

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

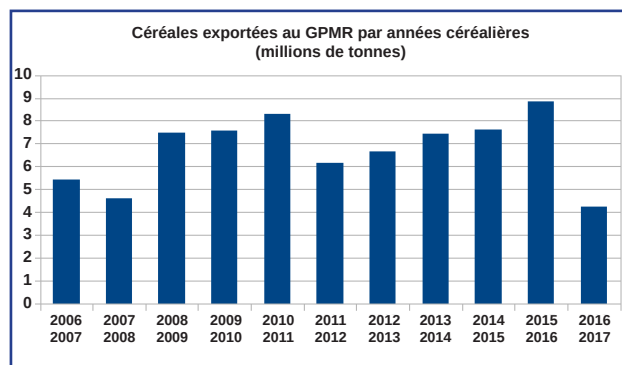
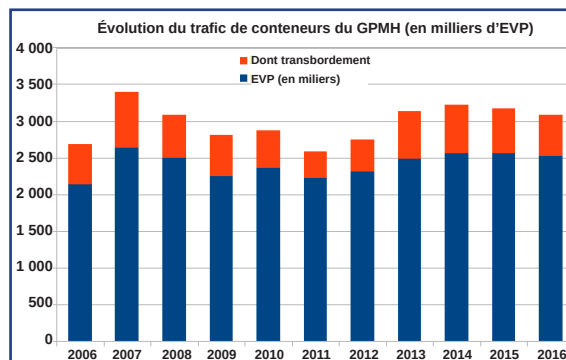
Afin d'augmenter leurs capacités et d'améliorer leur compétitivité, les Grands Ports Maritimes ont réalisé des projets d'envergure sur la période 2006 – 2016, dont certains inscrits aux CPER et CPIER. Le Grand Port Maritime du Havre (GPMH) s'est maintenu au 1<sup>er</sup> rang des ports français relativement au trafic de marchandises conteneurisées, et s'est hissé à la 5<sup>ème</sup> place au niveau européen. Le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) a conforté sa place de 1<sup>er</sup> port européen exportateur de céréales.

Les indicateurs de suivi de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) et les derniers projets stratégiques des deux grands ports maritimes permettent de suivre, d'évaluer les impacts des projets portuaires sur le patrimoine écologique de l'estuaire et de mettre en œuvre une démarche d'anticipation et de rationalisation de la consommation d'espace, mise en avant par le groupement d'intérêt économique HAROPA formé en 2012.

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

Sur la période 2006 – 2016, les Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre ont réalisé des investissements importants pour développer une offre multimodale sur l'Axe Seine et faire face à la concurrence européenne et internationale.

Pour le GPMH, la réalisation de la majorité des quais de Port 2000, autorisant l'accueil des navires de grand gabarit (10 000 Equivalent Vingt Pieds EVP), l'aménagement de plus de 180 ha de zones destinées à la logistique, la mise en service de la plate-forme multimodale et les travaux d'amélioration menés sur les dessertes fluviales, ferrées et routières, lui ont permis d'augmenter progressivement ses capacités en terme de trafics de conteneurs, garantissant ainsi largement sa position au 1<sup>er</sup> rang au niveau national, et un passage de la 6<sup>ème</sup> à la 5<sup>ème</sup> place au niveau européen depuis 2011. Il reste toutefois un écart important avec le 4<sup>ème</sup> port européen (Brême), qui réalise des trafics de conteneurs 2 fois plus importants.



Le GPMR s'est employé à améliorer ses accès nautiques pour pouvoir accueillir les navires de plus grande capacité, de plus en plus présents dans les flottes des armateurs internationaux. Le port a ainsi mené des travaux de dragage du chenal de navigation dont l'achèvement est prévu pour 2018, mais aussi de modernisation de ses terminaux portuaires, d'agrandissement de la zone d'évitement de Hautot-sur-Seine et d'ouverture d'un nouveau site d'immersion des sédiments pour succéder au site du Kannik, le site de Machu. Durant toute cette période, le GPMR a maintenu sa position de leader européen pour l'exportation de céréales ; les trafics qu'il a enregistrés ont fluctué de la même façon que les récoltes, les pires campagnes durant la période étant celles de 2006-2007, 2007-2008 et 2016-2017.



Carte des zones de développement économique utilisées sur l'emбouchure de la Seine (2006-2016)

# Objectif 1 : Renforcer l'ensemble portuaire normand dans

Relativement aux surfaces dédiées aux activités prévues par la DTA sur l'estuaire de la Seine hors Port 2000, environ 300 ha sur un potentiel de 1700 ha ont été nouvellement consommés depuis 2006 sur l'embouchure. On peut noter, en rive droite le parc logistique du Hode, l'extension de PLPN1 et la plate-forme multimodale, et en rive gauche, la zone du Parc Activités Calvados Honfleur (PACH) et les quais du GPMR. Sur la zone de Port-Jérôme, ce sont un peu moins de 100 ha sur un potentiel d'environ 700 ha qui sont concernés pour des activités logistiques, des activités industrielles et des quais du GPMR.

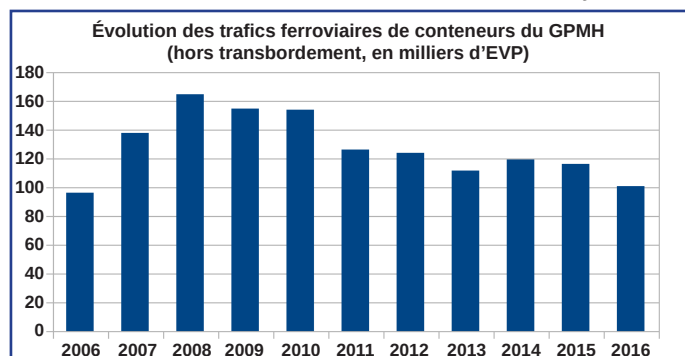
## État d'avancement des infrastructures prévues par la DTA

Infrastructure DTA	État d'avancement
Amélioration axe fluvial GPMR	Dernière phase du Projet d'amélioration des accès maritimes en cours pour un achèvement prévu en 2018 et un coût total estimé à 187 millions d'euros.
Amélioration axe fluvial jusqu'à P2000	Routes fluviales Nord et Sud de Port 2000 : autorisées à partir de 2007 et ouvertes à partir de 2011/2012, leur développement est étudié dans le cadre du projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000. Projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 à l'étude, comportant les options « Chatière », optimisation du terminal multimodal et optimisation des routes Nord et Sud.
Écluses de Tancarville	Nouvelle organisation mise en place en 2013 permettant un accueil des bateliers 24h/24. Travaux réalisés dans le cadre du CPER 2007-2013 avec pour objectifs : - limiter l'envasement, générateur d'arrêts d'exploitation - conforter les berges du canal de Tancarville, soumises à un batillage et à une érosion importante - remettre en état le génie civil de l'ancienne écluse - rendre plus souple et plus efficace la gestion des deux écluses au moyen d'une centralisation des postes de commande.
Écluse entre la darse de l'Océan et le bassin de Port 2000	Projet suspendu, étude des alternatives possibles dans le cadre du projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000.
Terminal fluvial	Installation d'un terminal fluvial sur le quai de l'Europe et relié aux terminaux de port 2000 par un service de brouettage ferroviaire (mise en service en 2006), complété par l'aménagement d'un terminal fluvial au poste n° 5 du Terminal de France de Port 2000 (mise en service en juin 2010). Réalisation d'un linéaire de 400 m de quai fluvial au bord du grand canal du Havre en marge de la plate-forme multimodale (fin des travaux en 2014).
Prolongement du Grand canal du Havre	Projet suspendu, réflexions reportées au plan stratégique 2020-2025.
Réalisation des chantiers de transport combinés prévus à l'arrière des quais de Port 2000	Suite au transfert du réseau ferré portuaire au GPMH en 2008 (réforme portuaire), priorité a été donnée à la modernisation et la sécurisation du réseau ferré portuaire, pour lesquelles 20 M€ ont été provisionnés sur le CPER 2007-2013. Le terminal multimodal, décidé à la révision du CPER en 2011, a été livré en 2015 après 3 ans de travaux. 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. Concernant Port 2000, une première tranche des dessertes terrestres (routière et ferroviaire) en arrière des terre-pleins a été achevée en 2012, et 2 passages routiers 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 à l'étude.
Itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement IDF pour les liaisons vers l'est (France, Allemagne, Europe) et vers le sud-ouest (France, Espagne)	La modernisation de la ligne « Serqueux-Gisors » est inscrite au CPER 2015-2020 pour un montant de 260 M€ ; L'enquête publique a été réalisée en 2016, les travaux ont débuté et la mise en service est prévu pour 2020. Concernant la ligne Le Havre – Amiens – Metz , le barreau Motteville – Buchy a été mis en service en mars 2008, permettant 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.
Liaison ferroviaire entre ZIP du Havre et Port Jérôme	Non réalisé.
Mise en site propre des voies ferroviaires du Port de Rouen	Opération achevée en 2008 qui a permis d'élever la vitesse des trains de 6 à 30 km/h et de raccourcir les délais de mise à disposition des wagons.
Remise à niveau de la desserte ferroviaire du port de Honfleur	Non réalisé.
Évitement de Soquence	Le raccordement (ou shunt) de la Brèque, permettant de relier directement la ligne principale Paris-Le Havre au faisceau de la plaine alluviale via le pont VII bis sans passer par le faisceau de Soquence a été mis en service en décembre 2010.
Renforcement des capacités et de la performance ferroviaires entre Paris et les deux régions, pour le fret et les voyageurs	Future liaison Paris-Normandie LNPN en cours d'étude. Travaux d'amélioration des capacités : - aiguille de Vernon (mise en service en 2011) - aménagement d'un terminus péri-urbain à Yvetot afin de dégager les voies principales de circulation (mise en service en 2014) - redécoupage du block en traversée de Rouen (études projets jusqu'au 1 <sup>er</sup> trimestre 2015, travaux à suivre) - gare de Mantes : études projet en cours, travaux prévus en 2017.
Amélioration du boulevard maritime à Rouen	Travaux terminés en 2011.

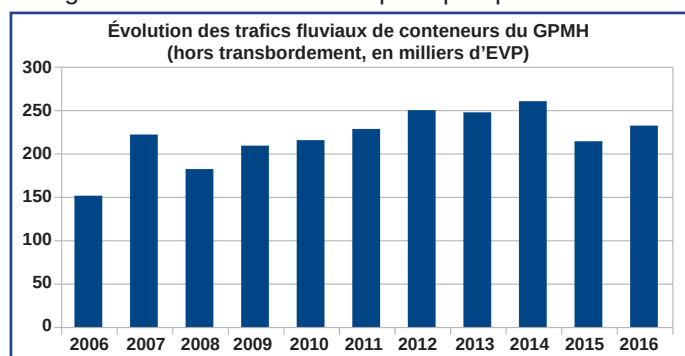




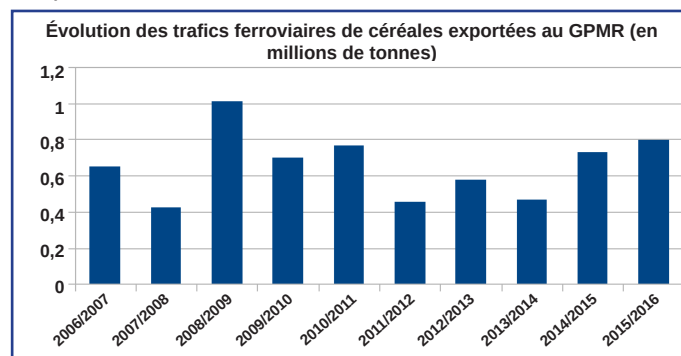
Au-delà des difficultés connues par le fret ferroviaire au niveau national dont les explications se situent hors de la sphère régionale, les ports normands ont souffert du manque de qualité et de capacité propre à la desserte vers l'hinterland. Au fil du temps, la ligne de Paris au Havre a vu son niveau 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. Les projets de contournement via Motteville-Monterolier Buchy, la mise



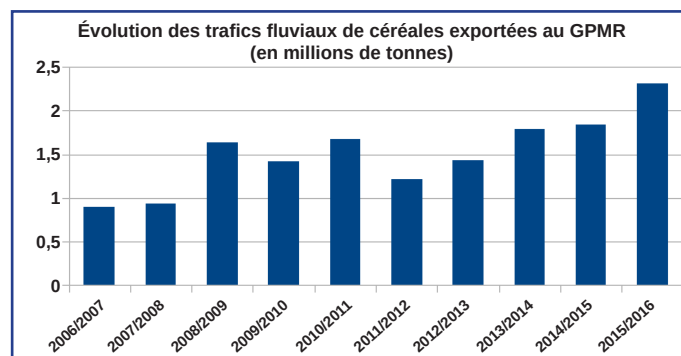
Le fret fluvial a bénéficié de la valorisation des capacités de transport offertes par la Seine. Son développement repose avant tout sur la fiabilité du service et donc sur celle des ouvrages de franchissement, à laquelle ont participé le programme d'amélioration des accès maritimes du GPMR ainsi que les travaux réalisés sur les barrages et écluses par VNF et le GPMH. Les accès fluviaux du GPMH sont assurés par l'ouverture de deux itinéraires (routes nord et sud) autorisés aux unités fluviales pour accéder aux quais de Port 2000 par la mer. Fin 2017, le port du Havre a organisé une concertation publique pour déterminer



en site propre des voies du port de Rouen, le viaduc de la Brèqu au Havre ont effectivement amélioré les conditions de la desserte terminale ou du transit par Rouen, mais les difficultés en amont de Mantes restent récurrentes et le problème risque d'empirer avec les travaux liés aux projets EOLE et LNPN. La création d'un axe alternatif via la ligne Serqueux -Gisors répond à cette préoccupation. Le projet a été déclaré d'utilité publique fin 2016 et la mise en service est prévue mi 2020.



des solutions de développement de ses accès fluviaux à Port 2000, en proposant des alternatives à l'ancien projet d'écluse fluviale communiquant avec la darse de l'océan, abandonné car jugé trop coûteux. Le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen, destiné à lui permettre d'accueillir les nouvelles générations de navires, entre dans sa dernière phase en 2018. Les travaux auront alors permis, par arasement des points hauts situés au fond de la Seine, de gagner 1 mètre de tirant d'eau supplémentaire pour le chenal de navigation desservant les terminaux du Port de Rouen.



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

L'offre logistique normande se développe, notamment l'offre de sites logistiques mixtes pouvant accueillir indifféremment des activités logistiques, industrielles ou artisanales, avec des sites dont la superficie moyenne immédiatement disponible est d'environ 5 ha, et rares sites dont la superficie à long terme est de l'ordre de 50 ha. Ce développement témoigne de l'essaimage de l'offre, et reflète peut-être en partie la difficulté à faire émerger des projets sur les sites prévus par la DTA. En effet, même les projets ayant fait l'objet d'études spécifiques n'ont pas été effectivement mis en place, et deux d'entre eux, les sites proches de Lisieux et Bolbec, ont vu s'ouvrir à proximité des sites logistiques de même ampleur, subissant donc une concurrence directe. Plusieurs projets de plateformes logistiques ont toutefois émergé ou sont en réflexion. Certains ont été réfléchis à l'échelle du groupement HAROPA et sont présentés dans

les projets stratégiques des grands ports maritimes. Le grand port du Havre porte le projet du Parc Logistique du Pont de Normandie 2 (PLPN2), sur une emprise totale de 77 ha, qui offre une surface comprise 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 Conteneurs et à Marchandises diverses de Grand-Couronne), terminal dont l'actuel fonctionnement dégage une importante valeur ajoutée. D'autres porteurs de projets développent également des offres de grande ampleur, comme la plateforme RVSL (Rouen Vallée de Seine Logistique) dont la surface commercialisable immédiatement est d'environ 30 ha, la plateforme logistique multimodale de Honfleur (50 ha), ou le futur projet Seine Sud (60 ha).

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

### « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Février 2018 - Données 2017

DREAL Normandie