

## Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des Estuaires

Après une diminution modérée de ses parts de marché au plus fort de la crise économique, le Grand Port Maritime du Havre (GPMH) regagne en compétitivité à partir de 2013, à l'échelle européenne, pour le transport de conteneurs. Il reste le premier port français en trafic de marchandises conteneurisées, tout comme le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) conserve et conforte sa place de 1<sup>er</sup> port européen en céréales transportées.

L'investissement dans les équipements et la desserte portuaire sont soutenus, avec plusieurs projets d'envergure inscrits aux prochains CPER et CPIER.

Les indicateurs de suivi de la DTA, mais aussi les derniers projets stratégiques des deux GPM, permettent aujourd'hui de suivre et d'évaluer les impacts des projets portuaires sur le patrimoine écologique de l'estuaire. Notamment, une démarche d'anticipation et de rationalisation de la consommation d'espace est mise en avant par le GIE HAROPA.

### Objectif de la DTA : poursuivre la politique d'équipement des ports

*Des investissements pour répondre à la concurrence internationale en faveur d'une offre multimodale sur l'Axe Seine.*

Les parts de marché du trafic conteneurisé du GPMH se sont maintenues sur le plan français et européen. Ces parts sont en croissance depuis 2011, atteignant en 2013, 6,24 % du marché européen, avec près de 2,5 millions de conteneurs en Équivalent Vingt Pied (EVP). Entre 2009 et 2014 s'est achevée la 2<sup>ème</sup> phase du projet Port 2000, avec la mise en service de 10 postes à quais sur les 12 postes potentiels. En augmentant ainsi sa capacité d'accueil de navires à grand gabarit (notamment de capacité de plus de 10 000 EVP) et sa productivité à quai, le GPMH a ainsi amélioré son attractivité auprès des grands armateurs.

Prévu au Contrat de Plan État-Région 2015-2020, l'aménagement des deux derniers postes à quais de Port 2000 permettra de porter la capacité totale de traitement 900 000 à 4,2 millions EVP par an, si elle est la solution retenue pour la modernisation des accès du port.

En ce début d'année 2015, le port du Havre prévoit la mise en service de sa première plateforme multimodale, projet financé en partie par l'État à hauteur de 52,2 M€ sur un coût total de 137 M€, qui devrait permettre d'améliorer les parts modales fluviales et ferroviaires des conteneurs, aujourd'hui acheminés à plus de 80 % par la route.

L'amélioration de la compétitivité du port de Rouen passe avant tout par l'adaptation des accès nautiques à des navires de capacité de plus en plus importante. Le comblement à saturation du site de dépôt de sédiment de dragage du Kannik impose de trouver un site alternatif pour les sédiments issus des dragages d'entretien, mais aussi du programme d'amélioration des accès nautiques. Depuis 2008, de nombreuses études et réunions de concertation ont eu lieu et une analyse multicritères comparant les sites alternatifs potentiels retenus par le GPMR, a été réalisée à partir des expérimentations menées sur les différents sites, selon les facteurs environnementaux, économiques et sociaux. Le GPMR, port de fond d'estuaire, devrait être en mesure d'accueillir, dès 2017, des navires de type handymax, à tirant d'eau de plus de 11,30 m, une fois le chantier d'amélioration des accès nautiques achevé.

En termes d'équipement, le remplacement du dock flottant de rénovation navale, inscrit au CPEC 2015-2020 devrait permettre de maintenir et d'améliorer cette offre de service. Il permet aujourd'hui principalement d'assurer l'entretien des dragues, tout en étant ouvert à l'accueil d'autres types d'unités.

*Le trafic de passagers : élément de compétitivité et d'intégration au sein du territoire normand des ports.*

Outre le transport de marchandises, le transport de passagers reste stable dans le port de Caen Ouistreham avec près d'un million de voyageurs de passage chaque année. Si le trafic de passagers transmanche est en diminution au port du Havre, le développement du trafic des navires de croisière depuis 2009, a permis d'atteindre près de 250 000 passagers au Havre et 28 500 à Rouen, qui participent au développement de l'économie locale.

# Objectif 1 : Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des Estuaires

## Objectif de la DTA : développer la synergie entre les ports

L'illustration de l'intégration au sein du GIE HAROPA avec les projets stratégiques présentés par les GPM

Le 19 janvier 2012, les ports du Havre, de Rouen et de Paris ont formé le Groupement d'Intérêt Économique HAROPA. L'enjeu pour ces trois entités est d'améliorer la compétitivité de l'ensemble du groupement. Pour cela, une vision commune a été développée à l'horizon 2030, autour des axes du développement de la multimodalité, de l'offres logistique et de l'optimisation de la consommation du foncier tout en associant l'intégration du développement des ports à leur environnement et leur contribution à faire de la Seine un territoire touristique attractif.

Ce document a servi de cadre à la rédaction des projets stratégiques 2014-2019 des trois ports. Des actions en faveur des modes massifiés (ferroviaires, fluviaux) ont été déclinées et seront mises en œuvre.

### Le Havre – Rouen – Paris, 1<sup>er</sup> complexe portuaire français et 5<sup>ème</sup> ensemble portuaire Nord-Européen

- 40 000 emplois directs et 120 000 emplois indirects
- 2,5 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques
- 25 millions de consommateurs dans un rayon de 200 km
- Près de 600 000 passagers en navire de croisière fluviale et maritime
- 1,2 milliards d'euros d'investissements pluri-annuels
- 120 millions de tonnes de trafics de marchandise

## Objectif de la DTA : améliorer la desserte portuaire

Constaté depuis 2010, l'évolution du trafic ferroviaire au départ ou à destination des ports haut-normands reflète les difficultés du fret ferroviaire national. Les ports normands souffrent toujours du manque de qualité et de capacité propre à la desserte vers Paris. Au fil du temps, la ligne de Paris au Havre a vu son niveau de service, et surtout de disponibilité, se dégrader peu à peu sous l'effet des conflits de circulation avec les trains franciliens à l'approche de l'Île-de-France et d'autant plus ces dernières années. Le programme de rénovation du tronçon Rouen-Mantes, qui diminue d'autant plus les sillons du fret, devrait néanmoins permettre à long terme d'améliorer l'accessibilité aux marchandises des ports par voie ferroviaire. A plus long terme, la construction de la Ligne Nord Paris Normandie devrait également contribuer à améliorer les conditions du fret. Cependant, la compétitivité des ports et des solutions ferroviaires, jusqu'à sa mise en service doit être maintenue.

Pour le GPMH, l'objectif présenté au projet stratégique 2014-2019, est d'atteindre 25 % de transport massifié pour les conteneurs. La diminution de la part modale du transport ferroviaire dans le trafic de conteneurs s'observe depuis 2009 malgré les investissements réalisés sur le shunt de la Brèque en 2010 et la remise en service de la section Motteville à Montérolier Buchy en 2008. La rénovation de la ligne de Serqueux à Gisors, remise en service fin 2013, suivie de la modernisation et du développement des capacités (block, ...) au cours du CPER 2015-2020, devrait permettre de constituer un itinéraire ferroviaire fret performant réellement alternatif au passage en vallée de Seine.

Depuis 2009, le mode routier est globalement en progression dans les ports du Havre, de Rouen et Caen Ouistreham, aux dépens du mode ferroviaire principalement. Le mode fluvial se maintient à Rouen à un niveau équivalent à 2009, soit 24 %, et a augmenté de 4 % depuis 2009 au Havre pour atteindre 5,5 % du trafic total opéré par le port (mais 10 % pour le trafic de conteneurs).

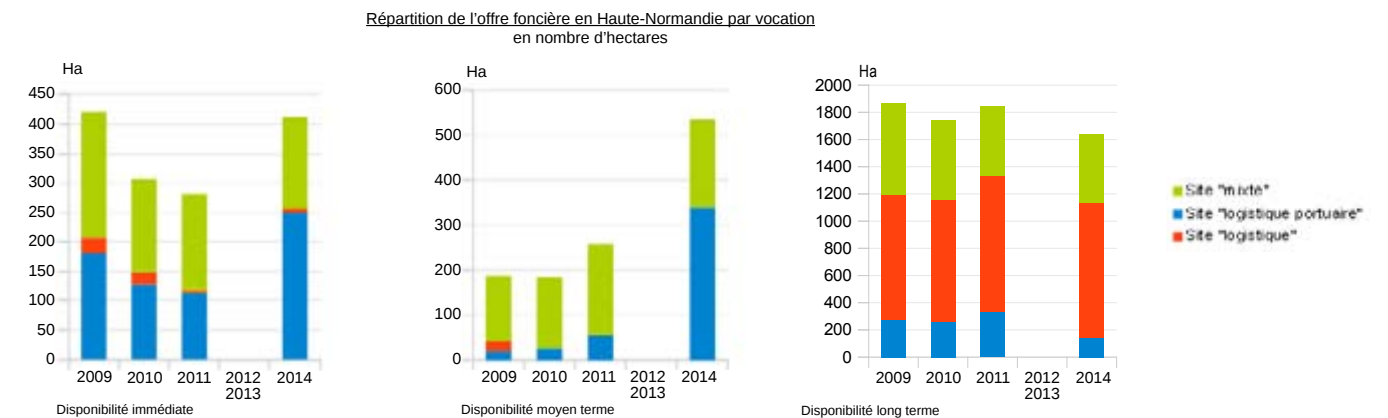
Durant 5 ans, le GPMR a maintenu sa position de leader européen en matière de transport de céréales et de denrées agro-alimentaires. Le programme d'amélioration des accès nautiques a été accompagné de la remise en état par VNF de l'ensemble des écluses sur la Seine en amont de Rouen (remplacements de bajoyers, ajouts de bois de protection). Une automatisation du fonctionnement des écluses permet aujourd'hui d'accueillir les bateliers 24h/24. Ces travaux seront prolongés lors du CPER 2015-2020 pour la sécurisation des barrages.

L'amélioration des accès fluviaux du GPMH, dans la logique de la stratégie HAROPA, a jusqu'à maintenant été permise par l'ouverture de deux itinéraires (routes nord et sud autorisées aux unités fluviales) pour accéder aux quais de Port 2000 par la mer. Seules 6 unités sont autorisées à les emprunter compte tenu des restrictions de navigations induites (houles, conditions météo ...). En effet aujourd'hui, le projet de l'écluse fluviale communiquant avec la darse de l'océan a été abandonné, jugé trop coûteux, au profit d'une chatière dont les études de faisabilité sont en cours.

## Objectif de la DTA : Intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la Seine

Le développement d'une offre foncière logistique attrayante est un enjeu clé pour la compétitivité des deux ports : pour les armateurs et clients des ports, elle constitue un critère décisif.

L'offre foncière susceptible d'accueillir des activités logistiques à l'échelle du territoire de la Haute Normandie a été évaluée par l'Observatoire des capacités d'accueil que dirige Rouen Seine Logistique. Les disponibilités à court et moyen terme augmentent tandis que les disponibilités de long terme se stabilisent sur la période 2009-2014. Les disponibilités foncières augmentent le plus pour les activités de logistique portuaire qui passent de 40 ha à plus de 300 ha disponibles à moyen terme entre 2011 et 2014. Cette tendance correspond à une reprise de confiance de la part des aménageurs par rapport aux années 2009-2010.



Plusieurs projets de plateformes logistiques en réflexion, discutés dans le cadre du GIE HAROPA et s'inscrivant dans le cadre de la DTA, sont portés par les GPM et présentés dans les projets stratégiques. Le développement de ces plateformes, génératrices d'emplois et d'activités induites, va dans le sens de la vision exposée en 2006 à l'heure de l'approbation de la DTA, c'est-à-dire de faire de la façade Normande du Bassin Parisien un « Randstad » semblable à la région d'Anvers et de Gand.

Le GPMH porte le projet du Parc Logistique du Pont de Normandie 2 (PLPN2), d'une emprise totale de 77 ha, dont l'objectif est d'offrir entre 150 000 et 200 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, sur une surface aménagée de 53 ha, à proximité immédiate de la nouvelle plateforme multimodale.

Le GPMR a inscrit des aménagements de la plateforme logistique TCMD (Terminal à Conteneur et à Marchandises diverse de Grand Couronne), terminal dont l'actuel fonctionnement dégage une importante valeur ajoutée.

La plateforme RVSL (Rouen Vallée de Seine Logistique), d'une surface de 120 000m<sup>2</sup>, fait l'objet de nouveaux projets d'agrandissements : la recherche d'offre foncière par les logisticiens reste importante.

## « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Bilan quinquennal 2014

DREAL Haute-Normandie

