

HAROPA

Amélioration de l'accès *FLUVIAL* à *PORT 2000*



Concertation publique *du 20 octobre au 29 décembre 2017*

Quels enjeux pour HAROPA, alliance des ports du Havre, de Rouen et de Paris ?

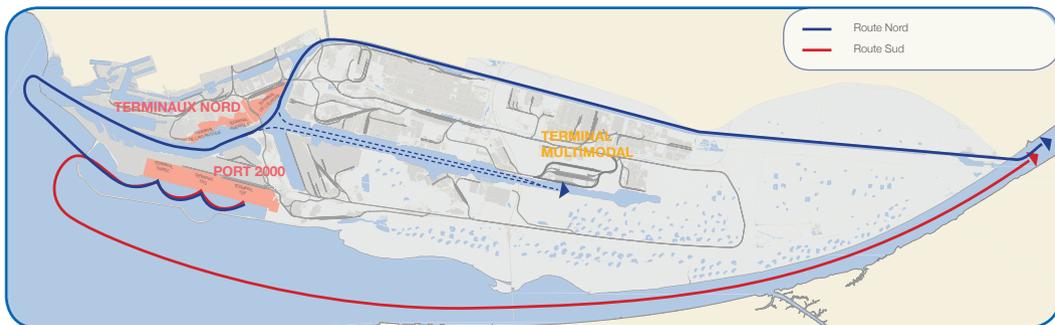
Quelles solutions pour permettre de renforcer le transport fluvial de marchandises sur l'axe Seine, gage de compétitivité, de souplesse et de développement durable ?

LA DESSERTE FLUVIALE DE PORT 2000 AUJOURD'HUI : DEUX POSSIBILITÉS

1) L'accès fluvial direct par les routes nord et sud

Les routes nord et sud permettent un accès direct à Port 2000 avec un passage court en mer qui exige l'utilisation d'unités fluviales adaptées, dont le coût d'exploitation est supérieur à celui d'un bateau fluvial classique. Ce passage en mer n'est pas praticable (environ 5 % du temps) lorsque le

niveau de houle dépasse le seuil d'agrément du bateau. En outre, ces routes engendrent une limitation de chargement (trois niveaux de conteneurs contre quatre autorisés sur le port intérieur et la Seine jusqu'à Gennevilliers).



2) L'accès via le Terminal Multimodal

Le terminal multimodal constitue un point de massification des marchandises spécifique pour les transports de conteneurs fluviaux et ferroviaires.

Les conteneurs sont déchargés sur le terminal multimodal puis transférés aux terminaux maritimes par une navette ferroviaire.

Deux portiques fluviaux permettent les opérations de chargement et déchargement sur tous les types d'unités fluviales, qui sont accueillies sur deux postes à quai dédiés.



COMMENT AMÉLIORER L'ACCÈS FLUVIAL À PORT 2000 ?

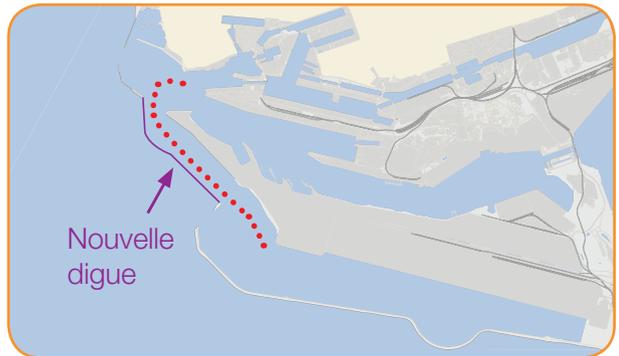
L'amélioration de l'accès fluvial de Port 2000 est possible :

- soit **en optimisant les solutions en place** (baisse des coûts et/ou augmentation de capacité selon les besoins en rapport avec la croissance du trafic),
- soit **en offrant une ou des solutions complémentaires** plus performantes en termes de coût de revient.

Depuis plusieurs années, HAROPA - Port du Havre a engagé des études et une démarche de concertation avec les acteurs directement concernés. Celles-ci ont conduit à dégager **trois solutions préférentielles** pour une analyse approfondie et une concertation élargie avec le public.

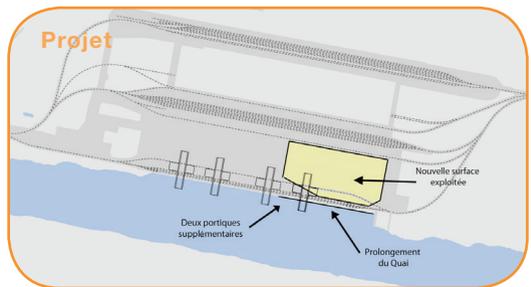
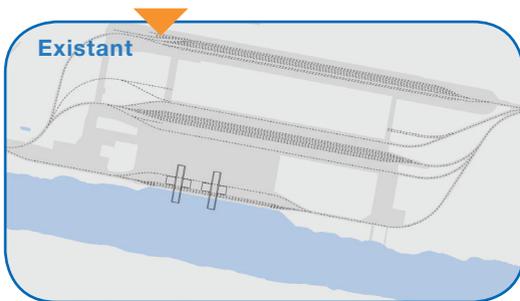
a) La solution « chatière »

Une ouverture est réalisée dans la digue sud du port historique et dans la digue nord de Port 2000 : c'est la « chatière ». Une nouvelle digue de protection à l'ouest de celles de Port 2000 permet ainsi de créer un plan d'eau abrité pour la navigation des bateaux fluviaux. Diverses variantes de positionnement de cette digue à construire sont à l'étude.



b) L'optimisation du terminal multimodal

En 2016, le port du Havre s'est doté d'un terminal multimodal disposant d'une navette ferroviaire vers les terminaux maritimes et de deux portiques spécialement dédiés au mode fluvial. Sa capacité peut, selon les besoins, être augmentée par une simple modification du mode d'exploitation (plage horaire de fonctionnement élargie).



Au-delà, la mise en place de portiques fluviaux supplémentaires (2 actuellement), l'augmentation de la surface de stockage (déjà envisagée initialement) et l'augmentation du linéaire de quai permettraient d'en doubler la capacité.



c) L'optimisation des routes nord et sud

Il s'agit d'explorer les diverses actions réalisables pour optimiser le coût d'exploitation des solutions actuelles :

- Actions sur l'organisation des chargements et déchargements sur Port 2000 et sur les terminaux fluviaux, notamment en anticipant au maximum les escales ;
- Actions sur la réglementation de l'accès des bateaux fluviaux à Port 2000, dans le but d'ajuster au mieux les caractéristiques des bateaux habilités ;
- Actions d'aide à l'investissement et/ou à l'exploitation des unités fluviales adaptées.

Route Nord



Route Sud



POURQUOI AMÉLIORER L'ACCÈS FLUVIAL À PORT 2000 ?

Le transport fluvial sur l'axe Seine : une part encore trop faible

Aujourd'hui, les ports de l'axe Seine présentent des parts modales de transport fluvial faibles comparativement à leurs concurrents directs du range nord, les ports d'Anvers et Rotterdam qui disposent d'un réseau fluvial plus important. Par exemple, sur l'ensemble des conteneurs transitant par le port du Havre à destination de son hinterland, la part du mode fluvial s'est élevée à 9 % en 2016. Sur la zone géographique desservie par le réseau fluvial de la Seine, cette part atteint 20 %.

Or le transport massifié* est un atout stratégique pour la compétitivité et la souplesse des services offerts aux entreprises implantées sur les zones portuaires. Il constitue en outre un levier majeur de la transition écologique. La qualité de l'accès fluvial à Port 2000 dans sa globalité (accès, fréquence, délais, coûts, fluidité des échanges de données, etc.) est l'un des leviers pour le renforcer.

HAROPA – Port du Havre et Port 2000, une interface maritime et fluviale majeure

HAROPA, 1^{er} ensemble portuaire maritime et fluvial français et 5^e port nord-européen pour le trafic conteneurs, accueille chaque année près de 6 000 navires et a traité près de 87 millions de tonnes de marchandises en 2016.

HAROPA - Port du Havre dispose avec Port 2000 d'un équipement dédié au trafic conteneurs qui peut recevoir les plus gros navires du monde. L'approvisionnement de et vers les ports du Havre, de Rouen et Paris se fait par la route, le fer ou le fleuve.

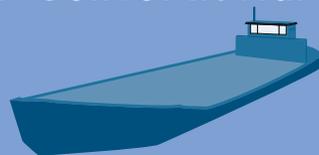
Développer les modes de transport respectueux de l'environnement

Le secteur des transports représente 27 % des émissions nationales de gaz à effet de serre en 2012, c'est pourquoi il est un axe prioritaire d'amélioration en lien avec les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. Avec la voie ferroviaire, la voie fluviale représente donc un très fort intérêt

pour la collectivité, compte tenu de son impact sur l'environnement plus faible que celui du transport routier. En outre, un fort développement de ces modes permettrait, en diminuant la proportion de camions sur les routes, de fluidifier et de sécuriser la circulation routière.

Pour transporter 5 000 tonnes, il faut :

250 Camions = 125 Wagons = 1 Convoi fluvial ⁽¹⁾



Émission de CO₂ par tonne.km⁽²⁾

40 g convoi fluvial

95 g poids lourd

1. VNF

2. ADEME - DELOITTE 2007

(*) La massification des transports par le fleuve et le fer permet de rassembler sur des unités fluviales et ferroviaires plusieurs dizaines voire plusieurs centaines de conteneurs de marchandises destinées à être livrées à des endroits différents.

Ce sujet nous concerne tous.

Informez-vous, participez aux réunions, inscrivez-vous à la visite et **donnez votre avis !**



HAROPA ouvre aux publics du Havre, de Rouen et de Paris la possibilité de s'informer et de s'exprimer sur ce sujet habituellement porté par les seuls acteurs économiques, institutionnels et associatifs directement concernés.

La concertation est placée sous l'égide de Marianne Azario, garante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP).
marianne.azario@garant-cndp.fr

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Le Havre

Le 8 novembre 2017
De 19 h à 22 h

Docks Océane - Quai Frissard
Le Havre

Paris

Le 4 décembre 2017
De 19 h à 22 h

Salon NETWORK - Yachts de Paris
Port de Javel Haut - Paris 15^e

Rouen

Le 13 novembre 2017
De 19 h à 22 h

Espace Vue sur Seine - Hangar 10
Quai Ferdinand de Lesseps - Rouen

Le Havre

Le 18 décembre 2017
De 19 h à 22 h

Docks Océane - Quai Frissard
Le Havre

UNE VISITE SUR SITE

Samedi 18 novembre 2017 à 10 h, inscriptions via l'adresse mail :
aafp2000@havre-port.fr

LE SITE INTERNET

Pour s'informer, déposer des questions, avis, propositions et idées nouvelles
www.haropaports.com

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

Fin janvier 2018 : publication du bilan de la garante de la concertation
Mars 2018 : communication par HAROPA de la décision prise pour le projet

HAROPA
Ports de Paris Seine Normandie



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe