

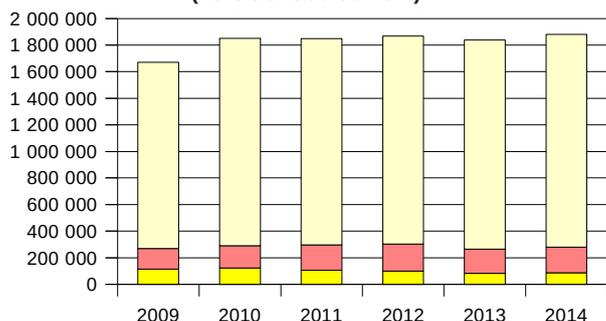
La desserte portuaire s'améliore-t-elle et s'équilibre-t-elle au profit du ferroviaire et du fluvial ?

Q2

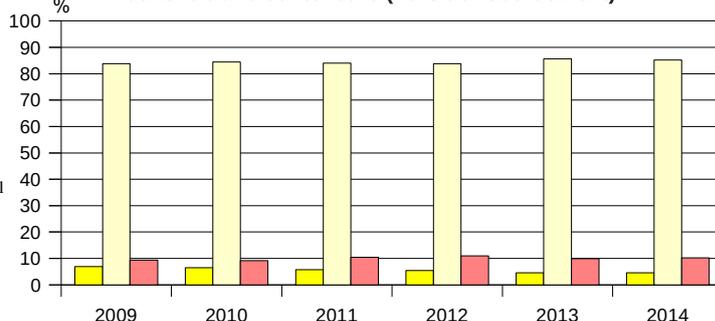
La hausse globale du trafic conteneurisé au Grand Port Maritime du Havre en 2014 profite avant tout au mode routier mais permet également aux deux autres modes alternatifs à la route de progresser en nombre d'EVP transportés. Le trafic de céréales par voie fluviale progresse au détriment du transport routier pour le Grand Port Maritime de Rouen. Les parts modales du fret par voies massifiées restent néanmoins très en deçà des objectifs fixés. Plusieurs projets visent à améliorer cette répartition modale, dont la modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux- Gisors ou encore la mise en route de la plateforme multimodale au GPMH.

Le Grand Port Maritime du Havre

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



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

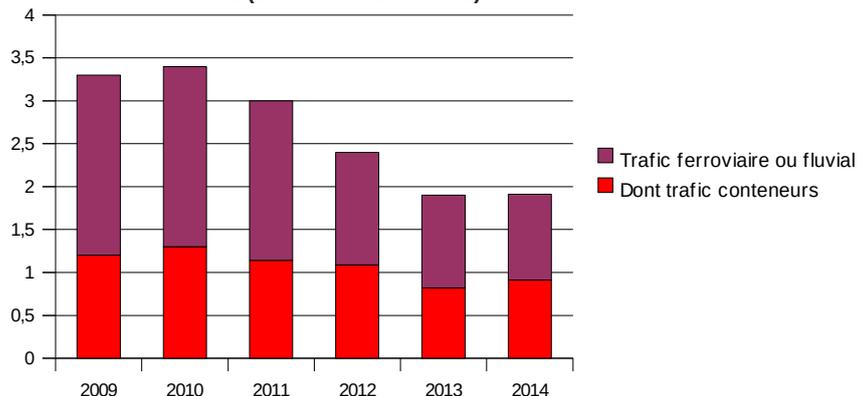


En 2014, le Grand Port Maritime du Havre a accueilli 6 015 escales de navires et a traité un trafic de 67,6 millions de tonnes de marchandises, marquant un léger repli de 0,6 % par rapport à l'année précédente. L'activité conteneurisée a augmenté de + 4,9 % se portant ainsi à 26,06 millions de tonnes. Le trafic conteneurisé représente 38,57% des trafics traités par le port, soit 2,55 millions d'EVP (augmentation de 2,6 % par rapport à 2013).

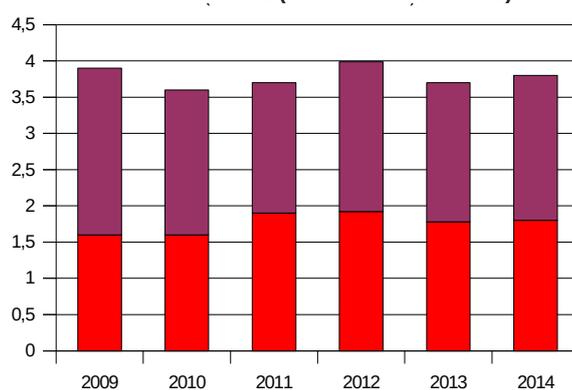
Sur les 23,6 millions de tonnes de marchandises transportées par voie terrestre, la desserte du port est assurée à 77,1 % par la route, 14,8 % par le fleuve et 8,1 % par le rail. S'agissant du trafic spécifique de conteneurs, sur les 2,55 millions d'EVP, 1,88 millions sont acheminés par voie terrestre selon la répartition suivante : 1,6 MEVP par la route (85,14%), 0,19 MEVP par la voie d'eau (10,20 %) et 0,08 MEVP par le rail (4,66%).

Malgré la hausse du trafic conteneurisé global ainsi que celle de chacun des modes transportant les marchandises, la part de la route continue d'augmenter au détriment de la voie d'eau mais surtout du rail qui reste à son plus bas niveau de participation depuis près de 10 ans. Le feederling (transbordement entre les grands navires de ligne vers de plus petits navires, les feeders) continue d'être très en vogue depuis 2013. Les échanges entre le port du Havre les autres ports nationaux et des pays européens, hors grandes lignes intercontinentales, s'intensifient.

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



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

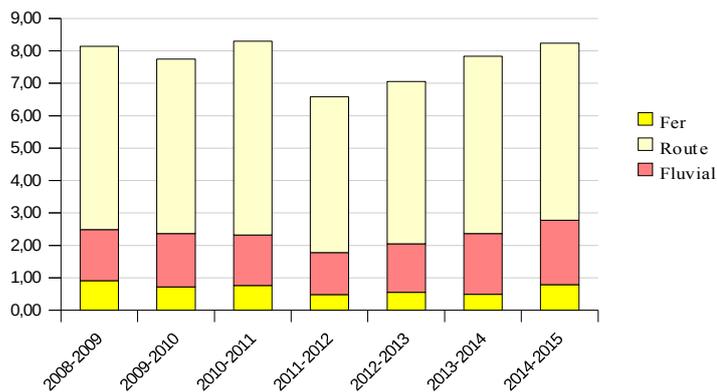


En 2014, le trafic ferroviaire du port du Havre, pré et post acheminement confondus des marchandises reste stable (1,9 millions de tonnes) par rapport à l'année 2013. Cependant ce mode de transport n'a jamais connu de trafic aussi faible pour le port du Havre, représentant moins de 3 % de l'ensemble des marchandises transitant par le port. Cette part de marché s'élève à 4,6 % en ne considérant que les EVP acheminés par voie terrestre. Malgré une légère hausse du nombre d'EVP acheminé par rapport à 2013 (+ 5 125 EVP soit une hausse de 6,26%), la situation du trafic ferroviaire au sein du port du Havre demeure très préoccupante.

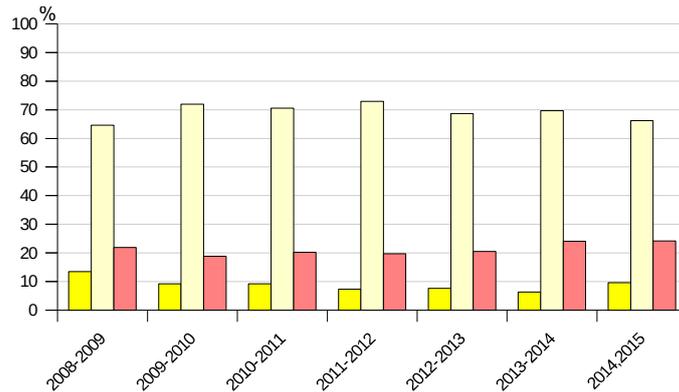
Le port du Havre a généré, en 2014, un trafic total de 66,9 millions de tonnes dont 5,23 % ont été transportés par voie fluviale, soit 3,83 millions de tonnes. Ce tonnage spécifique (- 0,2 Mt) ainsi que sa part de marché sont légèrement en baisse par rapport à l'année précédente. Le trafic conteneurisé fluvial est quant à lui en progression de 4,89 % avec 191,2 kt en 2014. Le transport par mode fluvial des conteneurs représente, de nouveau, une part de marché de plus de 10 % sur l'ensemble des EVP.

Le Grand Port Maritime de Rouen

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



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

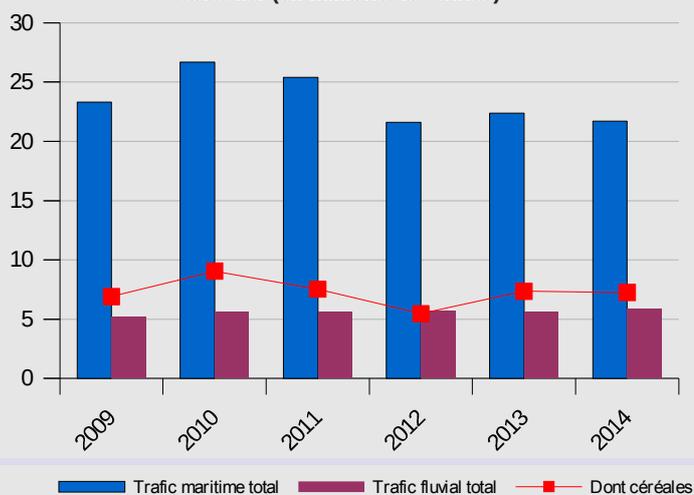


Le Port de Rouen a connu une campagne céréalière 2014/2015 faste. Ainsi, 8,24 millions de tonnes ont transité par les silos du port durant cette période soit une augmentation de 5,08 % par rapport à la dernière campagne céréalière. La bonne tenue de ce trafic spécifique permet au port de consolider sa première place européenne en tant que port exportateur de céréales avec 7,61 millions de tonnes acheminées dans le monde (principalement au Maghreb et en Inde/Asie).

Cette augmentation de trafic se ressent sur les deux modes alternatifs à la route pour l'acheminement de ces marchandises. Alors que le mode routier est en stagnation (- 0,10 %), la voie fluviale (+ 5,60 %) et surtout la voie ferrée (+ 60,57 %) sont en verve.

Même si la part de la route reste prépondérante, elle représente moins de 2/3 (66,25%) des modes de livraisons des silos rouennais contre 24,17 % pour le fleuve et 9,58 % pour le fer.

Evolution du trafic fluvial chargé-déchargés dont part du trafic céréalière (en millions de tonnes)



Le port de Rouen a achevé son année 2014 sur un résultat global de 21,7 Mt contre 22,4 Mt en 2013, soit une diminution de -3,2 %. Ce recul n'est toutefois pas imputable au trafic phare du port de Rouen, le trafic de céréales.

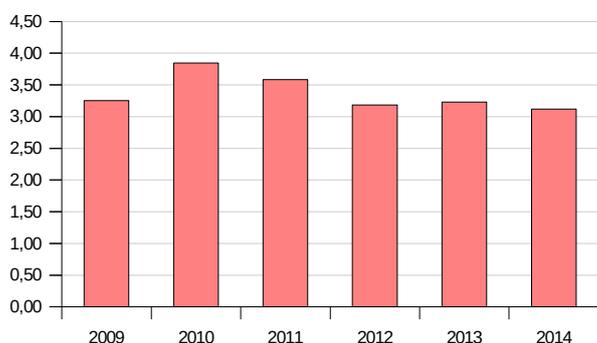
Cependant, la part de marché du transport fluvial ne cesse de croître au port de Rouen. Avec 5,9 Mt transportées, la voie fluviale représente une part de 27,7 % pour la desserte terrestre, importance jamais atteinte jusqu'à présent. Ce constat est également valable pour le marché spécifique des céréales.

Le port de Caen-Ouistreham

Evolution en pourcentage de l'utilisation du mode routier pour l'ensemble des trafics du port de Caen-Ouistreham

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Évolution de l'utilisation du mode routier	- 11,12 %	+ 18,37 %	- 6,88 %	- 11,14 %	+ 1,52 %	- 3,37 %

Evolution du mode routier (en millions de tonnes)



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

Le trafic total, opéré à quai, du port de Caen-Ouistreham connaît une faible baisse en 2014 avec 3,12 MT transportées contre 3,23 MT en 2013 soit un recul de 3,37 %. L'année 2013 qui avait permis d'enrayer sa dynamique négative après l'année exceptionnelle de 2010, où 3,85 mT de marchandises avaient transité dans le port bas-normand.

Mode ferroviaire

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.

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).

La tranchée ferroviaire couverte de Rouen rive gauche

La tranchée couverte de Rouen rive gauche est le seul lien entre le nœud ferroviaire sottevillais et la ZIP du GPMR. Elle représente aussi une assise essentielle pour les réseaux de transports collectifs de l'agglomération.

L'année 2015 a permis d'étudier la capacité portante de l'ouvrage, de finaliser un programme prévisionnel de travaux et une première répartition des maîtrises d'ouvrage associées (Métropole Rouen Normandie pour l'allègement des structures et l'étanchéité en extrados et SNCF Réseau pour le nettoyage et les premières réparations en intrados), et de définir un plan de financement dans le cadre du CPER 2015-2020 pour un montant de 50 M€. Des premières mesures de restriction de circulation et de stationnement poids lourd, visant à limiter les efforts et les charges sur l'ouvrage, ont été appliquées en mars 2015 par la Métropole et la ville de Rouen.

La Métropole a engagé la procédure de recrutement du maître d'œuvre fin 2015 avec l'objectif de conduire les études en 2016 et les travaux sur l'extrados en 2017. SNCF Réseau prévoit aussi le nettoyage de l'intrados et son diagnostic approfondi en 2016. Les études détaillées permettront d'affiner le programme et d'envisager la suite des travaux.

Aménagement d'itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement de l'Île-de-France, la modernisation de la ligne ferroviaire « Serqueux-Gisors »

La modernisation de la ligne « Serqueux-Gisors », parmi les premières priorités de la commission mobilité 21 (commission réunie afin de préciser les conditions de mise en oeuvre du schéma national des infrastructures de transport, le SNIT. Cette modernisation créera un itinéraire « fret », alternatif à l'itinéraire historique (via la vallée de la Seine) proche de la saturation. Elle contribuera à l'augmentation de la part modale du rail dans la desserte fret du GPMH et dissociera ces trafics de ceux du GPMR. Elle permettra aussi un gain de capacité, et ainsi de développer le trafic « voyageurs » et de faciliter les travaux prévus par SNCF sur la ligne « Paris-Rouen-Le Havre ». Les qualités roulantes de la ligne « Serqueux - Gisors » seront également améliorées pour disposer d'un nouvel itinéraire compétitif.

Le coût de l'opération à terminaison est de 260 M€, inscrits au CPIER 2015-2020. Un financement européen conséquent de 71 M€ a été obtenu en 2015 via le MIE (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe), démontrant l'intérêt du projet, qui a également reçu un avis favorable du Commissariat Général à l'Investissement en juin 2015.

L'avis de l'Autorité Environnementale, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, avait été préalablement formulé en mai 2015. Le déroulement de l'enquête publique est envisagé en 2016, pour des travaux planifiés début 2017. L'opérateur de ce projet, SNCF Réseau, vise une mise en service pour fin 2019.

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 CPIER Vallée de la Seine 2015-2020.

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

Le programme réalisé 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 battillage 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.

Trois nouvelles opérations concernant les écluses de Tancarville sont inscrites au CPER Normandie 2015-2020 : la modernisation de la porte d'Èbe amont de l'ancienne écluse, la fiabilisation des portes de la nouvelle écluse avec la construction d'une 3e porte interchangeable, la reconstruction de la volée du pont tournant de l'ancienne écluse.

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 sont inscrites au CPIER 2015-2020 Vallée de la Seine.

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 de 2007 ont été complétés par de nouveaux arrêtés ministériels (du 29 mars 2012, puis du 15 décembre 2014, puis du 18 janvier 2015) 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 du Havre 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.

Équipements portuaires

Réalisation des chantiers de transport combinés 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 au printemps 2015 après 3 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. Le démarrage a été retardé de semaine en semaine du chantier multimodal. Avec l'arrêt des services de la SAITH fin juin 2015, les transports massifiés en 2015 ont balbutiés. L'année 2016 devrait être une année charnière pour l'avenir du chantier multimodal.

Concernant Port 2000, une première tranche des dessertes terrestres (routière et ferroviaire) en arrière des terres-pleins a été achevée 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.

Les aménagements des quais d'Asie/Osaka et de la phase 3 de Port 2000 sont actuellement encore en réflexion. En fonction des choix stratégiques des alliances maritimes et du besoin des opérateurs économiques, une décision sera prise par le GPMH d'entreprendre, dans un premier temps, l'une des deux opérations.

Mode routier

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. Les aménagements paysagers sont également achevés. Le sens ouest-est avait quant à lui été fermé à la circulation dès janvier 2006.

Amélioration des accès du pont de Tancarville

Le pont de Tancarville est l'axe principal reliant Paris au Havre et son hinterland, induisant des déplacements liés, entre autres, à l'activité portuaire et industrielle. Les objectifs du projet sont d'améliorer la sécurité des usagers, la fluidité du trafic et l'insertion de l'ouvrage dans son environnement avec notamment le déplacement des barrières de péage de la tête Nord à la tête Sud du pont et le dénivellement des points d'échanges entre la RN 182 et l'A131. Actuellement en phase travaux, les aménagements devraient être achevés fin 2016.

Amélioration de l'accès de la Zone Industriale-Portuaire du Havre via l'A29

Le GPMH et la CCIH ont entrepris d'étudier la faisabilité d'un nouvel échangeur ou de l'amélioration de l'échangeur n°5 existant desservant, depuis l'A29, la Zone Industriale-Portuaire du Havre. Actuellement, des phénomènes récurrents de congestion sont observés au niveau de l'échangeur n° 5 générant des remontées de files de véhicules à l'arrêt conséquentes sur l'A29 et l'A131, entraînant des problèmes de sécurité routière importants. Avec le développement des activités portuaires au plus proche de cet accès autoroutier (plateformes logistiques du pont de Normandie 2 et 3, plateforme multimodale), une réflexion est menée pour résorber les dysfonctionnements constatés et absorber ce nouveau trafic de façon sécuritaire et pérenne.

Accès définitifs du Pont Flaubert à Rouen rive gauche

Les flux de transit et d'échanges liées à l'activité industriel-portuaire de la métropole rouennaise impactent sensiblement les conditions de circulation de l'agglomération. Le pont Flaubert permet de relier l'autoroute A150 et une partie des installations portuaires de Rouen (silos céréaliers et sucriers notamment). Une amélioration de son accessibilité en rive gauche est actuellement à l'étude.

Suite à la concertation menée en 2015, l'année 2016 sera celle de l'enquête publique et de la déclaration de projet. L'objectif est de démarrer la première tranche en 2017 pour une première mise en service en 2023.

Sources : GPM du Havre ; GPM de Rouen ; Port de Caen-Ouistreham ; DREAL Normandie