port français et 5<sup>ème</sup> port européen pour le trafic de conteneurs avec 3 millions de conteneurs traités en 2021. 85 % de ces conteneurs arrivant ou partant du port sont transportés par camion, seulement 5 % par le train et 10 % par voie fluviale. Or, le trafic maritime mondial est en pleine croissance et les armateurs havrais estiment que le nombre de camions nécessaires pour transporter les marchandises destinées à l'export et à l'import sera doublé d'ici 2030. Au regard des enjeux écologiques et économiques, la répartition modale actuelle des transports de marchandise entre le Port du Havre et son hinterland ne peut pas perdurer. Il apparaît indispensable de développer le ferroviaire et le fluvial.

Si un premier pas a été fait en 2015 avec la création de la plate-forme multimodale, les résultats obtenus ne sont pas à la hauteur des ambitions affichées, les investissements en faveur de la transition écologique doivent se poursuivre. Aussi, la volonté d'améliorer l'accès fluvial à Port 2000 est une bonne chose, il est toutefois regrettable que celle-ci arrive aujourd'hui alors que dès la création de Port 2000 l'idée d'un accès fluvial à Port 2000 avait été imaginé, il vaut mieux tard que jamais.

Plusieurs solutions ont été étudiées pour permettre aux bateaux fluviaux d'accéder à Port 2000, et s'il est regrettable que l'ensemble des hypothèses n'aient pas bénéficié du même niveau d'étude de faisabilité, il ressort tout de même que le projet de « chatière » apparaît être comme la meilleure solution. En effet, ce projet, est le seul qui permet de répondre rapidement aux enjeux climatiques de réduction des émissions de CO2 tout en étant viable économiquement et supportable par les armateurs fluviaux. Les autres solutions semblent irréalisables que ce soit pour des considérations techniques, économiques ou de délais.

Trois institutions, l'Autorité Environnementale, Le Comité Scientifique de l'Estuaire de Seine et la Comité Nationale de Protection de la Nature, ont rendu des avis sur le projet et si tous considèrent qu'il est nécessaire de développer le transport fluvial, plusieurs points d'alertes liés à des enjeux environnementaux sont néanmoins mis en exergue conduisant d'ailleurs Le Comité Scientifique de

l'Estuaire de Seine à se prononcer en défaveur de la réalisation de la « chatière ». Ces différentes alertes portant sur l'insuffisance d'études liées aux impacts environnementaux, les trop faibles compensations écologiques proposées ou encore sur la nécessité de désendiguer davantage l'estuaire de Seine doivent être prises en compte. En effet, la réalisation de la « chatière » va entraîner 2 km de digue et 49 ha d'artificialisation de surface naturelles maritimes supplémentaires ainsi que le dragage de 3 millions de m<sup>3</sup> de sédiments, ce qui va indéniablement impacter de manière néfaste les éco-système locaux. Aussi, il est impératif que le Maître d'ouvrage revoit sa copie sur les aspects environnementaux du projet, ce dernier doit aboutir à zéro perte nette en matière de biodiversité. Comme le souligne le Comité Scientifique de l'Estuaire de Seine, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ne peut pas se faire au détriment des autres aspects de la transition écologique.

Les débats liés aux projets au développement du transport fluvial démontrent une nouvelle fois la nécessité de réunir l'ensemble des acteurs (industriels, scientifiques, salariés, citoyens, collectivité, Etat, associations environnementales...) afin de construire collectivement l'avenir d'HAROPA PORT et plus largement de la zone industrialo-portuaire de la région havraise. Aussi, l'organisation des Etats Généraux de la Transition écologique de zone industrialo-portuaire permettrait de planifier la décarbonation de l'industrie de notre territoire en prenant en compte l'ensemble des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Au regard de ces différents paramètres, la Chatière apparaît comme la seule solution viable permettant d'améliorer l'accès fluvial à Port 2000. Néanmoins, il est indispensable que le maître d'ouvrage, HAROPA PORT, apporte des réponses concrètes aux légitimes alertes émises au travers des différents avis, la décarbonation de l'économie ne peut pas se faire au détriment des autres aspects environnementaux. La transition écologique d'HAROPA PORT et de la zone industrialo-portuaire doit passer par une planification cohérente et concertée, pour atteindre cet objectif, il est urgent d'organiser localement des assises de transition écologique des activités économiques de la zone industrialo-portuaire.