

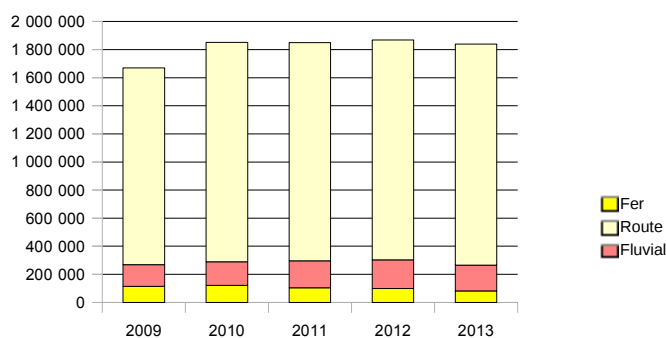
La desserte portuaire s'améliore-t-elle et s'équilibre-t-elle au profit du ferroviaire et du fluvial ?

Q2

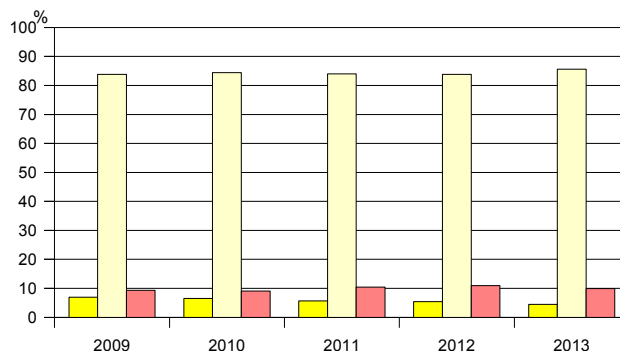
Malgré les investissements réalisés en matière d'infrastructures ferroviaires, la part modale du fret ferroviaire dans la desserte portuaire continue de décliner depuis 2009, toutes marchandises confondues et particulièrement pour les flux du GPMH. Le trafic fluvial se maintient malgré tout et devrait bénéficier des nouveaux aménagements portuaires en projet au GPMH. Le port de Rouen reste celui avec la plus faible part de transport routier (70 %), même si elle reste relativement élevée.

Le Grand Port Maritime du Havre (GPMH)

Évolution des différents modes de transport en EVP (hors transbordement)



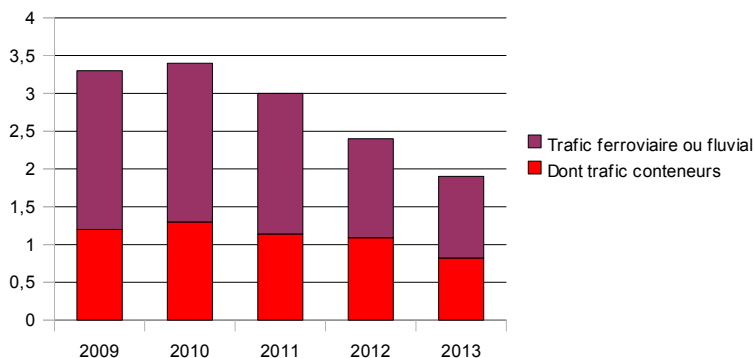
Évolution des parts respectives des différents modes de transport dans le trafic conteneurs (hors transbordement)



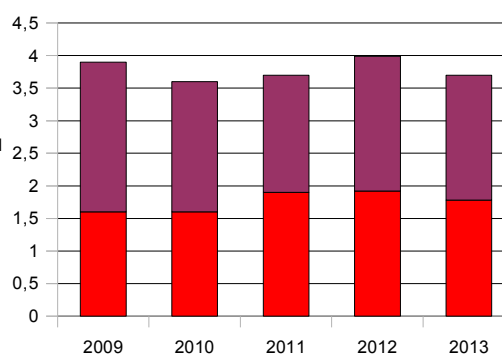
Après une année 2009 en fort recul, le trafic conteneurisé, hors transbordement, s'établit en 2013, à 1,84 millions d'EVP. Malgré une stagnation sur les quatre dernières années, le trafic conteneurisé par voies terrestres a progressé de 10,1 % depuis 2009.

La part modale du ferroviaire pour le pré ou post acheminement des conteneurs est en constante régression, avec une baisse de trafic de 28,2 % sur 5 ans soit des parts modales de 4,5 % en 2013 contre 6,9 % en 2009. A contrario, les parts modales de la route et du fleuve ont progressé sur cette période : + 12,3 % de trafic pour la route (part de marché de 83,8 % en 2009 et 85,6 % en 2013) et + 18,1 % de trafic pour le fleuve (part de marché de 9,3 % en 2009 et 9,9 % en 2013). La part des acheminements des marchandises par modes dits lourds (fleuve et rail) a ainsi diminué de 15 % durant cette période.

Évolution du trafic ferroviaire dont part du trafic conteneurs (en millions de tonnes)



Évolution du trafic fluvial chargés-déchargés dont part du trafic conteneurs (en millions de tonnes)



Tout trafic confondu, le constat établi pour les conteneurs demeure valable. Malgré un léger rebond en 2010 (+ 100 000 T), le trafic géré par la voie ferrée a diminué de 1,4 MT durant les cinq dernières années. La contribution de la voie ferrée au pré ou post acheminement des marchandises au port du Havre est sans aucune comparaison possible avec les autres ports européens (10,7 % en 2013 pour le port de Rotterdam).

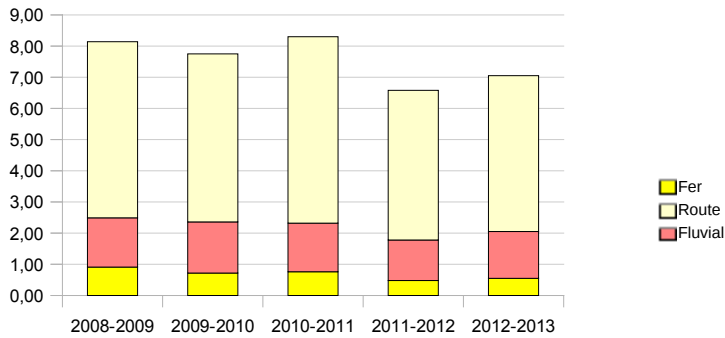
3,7 millions de tonnes ont été chargées ou déchargées par la voie d'eau en 2013, ce qui constitue une baisse du tonnage transporté par ce mode par rapport à 2009. Elle est d'autant plus vraie pour les marchandises non conteneurisées puisque le tonnage transporté par conteneurs est en légère augmentation sur cette période (+ 163 500 T).

L'hinterland havrais constitue notamment le 1^{er} bassin de consommation des biens transportés par voie d'eau, les biens à destination de l'Île-de-France sont très majoritairement transportés par la route. Lorsque le port de Rotterdam, fer de lance de l'offre multimodale, dessert son hinterland à 55 % par la route, cette part atteint 85,6 % au port du Havre.

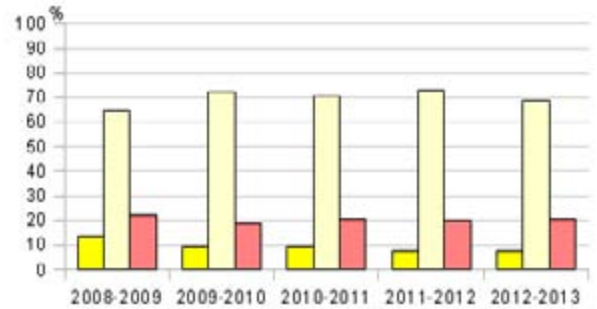
L'élargissement de la zone de desserte de la voie ferroviaire est un enjeu fort pour le GPMH qui souhaite l'étendre au-delà des frontières nationales (Allemagne du sud, Suisse, Italie du nord). Sa desserte fluviale doit également être améliorée pour gagner des parts de marché sur la route et contribuer à la croissance de massification des flux (de conteneurs principalement).

Le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR)

Évolution des différents modes de transport par campagnes céréalières (en millions de tonnes)



Évolution des parts respectives des différents modes de transport dans le trafic de céréales exportées (par campagnes céréalières)



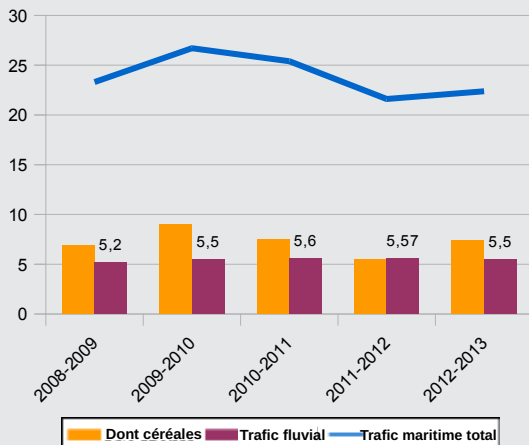
Le trafic céréalier au port de Rouen, globalement en baisse sur ces cinq dernières années, est en légère augmentation depuis la campagne céréalière 2011-2012, année la moins prolifique de ce quinquennat.

Le Grand Port Maritime de Rouen, 1^{er} port européen pour l'exportation de céréales, a géré 7,35 MT de céréales pour la campagne 2012-2013 contre plus de 8,14MT en 2008-2009 soit une baisse de 9,7 %.

Le principal mode de transport utilisé pour acheminer ces céréales est la route (68,7 % en 2012-2013). Sa part modale est en légère augmentation depuis la campagne 2008-2009 (+ 6,3%). Les deux autres modes sont en baisse, et notamment la voie ferrée avec une diminution de sa part modale de 43,8 % (7,59 % en 2012-2013 contre 13,5 % en 2008-2009). La part de la voie fluviale est relativement stable (- 6%) pour atteindre une valeur honorable de 20,6 % en 2012-2013.

La baisse globale du trafic céréalier est donc principalement répercutée sur la voie ferrée.

Évolution du trafic fluvial chargés-déchargés dont part du trafic céréalier (en millions de tonnes)



Le trafic maritime total du Grand Port Maritime de Rouen, en légère baisse sur cette période (- 3,9%), totalise 7,35 MT de céréales en 2012-2013 soit un trafic représentant près d'un tiers du trafic global.

La significative baisse des exportations de céréales enregistrée en 2011-2012 est imputable au retour sur le marché des pays exportateurs de céréales de la Mer Noire.

La part du trafic fluvial (toutes marchandises confondues) du port de Rouen est similaire à celle qui concerne le trafic céréalier, en totalisant 5,50 MT transportées par barges durant l'année 2013.

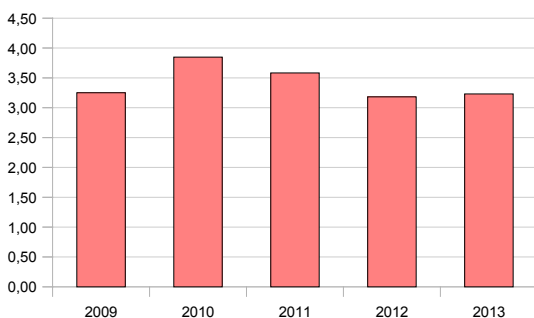
L'utilisation de la Seine demeure donc un atout fort du port de Rouen et ce notamment pour son fort trafic de céréales.

Le port de Caen-Ouistreham

Évolution en pourcentage du trafic total et part modale du mode routier du port de Caen

	2009	2010	2011	2012	2013
Évolution du trafic total	- 11,12 %	+ 18,37 %	- 6,88 %	- 11,14 %	+ 1,52 %
Part modale de la route	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Évolution du trafic total (en millions de tonnes)



Le trafic total, opéré à quai, du port de Caen-Ouistreham connaît une faible baisse sur cette période quinquennale avec 3,23 MT transportées en 2013 contre 3,25 MT en 2009 soit un recul de 0,5 %. Il a stoppé, en 2013, sa dynamique négative après l'année exceptionnelle de 2010 où 3,85 MT de marchandises avaient transité dans le port bas-normand (soit une hausse de 18,4 % par rapport à 2009).

La route est le seul mode de transport utilisé pour l'acheminement des marchandises pour le port de Caen-Ouistreham.

MODE FERROVIAIRE

Aménagement d'itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement de l'Île-de-France

Concernant la ligne Le Havre – Amiens – Metz, le barreau Motteville – Buchy a été mis en service le 31 mars 2008. Cette voie unique de 36 km réutilisant une ligne existante, a été entièrement réaménagée et électrifiée. Elle permet ainsi aux circulations de trains venant ou allant au Havre de transiter vers le nord de la France, en contournant Rouen et l'Île-de-France par le nord.

Aménagements des dessertes terminales des ports

Le réseau ferré portuaire de Rouen porte sur 122 km et se décompose en 4 sections : la rive droite (36 km), la rive gauche (74 km), Port-Jérôme (9 km) et Honfleur (3 km). Le remplacement de traverses du triage de l'ouest ainsi que la réfection de la traversée du boulevard maritime ont été réalisés. La sécurisation de l'accès et la pose de pylônes d'éclairage du faisceau de l'ouest est terminée. Le port a achevé également la modernisation du réseau ferré liée aux travaux du boulevard maritime. La reprise de voiries et passages à niveau est en cours. Le bouclage ferroviaire de la zone Port-Jérôme-Radicatel, ainsi que son branchement au réseau national sont en cours en phase d'études.

Les aménagements de raccordement de la Brèque ont été réalisés en 2009-2010 avec une mise en service le 18 décembre 2010. Ils consistaient à relier directement la ligne principale Paris-Le Havre au faisceau de la plaine alluviale via le pont VII bis. Cet aménagement, encore appelé Shunt de la Brèque, permet aux trains de la zone portuaire d'accéder directement au réseau national sans passer par le faisceau de Soquence. D'un coût de 92 M€, il a été financé au titre du CPER 2000-2006. Il comprend deux tranches :

- la tranche 1 (aménagement de l'itinéraire Pont VI-Pont Rouge et création d'installations de réception des trains sur le faisceau de la plaine alluviale) est en service depuis le 15 décembre 2008,
- la tranche 2 (création du shunt ferroviaire de la Brèque) mise en service en décembre 2010.

A Honfleur, le terminal QSH1, long de 120 m, a fait l'objet de travaux de rénovation entre 2010 et 2012. Aucune rénovation portant sur le mode ferroviaire n'a été réalisée. Au Havre, sur le domaine portuaire, l'extension du faisceau de soutien en arrière quai immédiat de Port 2000 est en place depuis janvier 2011.

Renforcement de la capacité et des performances de liaisons entre Paris et les deux régions normandes

L'objectif est d'améliorer immédiatement les capacités dans l'attente de la future liaison Paris-Normandie en cours d'étude à RFF.

Si à la base la volonté est d'améliorer le trafic voyageurs, le trafic fret bénéficiera de ces investissements.

Plusieurs aménagements sont ainsi prévus :

- redécoupage du block en traversée de Rouen (études projets jusqu'au 1er trimestre 2015, travaux à suivre),
- aiguille de Vernon (mise en service intervenue en décembre 2011),
- gare de Mantes : études projets en cours, travaux prévus sur plan de voies en 2017,
- aménagement d'un terminus péri-urbain à Yvetot afin de dégager les voies principales de circulation (travaux réalisés et mise en service effective en décembre 2014).

MODE FLUVIAL

Amélioration de l'axe fluvial constitué par la Seine, y compris les installations de transbordement

VNF a réalisé l'essentiel des travaux prévus sur les écluses (remplacement de bajoyers, des bois de protection, réparation de palplanches...). En revanche, les opérations prévues sur les barrages de Port Mort et de Poses ont dû être reportées au prochain CPER/CPIER.

Sur la période 2009-2013, les trafics, en tonnes manutentionnées, ont légèrement régressé de 150 000 T (soit moins de 1 %) sur l'axe Seine aval.

Sur le périmètre de la DTA, les seuls ouvrages sont les 2 écluses de Tancarville. Elles participent aujourd'hui à la desserte fluviale du port du Havre en reliant la Seine au canal de Tancarville via la Zone Industriale-Portuaire. Étant soumises à l'amplitude de la marée, ces écluses ne sont accessibles aux bateaux que sur une période s'étendant de 3h30 avant la pleine mer du Havre à 3h30 après. Cette particularité exige une disponibilité sans faille des ouvrages dans un contexte de montée en puissance du trafic fluvial.

Le programme prévu sur le CPER 2007-2013 a eu pour objectifs :

- de limiter l'envasement, générateur d'arrêts d'exploitation, par amélioration du fonctionnement hydraulique de l'accès au sas de l'écluse la plus récente,
- de conforter les berges du Canal de Tancarville, soumises à un batillage et à une érosion importante,
- de remettre en état le génie civil de l'ancienne écluse,
- de rendre plus souple et plus efficace la gestion des deux écluses au moyen d'une centralisation des postes de commande.

Une nouvelle organisation du fonctionnement des écluses a été mise en place et permet depuis mai 2013 un accueil des bateliers 24h/24.

Réalisation dans le cadre du projet de Port 2000 du terminal fluvial et de l'écluse entre la darse de l'Océan et le bassin de Port 2000

Le projet d'écluse fluviale a été suspendu par le GPMH jugée trop coûteuse à réaliser. En 2012, il a lancé des groupes de travail afin d'étudier les alternatives possibles. En 2013 il a lancé des études sur la faisabilité d'une chatière, jonction protégée entre l'entrée de Port 2000 et le port historique. Des études plus approfondies sur cette solution seront proposées au prochain CPER/CPIER. Le projet d'écluse fluviale communiquant avec la darse de l'Océan semble abandonné définitivement par le GPMH.

Deux arrêtés ministériels parus en 2007, autorisent l'accès à Port 2000 en définissant, l'un « une route nord » passant par le port historique et l'entrée maritime de Port 2000, l'autre « une route sud » remontant l'estuaire de la Seine via l'entrée maritime de Port 2000. Des tests concernant la route nord ont été réalisés en 2011. La route sud a été ouverte en janvier 2012. Ces deux accès nécessitent des bateaux spécialement aménagés. En 2014, une seule unité est habilitée à emprunter « la route Sud » et 5 pour « la route nord ». Les arrêtés ministériels doivent être prochainement modifiés pour être adaptés au retour d'expérience depuis leur publication.

Le terminal fluvial a été aménagé au poste n° 5 du Terminal de France de Port 2000, au fond de la darse. Ce terminal a été mis en service en juin 2010. Il est utilisé pour charger les unités fluviales passant par les routes nord et sud. La capacité d'accueil fluvial du Havre vient d'être renforcée par la réalisation d'un linéaire de 400 m de quai fluvial au bord du grand canal en marge du terminal multimodal LH2T/Projenor dont les travaux se sont achevés en décembre 2014.

Prolongement du Grand canal du Havre jusqu'au canal de Tancarville

Le débat public s'est tenu en 2009-2010. Des premières études d'avant projet ont été réalisées. Quatre options de tracés ont été retenues. Fin 2012, devant faire un arbitrage financier, le GPMH a suspendu le projet et ne prévoit pas de suite avant 2020-2025.

EQUIPEMENTS PORTUAIRES

Réalisation des chantiers de transport combiné prévus à l'arrière des quais de Port 2000

La réalisation d'un terminal multimodal a été décidée à la révision du CPER en 2011. Livré fin 2014 après 2 ans de travaux, celui-ci doit permettre de développer les modes de transports massifiés (ferroviaire et fluvial). Il comporte deux postes à quai pour convois fluviaux et un faisceau ferroviaire permettant la réception de 8 trains. L'ensemble occupe une surface de 110 ha pour un coût total du projet de 137 millions d'euros.

Concernant Port 2000, les dessertes terrestres (routière et ferroviaire) en arrière des terres-pleins ont été achevées fin 2012. Deux passages routiers inférieurs (sous les voies ferrées) ont été réalisés. Le raccordement ferroviaire aux terminaux TPO et TNMSC est intervenu en juillet 2013.

Un nouveau poste d'aiguillage sur le faisceau de soutien assure depuis juillet 2013 la gestion des circulations ferroviaires des terminaux sud du port du Havre.

MODE ROUTIER

Amélioration de la desserte terminale des ports

- **Boulevard maritime de Rouen** : longue de 6,5 km, cette artère constitue la voie de desserte principale des installations portuaires situées en rive gauche. Elle joue également le rôle de pénétrante urbaine pour l'accès à l'agglomération. Elle supporte un trafic de 6 000 véhicules/jour dont 15 % de poids lourds. Les travaux, sous maîtrise d'ouvrage du GPMR, prévoyaient d'aménager l'axe à 2x1 voie avec création d'un terre-plein central, réaménagement et sécurisation des carrefours et intégration environnementale.

Le projet a été phasé en 2 tranches :

- 2,8 km (entre carrefour Malétra et le carrefour du Gord à Rouen) réalisés entre 2004 et 2006,
 - 3,75 km (entre le carrefour du Gord et le Boulevard des Docks à Petit-Couronne). Entreprise mi-2009, l'opération s'est achevée à la mi- 2011. Le financement a été principalement assuré par l'État au travers du plan de relance (4,5M€) et le GPMR (2,7 M€). Le solde a été apporté par la communauté d'agglomération rouennaise et le département de la Seine-Maritime (0,9 M€ chacun).
- **Route de l'estuaire du Havre** : l'extension du port à conteneurs du Havre (Port 2000) a été soumise par l'Union Européenne à la mise en œuvre de mesures compensatoires environnementales parmi lesquelles figure la fermeture de la route de l'estuaire à l'est de l'A29. Cette route, qui constituait l'un des accès au port pour les poids-lourds porte-conteneurs, traverse la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine ; ce qui a été identifié comme pouvant être l'une des raisons de la surmortalité d'espèces aviaires protégées. L'État français s'est donc engagé à créer un nouvel accès routier au Port du Havre, permettant de fermer cette route. La solution retenue, à l'issue de la déclaration d'utilité publique du projet obtenue en 2005, a consisté à réaliser une nouvelle bretelle autoroutière reliant l'A131 est à l'A29 sud afin de compléter l'échangeur A29/A131. La bretelle, longue de 3 km et comportant 3 ouvrages d'art, a été mise en service en juin 2009 et la partie à l'est de l'autoroute A29 de la route de l'estuaire a pu être fermée dans les deux sens de circulation à partir de fin juin 2009. Le sens ouest-est avait quant à lui été fermé à la circulation dès janvier 2006.

Sources : GPM du Havre ; GPM de Rouen ; DREAL HN et BN

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Bilan quinquennal 2014

DREAL Haute-Normandie

