

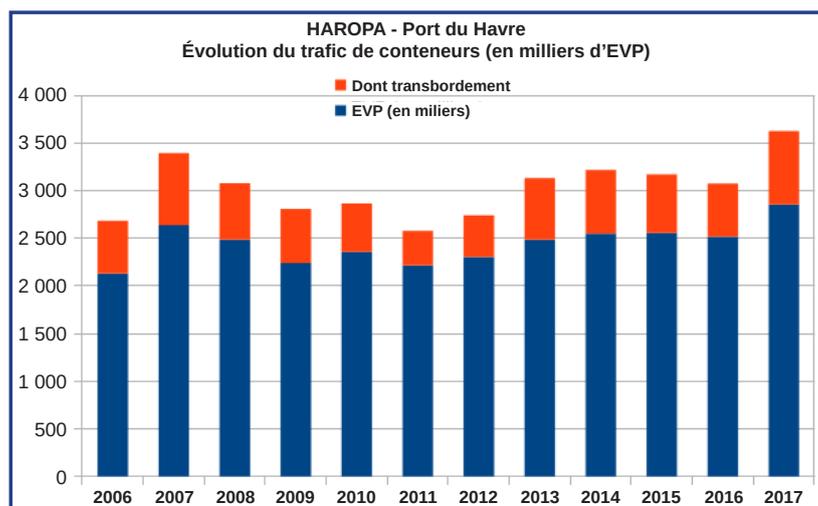
Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des Estuaires

Les services de l'État sont attentifs à la bonne réalisation des objectifs de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine, concernant le développement portuaire, en cette période de changement. Fin mars 2019, la Grande-Bretagne quittera l'Union Européenne. Ce changement bouleversera l'environnement portuaire, et notamment les formalités douanières et sanitaires. Les ports normands s'y préparent activement. L'annonce de la fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris, par le Premier Ministre, à l'occasion du Comité interministériel de la mer, de novembre 2018, a donné une trajectoire aux Grands Ports Maritimes normands. Cette fusion est prévue pour le 1^{er} janvier 2021, sous la houlette de la préfiguratrice Catherine Rivoallon. En prévision des réflexions à venir, les ports du Havre et de Rouen ont établi leurs programmes d'investissement afin d'esquisser leur stratégie de développement.

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

HAROPA - Port du Havre

Avec un trafic record de 2 857 000 conteneurs en Équivalent Vingt Pieds (EVP), transportés en 2017, l'activité du port du Havre a connu une forte augmentation par rapport à 2016 (13,5 %). Il maintient son rang de 1^{er} port français en termes de transport conteneurisé, assurant toujours près de 60 % du marché, et de 5^{ème} port du range nord-européen, derrière Rotterdam, Anvers, Hambourg et Brême. Depuis 2011, année de la mise en œuvre effective de la réforme portuaire, le port voit sa part de marché européen fluctuer autour de 6 %.

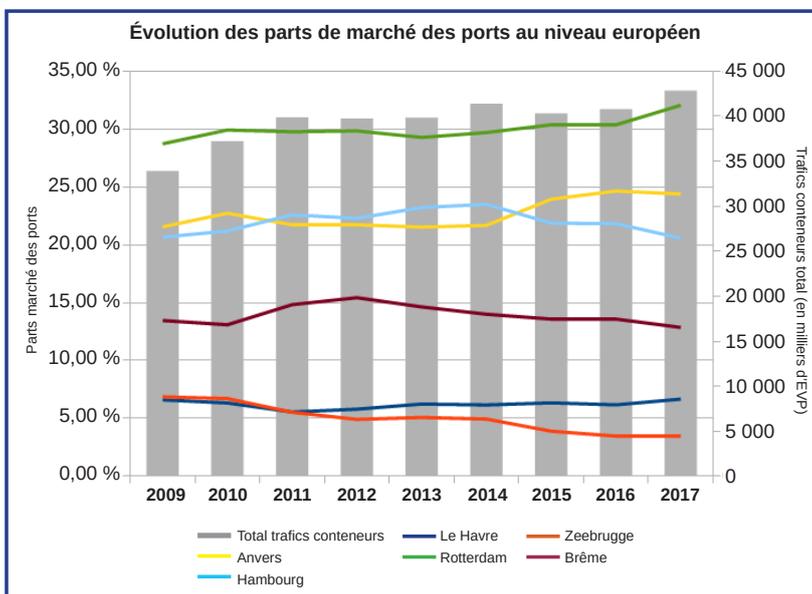


Les perspectives du fret conteneurisé sont à la hausse et le port du Havre confirme sa volonté d'absorber les nouveaux flux. Ainsi, le Conseil de Surveillance du port du Havre a dévoilé un programme d'investissements de 500 millions d'euros visant notamment de très grands projets. Ainsi, il est prévu d'aménager les derniers quais de Port 2000 (postes 11 et 12) qui permettront de répondre à l'augmentation des trafics de conteneurs et d'accueillir les plus grands navires du monde.

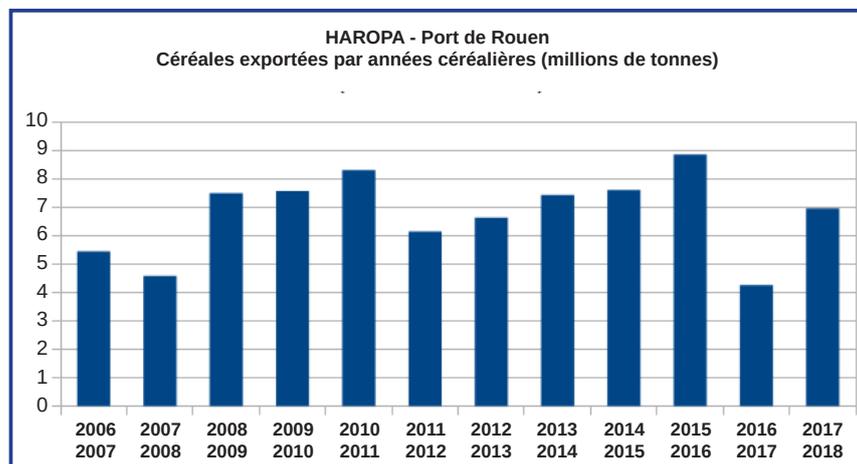
Un projet de nouvel accès fluvial à Port 2000, la chatière, contribuera à l'évacuation des conteneurs par voie d'eau, et complétera les solutions fluviales actuelles dont les débouchés naturels sont Rouen et Paris.

Le port du Havre a également validé, en 2018, plusieurs projets qui permettront de compléter l'offre portuaire logistique (Parc Logistique Pont de Normandie, extension du terminal roulier), et l'implantation d'usines d'éoliennes en mer, sur le port du Havre, avec le groupe Siemens Gamesa.

En septembre 2018, le port du Havre accueillait le porte-conteneurs « Antoine de Saint-Exupéry » affrété par CMA-CGM. Avec plus de 20 000 conteneurs entassés sur 12 étages, 400 mètres de long, 59 mètres de large, c'est le plus grand modèle au monde.



HAROPA - Port de Rouen



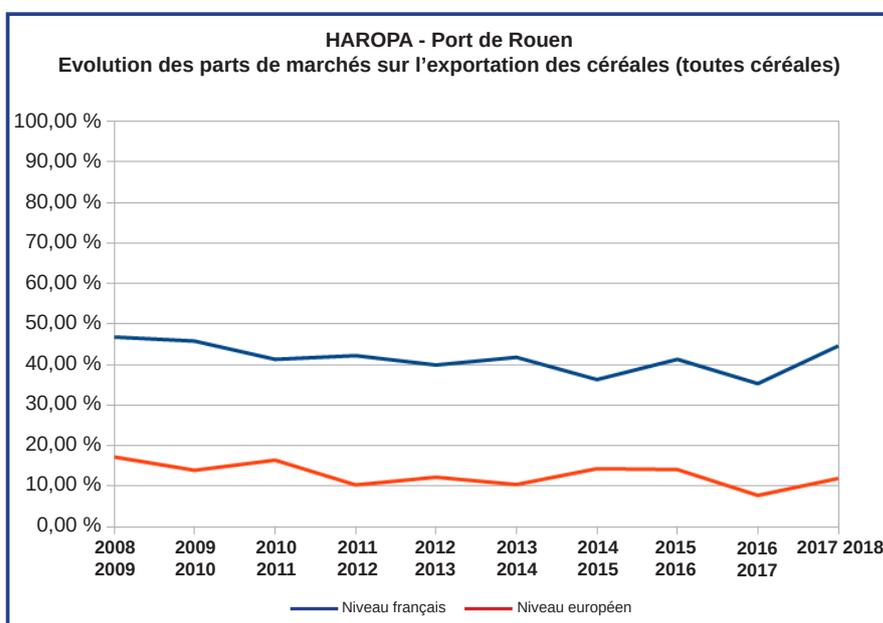
Après une campagne 2016-2017, marquée par des conditions climatiques particulières et des récoltes de céréales très faibles, les trafics remontent pour celle de 2017-2018, avec près de 7 millions de tonnes exportées.

La place de leader français, en exportation de céréales, du port de Rouen est confortée encore cette année, avec 44 % des exportations françaises. Au niveau européen, la campagne 2016-2017 permet au port de Rouen de conserver sa position de leader à l'exportation en assurant pratiquement 12 % des exportations totales.

Les partenaires du Port de Rouen confirment leurs ambitions en 2018. Sénalia engage la construction de nouveaux portiques de chargement sur le site de Grand-Couronne, faisant ainsi de ce site le terminal céréalier le plus performant d'Europe dès 2019. Robust souhaite doubler la capacité de chargement de sucre sur le site de Rouen. Le groupe Beuzelin a également annoncé l'augmentation de ses capacités de stockage.

Ces réalisations s'accompagnent d'investissements de la part du Port de Rouen, qui prévoit de lourds investissements dans les prochaines années : 110 M€ pour l'entretien des infrastructures et 115 M€ destinés à accompagner le développement des trafics, afin de tirer pleinement profit du nouveau gabarit du chenal de navigation et s'adapter à la massification des flux.

La bourse européenne de commerce, qui réunit tous les ans tous les acteurs de la filière des grains du monde entier (coopératives, négociants, semenciers, industriels, ports, manutentionnaires, consignataires, transporteurs), et qui s'est tenue à Rouen, en octobre dernier, doit donner, au Port de Rouen, les opportunités pour concrétiser ses objectifs.



Objectif de la DTA : développer la synergie entre les ports

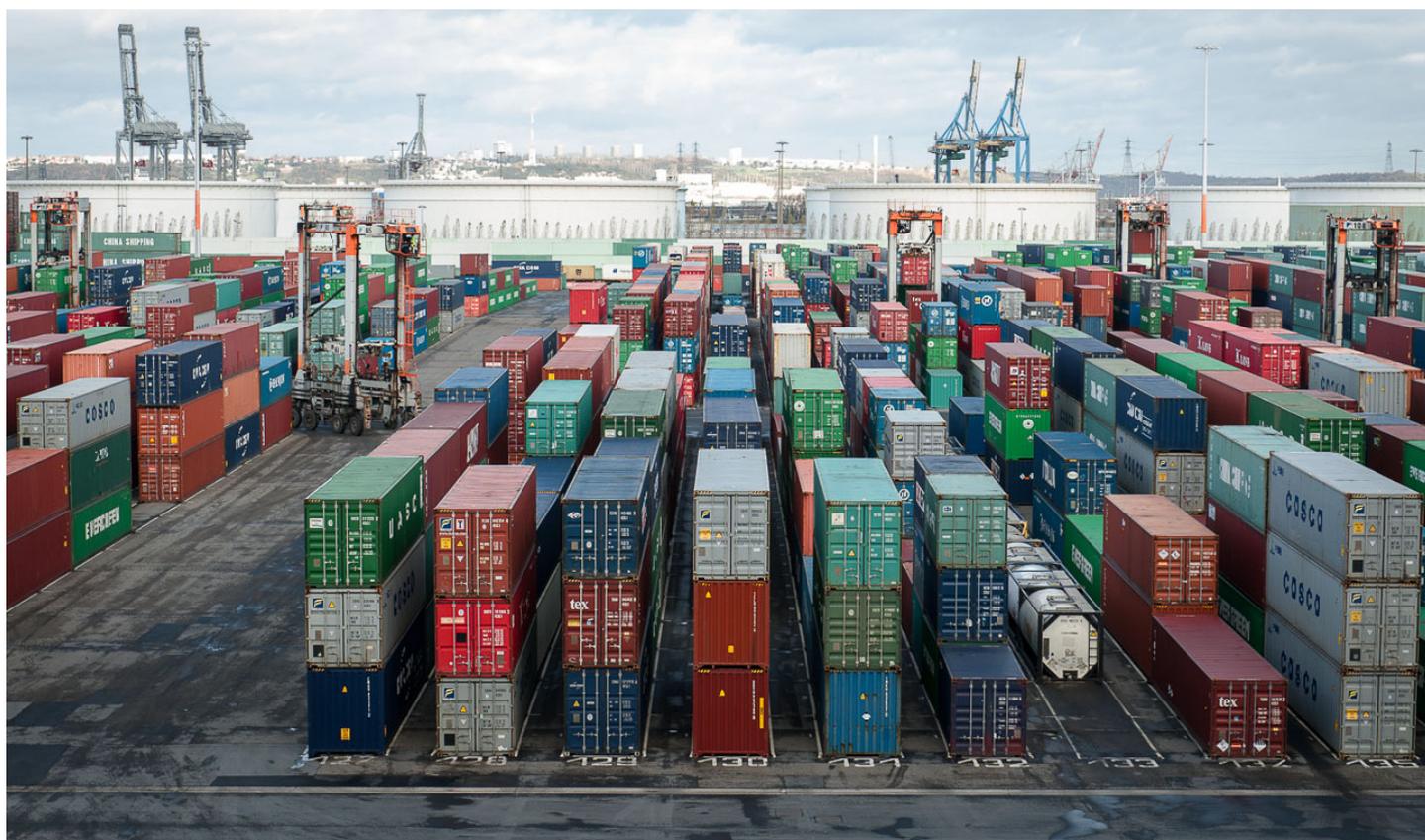
Lors du Comité interministériel de la mer de Dunkerque, en novembre 2018, la fusion des ports du Groupement d'Intérêt Économique HAROPA a été confirmée. Ils seront réunis dans un établissement public qui devra être opérationnel au 1^{er} janvier 2021, et qui aura l'ambition de concurrencer les complexes portuaires européens. En 2019, la préfiguratrice Catherine Rivoallon sera chargée du rapprochement des 3 ports du Havre, de Rouen et de Paris et aura pour mission d'établir un projet stratégique d'établissement, pour la période 2020-2025, accompagné d'une trajectoire financière.

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

La logistique est un facteur clé pour la réussite du futur établissement fusionné HAROPA à concurrencer les grands hubs du nord de l'Europe. La volonté des pouvoirs publics est d'encourager la poursuite du développement de ce secteur qui occupe, aujourd'hui déjà, une place stratégique dans la vallée de Seine et en Normandie, en mettant l'accent sur l'offre foncière et la valorisation des capacités de transport.

Si les secteurs stratégiques réservés pour des activités logistiques, prévus par la DTA, ne sont toujours pas en voie d'aménagement, HAROPA développe en propre plusieurs projets dans l'estuaire de la Seine :

- le Parc Logistique du Pont de Normandie sur la zone industrialo-portuaire du Havre, avec le développement d'une offre cohérente sur lequel les premiers permis de construire ont été accordés en 2018 (Bolloré Logistics et Panhard) et de nouvelles surfaces ouvertes avec l'autorisation du projet de 3^{ème} et dernier parc de cet ensemble (PLPN3) ;
- la plateforme RVSL Amont (Rouen Vallée de Seine Logistique) dont la surface commercialisable immédiatement est d'environ 30 ha ;
- le développement de l'offre logistique à Port-Jérôme permet de compléter cette offre.



Source : HAROPA

Objectif de la DTA : améliorer la desserte portuaire

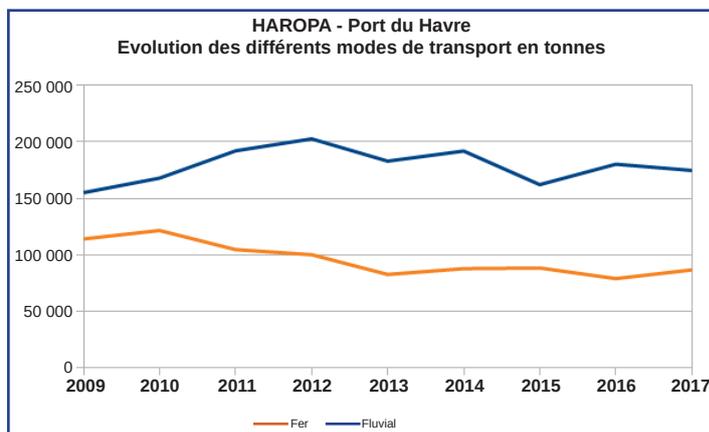
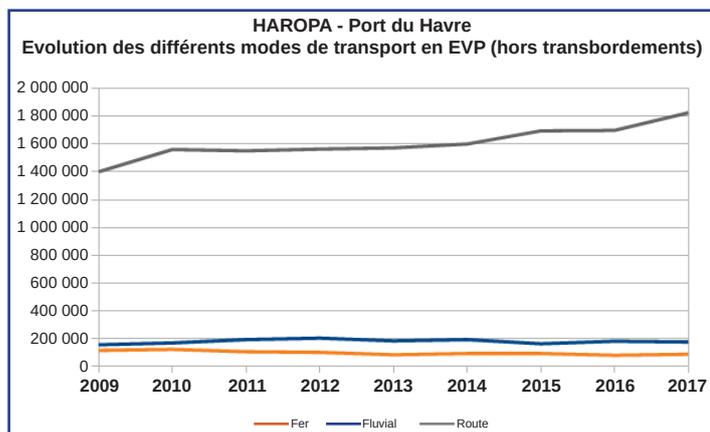
En 2018, il n'y a pas eu d'évolution effective des conditions de transport du fret ferroviaire qui permettent de contourner l'Île-de-France. Le tronçon ferroviaire Serqueux-Gisors, prévu pour éviter l'emprunt du tronçon Mantes-Paris, suit la montée en charge progressive prévue, suite à la DUP du 18 novembre 2016. La remise en état de la voie a été achevée en 2013 et l'électrification de la ligne doit être achevée en 2020.

Concernant le fret fluvial, la situation sur le terrain a peu évolué en 2018 pour le port du Havre. Celui-ci a acté la réalisation du projet de chatière, et d'ici là, continuera à utiliser les accès « routes nord et sud » autorisés aux unités fluviales pour accéder aux quais de Port 2000 par la mer, qui doivent encore être optimisés. Les conditions doivent évoluer grandement pour le port de Rouen, qui prévoit d'achever très prochainement les travaux d'approfondissement du chenal de navigation en Seine, ouvrant de nouvelles perspectives.

HAROPA - Port du Havre

Aujourd'hui, les accès au port par le fleuve restent problématiques car leur disponibilité n'est pas améliorée et ils entraînent des surcoûts pour les transporteurs par rapport aux voies routières et ferrées. La tendance globale, depuis 2009, est une légère hausse. L'année 2018 a de plus été marquée par des épisodes de fortes crues qui ont perturbé la navigation fluviale, dont il faut tenir compte quant au léger retrait observé en 2017 sur la part modale fluviale. La réalisation des derniers aménagements de Port 2000, ainsi que le projet de chatière, permettront de compenser ce type d'événements climatiques.

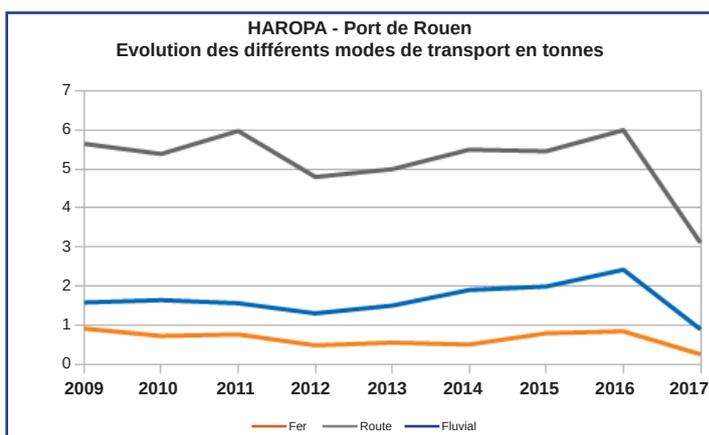
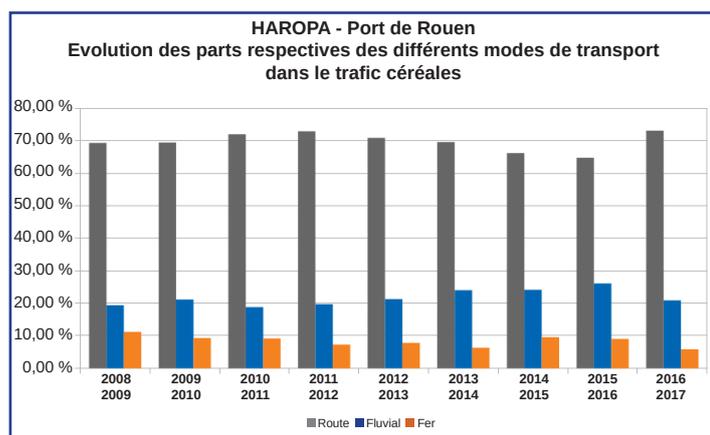
Les trafics par voie ferrée restent faibles, et en baisse constante entre 2009 et 2016. Ils connaissent néanmoins, en 2017, une hausse liée à la conjoncture du transport de conteneurs et à la montée en puissance de la plateforme multimodale. Le transport par voie routière reste majoritaire en 2018.



En termes d'infrastructures terrestres, il est prévu de réaménager le carrefour entre la Route Industrielle et l'A29 par une intervention conjointe du GPMH, des collectivités et de la SAPN. Il est également prévu de renforcer la sécurité des passages à niveaux de la Brègue et d'améliorer l'accessibilité à la zone ouest de la zone portuaire.

HAROPA - Port de Rouen

En termes d'amélioration importante d'infrastructure, il faut noter que le projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen, lancé en 2012, est pratiquement achevé. Il offrira un gain d'un mètre de tirant d'eau pour la navigation sur la Seine et permettra au grand port maritime d'accueillir les dernières générations de navires. Le mode fluvial est en hausse depuis 2008, le mode ferroviaire peine à se stabiliser autour de 1 million de tonnes par an, et le mode routier fluctue mais reste majoritaire, ne descendant jamais en dessous de 60 % des trafics.



Sources : HAROPA Port de Rouen ; HAROPA Port du Havre ; Logistique Seine Normandie ; DREAL Normandie

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Février 2019 - Données 2018

DREAL Normandie

