

HAROPA 2030

VOS CONTACTS HAROPA 2030

HAROPA 2030
Tel. : +33 (0)2 35 52 54 56
Olivier FERRAND
olivier.ferrand@haropaports.com

www.haropaports.com





Votre avis est essentiel...

Le document actuel a été élaboré au terme d'un important travail de concertation et de travaux internes menés par les équipes des 3 ports. Il demeure à ce stade provisoire. Aussi, toutes vos remarques et toutes vos suggestions sont-elles bienvenues. Elles nous permettront, dans le cadre de la démarche de consultation ici engagée, d'enrichir ce travail avant la fin de l'année.

Nous vous remercions par conséquent pour votre lecture attentive et vos retours.

HAROPA, Direction du Développement

I.	Présentation d'HAROPA, port majeur en Europe	page 9
II.	HAROPA 2030 : construire une ambition commune	page 13
III.	Quatre grandes tendances mondiales à l'horizon 2030	page 15
IV.	Les ambitions d'HAROPA pour devenir « Ports du futur »	page 25
	A. Constituer un système logistique performant, au service des clients, en France et en Europe	Page 28
	B. Devenir un cluster industriel durable, offrant des conditions d'implantation et de fonctionnement optimales sur l'axe Seine	Page 36
	C. Contribuer à faire de la Seine un territoire touristique attractif	Page 44
	D. Devenir une référence en matière d'intégration entre les ports d'HAROPA et leur environnement, urbain et naturel.	Page 49
V.	En route vers 2030	page 55
	Défi n°1 : mobiliser les équipes et les partenaires institutionnels	Page 56
	Défi n°2 : développer l'activité portuaire	Page 59
	Défi n°3 : aménager les espaces portuaires	Page 63
	Défi n°4 : exploiter	Page 65
VI.	Cap sur 2050	page 69



PRÉAMBULE

HAROPA 2030 est la stratégie d'un ensemble portuaire qui veut définir sa place dans le monde qui vient, en conjuguant les atouts et les spécificités des 3 ports qui le composent. Cette réflexion s'inscrit dans le prolongement de la stratégie nationale de relance portuaire arrêtée par l'Etat en mai 2013, dont elle partage l'ambition de faire des ports des acteurs clés du développement économique et de la réindustrialisation des territoires. Dans la lignée de la stratégie nationale portuaire, et sans s'attacher aux questions de gouvernance, HAROPA souhaite, pragmatiquement, participer pleinement à la création de richesse et d'emplois dans la Vallée de la Seine, et plus généralement en France et en Europe. Port du commerce extérieur de la France, mais aussi dorsale logistique d'un territoire, il présente tous les atouts nécessaires à une croissance durable.

2030, cela peut sembler lointain. A cet horizon, bien des tendances que ce travail dessine semblent incertaines. Une telle démarche, que nous abordons donc avec prudence et modestie, offre cependant plusieurs avantages. Celui de dessiner une trajectoire qui serve ensuite de fil directeur aux plans stratégiques des trois ports. Mais également celui de s'inscrire dans un horizon de temps offrant davantage de recul, de perspective, par rapport aux différentes facettes du métier portuaire. Au regard par exemple du rythme de construction de nouvelles infrastructures, 2030, c'est déjà demain ! En matière de service, où les évolutions, beaucoup plus rapides, sont déterminantes pour notre compétitivité, l'anticipation est non moins indispensable.

Dans cet exercice prospectif, nous avons choisi de nous centrer sur les enjeux de la coopération des trois ports, plutôt que sur la forme qu'elle pourrait prendre, car les ambitions que nous nourrissons pour l'ensemble portuaire HAROPA n'impliquent pas de bouleversement de sa gouvernance. Cette réflexion n'aurait pu être menée à bien sans le concours de nos partenaires portuaires ou publics qui, à travers leurs éclairages et leurs analyses, ont fortement enrichi la réflexion menée en interne. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés ! Il n'existe pas de grand port sans grande communauté portuaire, unie et efficace. La vision partagée que nous élaborons ensemble doit permettre à chacun d'affiner sa stratégie et à tous de se réunir sur les grands enjeux.

Nous pouvons escompter en 2030 un trafic maritime de 120 à 140 Mt, en hausse de 50% par rapport à 2012, et un développement important des modes massifiés. Cette ambition, porteuse d'emplois et de valeur ajoutée, doit tous nous mobiliser. Elle implique de continuer à améliorer, sans relâche, la qualité de service et la productivité. Telle est la condition pour accroître notre compétitivité et rester au contact de nos principaux concurrents. Pour saisir les nouvelles opportunités de croissance et faire face aux variations de la conjoncture économique, HAROPA devra naturellement faire preuve de réalisme et de flexibilité.

Nos ambitions sont tracées et nos objectifs sont clairs : il nous appartient à présent de nous mobiliser au service de cette vision commune que, collectivement, vous avez su faire émerger.

Alexis ROUQUE

Philippe DEISS

Hervé MARTEL



Présentation du document

Les trois premières parties décrivent l'ensemble portuaire HAROPA aujourd'hui, les objectifs de la démarche HAROPA 2030 et les tendances qui se dessinent pour les années à venir.

- I. Présentation d'HAROPA, port majeur en Europe
- II. HAROPA 2030 : construire une ambition commune
- III. Quatre grandes tendances mondiales à l'horizon 2030

La quatrième partie présente la vision d'HAROPA en 2030, qui découle des premières phases de la concertation. La lecture des documents stratégiques étant souvent d'un abord aride, le choix a été fait d'écrire cette partie au présent, en se projetant en 2030. Nous espérons que ce parti-pris rédactionnel, sans rien enlever à l'intérêt de la vision dessinée, en offrira une image plus vivante.

- IV. Les ambitions d'HAROPA pour devenir « Ports du futur »

La cinquième partie présente les défis qui nous attendent sur le chemin nous conduisant en 2030, et les principales actions qui pourront être engagées ou poursuivies d'ici là.

- V. En route vers 2030

Enfin, dans la dernière partie, Jacques Attali, économiste, écrivain et Président de PlaNet Finance, nous propose d'élargir encore plus notre champ de réflexion, en imaginant ce à quoi HAROPA pourrait ressembler en 2050.

- VI. Cap sur 2050

I. Présentation d'HAROPA, port majeur en Europe

HAROPA, l'alliance portuaire de l'axe Seine

Aux termes des réformes portuaires engagées en 2008, qui ont eu pour principaux enjeux la modernisation de la gouvernance des ports et la réorganisation de la manutention portuaire, les 3 ports de l'axe Seine (Grand Port maritime du Havre, Grand Port Maritime de Rouen et Ports de Paris) ont décidé d'étendre le périmètre de leur collaboration, en constituant ainsi la 1^{ère} plate-forme pour le commerce extérieur de la France. En effet, leur complémentarité a semblé constituer une opportunité majeure pour renforcer leur compétitivité face à la concurrence des ports du Nord :

- le Grand Port Maritime du Havre est le 1^{er} port à conteneurs de France. Port en eau profonde, il dispose de qualités nautiques de premier plan. Sa localisation stratégique sur le Range Nord lui offre une bonne accessibilité maritime intercontinentale, et lui permet notamment d'être le 3^{ème} port européen avec 20 MT pour le trafic entre l'Asie et l'Europe (2 escales par jour),
- le Grand Port Maritime de Rouen est le premier port européen d'exportation de céréales. Grâce à ses liens commerciaux historiques avec les marchés africains et les DOM/TOM, il est bien positionné sur les flux Nord/Sud en conteneur notamment. Sa qualité de port d'estuaire, au plus proche de la région francilienne, lui permet d'être compétitif sur de nombreux trafics de vracs : granulats, produits de recyclage, produits raffinés...
- Ports de Paris est le second port intérieur européen et le premier au niveau français, notamment pour le conteneur. Les conditions de navigation sur la Seine permettent une navigation tout au long de l'année. Au cœur de la Capitale, la Seine permet le déploiement de solutions logistiques durables jusqu'au dernier kilomètre, et offre également un potentiel incomparable pour le développement touristique.

Ensemble, les 3 ports de l'axe Seine ont une capacité à traiter une très grande diversité de trafics et à proposer à leurs clients, pour tout type de produit, une offre complète et compétitive en termes de destinations desservies, de transit de la marchandise sur le port (manutention, stockage), de distribution (solutions multimodales), de possibilités d'implantation et de services divers (présence de prestataires de services couvrant l'ensemble des professions portuaires). HAROPA propose ainsi, pour la plupart des filières, des chaînes logistiques performantes, concurrentes de celles développées depuis les ports du Nord de l'Europe. Disposant désormais d'une taille critique significative, le nouveau complexe portuaire est en mesure d'offrir à ses clients un plus large éventail de disponibilités foncières et de choix logistiques performants et durables.

L'ambition d'HAROPA est de contribuer à faire de l'axe Seine un système logistique majeur en Europe, compétitif et durable, au service des entreprises et des territoires. Cette ambition doit également permettre de développer l'emploi et la valeur ajoutée.

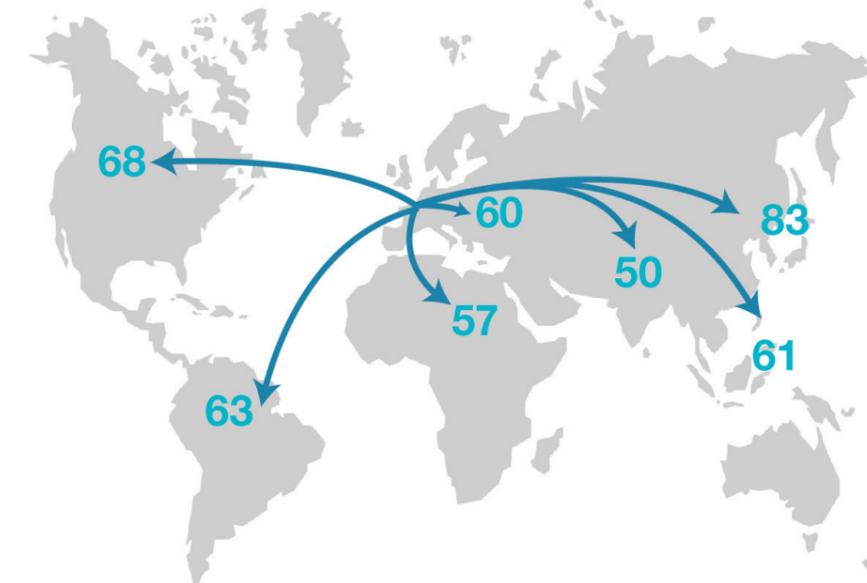
A cet effet, les trois ports ont créé un GIE regroupant leurs fonctions de développement : commercial, stratégie, développement industriel, communication, réseaux terrestres. Ce sont ainsi 100 personnes qui œuvrent quotidiennement au développement commun. Au-delà du GIE, les spécialistes des ports échangent dans des domaines aussi variés que le droit, l'environnement, la sûreté etc. et organisent la convergence vers les meilleurs standards.

Un hinterland régional, national et européen

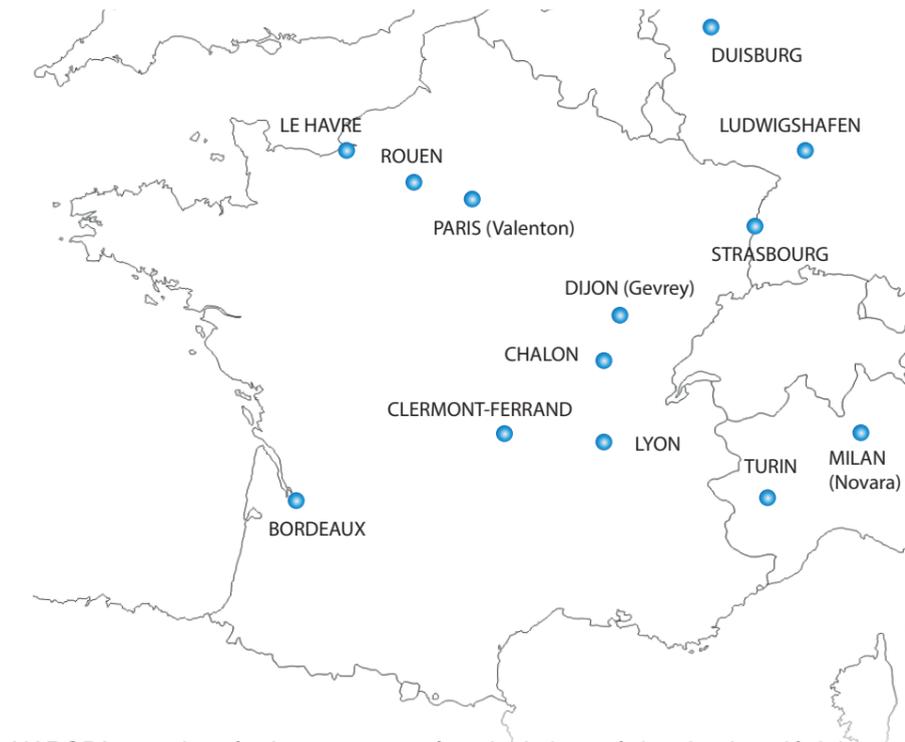
Du fait de son réseau, HAROPA possède une double vocation : desservir un hinterland très large, français et européen, mais aussi offrir des solutions logistiques alternatives, massifiées et durables, à des acteurs régionaux qui, sur certaines filières, utilisaient jusqu'à présent essentiellement la route. La première dimension insère les ports de l'axe Seine dans un terrain de jeu mondial, qui vise à faire circuler les marchandises entre les pays et les continents. Elle donne lieu à une âpre concurrence entre les grands ports du Range Nord. La seconde dimension confère à HAROPA un rôle majeur dans la mise en place de chaînes logistiques régionales. Elle vise à encourager les arbitrages en faveur du report modal. Ces deux dimensions sont étroitement complémentaires.

A travers les liaisons terrestres dont il bénéficie, HAROPA permet de desservir toute la partie Ouest du continent Européen. Ce vaste hinterland est relié à plus de 500 ports sur tous les continents, grâce aux services proposés par une cinquantaine d'armements.

Nombre d'offres commerciales hebdomadaires par secteur géographique (janvier 2013)



Hinterland d'HAROPA



HAROPA constitue également un système logistique régional qui se déploie sur l'un des territoires économiques majeurs en Europe :

- le bassin de population de l'axe Seine représente près de 25 millions de consommateurs et près d'un tiers du PIB national,
- premier territoire industriel français avec près de 600 000 emplois, l'axe Seine dispose d'industries performantes dans les domaines de la chimie, de l'énergie, de l'automobile ou encore de l'agroalimentaire,
- Paris, avec près de 27 millions de touristes par an, est une place forte du tourisme mondial, joyau dans une vallée de la Seine qui offre des sites touristiques exceptionnels, à fort rayonnement international (Le Havre Patrimoine mondial de l'Unesco, les plages du Débarquement, la Normandie Impressionniste, etc.),
- HAROPA est au service d'une communauté d'acteurs qui représente 160 000 emplois directs et indirects et génère plus de 7 milliards d'euros de valeur ajoutée.

Au-delà des membres fondateurs du GIE, l'alliance HAROPA est constituée d'un ensemble de ports partenaires qui contribuent à étendre et à renforcer l'hinterland du territoire Paris Seine Normandie.



Des volumes d'activité qui placent HAROPA dans le Top 5 des ports nord européens

En 2013, pour exploiter ce potentiel, HAROPA peut s'appuyer sur quelque 500 km de voies navigables à grand gabarit, et plus de 70 sites portuaires répartis tout au long de l'axe. Un réseau de desserte routier performant et de nombreuses connexions ferroviaires complètent par ailleurs le système HAROPA, offrant aux clients un large éventail de solutions logistiques.

Les démarches de qualité (certification ISO 28 000 acquise en matière de sûreté et certification ISO 9002 en cours au port du Havre, certification ISO 9001 à la capitainerie de Rouen pour l'accueil des navires, certification ISO 9001 pour la maintenance des bateaux et dragues, et réparation industrielle, certification ISO 14001 en cours à Paris et au Havre) sont accompagnées par des procédures douanières simplifiées et un guichet unique grâce au Cargo Community System AP+.

Avec plus de 120 millions de tonnes manutentionnées dans ses ports maritimes et fluviaux, HAROPA est le premier complexe portuaire français en 2013 et le 5ème ensemble portuaire nord européen. Ses résultats sont aujourd'hui prometteurs, dans un contexte économique international pourtant difficile. Ainsi, sur les six premiers mois de l'année 2013, le trafic maritime global a progressé de 6%, avec des résultats très encourageants pour les vrac secs et les conteneurs.



ELEMENTS CLÉS DE L'AXE SEINE

- un savoir-faire industriel de pointe (pétrochimie, automobile, aéronautique/spatial, agriculture, NTIC...) : 1ère région industrielle de France.
- un fort potentiel en termes de recherche et d'innovation : universités, centres de formation, pôles de compétitivité...
- plusieurs milliers d'hectares de terrains et réserves foncières destinés à des implantations industrielles et logistiques.
- 1^{er} marché de consommation français et 2nd européen, avec 25 millions de consommateurs.
- accès fluide et rapide au Grand Ouest européen.

II. HAROPA 2030 : construire une ambition commune

Une démarche prospective, complémentaire des projets stratégiques des ports

A l'instar de ce que d'autres grands ports européens ont su faire, HAROPA 2030 vise à se doter d'une vision stratégique à long terme. Cette démarche prospective, qui s'inscrit dans le sillage de la stratégie nationale de relance portuaire, poursuit un quadruple objectif :

- identifier dès aujourd'hui, dans un environnement économique mondialisé et en perpétuelle mutation, des ruptures – technologiques, sociétales ou économiques – qui impacteront l'activité portuaire d'ici 20 ans,
- évaluer les perspectives d'évolution des trafics de chaque filière jusqu'en 2030, de manière à ajuster en conséquence l'offre de services et d'infrastructures,
- partager avec les parties prenantes internes et externes les ambitions du système logistique portuaire et les impliquer davantage dans ces orientations,
- favoriser la projection de l'ensemble des acteurs dans le monde économique de demain.

HAROPA 2030 constituera non seulement une base de travail, mais aussi un fil directeur pour les projets stratégiques des 3 ports. Révisés tous les 5 ans, ceux-ci sont davantage axés sur la programmation des investissements et l'élaboration de plans d'actions opérationnels.

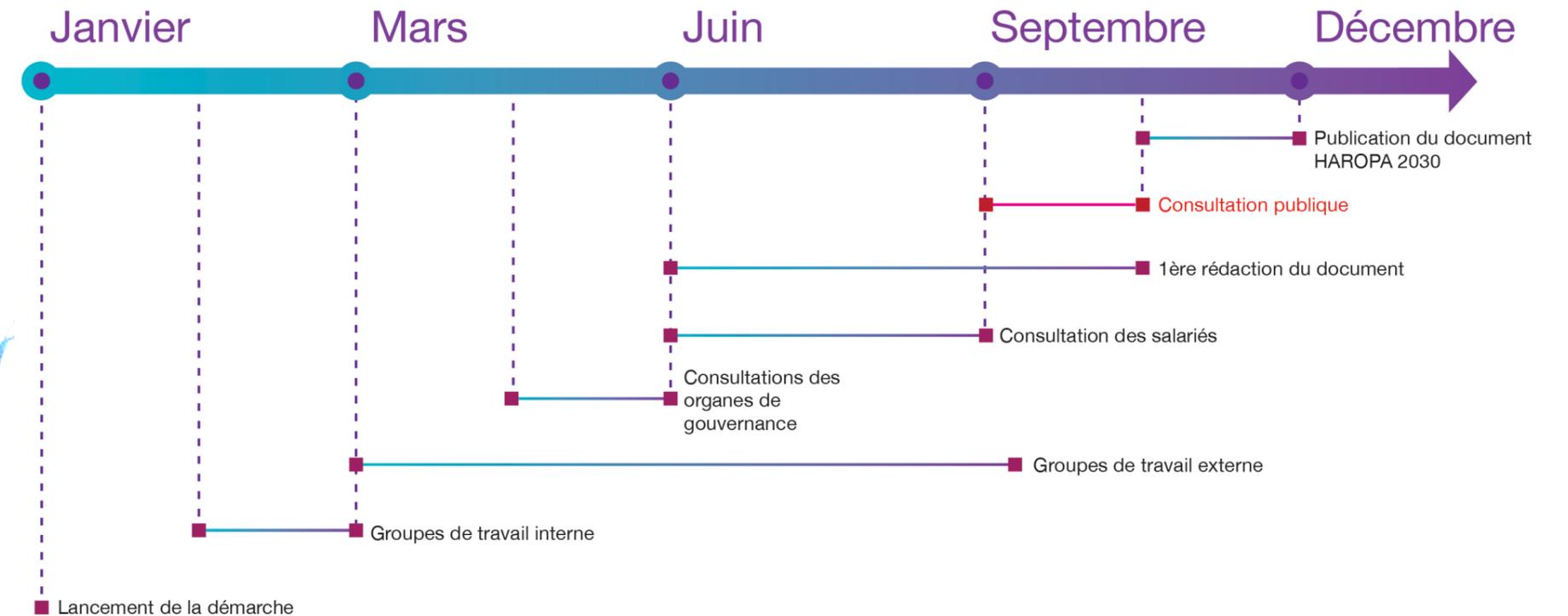


Une démarche participative

Le présent document de consultation publique a pour objectif de recueillir les propositions et observations de l'ensemble des acteurs, et doit permettre en fin d'année d'élaborer un document définitif, fédérant l'ensemble des efforts autour de constats et d'objectifs partagés. C'est pourquoi la mise en œuvre d'une démarche participative s'est imposée comme un impératif essentiel.

Cet exercice prospectif s'inscrit dans une large démarche de concertation, qui s'est traduite en pratique par une dizaine de tables rondes rassemblant partenaires et clients (chargeurs, manutentionnaires, armateurs, logisticiens, industriels...), et par une soixantaine d'entretiens individuels. De nombreuses séances d'échanges et de débats se sont également tenues au sein des différents organes de gouvernance (Conseil de Surveillance, d'Administration ou de Développement, et Comité d'Entreprise). Enfin, la mobilisation interne a été très forte ; elle a donné lieu à des groupes de travail, à des séminaires ainsi qu'à des forums associant l'ensemble des salariés des trois ports.

Ce schéma permet de visualiser les différentes phases qui ont structuré la démarche



III. Quatre grandes tendances mondiales à l'horizon 2030

Dans le cadre de cet exercice prospectif HAROPA, des projections par trafic ont été établies à horizon 2030 pour chaque filière principale. Elles sont disponibles sur le site Internet de la consultation.

Pour s'assurer de leur robustesse, elles ont fait l'objet d'une double confrontation : d'une part, avec les analyses et les anticipations des représentants et des acteurs des filières concernées, d'autre part avec des données macro-économiques. Les scénarios de croissance élaborés en 2011 par le Conseil d'Analyse Stratégique ont à cet égard fourni un cadre général d'analyse.

Quel scénario de croissance pour la France à long terme ?

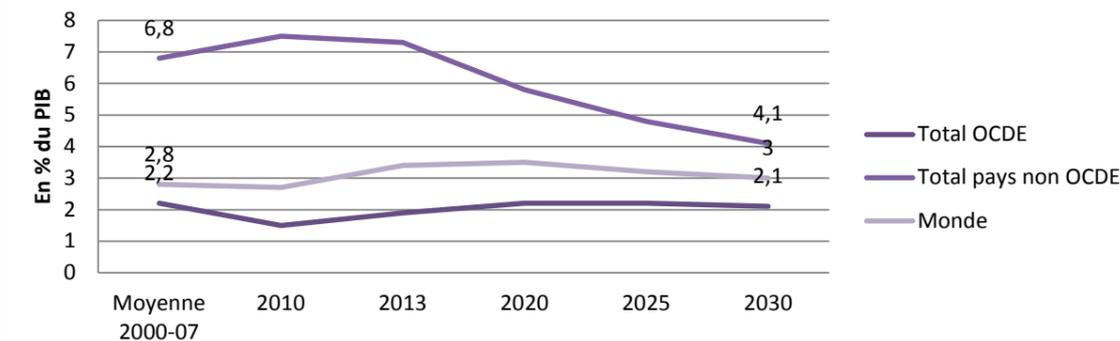
Le Conseil d'Analyse Stratégique (CAS) a défini 5 scénarios macroéconomiques pour la France à horizon 2030 :

- **un scénario « pessimiste »** se traduisant par une augmentation limitée du nombre d'emplois (de l'ordre de 730 000 à horizon 2030) et un taux de croissance annuel de 1,9% en volume entre 2010 et 2020, puis de 1,3% entre 2020 et 2030,
- **un scénario « fil de l'eau »** qui correspond à une prolongation de la reprise modérée observable en 2010. Dans cette perspective, le taux de croissance du PIB en volume est de 2,4% en moyenne entre 2010 et 2020, puis s'établit à 1,4% par la suite. Le nombre d'emplois créés en 2030 s'élèverait alors à 930 000,
- **un scénario de « croissance non soutenable »**, qui voit le taux de croissance annuel passer de 2,5% en moyenne entre 2010 et 2020 à 1,3% entre 2020 et 2030. Un million d'emplois seraient créés en 2030,
- **un scénario de croissance soutenue et soutenable**, qui correspond au déploiement d'un nouveau modèle de croissance marqué par une prise de conscience environnementale et par une réorientation de l'appareil productif. Dans cette hypothèse, la croissance est en moyenne de 2,2% jusqu'en 2030, avec à la clé 1 300 000 emplois créés,
- **un scénario de croissance soutenue et soutenable avec un marché du travail plus efficace**. Ce scénario, qui est le plus optimiste, se traduirait par un taux de croissance de 2,3% en moyenne jusqu'en 2020, puis de 2,4% jusqu'en 2030. Au total, 1 800 000 emplois seraient créés.

Parallèlement, l'INSEE a publié en juillet 2013, trois scénarios de croissance potentielle pour la période 2015-2025 allant de 1,2% à 1,9% en moyenne annuelle, avec un scénario central à 1,5%.

L'OCDE publie des analyses allant dans le sens d'une convergence des taux de croissance à horizon 2030.

Vue d'ensemble du scénario de croissance de référence au niveau mondial



Au-delà de ces prévisions de croissance, HAROPA rejoint les spécialistes pour identifier :

- 1- un accroissement des échanges maritimes tirés par les pays émergents,
- 2- le renforcement des systèmes portuaires intégrés
- 3- une transition énergétique marquée par la baisse de la consommation et la diversification des ressources
- 4- une gestion de plus en plus complexe de la rareté foncière.

TENDANCE 1

Un accroissement des échanges maritimes tirés par les pays émergents

L'évolution de l'économie maritime à horizon 2030 sera étroitement corrélée à la montée en puissance des pays émergents et à l'apparition de nouvelles classes de consommateurs.

Le déplacement du centre de gravité de l'économie mondiale vers les BRICs va se poursuivre au cours des prochaines décennies. La Chine, l'Inde, le Brésil et la Russie connaîtront une croissance plus rapide que celle des pays de l'OCDE, ce qui leur permettra de faire partie, en 2030, des 6 premières puissances de la planète en termes de produit intérieur brut (PIB). En sens inverse, les Etats-Unis, le Japon et les pays de l'UE perdront de leur importance dans l'économie mondiale. La France, notamment, ne figurera plus qu'au 10^e rang mondial en 2030.

Rang en PIB PPP	2011		2030	
	Pays	PIB (en milliard d'US\$ 2011)	Pays	PIB (en milliard d'US\$ 2011)
1	USA	15 094	Chine	30 634
2	Chine	11 347	USA	23 376
3	Inde	4 531	Inde	13 716
4	Japon	4 381	Japon	5 842
5	Allemagne	3 221	Russie	5 308
6	Russie	3 031	Brésil	4 685
7	Brésil	2 305	Allemagne	4 118
8	France	2 303	Mexique	3 662
9	Royaume-Uni	2 287	Royaume-Uni	3 499
10	Italie	1 979	France	3 427
11	Mexique	1 761	Indonésie	2 912
12	Espagne	1 512	Turquie	2 760
13	Corée du Sud	1 504	Italie	2 629
14	Canada	1 398	Corée du Sud	2 454
15	Turquie	1 243	Espagne	2 327
16	Indonésie	1 131	Canada	2 148
17	Australie	893	Arabie Saoudite	1 582
18	Pologne	813	Australie	1 535
19	Argentine	720	Pologne	1 415
20	Arabie Saoudite	686	Argentine	1 407

Classement des 20 premières économies mondiales, actuelles et projetées, selon leur PIB exprimé en parité de pouvoir d'achat.

Source: PWC 2013

La croissance rapide des pays émergents va se traduire par l'apparition de nouveaux marchés. Ainsi, avec 1,8 milliard de nouveaux consommateurs d'ici 2030, la demande mondiale de produits industriels aura presque doublé. Le poids des classes moyennes devrait notamment progresser de 150% dans les BRICs d'ici à 2030. Dans ces pays, 200 millions de personnes supplémentaires disposeront d'un revenu annuel supérieur à 15 000 dollars en 2025¹.

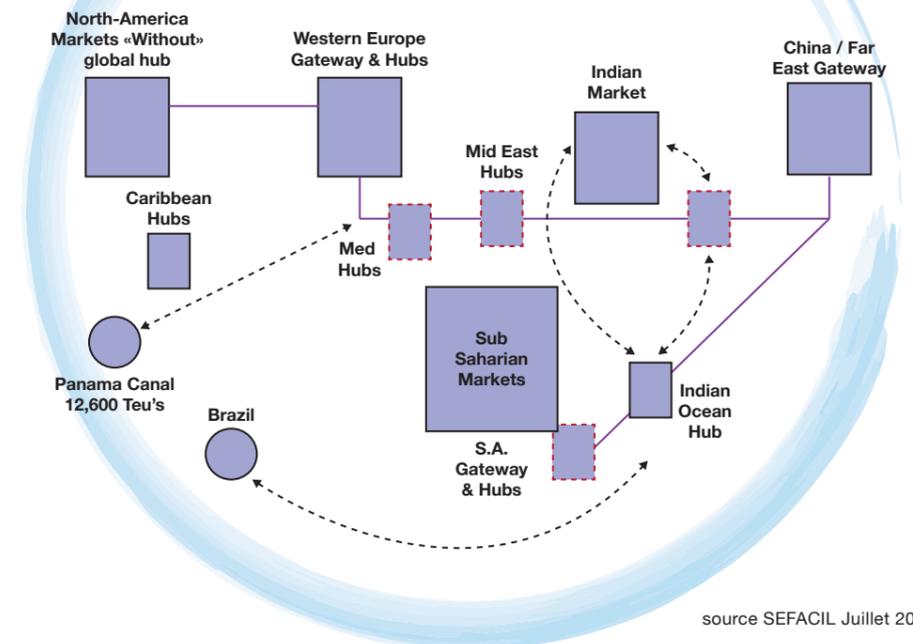
La relocalisation d'activités dans les pays développés, sous l'effet de la convergence des coûts de production, et en particulier de la baisse du coût du gaz aux Etats-Unis, modifiera sans doute l'équilibre entre les différentes lignes maritimes, mais ne devrait pas entraver la progression des échanges maritimes mondiaux.

La redistribution des cartes de la richesse économique à l'échelle mondiale va complexifier les maillages maritimes, de manière à mieux répondre aux impératifs de flexibilité et de régularité imposés par les schémas logistiques intégrés (production/transformation/distribution). L'ouverture des nouvelles écluses du canal de Panama, le poids croissant de l'Afrique subsaharienne et la puissance exportatrice des Etats-Unis restaurée par la baisse des coûts de l'énergie, sont autant de facteurs qui viendront impacter à des degrés divers le commerce international.

Quels impacts pour les ports à 2030 ?

- Portés par le développement des pays émergents, les niveaux de croissance du PIB mondial, et corrélativement des échanges maritimes et des trafics portuaires, vont croître, sans toutefois retrouver les niveaux atteints lors des décennies précédentes. Il pourrait en résulter une cinquantaine de millions de tonnes de trafic annuel supplémentaires sur l'axe Seine à horizon 2030,
- la redistribution des cartes de la richesse à l'échelle du monde va renforcer les flux entre l'Europe et l'Asie, et dans une moindre mesure entre l'Europe et l'Amérique du Nord, ce qui va générer de nouvelles opportunités de trafic pour HAROPA,
- le continent africain, comme d'autres zones émergentes, va connaître une forte hausse de sa population et de son niveau de vie. Les trafics Nord/Sud en général vont donc s'accroître, créant des opportunités pour un ensemble portuaire HAROPA déjà présent sur ces marchés.

La redistribution des flux maritimes conteneurisés avec une Afrique subsaharienne de 1,5 milliards de producteurs/transformateurs/consommateurs au centre d'une circulation circum-planétaire



source SEFACIL Juillet 2013

¹ Roland Berger, Trend Compendium 2030, p. 42.

TENDANCE 2

Le renforcement des systèmes portuaires intégrés

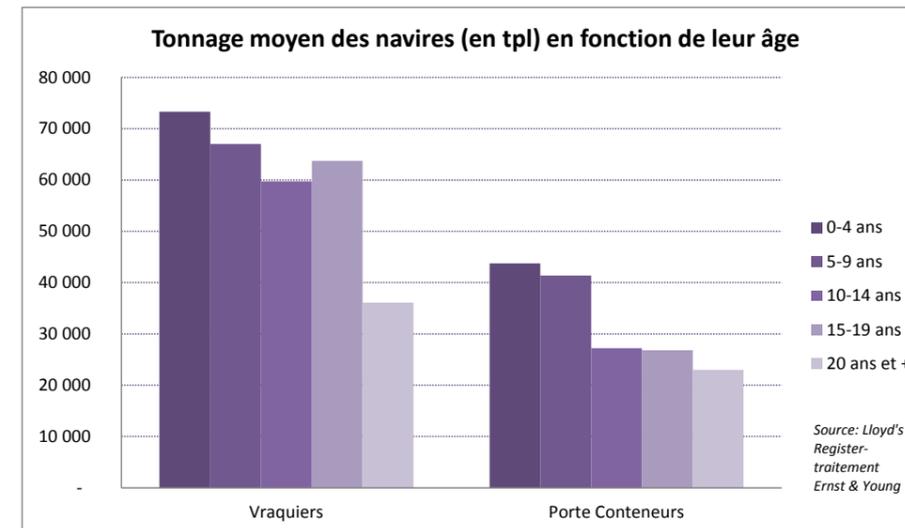
La concentration du secteur du transport maritime est une tendance à l'œuvre depuis de nombreuses années, marquée par la concentration horizontale entre armateurs, nouant et dénouant des alliances plus ou moins stables et structurantes. Dans le secteur du transport conteneurisé, les 20 premiers armateurs mondiaux contrôlent d'ores et déjà environ 85 % de la capacité de transport en EVP, gagnant dix points de part de marché depuis l'an 2000, et tendent à s'allier entre eux, qu'ils soient de taille moyenne ou qu'il s'agisse des plus grands armements. L'augmentation de la taille des navires, en premier lieu sur les routes Est-Ouest, nécessite des capacités nautiques adaptées en termes de tirant d'eau, limitant le nombre de ports en Europe capables de les accueillir. Toutefois, des ports comme Hambourg et Anvers ont su s'adapter à cette nouvelle donne.

Afin d'éviter l'engorgement des quais, les ports devront également proposer des capacités de manutention bord/terre efficaces et des moyens d'évacuation des marchandises performants, tant en termes de traitement des informations que d'opérations physiques. Des systèmes de pré-post acheminement adaptés pour desservir l'hinterland seront tout aussi nécessaires.

Par ailleurs, les organisateurs de flux, qu'ils soient armateurs ou commissionnaires de transport, poussent eux aussi à la massification des flux pour réduire les coûts et l'empreinte carbone.

Ces grandes tendances vont continuer à structurer le trafic maritime autour de grands hubs au niveau mondial et européen.

En 2030, ces hubs auront vraisemblablement tissé des liens renforcés avec les acteurs de leurs hinterlands, ports maritimes proches, ports intérieurs ou terminaux ferroviaires. Cette tendance se dessine déjà, avec la notion de gateway, voire d'extended gateway, qui se concrétise sur tous les continents, autour des grandes fleuves ou de lignes ferroviaires dédiées au fret. Le port de Rotterdam déploie ainsi une politique de partenariats avec des terminaux intérieurs, mais aussi avec des ports d'autres continents. La création d'HAROPA inscrit pleinement nos ports dans cette tendance, avec une intégration forte autour de la Seine, et des partenariats en cours sur l'ensemble de notre hinterland. Cette organisation de l'hinterland portuaire facilitera le travail des organisateurs de flux, en permettant d'optimiser la localisation des centres logistiques et en accompagnant le développement des modes massifiés.



Une combinaison très subtile anime aujourd'hui les acteurs maritimes, portuaires et logistiques, quel que soit le produit transporté, le navire utilisé ou les combinaisons modales retenues une fois sur terre. Elle repose sur le mariage entre :

- une hyper-massification synonyme d'économies d'échelle et d'envergure,
- et le « sur mesure logistique » en fonction des desiderata techniques, économiques et logistiques de chacune des parties prenantes de l'organisation du transport.

D'autres tendances sont plus incertaines, et HAROPA devra faire preuve de flexibilité, pour s'y adapter et développer son activité. Ainsi, s'agissant de la taille des navires, le secteur maritime semble n'avoir que peu de certitudes aujourd'hui. Il paraît établi que, dans certaines filières vrac comme les céréales, la taille des navires soit amenée à croître encore, tirée par la modernisation des ports de destination, notamment en Afrique du Nord. HAROPA s'y adapte, notamment avec l'approfondissement en cours du chenal de navigation du port de Rouen. En revanche, s'agissant des porte-conteneurs, jusqu'où la tendance en cours à l'augmentation de la capacité de cargaison va-t-elle se poursuivre ? Le tirant d'eau du Canal de Suez (17 mètres) apparaît en toute hypothèse comme un seuil dont le franchissement à moyen terme semble peu probable.

L'ambition d'HAROPA s'inscrit donc résolument dans le développement d'un modèle multi-ports, permettant d'organiser efficacement des hinterlands de tailles pertinentes.

La CMA CGM a inauguré, en juin 2013, le Jules Verne, un porte-conteneurs d'une capacité de 16 000 EVP



Quels impacts pour les ports à 2030 ?

- Des besoins d'investissements de capacité (extension des capacités portuaires, dessertes multimodales, approfondissement des chenaux...) et de modernisation (optimisation de l'efficacité portuaire) seront nécessaires pour s'adapter à la croissance des flux,
- la concurrence entre hubs se fera sur leur capacité à desservir un large hinterland. Au-delà du développement d'un outil maritime de premier plan, les efforts d'HAROPA doivent donc porter sur le développement de ses connexions et de son réseau intérieurs,
- l'implantation de centres de distribution régionaux, nationaux et européens constituera un enjeu crucial pour HAROPA, afin de capter des trafics et de créer des emplois,
- la concurrence entre les hubs se jouera aussi sur la compétitivité-coût, la qualité de service et la simplicité des procédures d'implantation.

TENDANCE 3

Une transition énergétique marquée par la baisse de la consommation et la diversification des ressources

La croissance des pays en développement va augmenter la pression sur les ressources énergétiques. Selon les estimations de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE), la consommation mondiale devrait passer de 8 milliards de TEP² en 2012 à 15,3 milliards de TEP en 2030³.

A cette date, le gaz devrait représenter environ 25% du mix énergétique mondial, contre 21% en 2010. Avec une part d'environ 30%, le pétrole continuera à être prépondérant dans le mix énergétique, même si son importance relative commencera à diminuer.

Au niveau national, l'ADEME estime qu'à ce même horizon la consommation d'énergie totale de la France aura diminué de 20% par rapport à 2010 pour atteindre 121,9 millions de TEP d'énergie finale. En ce qui concerne l'électricité, l'ADEME s'est basée sur un mix énergétique contenant 50% d'énergie renouvelable, dont 30% d'énergies renouvelables intermittentes (21% éolien, 8,6% photovoltaïque).

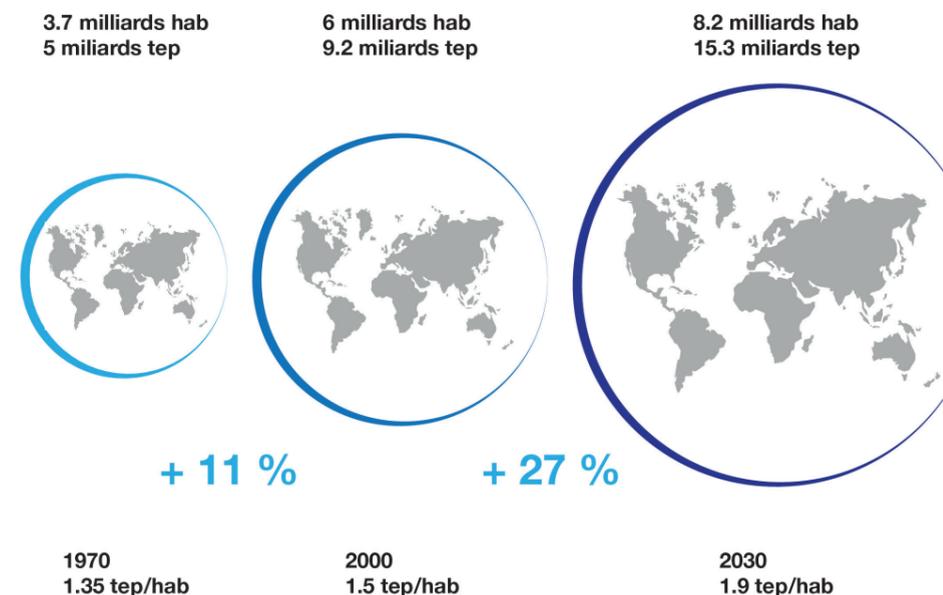
Quels impacts pour les ports à 2030 ?

- Le niveau d'activité atteint par les raffineries de la vallée de la Seine après les profondes mutations qu'elles ont récemment connues ne devrait pas diminuer à moyen terme
- ces mutations réinterrogent le modèle économique des ports, en les privant d'une partie de leurs ressources stables
- face au renchérissement du coût de l'énergie, les zones industrialo-portuaires seront plus que jamais des lieux privilégiés d'implantation d'industries fortement consommatrices d'énergies, attirées par un approvisionnement économique, sûr et varié et par les possibilités d'y développer de l'écologie industrielle.
- la transition énergétique permettra de développer de nouveaux emplois et de nouveaux trafics, notamment grâce au développement de l'éolien, des biocarburants, du GNL, de la biomasse, voire à la résurgence du charbon dans les centrales de nouvelle génération.

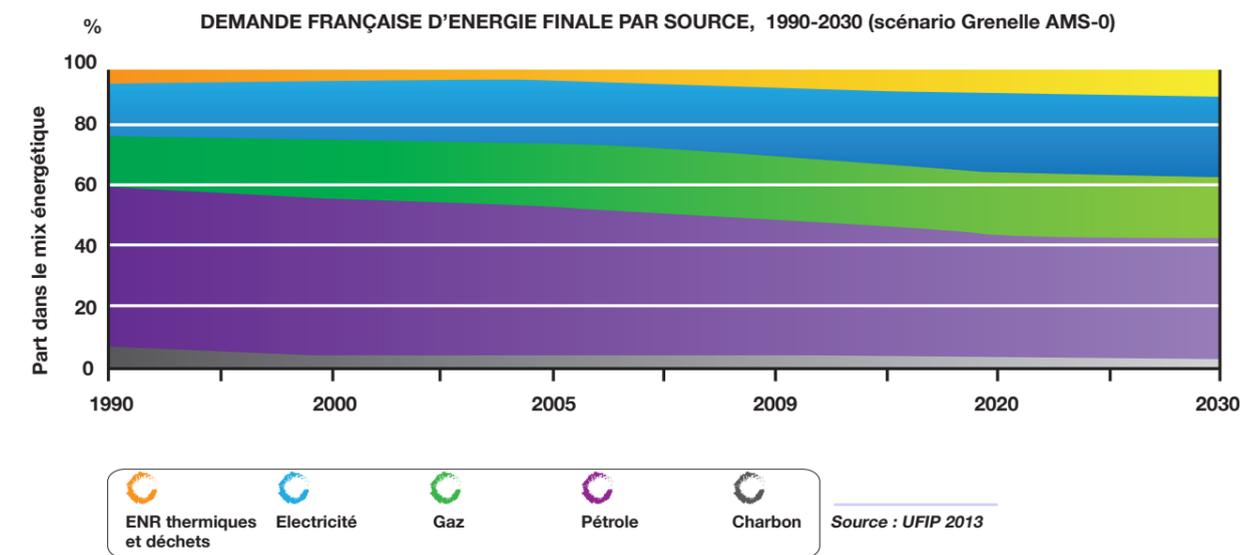
³ Tonne Equivalent Pétrole

⁴ Source : IEA – international Energy Agency - 2012

CROISSANCE ENERGETIQUE



Source: AIE/BT start review



TENDANCE 4

Une gestion de plus en plus complexe de la rareté foncière



La disponibilité du foncier dans les ports constituera plus que jamais un argument décisif de compétitivité et un facteur essentiel de différenciation. De ce point de vue, les ports de la Vallée de la Seine jouissent d'une situation plutôt plus favorable que leurs concurrents du Range Nord, confrontés aux difficultés nées de la congestion, des conflits d'usage ou de la nécessité de répondre aux demandes de mutations de certains espaces portuaires. Pour autant, ils doivent eux-mêmes relever deux défis pour préserver cet avantage compétitif : la pression urbaine et les exigences environnementales.

Les ports peuvent apparaître comme des réponses à deux attentes des populations : de l'espace disponible pour des projets de développement urbain et une ouverture vers le littoral et les berges des fleuves au bénéfice d'usages ludiques (promenades, pistes cyclables, etc.)

Cette pression urbaine se double d'exigences environnementales : les ports maritimes de la vallée de la Seine sont gestionnaires d'espaces naturels sensibles d'une grande richesse, qu'ils ont pour mission de préserver et d'entretenir ; l'accueil d'entrepôts logistiques et de sites industriels ne peut être durable et accepté que si les ports savent limiter l'artificialisation des espaces⁴ et contenir les risques d'exploitation qui peuvent en résulter pour les populations.



⁴ Dont ils sont d'ailleurs eux-mêmes victimes lorsqu'elle est à l'origine d'une raréfaction des terres agricoles qui réduit le potentiel de production des échanges de céréales.

Il appartient donc aux ports, dans le dialogue et la concertation avec toutes les parties prenantes (élus, riverains, places portuaires, services de l'Etat etc.), de réunir les conditions d'un compromis entre, d'un côté, la demande de mutation ou de sanctuarisation, et de l'autre l'aménagement des espaces nécessaires au développement des ports. Ce compromis passe notamment par la densification des ports (rationalisation de l'usage des espaces, reconstruction du port sur le port, exploration des possibilités de construire des entrepôts à étages etc.), la créativité dans la recherche d'une mixité des usages (traversées de ports, ouverture des espaces portuaires hors des horaires d'exploitation, construction de belvédères, tout en respectant les normes de sûreté et de sécurité) ou le développement d'une planification à long terme de l'usage des sols.

Quels impacts pour les ports à 2030 ?

- La capacité d'HAROPA à assurer en permanence une disponibilité foncière le démarquera des autres ports européens et permettra d'accueillir les développements industriels et logistiques sur l'axe Seine, qui porteront la croissance de son activité et le développement de l'emploi local,
- la rareté des surfaces de foncier disponible conduira à densifier les espaces portuaires (optimisation du foncier, constructions en hauteur, mutualisation des projets, reconversion des sites vacants, etc.), tout en valorisant les espaces de grande importance écologique (utilisation du génie écologique, développement des trames vertes et bleues, etc.)
- les attentes des populations urbaines pour reconquérir les berges inciteront les ports à développer des espaces portuaires adaptables et aux usages mixtes (loisirs cohabitant avec activités économiques).



IV. HAROPA, ports du futur

L'analyse des grands systèmes portuaires mondiaux, en Europe du Nord ou en Asie, met en lumière les facteurs clefs de développement d'un système portuaire compétitif dans les années à venir :

- un accès maritime de premier plan ;
- une desserte efficace de l'hinterland, conjuguant infrastructures de qualité et offre de services performante de bout en bout, permettant de réduire coût, incertitude et impact environnemental ;
- une offre foncière riche et variée permettant d'accompagner le développement industriel ;
- une variété d'activités permettant de s'adapter aux mutations rapides et imprévues ;
- une compétitivité de la manutention et une flexibilité de la main d'œuvre ;
- une intégration réussie des ports dans leur environnement urbain et naturel, afin de pouvoir continuer à travailler et se développer dans un contexte favorable et apaisé.

Aujourd'hui, le système portuaire d'HAROPA, possède nombre de ces atouts, et un travail permanent est conduit pour les développer et s'améliorer dans cesse.

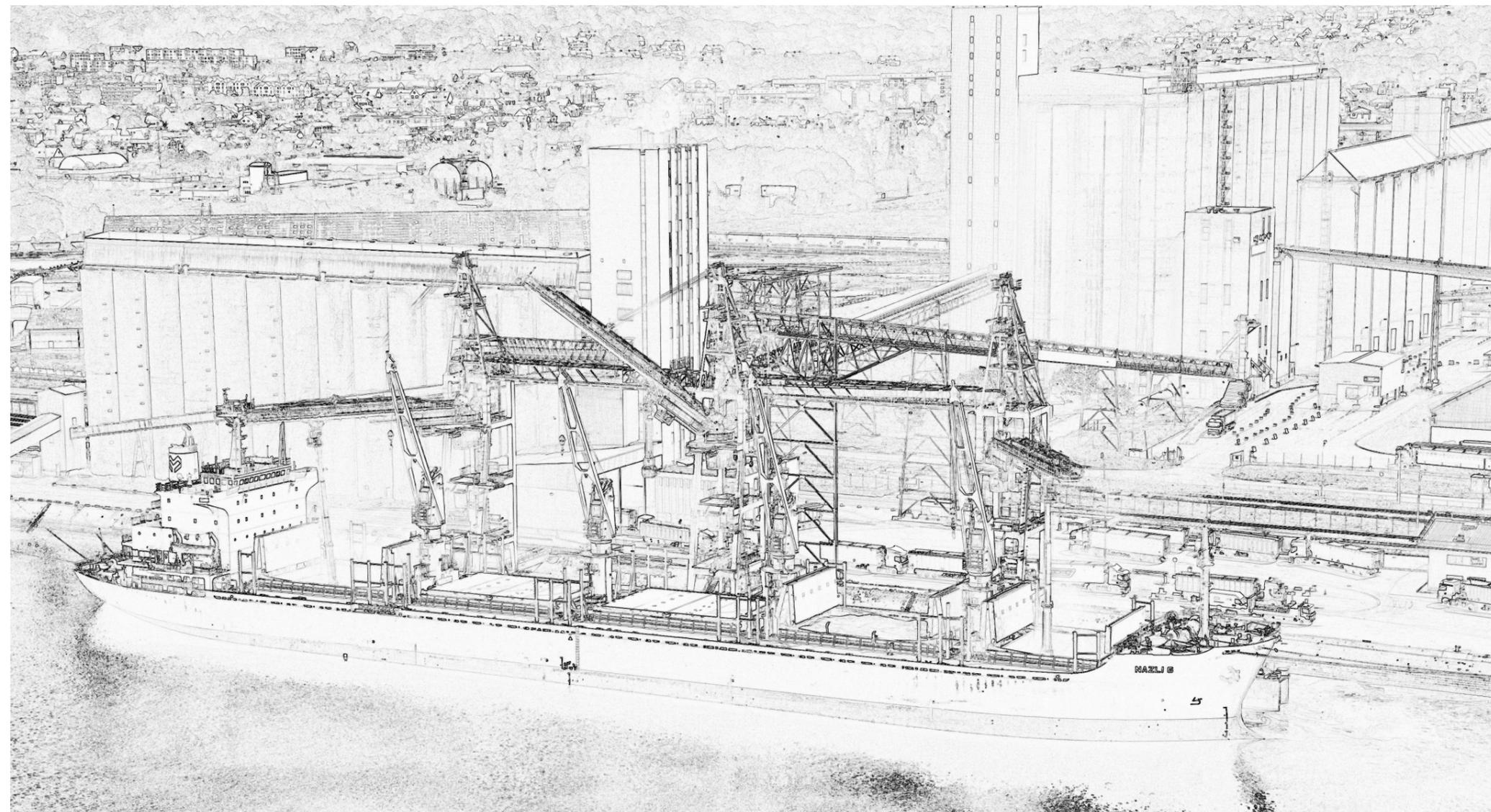
Aussi, quatre grandes ambitions ont-elles été fixées, pour faire d'HAROPA un véritable « port du futur » :

Constituer un système logistique performant, au service des clients, en France et en Europe,

Devenir un cluster industriel durable, offrant des conditions d'implantation et de fonctionnement optimales sur l'axe Seine,

Contribuer à faire de la Vallée de la Seine un territoire touristique attractif,

Devenir une référence en matière d'intégration entre les ports d'HAROPA et leur environnement, urbain et naturel.

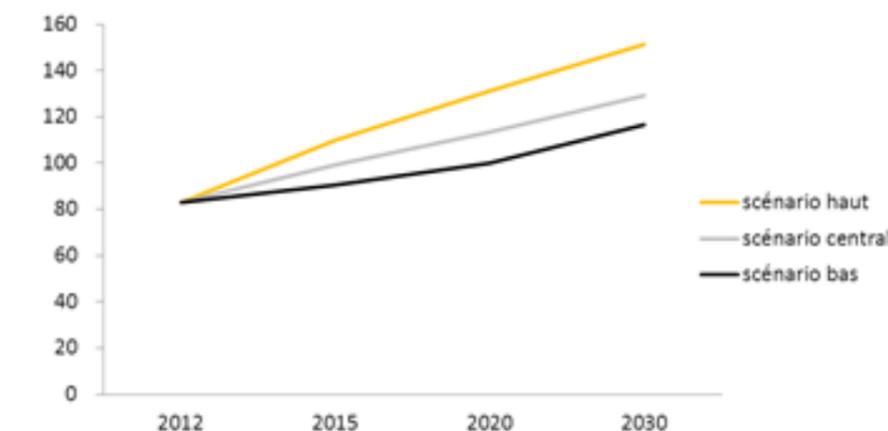


A horizon 2030, pour conforter sa place dans le top 5 des ports nord-européens, HAROPA se fixe les objectifs suivants :

- Tendre vers 9% de parts de marché sur le range Nord-Ouest pour le trafic de conteneurs (contre 5,7% en 2012) ;
- Conserver la place de premier port européen d'export de céréales ;
- Accroître la part de marché du multimodal de 16% à 20 % pour le trafic inland de conteneurs ;
- Accroître le trafic fluvial manutentionné de 20% à horizon 2030, en passant de 32 MT à 38 MT ;
- Disposer en permanence d'au moins 300 hectares de terrains disponibles sur le territoire de l'axe Seine, pour accueillir les développements industriels et logistiques ;
- Devenir un acteur de référence de la logistique urbaine.

A partir des prévisions de trafic par filière⁵, trois scénarios d'évolution du trafic maritime global d'HAROPA ont ainsi été élaborés :

Perspectives de trafics maritimes des ports de l'Axe Seine à horizon 2030 en millions de tonnes



⁵ Celles-ci sont consultables sur le site Internet

0
m
0
2

NOUS SOMMES EN 2030

Dans la suite de cette partie,
nous nous plaçons en 2030
pour décrire de manière plus vivante
la vision élaborée

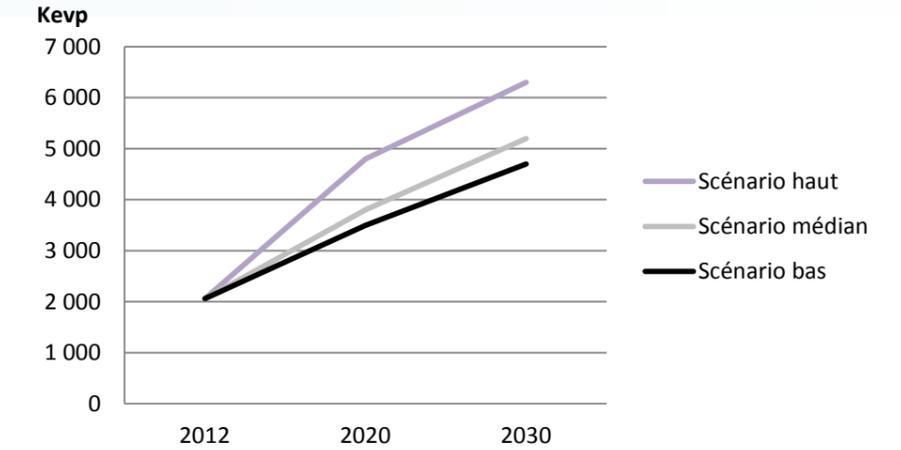


1^{ère} Ambition

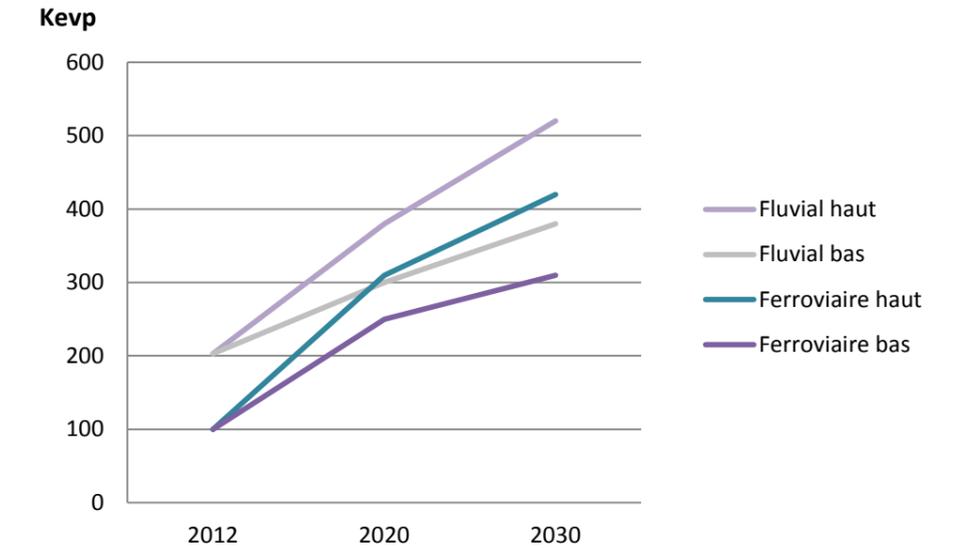
A. Constituer un système logistique performant, au service des clients, en France et en Europe

Nous sommes en 2030. HAROPA a conservé son rang de grand port européen : avec plus de 5 millions d'EVP traités dans l'année, il dessert plus d'une quinzaine de ports européens par feeder. Il a développé ses parts de marché sur un vaste hinterland, qui s'étend de l'Aquitaine à l'Allemagne du Sud.

Perspectives de trafic maritime de conteneurs



Perspectives de trafic fluvial et ferroviaire de conteneurs



Un hub maritime efficace

Par sa position géographique, ses qualités maritimes et les prestations qu'il offre, Le Havre est toujours une escale très appréciée des armateurs sur le range Nord. Il ne subit la concurrence ni de la route Arctique, mal adaptée au transfert de conteneurs et mal équipée, ni du transport direct par rail depuis l'Asie, dont le potentiel de massification est trop faible par rapport aux porte-conteneurs. Les navires les plus importants peuvent s'y arrêter avec un détour minimal par rapport à la route directe quand ils sont en provenance de l'Asie et de l'Amérique du Nord ; ils sont traités sur Port 2000 sans aucune attente. Les navires de la génération précédente, presque aussi imposants, bénéficient également des services de Port 2000, et apprécient les quais d'Asie/Osaka, qui les accueillent depuis une quinzaine d'années et ont fait l'objet d'améliorations continues. Sur l'ensemble des terminaux, les navires peuvent être ravitaillés en GNL durant les opérations commerciales. Leurs moteurs sont alors éteints, l'alimentation électrique étant assurée par des branchements à quai. Les ports d'HAROPA, déjà reconnus pour leur compétitivité en matière de soutage depuis les années 2010, ont su assurer la transition en s'adaptant à de nouveaux types de carburant.

La fréquence des services feeders en partance pour la côte Atlantique, la péninsule Ibérique et la Grande-Bretagne a augmenté, offrant aux clients une plus grande diversité d'options logistiques. La qualité de service profite des projets partenariaux développés à l'échelle des places portuaires, à l'image du plan ROROMAX 3, qui a jeté les bases d'une gestion encore améliorée du terminal roulier du Havre.

HAROPA bénéficie pleinement, depuis les années 2000, de la forte croissance des pays du Sud, à commencer par l'Afrique. Grâce au professionnalisme et aux liens développés de longue date par les places portuaires, les ports normands sont devenus les partenaires privilégiés du commerce avec ces pays.



Une desserte variée d'un vaste hinterland

Pour s'adapter aux demandes de chaque client, diverses solutions de desserte de l'hinterland se sont développées en parallèle, bénéficiant de l'augmentation globale des volumes qui a permis de les rentabiliser.

En une quinzaine d'années, les trafics massifiés d'HAROPA ont connu une forte croissance, dépassant 25 % pour les conteneurs, ce qui représente un triplement par rapport au début des années 2010. La chimie, les céréales, l'automobile, les granulats utilisent également le ferroviaire et le fluvial de manière plus importante.

Cette redynamisation de ces deux modes de transport a nécessité des ruptures ou des évolutions fortes dans plusieurs domaines. A commencer par une meilleure insertion du transport multimodal dans la chaîne logistique. La tendance à un rapprochement des entrepôts et des chantiers multimodaux, voire la coexistence sur un même site, permettent de limiter au strict minimum les coûts du dernier kilomètre routier et d'accroître la compétitivité du mode fluvial et ferroviaire.

Ainsi le chantier multimodal du Havre offre-t-il un accès compétitif aux modes massifiés pour les trajets terrestres après dégroupage des conteneurs maritimes, et de rechargement dans des caisses mobiles 45' palet wide. Son activité induit le développement de zones logistiques majeures à proximité.

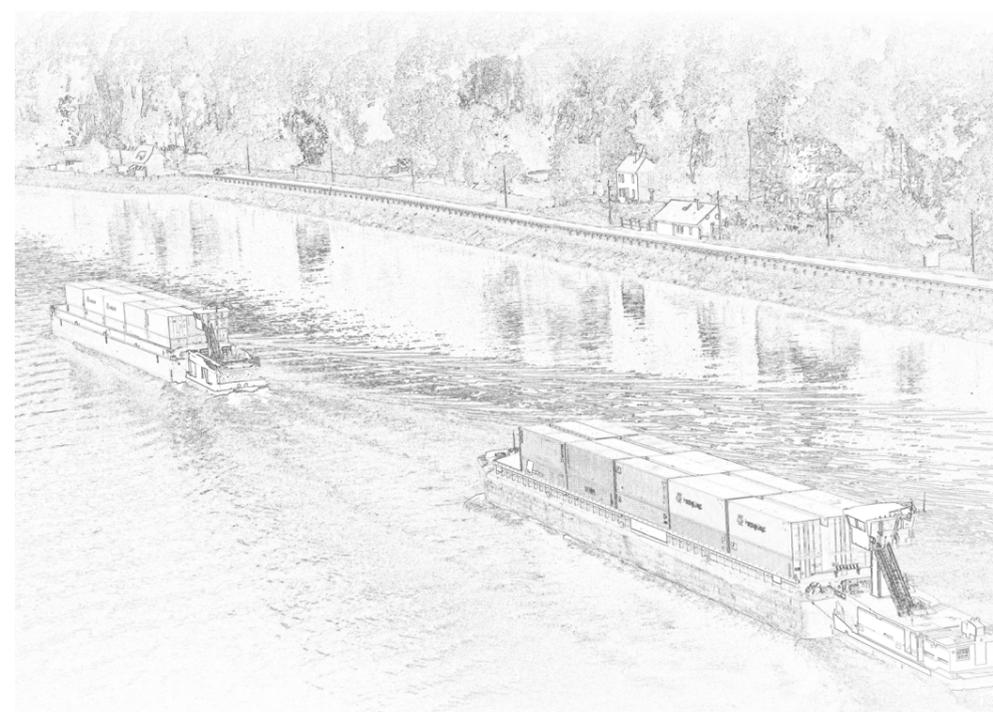
Grâce à son entrée en service fin 2014, mais aussi à la modernisation d'une ligne ferroviaire dédiée fret (Serqueux-Gisors), le trafic ferroviaire de conteneurs a repris sa croissance, portant la croissance d'HAROPA vers des marchés plus lointains et favorisant l'implantation de centres de distribution européens. Il repose majoritairement sur des trains longs de 850 mètres, voire des navettes de 1500 mètres, à destination des différents terminaux membres du réseau de partenaires : Ile-de-France, mais aussi Lyon, Strasbourg, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Bâle, etc. Une vingtaine de terminaux sont ainsi desservis chaque semaine depuis les ports d'HAROPA. Mais le trafic ferroviaire est aussi facilité par le développement d'ensembles de wagons indépendants, assurant une circulation fluide au sein du port et vers des destinations proches.

L'activité s'est développée sur les zones logistiques RSVL à Grand Couronne connectées au TCMD, mais aussi à Port Jérôme et Honfleur. La simplification des procédures, l'arrivée de nouveaux armements offrant un contrat de transport sur Rouen ont favorisé cette évolution. Le programme d'amélioration des conditions d'accès par l'estuaire de la Seine a permis d'élargir la fenêtre de navigation et a ainsi favorisé et l'accueil de navires Deep Sea de plus grande taille et une offre de transport par des navettes fluviales plus performantes.

Le trafic fluvial a également poursuivi son essor, d'une part grâce aux volumes importants traités au Havre et à Rouen, sous forme de conteneurs maritimes ou de caisses mobiles, d'autre part sous l'effet du projet de Canal Seine Nord Europe, dont la préparation a justifié des travaux de fiabilisation et de développement des infrastructures dans les vallées de la Seine et de l'Oise et poussé la filière à réaliser des gains de productivité importants. Ils résultent notamment de l'investissement dans de nouveaux bateaux, construits en matériaux allégés et résistants pour permettre l'emport de plus de marchandises sans contrainte de tirants d'air et d'eau, et à même d'être alimentés par du GNL.

Le secteur fluvial bénéficie également de l'explosion des trafics métropolitains liés à la logistique urbaine et, en région parisienne, de l'essor des terminaux de taille intermédiaire comme Evry, Limay, Bonneuil, desservis par un système de navettes fluviales de petite taille connectées au hub de Gennevilliers.

Au sein des ports maritimes, les barges sont chargées tant sur le chantier multimodal que sur les terminaux maritimes, auxquels elles accèdent directement, et où elles sont chargées sans attendre grâce à un système de rendez-vous.



Pour le mode ferroviaire, un concept de terminal compact, générant de par sa taille limitée un volume de trafic routier réduit et à très courte distance, ainsi qu'une gêne sonore limitée, a été expérimenté avec le projet Direct Cargo Axe Seine. Il permet de traiter des coupons ferroviaires (ensembles de wagons) d'une centaine de mètres de manière autonome sur le dernier kilomètre, et de livrer directement des entrepôts sans trajets routiers, et sans coûts élevés d'infrastructure. La zone de Rungis par exemple est largement alimentée par ces nouveaux micro-terminals intégrés.

Les deux gestionnaires d'infrastructure nationaux, pour le fluvial et le ferroviaire, ont amélioré leur offre. Des investissements majeurs ont été consentis en faveur des infrastructures de desserte des ports, à la faveur de la contractualisation interrégionale sur la Vallée de la Seine : ils permettent d'améliorer la fiabilité des écluses comme la disponibilité des voies ferrées. La qualité de service s'améliore, notamment grâce à la réorganisation de la gestion des sillons ferroviaires, qui permet de simplifier l'allocation des capacités et de fluidifier les circulations.

La route reste le mode de transport dominant. Elle a gagné en performance, grâce à une meilleure organisation de la chaîne logistique permise par l'anticipation des informations sur le passage de la marchandise, ainsi que par la dématérialisation des échanges d'information (commande, contrat de transport, facturation). Son impact environnemental a diminué en 2030 par rapport aux années 2010 : bien que le trafic routier ait augmenté en valeur absolue, la taxe carbone a accéléré la transition du secteur vers des motorisations plus propres et une réduction drastique des émissions de CO2 et de polluants locaux. Pour les trafics intra-portuaires, des camions électriques chargés par induction ont complété les véhicules à motorisation traditionnelle. Pour les longues distances, les transporteurs routiers tirent profit des avantages du transport maritime en utilisant les autoroutes de la mer vers la Péninsule Ibérique et la Grande Bretagne, au départ des quais de Radicatel notamment.

A l'horizon 2030, le système de desserte terrestres de l'axe Seine est pleinement intégré au réseau européen RTE-T, contribuant ainsi à l'accroissement des parts de marché d'HAROPA.



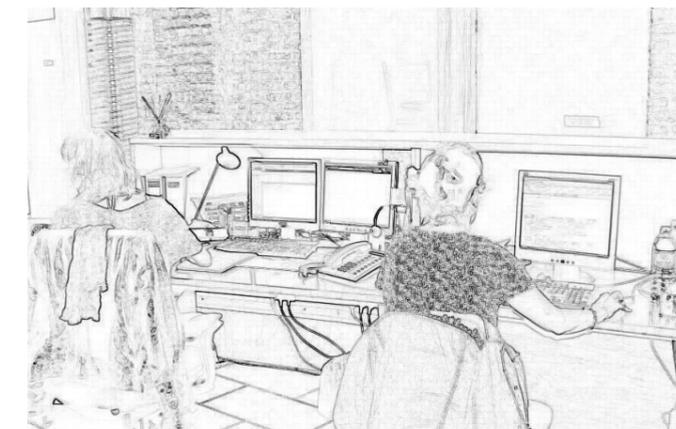
Un passage facilité pour la marchandise sur l'ensemble de l'hinterland HAROPA

A l'horizon 2030, la compétitivité d'un axe de transport structurant comme l'axe Seine dépendra encore plus qu'aujourd'hui de l'efficacité des échanges d'information entre tous les acteurs de la chaîne logistique. Par rapport aux années 2010, quatre évolutions fondamentales ont dû être mises en œuvre pour rester dans la course.

- Ce sont désormais les chargeurs et les logisticiens qui définissent et pilotent les schémas d'échanges d'information. Ils exigent aussi que leurs fournisseurs, à tout endroit de la planète, s'inscrivent dans des échanges de données standardisées pour toutes les étapes du transport. Pour les fournisseurs, il s'agit des armements maritimes, des manutentionnaires des terminaux intérieurs, des commissionnaires de transport qui organisent les opérations sur une partie du parcours, ainsi que de l'ensemble des transporteurs. Ces différents acteurs doivent à la fois alimenter le logisticien qui maîtrise le transport sur la totalité du parcours avec les informations de bonne exécution des différentes étapes, mais également recevoir les demandes de cotation, les commandes, y répondre et adresser les factures suivant les mêmes modalités, et ce en étant très réactifs.
- La deuxième évolution fondamentale est celle qui a permis des échanges de milliards d'informations entre une telle multiplicité d'acteurs. Au-delà du format des messages, déjà largement standardisé dans les années 2010, les échanges s'appuient sur des réseaux d'information entre tous les acteurs, et des messages associant largement le contenant et la marchandise, tout au long de la chaîne logistique.
- La troisième évolution porte sur les transporteurs terrestres. A l'origine peu impliqués dans l'efficacité des échanges d'information, ceux-ci y ont été progressivement associés. Des plates-formes d'échanges, portées par un tiers de confiance, et au standard des échanges de données logistiques, ont été mises en place, afin de faciliter les transmissions d'information. Elles permettent la dématérialisation des commandes de transport et leur traçabilité, mais également toutes les opérations de facturation et de paiement. Les différents contrats de transport ont été unifiés entre les modes, ce qui simplifie grandement les ajustements opérationnels. Grâce à ces plateformes d'information, la douane française a autorisé des procédures simplifiées pour tous les modes de transport, en s'appuyant sur le nouveau Code Douanier Européen, à condition bien sûr que les opérateurs de transport soient agréés.

- Enfin, la dernière évolution a été initiée par des travaux communs entre les chargeurs, les logisticiens, la douane, les acteurs de la chaîne de transport et les porteurs des Cargo Community System. Le traitement des modes massifiés a été amélioré, en intégrant davantage l'ensemble du transport terrestre, jusqu'au point de chargement/déchargement de la marchandise. La connexion avec les outils informatiques des logisticiens et des chargeurs a fait l'objet d'une première ouverture, afin de fluidifier les échanges et de limiter la multiplicité des saisies d'information. Ces travaux, menés d'abord à partir d'une expression fonctionnelle des besoins par une méthode collaborative, ont conduit au déploiement sur l'hinterland d'HAROPA d'une version ouverte d'AP+.

Grâce à ces efforts, HAROPA a amélioré son classement international sur le coût et la simplicité des opérations liées au passage de la marchandise, en atteignant le top 5 des ports mondiaux.



Un développement des centres de distribution logistiques

Les entrepôts de grande taille, entre 50 000 m² et 150 000 m², maillent désormais la vallée de la Seine, illustrant la tendance générale des acteurs logistiques à se repositionner sur les espaces portuaires ou à proximité immédiate. Ceux-ci ont en effet été séduits par la conjonction de quatre critères déterminants :

- Une offre maritime de premier plan, offrant une connectivité étendue avec tous les continents, complétée par le potentiel de l'aéroport Charles-de-Gaulle, plaque tournante du fret aérien européen ;
- Une offre multimodale complète, avec le développement des navettes ferroviaires pour la longue distance, et la souplesse des services fluviaux pour les trajets plus courts ;
- Une offre foncière variée et abondante, avec toujours plus de 300 hectares disponibles, répartis sur 500 kilomètres de voies navigables et à proximité de zones de consommation majeures ;
- Enfin, des procédures douanières dématérialisées efficaces, permettant de combiner tous les modes de transport.

Les logisticiens asiatiques, qui ont conquis de fortes parts de marché depuis maintenant plus de dix ans, apprécient les atouts d'HAROPA et ont construit leur réseau européen à partir de premiers maillons séquanais.



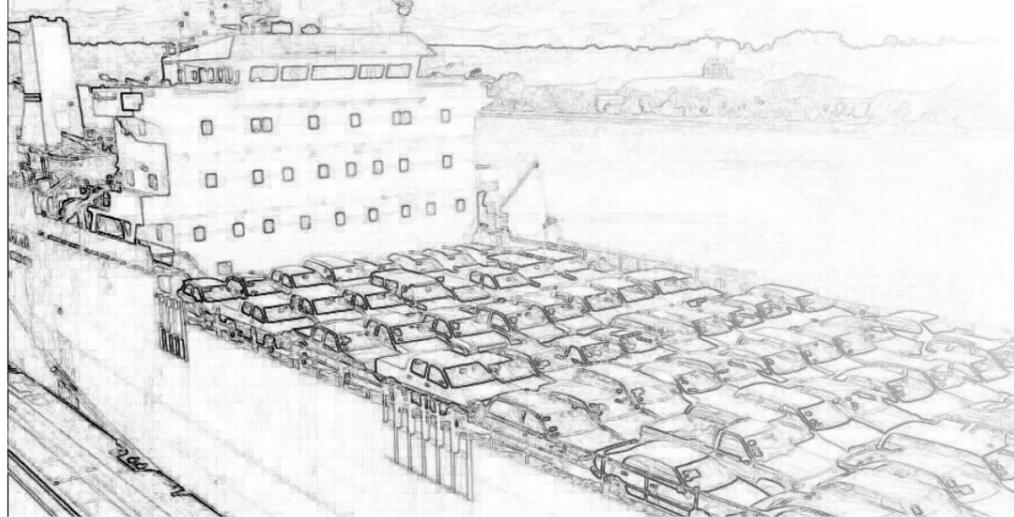
Dans les villes, la logistique s'est convertie aux modes doux

L'approvisionnement des centres urbains est devenu un défi dans toutes les grandes métropoles mondiales, la logistique entrant en concurrence avec les autres déplacements tant pour l'utilisation d'un réseau viaire saturé que pour l'allocation des très stricts quotas de pollution locale.

Les chaînes logistiques ont ainsi été complètement repensées : on n'observe plus de colis parcourant plusieurs fois l'Ile-de-France avant d'atteindre leur destination finale... Les emplacements des entrepôts sont désormais soigneusement étudiés, non plus en fonction du seul coût foncier, mais pour permettre à la marchandise de « toujours avancer » vers sa destination. Des grands entrepôts d'import/export situés sur l'estuaire jusqu'aux centres de distribution urbaine, permettent de basculer des modes massifiés vers les véhicules de livraison finale souvent de plus petite taille et de motorisation électrique. Pour certaines marchandises, comme les pièces détachées, l'impression 3D permet de réduire les transports et de produire directement au sein du site logistique portuaire.

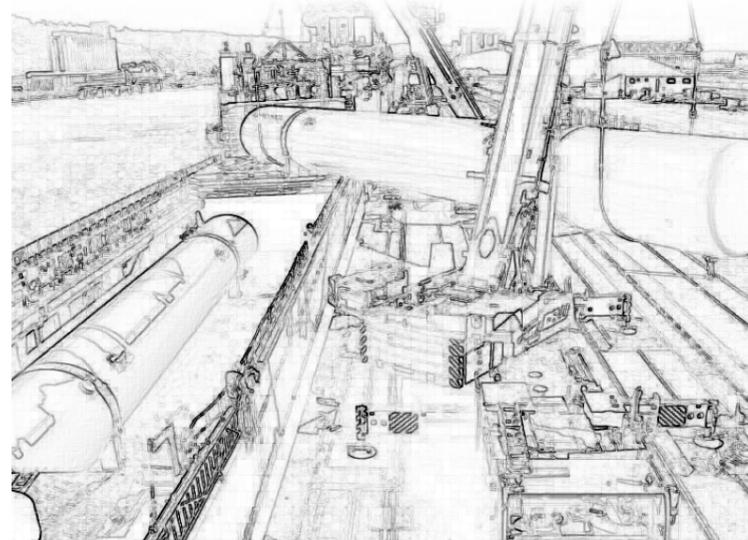
Chaque grand logisticien a constitué sa propre chaîne optimisée pour ses clients, mais des infrastructures mutualisées existent également au bénéfice des autres transporteurs, dont la taille ne permet pas d'organiser de façon aussi efficiente la livraison finale.

Dans Paris, les camions se font de plus en plus rares : ils s'arrêtent dans les zones logistiques de la petite couronne, comme le port de Gennevilliers. Celui-ci accueille des entrepôts à étages, en attendant l'ouverture prochaine de la zone logistique du Port Seine Métropole à Achères, qui renforcera le potentiel logistique de la métropole parisienne. Par ailleurs, les entrées et sorties des marchandises (conteneurs, caisses mobiles, déchets...) dans la capitale, qui s'effectuent de plus en plus grâce à des unités fluviales, ont fortement progressé, et bénéficient des liaisons régionales quotidiennes établies entre tous les terminaux franciliens.



Les colis lourds passent par le fleuve

La Seine est devenue le mode privilégié de transport des colis exceptionnels pour le territoire, permettant d'échapper, pour un tarif compétitif, aux contraintes routières. Les grands sites industriels de la région utilisent des ports à usage partagé à proximité de leur usine, mais un flux important provient également du bassin de la Seine : les transferts à l'Est se font sur les ports de Gron et Nogent-sur-Seine, ceux au Sud à Evry ou Montereau, tandis que les colis du Nord sont chargés sur barge à Bruyères-sur-Oise et Longueil-Sainte-Marie. Ce trafic positionne clairement HAROPA comme un pourvoyeur de solutions, au bénéfice de territoires pour lesquels les convois exceptionnels constituaient jusqu'alors un facteur de nuisances majeur.



Automobile

La vallée de la Seine, terre de tradition automobile, conserve sa place de premier rang dans le paysage industriel français de la filière, ses usines ayant regagné une compétitivité équivalente aux autres sites européens. HAROPA en bénéficie, et voit naître de nouveaux flux export, comme les véhicules électriques. En complément, les flux import restent dynamiques et génèrent de l'activité pour les dockers spécialisés. Les clients leur confient en effet toujours plus d'opérations à effectuer sur le site, la qualité de service étant au rendez-vous. Par ailleurs, HAROPA est devenu un port polyvalent pour les véhicules, et traite désormais aussi des véhicules d'occasion en provenance des marchés locaux. Cette nouvelle activité lui a permis d'atteindre son objectif de 600 000 véhicules par an.

Le transport fluvial de véhicules est lui aussi reparti à la hausse, grâce en particulier à l'équilibre entre les flux import et export, permettant de remplir les barges de manière optimisée. Ce mode est également plébiscité par les acteurs de la déconstruction automobile, qui trouvent en Ile-de-France un gisement suffisant de véhicules hors d'usage pour que la massification y devienne possible.

Quelles implications pour HAROPA en 2030 ?

Devenir un système logistique majeur en Europe implique de :

- Améliorer l'offre de services aux navires (optimisation des terminaux, approfondissement du chenal de navigation, offre de soutage...) et développer la desserte de l'hinterland (chantier multimodal, réseaux de plateformes multimodales et de ports intérieurs...),
- développer l'offre foncière multimodale,
- développer des projets innovants co-construits avec les clients (gestion du stockage des conteneurs vides, fluidification du passage de la marchandise...),
- mobiliser les unions portuaires et les agences de développement en les associant à nos plans de promotion et à des manifestations commerciales communes.

2^{ème} Ambition

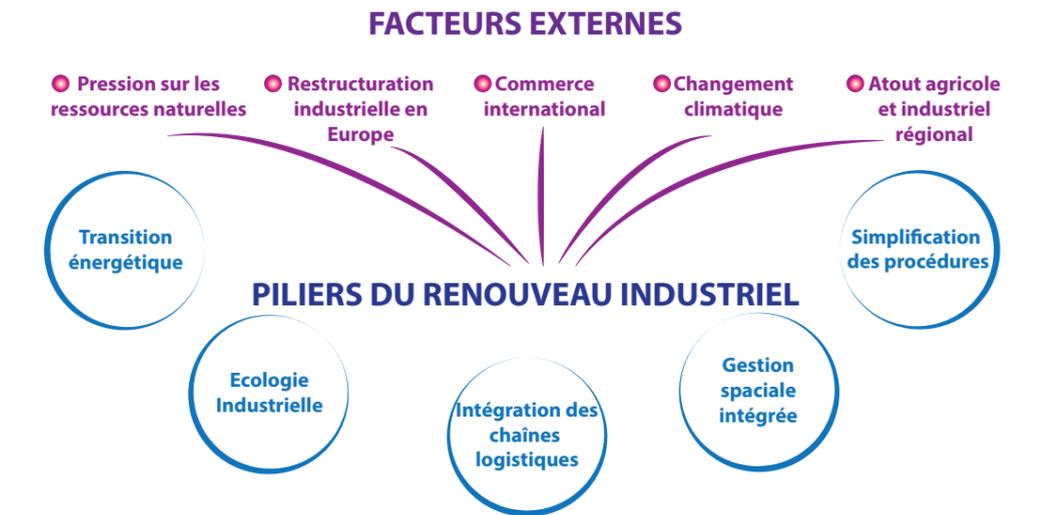
B. Devenir un cluster industriel durable, offrant des conditions d'implantation et de fonctionnement optimales sur l'axe Seine

En 2030, la Vallée de la Seine est considérée comme un espace attractif pour les implantations industrielles dans de nombreux secteurs. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette reconnaissance.

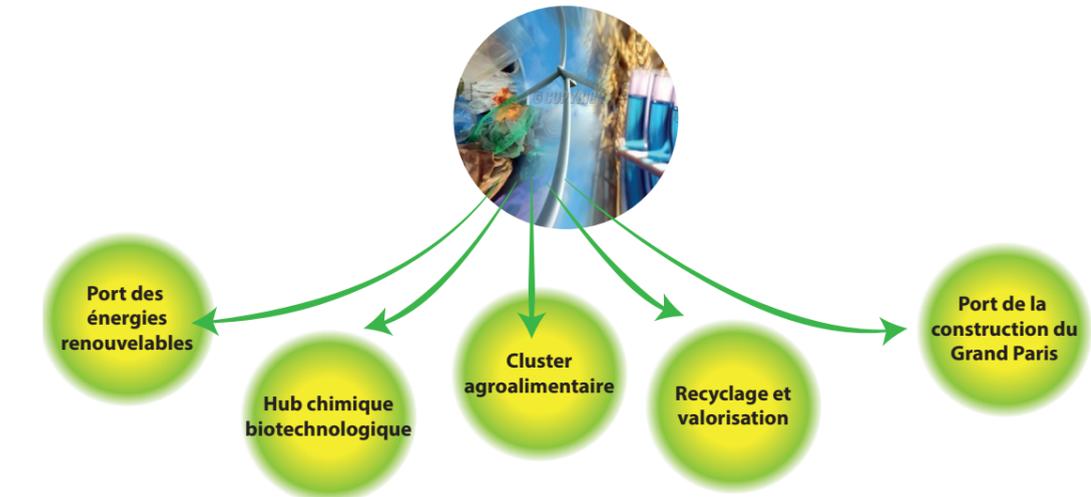
En premier lieu, le gain de compétitivité des industries de l'axe Seine a été rendu possible grâce à la mise en œuvre d'une stratégie industrielle européenne et nationale affirmée, qui fait des ports les lieux privilégiés de développement des industries : disponibilité foncière pérenne, mise en place de procédures administratives accélérées, création de circuits logistiques plus sobres en gaz à effet de serre, etc.

Avec cette compétitivité industrielle retrouvée, le territoire de l'axe Seine joue un rôle moteur dans les échanges internationaux. Il s'appuie sur des avancées en matière d'innovation et d'efficacité énergétique, mais également sur une plus grande flexibilité des systèmes productifs, une main-d'œuvre qualifiée et un marché domestique en croissance.

Tout au long de la Vallée de la Seine, de véritables écosystèmes industriels fondés sur les principes de l'économie circulaire se sont structurés, avec le soutien des pôles de compétitivité et dans un environnement juridique national et européen devenu plus incitatif.



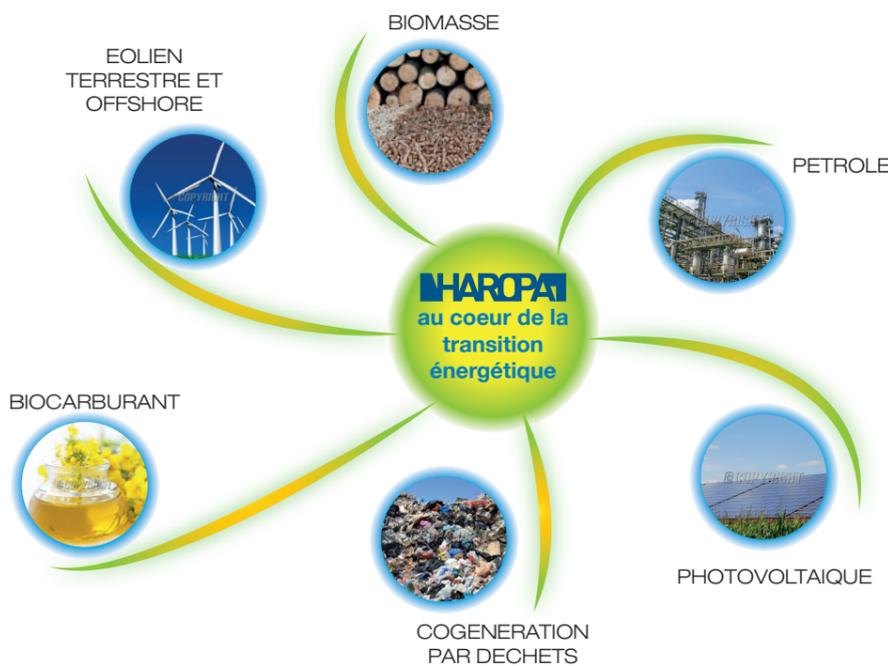
FORMATION DE CLUSTERS INDUSTRIELS



Ports des énergies à l'ère du renouvelable

La transition énergétique a amélioré la sécurité d'approvisionnement en énergie du pays, essentiellement grâce à l'accroissement de l'efficacité énergétique, au développement des énergies renouvelables et au report modal. HAROPA a été au cœur de l'évolution du mix énergétique français, renforçant son rôle dans l'approvisionnement du pays en hydrocarbures, avec près de 50% de part de marché, et développant de nouveaux savoir-faire avec ses clients dans les énergies nouvelles.

L'activité pétrolière de la Vallée de la Seine s'est adaptée aux mutations qui s'opèrent dans le transport, l'habitat et l'industrie automobile. Du fait de l'envolée des cours du pétrole et du renforcement des normes environnementales en matière de carburant, l'auto-partage et l'usage des transports collectifs ont fortement progressé, provoquant un fléchissement de la demande énergétique de pétrole et des trafics maritimes associés. Le parc automobile, tout en se contractant, se diversifie. Les motorisations sont moins énergivores et les véhicules électriques sont plus nombreux. Les « stations essence » fournissent de multiples énergies : électricité, GPL, GNL, biocarburant. Le fioul domestique est remplacé par d'autres modes de chauffage dans l'habitat.



Pour autant, le pétrole continue de jouer un rôle vital dans les transports et reste prépondérant dans les trafics maritimes en 2030. Adossées à leur plateforme pétrochimique, les raffineries de l'axe Seine sont en constante mutation pour toujours mieux s'adapter au marché et résister à la concurrence très forte qui sévit dans la production mondiale de produits pétroliers. Mais leur part de marché s'érode avec l'essor des bio-raffineries. La production locale de biocarburants de 2ème génération à base lignocellulosique (pailles de blé, tige de maïs, miscanthus, jatropha) se développe en complément de la 1ère génération arrivée à maturité, tandis que les pilotes de 3ème génération à base de micro-algue émergent sur les toits des industries et autres surfaces. Sur l'axe Seine, les navires vraquiers alimentent les bioraffineries en complément des approvisionnements régionaux provenant des plateformes biomasse. Un grand nombre d'industries se sont équipées d'unités de cogénération pour réduire leur facture énergétique. Le développement de la biomasse repose très largement sur le bois, qui emprunte la voie fluviale.

Le réseau énergétique durable de la vallée de la Seine a également réussi à faire coexister une palette d'énergies renouvelables.

L'ensemble des sites portuaires dispose d'installations de production énergétique renouvelable, telles que des centrales à biomasse ou biogaz. Les éoliennes terrestres alimentent les sites industriels et les entrepôts logistiques, pour la plupart équipés de vitres et de panneaux photovoltaïques. Des dispositifs de stockage mutualisés permettent par ailleurs de répondre au problème de l'intermittence de ces sources d'énergie.

La France tire parti de son potentiel, le deuxième en Europe, pour l'éolien marin et l'hydrolien. Les ports d'HAROPA tiennent une place de premier plan dans ces filières. L'activité de production de turbines d'éolienne offshore et de montage, à proximité des parcs de stockage de pales et mâts, est réalisée en grande partie sur les zones industrialo-portuaires. De leur côté, les collectivités locales françaises poursuivent l'extension des fermes d'éoliennes terrestres qu'elles importent via nos ports en provenance des pays de l'UE et des nouveaux pays développés.

Concentrant plus du quart des déchets français, la vallée de la Seine est devenue un lieu de massification qui permet leur valorisation industrielle.

La vingtaine de méthaniseurs collectifs installés sur l'axe Seine forment un cluster baptisé « Biogaz Vallée ». Ils sont alimentés en déchets solides urbains et industriels, ainsi qu'en sous-produits agricoles provenant d'Ile-de-France et des régions agricoles de Haute et Basse-Normandie. Leur transport s'effectue par barge et par camion fonctionnant au gaz. La production de gaz et de chaleur est ensuite réinjectée dans des réseaux de distribution locale.



Le paysage des centrales électriques de l'axe Seine s'est également métamorphosé. La demande énergétique primaire en charbon est de 4 MTEP en 2030, contre 12 MTEP en 2010 selon le scénario « facteur 4 ». L'augmentation du prix de la tonne de CO2 encourage l'installation des technologies de séquestration du dioxyde de carbone dans les centrales électriques, à l'image des cimenteries et des raffineries. Sur la centrale thermique du Havre, les recherches se poursuivent pour mettre au point des systèmes de captation de CO2 efficace. L'arrêt de la production d'énergie thermique à base de combustibles fossiles renforce l'utilisation du gaz naturel dans la production électrique, en remplacement du charbon pour les unités non reconverties en centrales à charbon supercritiques.



source : AURH

L'Axe Seine, un hub chimique de premier plan

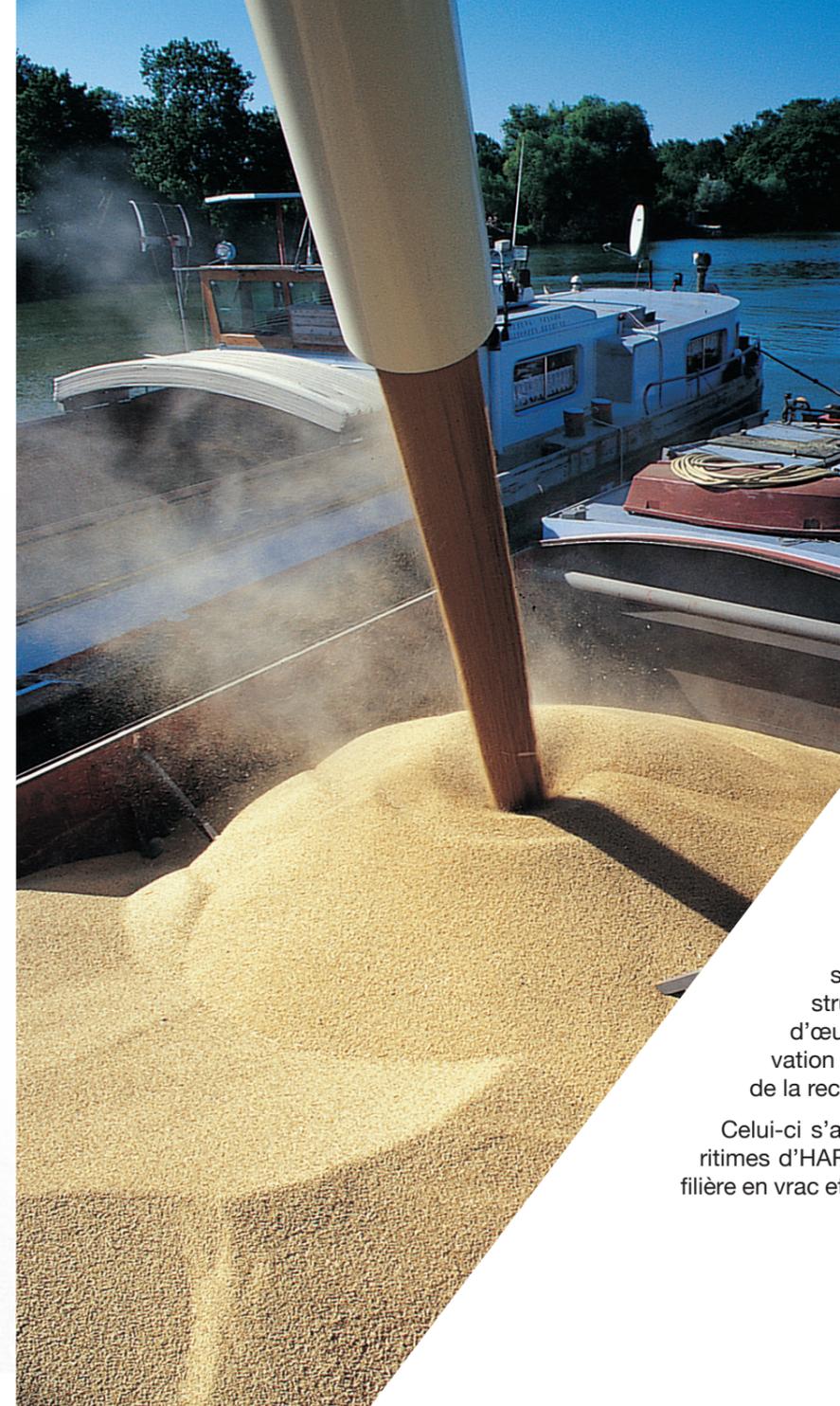
Le paysage de la chimie à l'échelle mondiale est transformé. Les zones de production sont dorénavant proches des zones d'extraction des matières premières, situées principalement au Moyen-Orient, en Asie et aux Etats-Unis. La restructuration des capacités en Europe s'est traduite par un repositionnement des acteurs en France sur les segments de la chimie fine et de spécialité.

Dans ce contexte, la vallée de la Seine a réussi à maintenir son avantage concurrentiel grâce à la présence de deux plateformes pétrochimiques parmi les plus performantes de France, et de chimistes spécialisés de rang mondial. La pétrochimie, qui demeure une composante majeure de la chimie de base, connaît un léger déclin au profit de la chimie fine et de spécialité qui se développe significativement avec l'arrivée de nouveaux acteurs.

Encouragés par une politique nationale sectorielle en faveur des industries chimiques, les industriels ont vu leur compétitivité s'améliorer. La naissance d'un cluster chimie sur l'axe Seine traduit ce renouveau. L'utilisation de technologies de procédés intensifiés et miniaturisés permet de générer des économies sur les coûts de production (coûts de l'énergie) et de gagner en efficacité (meilleur rendement). Par ailleurs, des efforts soutenus en R&D et en innovation ont permis de réduire les coûts des sites industriels (énergie, main d'œuvre, services externes,...), tandis que le recours aux matières premières alternatives et aux produits issus de l'économie circulaire a réduit les coûts d'approvisionnement.

La chimie du végétal connaît pour sa part un fort développement. Sous l'impulsion de la directive REACH et du renchérissement du coût du pétrole, les industriels sont parvenus à transformer les compositions chimiques de leurs produits. La filière utilise désormais 15 % de matières premières d'origine végétale, contre 8% en 2008. L'axe Seine, doté de ressources importantes en biomasse et de débouchés dans l'agro-industrie et les bioplastiques, est devenu un des leaders européens de cette filière.

HAROPA accompagne en 2030 ce dynamisme, et s'affirme progressivement comme hub européen de produits chimiques : les capacités de stockages dédiées augmentent (vracs liquides et conteneurs), tandis que les capacités nautiques sont devenues indispensables aux opérations de transbordement. L'hinterland national et européen est particulièrement bien desservi à partir des chantiers multimodaux des ports par le rail - mode de transport le plus adapté. De nouveaux acteurs s'installent dans les zones dédiées à l'activité chimique pour le retraitement et le recyclage des déchets chimiques, afin de répondre aux efforts de sobriété en matière exigés par les acteurs du secteur de l'automobile, de l'habitat et de l'industrie pharmaceutique.



Un cluster agro-alimentaire européen

En 2030, Rouen a su conserver son rôle de premier port européen pour l'exportation de céréales, et s'est imposé comme un cluster agro-alimentaire attractif, pleinement reconnu en France et en Europe. De grands groupes internationaux et un tissu de PME dynamiques utilisent les ports d'HAROPA pour leurs exportations dans le monde entier. La compétitivité portuaire s'est renforcée continûment, au profit du secteur agroalimentaire, grâce à l'augmentation des volumes et au travail collectif des acteurs pour tirer vers le haut la qualité de service.

Le réseau d'entreprises s'est renforcé au fil des ans à partir d'un socle d'industries diversifiées : chocolaterie-confiserie, industrie du poisson, industrie sucrière, pain et pâtisserie, industrie laitière, fabrication de boissons, transformation du thé et du café. La filière bio consolide sa position grâce à l'amélioration des procédures de contrôle et de traçabilité.

Cette diversification d'activités a permis de mettre sur pied des projets de coopération productive et commerciale fertiles, sous une marque régionale, et ainsi d'assurer la pérennité des entreprises de la filière tout en attirant de nouvelles industries sur le territoire. Les activités d'embouteillage et d'emballage, notamment en matière bioplastique, sont venues se greffer au cluster pour créer une filière plus structurée au niveau régional. La disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée et le renforcement de la dynamique d'innovation de la filière, à travers des liens renforcés avec le monde de la recherche notamment, ont contribué à l'essor du cluster.

Celui-ci s'appuie également sur la complémentarité des offres maritimes d'HAROPA en ce qui concerne le transport des produits de la filière en vrac et en conteneurs (pour les gammes à haute valeur ajoutée).

L'Axe Seine, clef de voute de la construction du Grand Paris

Situé au cœur de trois régions productrices de granulats alluvionnaires (dont la Normandie, qui recèle un important réservoir d'agrégats marins), HAROPA est devenu un acteur incontournable de la logistique durable des acteurs de la filière du BTP, au fil de la réalisation des différents projets du Grand Paris.

La construction de nouveaux logements, bureaux, gares, équipements et infrastructures associés a engendré une forte augmentation de la demande en matériaux de construction. Les trafics maritimes et fluviaux de matériaux de construction devraient passer de 13,1 MT en 2011 à environ 30 MT à l'horizon 2030.

Par ailleurs, les carrières historiques du bassin parisien voient leur capacité de production s'éroder jusqu'en 2020. De nouvelles zones de production, Achères notamment, alimentent aujourd'hui l'Ile-de-France, avec des chaînes logistiques plus complexes, associant préacheminement ferroviaire et transport fluvial en Ile-de-France.

Pour sécuriser les approvisionnements, des convois chargés de granulats marins opérés par des opérateurs carriers et fluviaux ont également pris le relais. L'acheminement des granulats s'effectue par de gros navires de mer depuis l'Ecosse ou la Norvège, au plus proche du marché de consommation, mais aussi par des dragues depuis les zones d'extraction en Manche jusqu'au Port de Rouen puis, après mise à terre et transbordement, par barge de Rouen à Paris.



Parallèlement, la gestion des déchets du Grand Paris est réalisée essentiellement grâce à des barges spécialisées. Environ 15 à 20 millions de m³ de déblais de qualités diverses sont générés par la construction du Grand Métro Express, et d'importants volumes de déchets liés à la rénovation des bâtiments et aux terrassements des logements sont également transportés par voie fluviale. Pour traiter ces volumes, de nouvelles filières de valorisation voient le jour, et de nouvelles solutions sont explorées pour traiter les volumes de déchets dans des lieux de stockage comme Achères.

La construction des 70 000 logements du Grand Paris entraîne une augmentation du Béton Prêt à l'Emploi (BPE) de 2,14 millions de m³. De nouvelles centrales s'implantent en bord de Seine. Les trafics de ciment augmentent également de plus de 500 000 tonnes, en grande majorité transportées par barges spécialisées. Des plate-formes de recyclage s'installent en petite couronne et à l'Ouest de l'Ile-de-France, diminuant d'autant la pression sur les gisements naturels, mais sans pouvoir réduire notablement le besoin supplémentaire en granulats. La valorisation des déchets du BTP par navire à l'export progresse.

Au cœur des flux du recyclage

La difficulté croissante d'accès aux ressources naturelles génère des débouchés pour la valorisation des déchets. Le développement et la structuration des filières à « responsabilité élargie du producteur » se renforcent : de nouvelles filières se créent, avec de véritables potentiels d'exploitation des déchets à la clé. Les entreprises du secteur s'intéressent à de nouvelles filières de traitement des déchets, notamment les déchets dangereux.

Le cadre réglementaire converge d'ailleurs avec les intérêts de la filière : développement du tri, recyclage et valorisation énergétique, au détriment de la mise en décharge. Les éco-organismes jouent un rôle de plus en plus stratégique, tout comme les syndicats de collecte/traitement, qui recueillent la moitié des flux de déchets ménagers en Ile-de-France.

Tout au long du circuit, la gestion des déchets s'organise autour du fleuve sous la pression de ces donneurs d'ordres. La collecte est réalisée au cœur de Paris et des agglomérations puis massifiée en zone périurbaine (plateformes de Gennevilliers, terminaux rouennais, ...). Le traitement et la revalorisation sont opérés en zone portuaire - moins dense en population. Les bateaux sont parfois réutilisés au retour pour d'autres marchandises, en particulier pour les transports de conteneurs, permettant à tous les acteurs de bénéficier de tarifs attractifs.



La filière s'est ainsi structurée et modernisée, sous l'impulsion notamment des grands leaders français du secteur, très bien implantés sur l'axe Seine. Ces acteurs, disposant d'un savoir-faire technologique et industriel en matière de traitement, et d'une grande expérience sur les filières matures de recyclage - métaux, papiers, verre et véhicules hors d'usage - sont compétitifs à l'international. Ils détiennent de l'avance sur les technologies de tri automatisé et de valorisation de la matière, favorables aux avantages compétitifs et à l'exportation. Les produits ainsi valorisés s'exportent bien, générant de nouveaux flux pour l'axe Seine.

Dans ce contexte, des installations de compostage, de tri, de stockage et de valorisation matière s'implantent sur l'axe Seine, profitant de l'importance du gisement de l'Ile-de-France. Première région productrice de déchets du pays, la région Ile-de-France est devenue un leader européen de la valorisation.



Haropa, acteur majeur de la filière industrielle de réparation navale

La réparation navale est une activité industrielle traditionnelle des ports, génératrice d'emploi et de valeur ajoutée sur le territoire. Elle possède une double vocation :

- renforcer l'attractivité des ports d'HAROPA en offrant un service complémentaire aux navires et aux unités fluviales,
- garantir la réactivité et le savoir-faire opérationnel concernant la maintenance des dragues, indispensables au maintien de la qualité des accès nautiques des ports.

HAROPA s'appuie sur les compétences et les équipements modernisés des places de Rouen et du Havre.

Quelles implications pour HAROPA en 2030 ?

Devenir un cluster industriel durable implique de :

- Aménager l'espace pour favoriser des synergies d'écologie industrielle et renforcer l'acceptabilité sociale des activités industrialo-portuaires,
- faciliter l'implantation de nouvelles activités à travers une simplification des procédures et un guichet unique,
- améliorer l'offre de services aux navires (optimisation des terminaux, approfondissement du chenal de navigation, offre de soutage...) et élargir la desserte de l'hinterland,
- développer l'offre foncière et la prospection commerciale, notamment à l'international,
- mobiliser les clients autour de projets collaboratifs et innovants, en s'appuyant sur les organismes de R&D.

3^{ème} Ambition

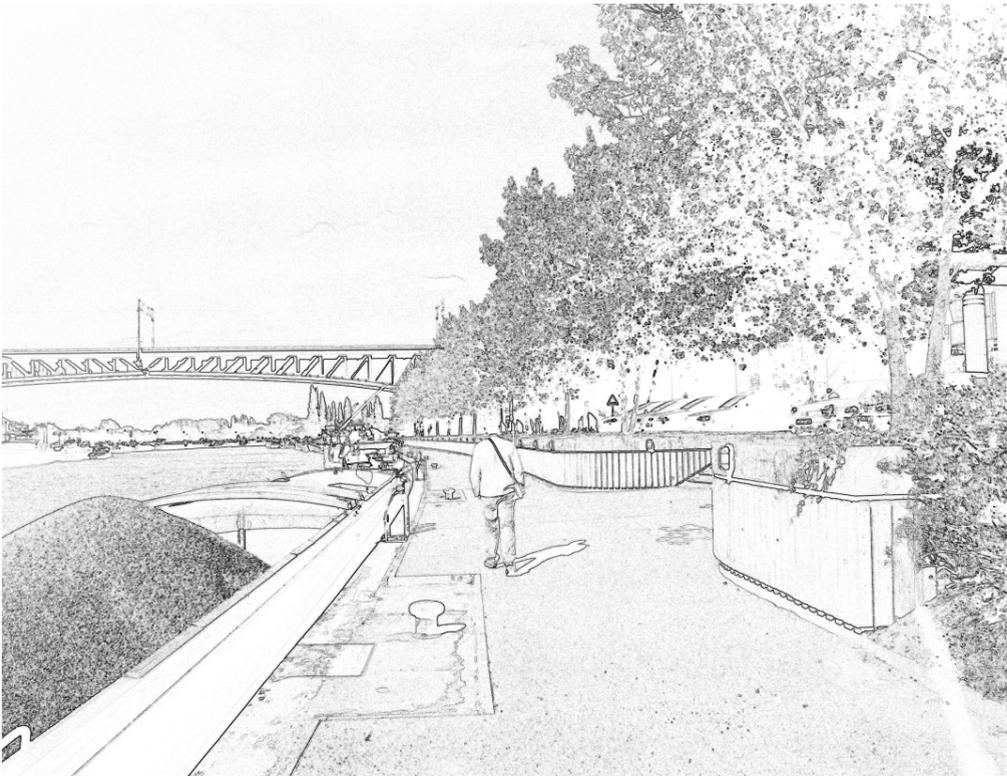
C. Contribuer à renforcer l'attractivité touristique de la Seine

Conformément aux prévisions de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), le tourisme mondial s'est considérablement développé. En 2030, on compte désormais 1,8 milliard d'arrivées touristiques par an, contre 1 milliard vingt ans plus tôt. Ce sont les pays émergents (Asie, Amérique Latine) qui ont largement tiré cette croissance. Si la part de marché européenne s'est réduite, ce sont tout de même 740 millions d'arrivées qui sont enregistrées chaque année en Europe, contre 500 millions vingt ans plus tôt.

L'axe Seine profite de ce développement. Les acteurs du tourisme ont créé une marque régionale liée à l'héritage culturel exceptionnel du courant « impressionniste » et développé une stratégie commune afin de renforcer l'attractivité auprès des touristes internationaux. Près de 10 millions de touristes par an profitent désormais des offres de croisières fluviales sur l'axe Seine et dans la capitale qui demeure, plus que jamais, le premier port intérieur du monde pour le tourisme fluvial.

Par ailleurs, grâce à l'essor de la croisière maritime, qui s'est confirmé en Europe avec un taux de croissance annuel supérieur à 4%, l'axe Seine est devenu la porte d'entrée du Grand Paris pour plus d'1 million de croisiéristes maritimes par an.



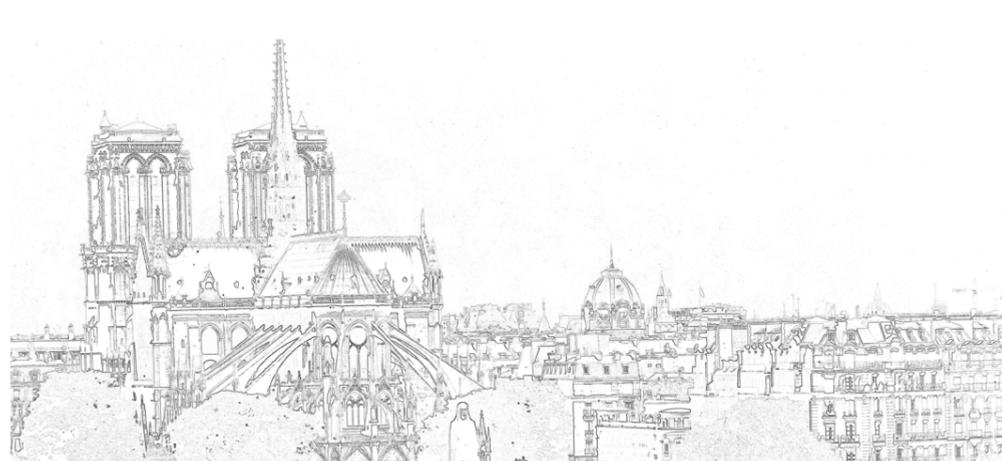


Une destination de référence en matière d'écotourisme fluvial

Les sites culturels phares demeurent toujours en 2030 les plus fréquentés, et sont confrontés à des problèmes de saturation. Les acteurs du tourisme ont mis en place des parcours diversifiés, favorisant l'essor de produits touristiques incitant à une découverte plus large de l'ensemble du territoire. Le tourisme fluvial sur l'axe Seine devient ainsi un relai important de l'offre Ecotourisme, favorisant la découverte du patrimoine naturel et culturel local tout en veillant à la préservation de l'environnement.

Des bateaux de croisière équipés de systèmes de propulsion propres naviguent désormais sur la Seine le long d'un réseau de ports fluviaux d'animation/loisirs de dernière génération, aménagés pour accueillir des bateaux d'une longueur pouvant dépasser 135m. Ces ports dédiés, à haute qualité de service, ont été aménagés en respectant les plus hauts standards environnementaux (construction HQE, bornes électriques à quai, systèmes de gestion des eaux grises). Ils disposent d'infrastructures d'accueil adaptées aux croisiéristes en escale qui apprécient le haut niveau de service offert : wifi, information, signalétique, navettes vers les sites touristiques etc. Ces sites concentrent également des services et des activités à vocation d'animation et de loisir, qui séduisent aussi bien les habitants du territoire que les touristes souhaitant profiter en famille d'une journée ou d'un week-end au bord du fleuve.

La concertation et la mobilisation des acteurs - gestionnaires d'infrastructures, structures de promotion et professionnels du tourisme - ont permis un véritable développement social et économique de cette activité, insérée dans le tissu local : consommation de produits locaux, développement d'une offre touristique dédiée, jalonnement urbain vers les escales, etc. Enfin, une organisation optimisée des plannings de croisières a été mise en place, en lien avec l'ensemble des acteurs (commerces, services, attractions touristiques locales...), permettant de maximiser les retombées économiques pour les territoires traversés.



L'activité d'animation-loisirs sur la Seine et ses berges contribuent au rayonnement touristique

Au cœur de la capitale, la croisière promenade reste en 2030 un produit plébiscité par les touristes en visite à Paris. Les professionnels du secteur ont su faire preuve d'innovation en diversifiant l'offre à destination de nouvelles clientèles. La modernisation des infrastructures de réseaux et de communication en bord de Seine a notamment permis aux compagnies de développer de nouveaux services à bord qui contribuent à améliorer l'expérience des passagers en croisière (Wifi, géo-localisation,...). Dans le prolongement du « plan Tourisme + » engagé à Paris, les compagnies ont également réalisé des progrès considérables en matière de développement durable des activités et de modernisation de leur flotte, contribuant à faire de Paris un port de référence pour le tourisme fluvial.

Au sein du Grand Paris, la croissance de la croisière fluviale pose la question de l'accueil des navires et de leurs passagers dans la capitale ou à ses portes. Aujourd'hui, les bateaux sont installés majoritairement dans le 15e arrondissement, mais les espaces existants sont saturés. D'autres solutions sont mobilisées au cas par cas, en petite couronne.

On pourrait aussi imaginer la création d'un espace dédié, un port d'animation-loisirs construit sur le thème de la croisière et du yachting, attractif également pour les promeneurs parisiens immergés dans un univers de navigation. Abritant une gare fluviale dédiée à l'accueil des grands paquebots fluviaux, ce port regrouperait aussi de nombreux services et activités d'animation/loisirs en lien avec le yachting : halte de plaisance, base de départ pour de petits bateaux Riva de luxe et des bateaux de croisière promenade de luxe, bar/restaurant, boutiques sur le thème du nautisme etc. Resterait à en trouver l'emplacement...

Si la capitale reste le point d'attraction touristique majeur de l'axe Seine avec une fréquentation en hausse de 30% par rapport à 2011, l'attractivité de l'offre touristique de l'ensemble de la vallée de la Seine a progressé.



De nouvelles offres ont vu le jour, tirées par la demande d'une clientèle en recherche d'expériences complémentaires à la visite des sites phares de la capitale, et par la clientèle francilienne en recherche de nouveaux produits d'animation/loisirs locaux. Ces offres ont été développées en lien étroit avec les communes, les Comités Régionaux et Départementaux du Tourisme ainsi que les professionnels du secteur.

Une présence accrue sur la croisière maritime

En 2030, HAROPA s'est imposé comme un port « tête de ligne », en offrant aux opérateurs de croisières maritimes des services de haut niveau pour embarquer vers la mer Baltique ou l'Atlantique une clientèle française désormais friande de croisière maritime, comme les autres européens.

HAROPA a gagné des parts de marché sur le Range Nord (Hambourg, Amsterdam) grâce à la complémentarité des sites du Havre, de Rouen et d'Honfleur. En effet, les infrastructures et l'accès à l'hinterland touristique sont des points forts de l'axe Seine :

- Le site du Havre accueille plus particulièrement les paquebots géants en tête de ligne ou en escale. Un nouveau terminal pour passagers, adapté aux exigences réglementaires ISPS, a été aménagé. Ce terminal accueille également le trafic transmanche dont le niveau s'est stabilisé après le déclin observé dans les années 2000.
- Les sites de Rouen et d'Honfleur accueillent des unités plus petites, principalement pour des escales. Le site d'Honfleur dispose désormais d'un terminal dédié. Il offre également, avec Cherbourg, une solution de délestage au Havre lors des pics d'activité. Le site de Rouen est pour sa part devenu un pôle de croisière maritime et fluviale de premier plan.

Un Club Croisière Paris Seine Normandie a vu le jour. Construit sur la base du Club Croisière du Havre (« Le Havre, the gateway to Paris »), il intègre à présent les acteurs d'Honfleur et de Rouen. Sa mission de commercialisation auprès des professionnels de la croisière couvre l'ensemble de la destination Paris Seine Normandie. Il assure le rôle de « guichet unique » auprès des compagnies de croisière et élabore une offre complète : services portuaires, accueil à terre des passagers... Il coordonne également les différents acteurs locaux (sociétés de transports, commerçants, hôtels, offices de tourisme...) en les informant du planning des escales ou des départs/arrivées des croisières « tête de ligne » et en qualifiant cette information : date, heure d'arrivée, heure de départ, nom du navire, catégorie du navire, nombre de passagers, etc.



Quelles implications pour HAROPA en 2030 ?

Contribuer à faire de la Seine un territoire touristique attractif implique de :

- s'imposer comme un port tête de ligne pour la croisière maritime,
- favoriser un développement d'activités touristiques fluviales maximisant les retombées économiques locales pour les territoires,
- permettre le développement d'une offre de tourisme fluvial riche, diverse, respectueuse de l'environnement couvrant l'ensemble des segments du marché,
- adapter les infrastructures et leur organisation aux besoins des compagnies et de leurs clients,
- diversifier les points d'escales et gérer les conflits d'usage en s'appuyant sur la complémentarité des ports de l'axe Seine,
- faire émerger une gare croisières à Paris regroupant des activités d'animation et loisirs sur le thème du yachting,
- participer activement, en partenariat avec les acteurs du territoire, à l'émergence d'un plan de promotion de l'offre touristique fluviale et maritime à l'échelle du territoire Paris Seine Normandie.

4^{ème} Ambition

D. Devenir une référence en matière d'intégration entre les ports d'HAROPA et leur environnement, urbain et naturel

En 2030, l'excellence environnementale est devenue une marque de fabrique d'HAROPA. L'estuaire de la Seine est devenu un haut lieu du tourisme écologique, tandis que l'éco-quartier Flaubert à Rouen s'est imposé comme une référence en matière d'intégration des activités portuaires dans les espaces urbains. Non loin de Paris, la plateforme multimodale d'Achères a obtenu la nouvelle certification Haute Qualité Environnemental (HQE) Aménagement.

L'estuaire de la Seine haut lieu du tourisme écologique

Face aux enjeux environnementaux qui n'ont cessé de s'intensifier, HAROPA a su mettre au cœur de sa stratégie la préservation de l'environnement de la vallée de la Seine, tout en contribuant à son dynamisme économique et social. Les résultats sont là. Les mesures environnementales associées aux différents aménagements sont performantes. Chaque année, des chercheurs et naturalistes viennent observer l'un des estuaires où des démarches de génie écologique font référence.

Conscients de cet atout, les acteurs du tourisme ont souhaité également mettre à profit cette nouvelle attractivité écologique. Ils ont développé avec les gestionnaires d'espaces naturels une offre à destination des touristes, permettant par exemple l'observation des oiseaux de l'estuaire.

Première certification HQE Aménagement pour une plate-forme multimodale proche de Paris

A proximité de la capitale, la plateforme multimodale Port Seine Métropole, située dans la plaine d'Achères, vient d'obtenir la nouvelle certification HQE Aménagement. Grâce à ce label qui récompense l'application des principes clés du développement durable dans l'aménagement des espaces, le site dispose d'une nouvelle reconnaissance de sa qualité environnementale, ce qui constitue un atout supplémentaire aux yeux des entreprises.

Ce label a été obtenu grâce à la démarche environnementale initiée dès sa conception dans le cadre d'une certification environnementale exigeante de tous les espaces portuaires. Le concept fondateur reposait sur un nouveau paysage, inscrivant le port dans un processus global partant de l'exploitation du sous-sol, riche en granulats alluvionnaires, jusqu'à la réalisation d'une plateforme logistique à vocation métropolitaine et internationale.

C'est maintenant chose faite. Les nouveaux espaces forestiers assurent la transition entre la forêt de Saint-Germain et les berges de Seine boisées et accessibles au public. Les espaces végétalisés représentent plus de 25% de l'emprise portuaire. Ils assurent des fonctions économiques et environnementales qui font de Port Seine Métropole un exemple de port de la croissance verte. Les noues forestières parallèles à la Seine permettent une nouvelle distribution de la constructibilité dans la plaine pour la création du parc logistique, dont les premiers bâtiments sont en exploitation, adossés au terminal à conteneur intermodal en darse. Elles assurent la neutralité hydraulique des installations pour les écoulements de la Seine, la fonction d'écrans paysagers pour la préservation des panoramas emblématiques, et structurent les corridors de biodiversité qui s'appuient également sur une trame transversale de prairies.

Ces corridors ont permis de maintenir les fonctionnalités et les échanges entre les différents habitats naturels situés à proximité du port. Grâce à ces dispositifs, permettant de limiter la fragmentation du territoire, un très grand nombre d'espèces, notamment d'oiseaux, disposent d'habitats nécessaires à leurs cycles vitaux.

Si l'excellence environnementale est devenue une marque de fabrique d'HAROPA, c'est grâce à des actions fortes de protection de l'environnement mises en œuvre en coordination étroite avec les parties prenantes. Outre le déploiement d'un management environnemental concerté, la gestion durable du territoire, la maîtrise des activités portuaires ou encore la co-construction des interfaces ville-port ont constitué, tout au long des 20 dernières années, de véritables priorités.

Un management environnemental concerté à l'échelle d'HAROPA

La mise en place de Systèmes de Management Environnemental (SME), dont l'objectif est de prendre en compte, d'évaluer et de réduire l'impact environnemental des activités, a permis aux trois ports de disposer d'outils et de méthodes travail communs.

En 2030, l'attractivité économique d'un système portuaire passe également par l'excellence environnementale. En développant des pratiques communes, comme par exemple les écobilans ou encore l'intégration de clauses environnementales dans les cahiers des charges et les conventions avec les usagers des terrains portuaires ; en recherchant systématiquement des synergies (écologie industrielle), les ports ont su concilier préservation de l'environnement et développement portuaire.

Ces méthodes communes ont permis d'obtenir des certifications environnementales ou écolabels, faisant ainsi reconnaître les bonnes pratiques auprès de toutes les parties intéressées : élus, clients, investisseurs, fournisseurs, associations, riverains ou pouvoirs publics.



Une gestion durable du territoire

La stratégie de gestion durable du territoire et les documents de planification sur les milieux naturels ont été progressivement mis en place. Les plans d'aménagement territoriaux ont permis d'optimiser l'utilisation des espaces, et en particulier de limiter les besoins en foncier au strict nécessaire, en favorisant, dans la mesure du possible, le « développement du port sur le port ».

Par ailleurs, en adéquation avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, l'aménagement des espaces portuaires intègre dorénavant l'existence de Trames Vertes et Bleues (TVB) visant à reconstituer un réseau écologique structuré à l'échelle des territoires pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter et de se reproduire. Citons quelques exemples :

- mise en place de plans d'aménagement territoriaux régulièrement revus en concertation avec les différents acteurs concernés et sur la base d'états des lieux exhaustifs mis à jour,
- aménagement de corridors écologiques,
- valorisation de la nature en interface ville/port en concevant des aménagements qui intègrent des plantes locales,
- mise en place d'un observatoire des zones humides avec les différents partenaires.



La maîtrise de l'impact des activités portuaires

En 2030, les activités portuaires sont mieux maîtrisées, de manière à minimiser leur impact sur l'environnement et à répondre aux objectifs d'atteinte du bon état des eaux, fixés notamment par les Directives Cadre sur l'Eau (DCE) et la Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM).

L'élaboration de diagnostic d'assainissement, systématisée sur les zones industrialo portuaires, a permis la mise en conformité des réseaux d'assainissement. Par ailleurs, la gestion et l'entretien des berges des cours d'eau ainsi que la gestion différenciée des espaces verts et des dépendances des ports - en particulier par la mise en place de plans de désherbage - ont entraîné une réduction des pollutions liées à l'utilisation d'herbicides chimiques.

D'autre part, les nouveaux schémas de gestion et de valorisation des sédiments de dragage intègrent la recherche de filières de valorisation, dans le secteur du BTP et le remblaiement en ballastière (recréation de zones humides ou d'habitats d'intérêt écologique).

Les démarches entreprises pour l'amélioration de la qualité de l'air à travers des actions tel que l'Environmental Shipping Index (ESI), qui récompense les navires les moins polluants, portent leurs fruits. Les systèmes de branchement à quai des barges se sont standardisés et généralisés le long de l'axe Seine.

Avec l'impulsion des autorités portuaires, des démarches d'écologie industrielle se sont développées, aussi bien à l'échelle de chacune des zones industrielles qu'à l'échelle de l'axe Seine.

Des interfaces villes ports co-construites

Les aménagements portuaires pouvant avoir une incidence sur les villes sont dorénavant conçus en étroite collaboration avec celles-ci, afin d'intégrer au mieux les préoccupations locales. Des conventions cadre définissent les relations villes-ports.

Les citoyens peuvent profiter des espaces de bords de Seine. L'existence de modes de déplacements doux (piste cyclable, cheminement piéton,...) et la création de cheminement et de points « découverte » offrent un cadre particulièrement agréable. Des mesures spécifiques de réduction des nuisances (bruit et poussières) permettent aux habitants des villes de profiter pleinement des espaces littoraux et fluviaux.

A Rouen, l'éco-quartier Flaubert est devenu une référence en matière d'intégration des activités portuaires au sein des espaces urbains. Sur ce site de 90 hectares, où se côtoient habitants, salariés, usagers et touristes, le fleuve, le port et la ville se rejoignent. Les aménagements du parc paysager fluvial sur la presqu'île Rollet, la promenade du front de Seine et les espaces propres aux usages culturels confèrent au quartier sa nouvelle identité. L'intégration des différents modes de transport y est optimale.

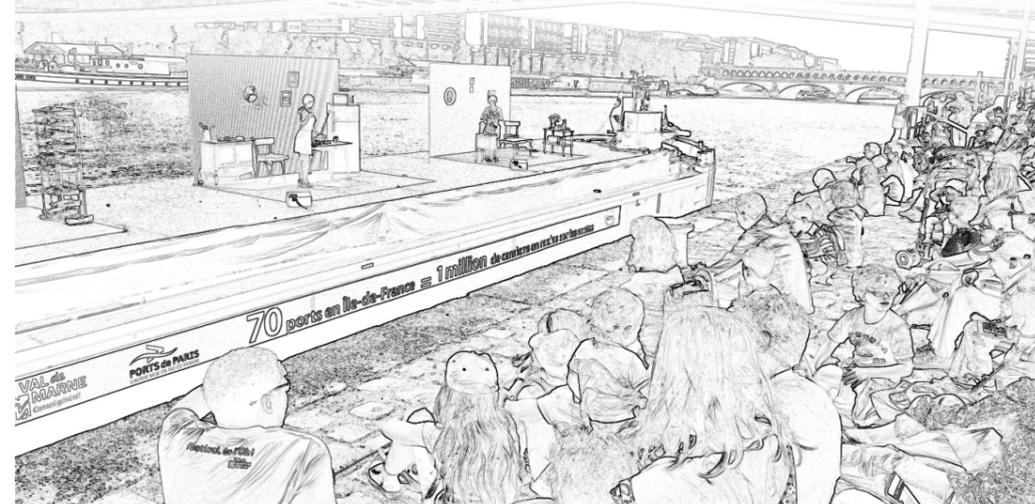
Une écoute systématique des attentes et des préoccupations des parties prenantes

Renforcée par l'article 7 de la charte de l'environnement et ses déclinaisons législatives, la mise en place de concertations a connu un important essor. En 2030, la prise en compte des préoccupations des parties prenantes - élus, riverains, usagers, clients, associations de protection de l'environnement ou groupement de professionnels, scientifiques notamment - constitue un levier essentiel de l'acceptabilité des projets d'aménagement et des activités portuaires.

Ces nouvelles méthodes de concertation permettent aux maîtres d'ouvrage de mieux comprendre la perception d'un projet et les attentes des parties prenantes, tout au long des différentes étapes de son élaboration et de sa conception.

Ainsi, les dispositifs de concertation publique mis en place sur les projets de la plateforme Port Seine-Métropole (ou encore Rouen Vallée de Seine Logistique) ont rendu possible un véritable échange avec les parties prenantes et le public. Ils ont constitué une avancée majeure dans le processus de construction des projets structurants.

L'articulation harmonieuse entre la ville et les ports passe par une réappropriation de l'espace portuaire, de son histoire et de son identité par les habitants. C'est pour faciliter ce retour vers les ports que se développent des « port centers », espaces d'intermédiation ouverts à tous.



Quelles implications pour HAROPA en 2030 ?

Devenir un port de référence en matière d'intégration dans l'environnement urbain ou naturel implique de :

- réduire l'empreinte environnementale des activités portuaires,
- renforcer l'acceptabilité sociétale des activités portuaires,
- co-construire de nouvelles interfaces ville-port,
- mettre en place un système de management environnemental concerté à l'échelle de l'axe Seine,
- mettre en œuvre une écoute systématique des attentes des parties prenantes.



V. En route vers 2030

V. En route vers 2030

La vision HAROPA 2030 doit maintenant se concrétiser, et chaque port va devoir la décliner dans son projet stratégique. Quatre défis se dessinent : mobiliser, développer, aménager et exploiter. Chacun d'eux se décline en chantiers spécifiques, que les ports et leurs partenaires conduiront dans les vingt ans qui viennent. Le partage de cette vision avec l'Etat, les collectivités territoriales et les investisseurs privés facilitera les co-investissements sur cette période.



DEFI n°1

Mobiliser nos équipes et nos partenaires

Toute stratégie de développement, pour être efficacement mise en œuvre, doit s'appuyer sur une gestion dynamique et adaptée des ressources humaines. Les collaborateurs d'HAROPA feront le succès de cette stratégie et permettront d'atteindre les objectifs fixés. C'est pourquoi les salariés des trois ports ont été largement associés à cette démarche prospective : dans des groupes de travail internes réunissant nos experts en premier lieu, mais aussi au sein des instances représentatives du personnel et dans des forums internes. Cette consultation publique leur est bien évidemment ouverte.

A l'horizon 2030, les défis humains sont nombreux : il s'agit bien sûr de faire naître une culture HAROPA, venant renforcer la culture de chaque port, mais aussi d'enrichir nos savoir-faire et savoir-être à l'aune d'une nouvelle ère de développement. Pour l'ensemble des acteurs portuaires, publics et privés, les mutations en cours demanderont ainsi un vrai effort de formation, accompagné d'une stratégie de recrutement appuyée sur une attractivité nouvelle de nos métiers.

Le développement portuaire de notre territoire ne pourra se faire que si tous les acteurs concernés parviennent à être soudés à l'heure des grands choix comme à celle des travaux collectifs quotidiens. Parmi tous les partenaires portuaires, les unions portuaires occupent bien sûr un rôle privilégié : premiers acteurs du développement portuaire, elles co-élaborent et co-mettent en œuvre cette stratégie de long terme comme nos actions plus récurrentes. Les ambitions décrites dans ce document sont les leurs autant que celles des établissements portuaires.

Mais les ports s'inscrivent également dans un tissu de relations complexe, riche d'acteurs variés et performants, participant tous pour leur part à la compétitivité d'HAROPA : clients, fournisseurs, professionnels portuaires, Etat et collectivités territoriales, acteurs de la recherche, de la formation, de l'innovation, ports partenaires ou concurrents, législateurs, syndicats, riverains, associations, etc.



A terme, et au-delà de la vision commune HAROPA 2030, les salariés des trois ports seront mobilisés autour d'un objectif commun, très concret : l'adoption d'une charte d'engagements. Cet exercice permettra, dans différents domaines et vis-à-vis de divers partenaires, de présenter les engagements de qualité de service, de qualité environnementale auxquels l'ensemble HAROPA souscrit ou souhaite souscrire dans les prochaines années, en complément des démarches de certification engagées.

La question de la gouvernance est soulevée : quel avenir pour l'ensemble des trois ports de la Seine ? HAROPA a été conçu et mené comme une démarche pragmatique, orientée vers l'amélioration des offres et la satisfaction des clients. La vision 2030 esquissée dans ce document n'emporte aucune conséquence en termes de gouvernance ; son évolution n'est pas une priorité pour l'atteinte des objectifs qui feront le succès de nos ports.



Feuille de route du défi n° 1 « Mobiliser »

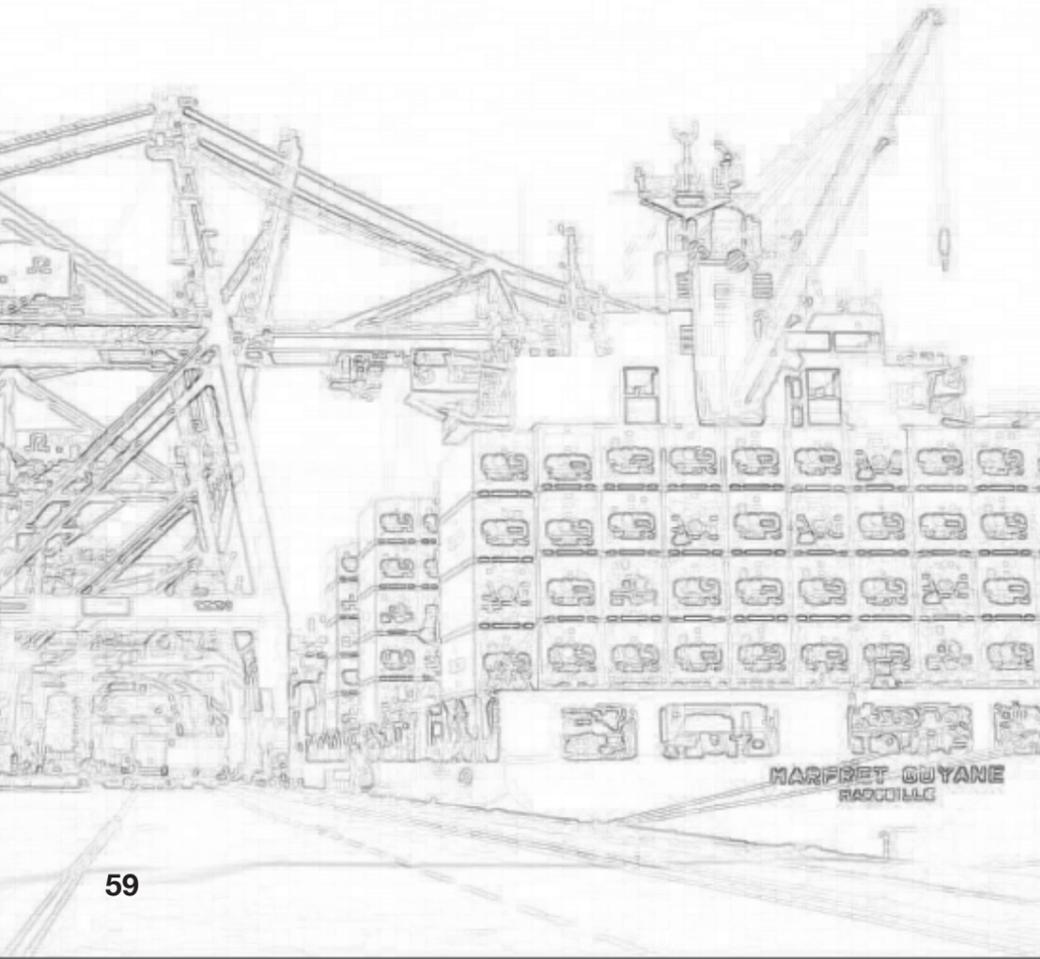


DEFI n° 2

Développer l'activité portuaire

La vision HAROPA 2030 offre une prévision de trafic total, mais fixe également des objectifs plus concrets, plus précis, dans différents secteurs.

Ces objectifs doivent structurer l'action de développement des ports : les grands chantiers permettant de les atteindre sont décrits dans les paragraphes qui suivent.



Les grands chantiers d'infrastructures

Devenir un hub logistique européen et un cluster industriel de premier plan nécessite en premier lieu de moderniser et d'adapter les infrastructures portuaires pour répondre aux besoins des clients : rapidité, fiabilité et accueil de navires toujours plus grands. Pour accompagner la croissance des ports de l'axe Seine, il est par ailleurs indispensable de continuer à améliorer la fluidité de tous les trafics.

Au cours des prochaines années, la modernisation des infrastructures maritimes va se traduire par la mise en service de nouveaux terminaux maritimes : phase 3 de Port 2000, réaménagement de terminaux historiques (Asie/Osaka) et extension du terminal roulier au Havre, extension des quais de Radicatel et Port-Jérôme. Le programme d'approfondissement du chenal d'accès aux terminaux maritimes de Rouen va se poursuivre pour permettre l'accueil de navires de plus grande taille.

S'agissant des ports intérieurs, le projet Port Seine Métropole entrera partiellement en service à partir de 2020, quelques années après les ports de Triel dans les Yvelines, de Seine-Sud dans l'agglomération de Rouen et de Pitre-Alizay dans l'Eure. Les ports franciliens seront progressivement réaménagés, et le territoire sera maillé par un réseau de terminaux conteneurs d'une part, et de quais à usage partagés d'autre part, pour acheminer les marchandises au plus près des consommateurs.

Au-delà des infrastructures portuaires, la qualité de la desserte de l'arrière-terrestre apparaît comme l'un des fondamentaux de l'efficacité portuaire. Elle donnera lieu au cours des prochaines années à plusieurs projets d'envergure.

Opérationnelle à partir de 2014, la plateforme multimodale du Havre permettra d'améliorer la part des modes massifiés (fluvial et ferroviaire) dans le transport terrestre de conteneurs et de caisses mobiles.

En ce qui concerne la desserte fluviale de Port 2000, au-delà de l'optimisation des accès existants, une réflexion sur la mise en place d'un nouvel accès est d'ores et déjà engagée, qui devra tenir compte des évolutions du trafic et être compatible avec le développement des escales de navires.

La desserte fluviale de l'arrière-terrestre des ports maritimes sera étendue si les conditions de financement du projet de Canal Seine Nord Europe peuvent être réunies. Les premiers effets du projet pourront se faire sentir dès la réalisation de travaux fluviaux préparatoires sur les vallées de l'Oise et de la Seine.

L'aménagement de la ligne ferroviaire Serqueux/Gisors a pour enjeu de garantir le maintien, voire le développement, des sillons fret à partir des ports normands. Des travaux ferroviaires à Rouen apparaissent également nécessaires, tant à court terme (rénovation de la tranchée couverte) que dans le cadre du projet de création de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (pertinence d'un accès sud au réseau ferré portuaire, voie dédiée fret au sein de la nouvelle gare de Rouen). La mise à grand gabarit de l'itinéraire fluvial Bray-Nogent permettra également d'améliorer la desserte de la Champagne.

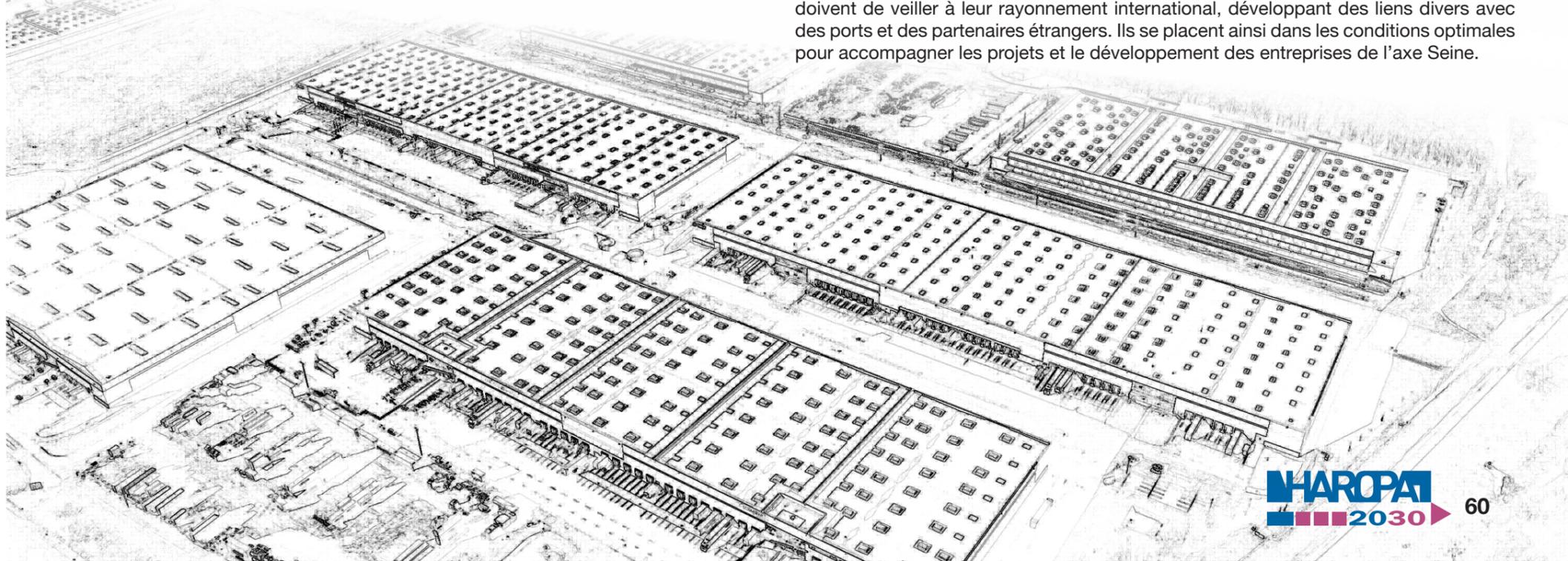
La rénovation et l'optimisation des dessertes routières devront se poursuivre, en s'inscrivant dans des projets structurants régionaux : contournement Est de Rouen, extension de la RN 406 jusqu'à Bonneuil-sur-Marne, amélioration des circulations et liaisons au sein du port du Havre et de Rouen.

Enfin, des investissements dans l'amélioration et la diversification du réseau d'escales de croisière sur l'axe Seine seront nécessaires.

La qualité de service

L'accueil des clients est une priorité des ports, avec l'aménagement de nouvelles zones industrielles et logistiques (Honfleur, PLPN 2 au Havre, RVSL 2 à Rouen, Limay), mais aussi l'entrée en service de projets industriels structurants : usines d'assemblage pour l'éolien off-shore, nouveaux stockages de vrac liquides pour la chimie, nouvelles installations énergétiques, etc.

Ces aménagements physiques s'accompagneront d'un renforcement de l'orientation clients des ports. De nombreux travaux collaboratifs, associant l'ensemble des acteurs portuaires, logistiques ou industriels, viseront à améliorer la compétitivité de l'offre globale de notre système portuaire. Plusieurs de ces démarches sont déjà lancées, à l'instar des travaux sur la facilitation du passage de la marchandise ou des plans RO-ROMAX et TOURISME +. D'autres devraient l'être prochainement, comme REALGRAIN pour le secteur céréalier ou MTYLOG pour l'optimisation des espaces de stockage de conteneurs vides.



L'innovation

Au-delà des programmes collaboratifs, les ports participent également à des projets de R&D, portant par exemple sur le développement de nouveaux services dématérialisés : futur guichet unique portuaire, évolution des autres systèmes d'information d'autorité portuaire tels que le Vessel Traffic Management (VTM) ou le suivi des marchandises dangereuses. En matière de R&D axée sur la logistique portuaire, HAROPA s'impose ainsi, peu à peu, comme un véritable partenaire, capable de participer avec l'ensemble des acteurs à un programme pluriannuel partagé.

Par ailleurs, certains développements stratégiques de nouveaux services nécessiteront des études ciblées. A titre d'exemple, des études exploratoires seront à mener à très brève échéance sur les conditions d'avitaillement des navires de mer en Gaz Naturel Liquéfié ou autres carburants à faibles émissions polluantes, pour permettre le respect des règles Organisation Maritime Internationale (OMI) à partir de 2015.

Le modèle économique des ports change : la baisse des trafics historiques, associée à une forte concurrence européenne sur les conteneurs notamment, amèneront les recettes maritimes à plafonner. Mais les ports innoveront dans la pratique de leur métier pour définir un nouvel équilibre économique, qui passera par l'efficacité, mais aussi parfois par la remontée dans la chaîne de valeur, la diversification et une meilleure valorisation de domaines fonciers à l'attractivité renforcée.

Enfin, comme les autres grands ports mondiaux, HAROPA et ses places portuaires se doivent de veiller à leur rayonnement international, développant des liens divers avec des ports et des partenaires étrangers. Ils se placent ainsi dans les conditions optimales pour accompagner les projets et le développement des entreprises de l'axe Seine.

L'enrichissement et l'extension de l'hinterland

Pour rivaliser avec ses concurrents du Range Nord, HAROPA doit s'appuyer sur un hinterland renforcé et étendu.

D'une part, il s'agit de densifier les implantations portuaires ou logistiques intérieures existantes. La reconstruction du port sur le port permet d'augmenter les trafics réalisés sur ces points de massification indispensables. Au cœur de l'agglomération parisienne, les ports gagneront parfois en hauteur, sur le modèle asiatique, afin de bénéficier d'installations au plus près des zones denses.

D'autre part, HAROPA doit agir pour étendre son hinterland, filière par filière, en développant services et infrastructures jusqu'à de nouveaux clients. Une stratégie de partenariats locaux permet ainsi, de Cherbourg à Nogent-sur-Seine ou Gron, d'étendre l'hinterland de proximité d'HAROPA sur un vaste territoire, alimenté préférentiellement par les ports normands. Mais des partenariats de développement sont également envisageables avec d'autres acteurs portuaires, français ou internationaux, pour servir au mieux les clients d'HAROPA situés dans des régions ou pays plus lointains.

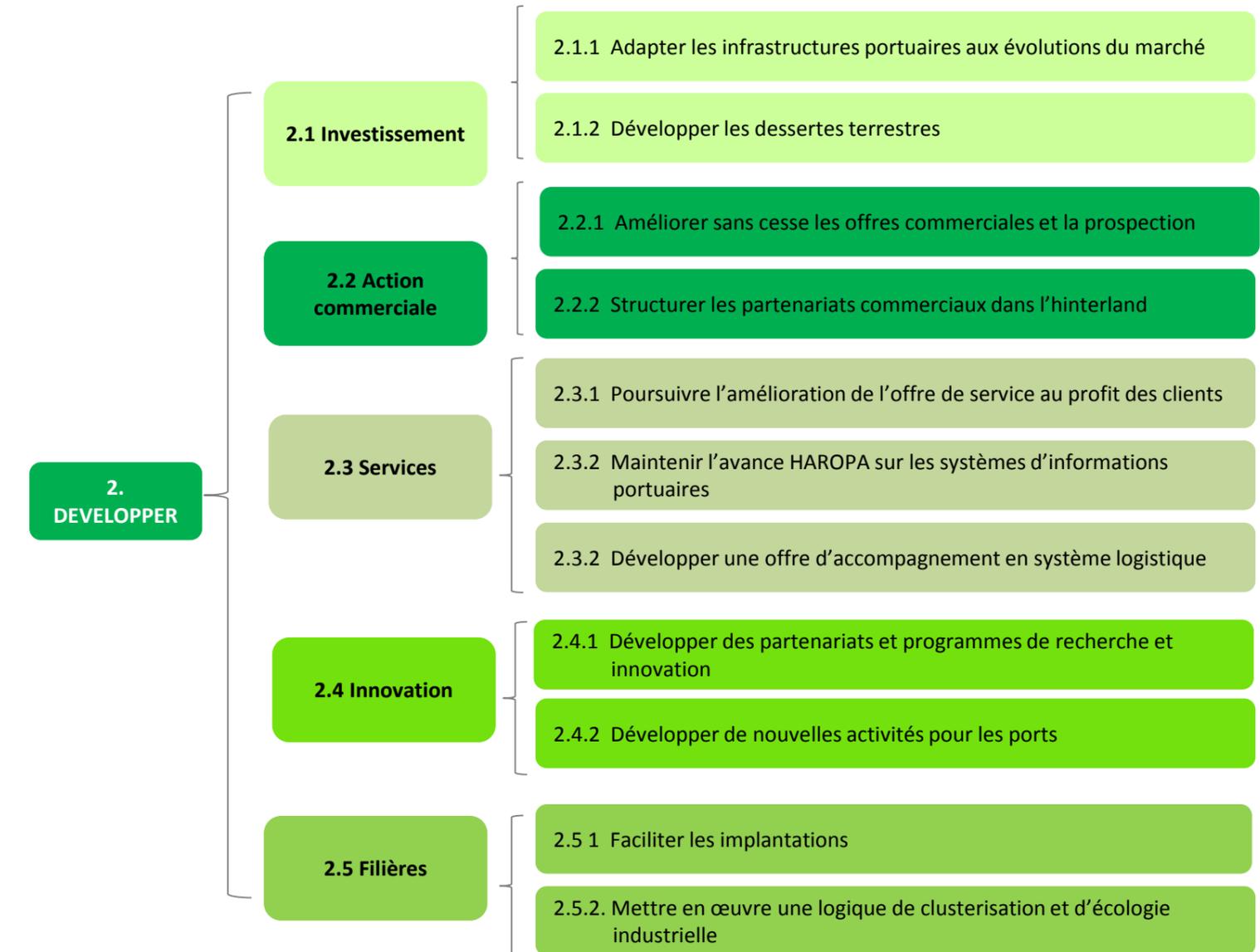


Le développement des filières

Pour concrétiser le scénario d'une progression de nos trafics maritimes de 85 MT à 120 MT à horizon 2030, HAROPA cherchera à favoriser l'essor de filières prometteuses, tout en capitalisant sur des « valeurs sûres », génératrices de flux significatifs. Parmi les filières qui semblent particulièrement prometteuses, on peut mentionner, outre le conteneur et l'automobile, la chimie (et tout particulièrement la chimie verte), le BTP (notamment les granulats marins), les produits valorisables et, dans une moindre mesure, les énergies renouvelables. Au titre des valeurs sûres, les céréales et les hydrocarbures continueront à représenter une part significative des trafics.

Le développement des filières pourra s'appuyer sur plusieurs leviers : la facilitation des implantations, la recherche d'une logique de clusterisation, destinée à favoriser les synergies entre les entreprises d'un même secteur, ou encore la mise en œuvre d'une dynamique d'écologie industrielle, visant à faire en sorte que les déchets et co-produits des uns deviennent des ressources pour les autres. Ces deux derniers leviers, par la réduction des coûts qu'ils induisent, constitueront en effet une source décisive d'avantages comparatifs pour les zones industrialo-portuaires qui sauront les actionner.

Feuille de route du défi n° 2 « Développer »



DEFI n°3

Aménager les espaces portuaires

Afin de répondre aux exigences sociétales, environnementales et économiques, la densification urbaine, le traitement des interfaces villes ports et l'adaptation des besoins fonciers aux évolutions de la demande constitueront des chantiers prioritaires.

En poursuivant leur stratégie de maîtrise foncière, au travers de la location des terrains, les ports d'HAROPA s'attacheront à maintenir, au cours des prochaines années, la cohérence foncière des zones industrialo-portuaires et à préserver leur usage à vocation économique. Ils veilleront par ailleurs à renforcer la mise en réseau des plateformes logistiques de l'axe Seine en favorisant la mise en place de navettes fluviales ou ferroviaire à haute fréquence.

Cette maîtrise foncière permettra d'appliquer plus efficacement – et à plus grande échelle – les nouveaux choix d'aménagement. En effet, face à la rareté foncière, l'utilisation optimisée du foncier constitue et restera durablement une préoccupation majeure des ports. Le développement de solutions innovantes comme la construction de bâtiments logistiques sur plusieurs niveaux, la récupération des fonciers sous-utilisés et l'ouverture de droits à construire complémentaires, va s'intensifier sous l'action des libérations progressives des parcelles. HAROPA favorisera la concentration des espaces logistiques, s'opposant à la tendance au mitage territorial observée jusqu'à présent.

HAROPA conduira avec l'Etat et ses partenaires les travaux nécessaires pour adapter les réglementations et expérimenter ces solutions au plus vite. Ensemble, les 3 ports auront un pouvoir d'influence et une capacité de lobbying plus importants, sur la scène européenne notamment.

Jusqu'en 2030, les schémas d'axe guideront l'application territoriale des stratégies portuaires. Outils essentiels à la programmation des besoins fonciers, ils permettront d'anticiper et de programmer les disponibilités optimales de foncier nécessaires à la stratégie de croissance des ports, en privilégiant une logique de cluster et d'économie circulaire. Ils rendront également possible le réaménagement des espaces dont la vocation portuaire n'était plus évidente. De nouveaux équipements urbains ou naturels, tournés vers le fleuve, verront le jour sur ces espaces rendus à la ville.

Ports le jour, lieux de loisir et de promenade en soirée, les ports urbains font déjà peau neuve, à Paris notamment, dès que les contraintes d'exploitation sont compatibles avec les demandes des riverains. Grâce à ces aménagements, les populations disposent dès à présent de nombreux accès aux berges de Seine. Cette stratégie sera poursuivie, permettant d'aménager progressivement les ports concernés.

Enfin, le travail d'élaboration de chartes de prescriptions paysagères, architecturales et environnementales se poursuivra avec les collectivités territoriales, permettant un aménagement qualitatif des ports, bientôt régis par un système de management environnemental unique et performant. A horizon 2030, tous les ports de la Seine devront obtenir une certification environnementale.



Feuille de route du défi n°3 « Aménager »



DEFI n°4

Exploiter



Au cours des prochaines années, l'exploitation portuaire continuera de se développer autour de quelques axes forts : dématérialisation, amélioration de l'efficacité énergétique, réduction de l'empreinte environnementale, sécurité et qualité de service.

Grâce à un nouveau système d'informatique portuaire, HAROPA cherchera à devenir une réalité tangible pour les armements et les navires. A cet effet, les navires de mer seront bientôt pris en charge par un VTS (Vessel Traffic Service) commun, outil unique pour l'accueil des navires dans les ports de

la baie de Seine. Celui-ci permettra aux autorités portuaires et au gestionnaire fluvial de suivre les mouvements de navires et bateaux sans discontinuité à l'échelle de l'axe Seine.

Les saisies multiples et souvent similaires pour des navires et bateaux touchant les différents ports d'HAROPA ont vocation à disparaître, au profit d'une porte d'entrée commune à l'échelle de l'axe pour les déclarations navires. Cette porte d'entrée assurera ensuite une transmission au guichet unique national.

D'une manière générale, le déroulement des escales sera optimisé grâce à la mise en place d'un système global permettant de rassembler et de traiter des informations relatives aux trois ports, aux services portuaires, aux manutentionnaires et aux navires.

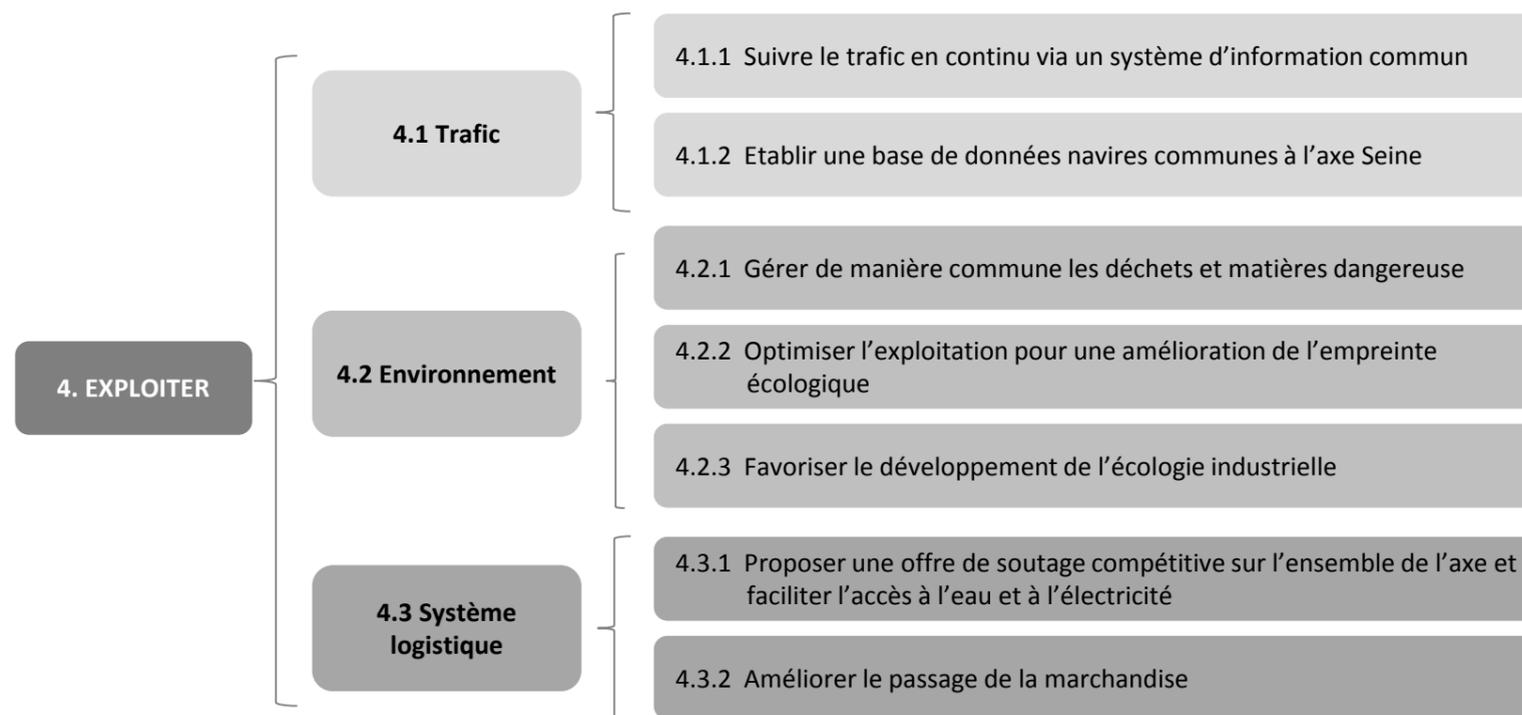
Le transport et la manutention des matières dangereuses devront continuer à s'opérer dans des conditions de parfaite sécurité à l'échelle d'HAROPA. Une étude de danger servira de point de départ à un travail de mise en cohérence des procédures, qui seront consignées dans un document commun de gestion des matières dangereuses.

En ce qui concerne le traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires, les disparités entre les services offerts par les 3 ports ont vocation à s'estomper, au profit d'une plus forte homogénéité et surtout d'une plus grande efficacité collective. HAROPA souhaite devenir l'un des ensembles portuaires les plus performants au monde dans ce domaine, grâce principalement à la mise en place d'un système de gestion informatique commun et à un travail de convergence réglementaire. L'empreinte écologique s'en trouvera améliorée. La fin des années 2020 devrait voir l'apparition, en fluvial comme en maritime, des premiers navires capables de recycler directement leurs propres résidus d'exploitation.

L'ensemble portuaire mettra par ailleurs à la disposition de ses clients une offre de soutage compétitive, répondant aux exigences normatives, et s'appuyant sur les synergies entre les ports et leurs industries. Fondée sur une anticipation permanente des besoins, cette offre, construite de manière partenariale, contribuera à renforcer le positionnement concurrentiel de l'axe Seine. Un terminal GNL verra probablement le jour dans les prochaines années, qui permettra le ravitaillement, via des caboteurs méthaniers, des navires escalant sur l'axe. A la faveur des évolutions réglementaires, le soutage en GNL, qui ne concernait dans un premier temps que les navires dédiés au short sea des zones SECAs⁶, s'étendra progressivement à l'ensemble des flottes, y compris fluviales. Par ailleurs, d'autres motorisations « propres » (électrique, pile à combustible) se diffuseront sur la Seine, tirées en premier lieu par des opérateurs du tourisme fluvial parisien.

D'ici 2030, les navires et barges escalant à proximité de lieux de vie et de quartiers d'habitation disposeront d'une alimentation électrique fournie par le quai, ce qui leur permettra de réduire leur consommation d'énergie fossile. Un accès à l'eau potable leur sera également proposé.

Feuille de route du défi n°4 « Exploiter »



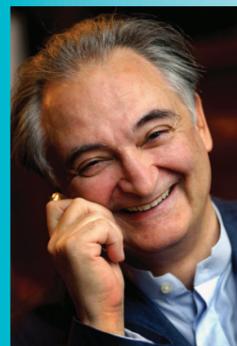
⁶ Sulphur Emission Control Areas



VI. Cap sur 2050

VI. Cap sur 2050

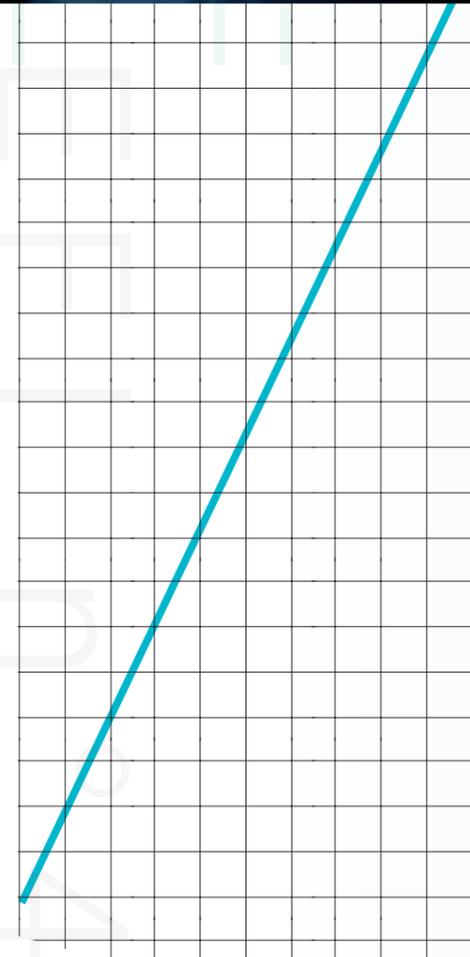
Jacques ATTALI



HAROPA a aujourd'hui un an. La création de cet ensemble, qui réunit les ports de Paris, Rouen et Le Havre, a constitué une formidable réussite, dont l'on ne peut que souligner l'exemplarité. Fort du volontarisme qui a présidé à sa constitution, et de la vision prospective partagée dont il vient de se doter, le groupement HAROPA a toutes les cartes en main pour réaliser les espoirs qui ont été placés en lui lors de sa naissance, et les ambitions qu'il s'est assignées dans le cadre de son projet stratégique à l'horizon 2030.

En 2050, HAROPA fêtera ses trente-huit ans. Il sera devenu un ensemble portuaire incontournable, porte océane ouvrant l'Europe sur un monde en profonde mutation. La planète comptera en effet, à cette date, plus de 9,5 milliards d'habitants. Sa population continuera de croître de plus de 30 millions de personnes chaque année. Les équilibres démographiques qui prévalent dans le monde de 2013 auront évolué : l'Afrique subsaharienne, qui compte aujourd'hui à peine 100 millions d'habitants de plus que l'Europe, aura par exemple connu une croissance démographique telle que sa population représentera près de trois fois la population européenne.

Nourrir ces 9,5 milliards d'individus sera un véritable enjeu ; la production alimentaire devra en effet, pour faire face à leurs besoins et, en particulier, à leur demande de viande, être augmentée de 70%. Assurer un développement urbain harmonieux constituera un autre défi, alors que la population urbaine, qui représente aujourd'hui environ la moitié de l'humanité, progressera dans les quatre décennies à venir jusqu'à atteindre près de 70% de la population mondiale. Chaque ville cherchera alors à s'affirmer comme un pôle d'envergure mondiale, capable d'attirer une classe créative devenue nomade.



De nouvelles formes de nomadisme auront en effet triomphé à l'horizon 2050, à la faveur du développement des réseaux, aussi bien physiques que virtuels. La démocratisation des technologies de l'information et de la communication, et notamment des supports de l'Internet mobile, rendra le nomadisme virtuel accessible au plus grand nombre. Les élites, elles, bénéficieront d'une mobilité mondiale, permise notamment par les réseaux de transports et de communication ; elles seront attirées par les zones urbaines qui seront à la fois modernes, créatives et connectées.

Les villes s'efforceront de capter et de retenir ces élites. Ce sont elles, en effet, qui leur permettront de devenir des centres d'innovation, capables de mobiliser les ressources nécessaires pour créer des produits industriels fournissant de nouveaux services. Ce sont elles, également, qui seront à l'origine de l'effervescence artistique et intellectuelle indispensable aux villes pour acquérir un rayonnement culturel international.

Au cours des sept siècles qui viennent de s'écouler, le monde a déjà vu se succéder plusieurs villes-cœurs. Bruges, Venise, Anvers, Gênes, Amsterdam, Londres, Boston, New York et Los Angeles ont été les centres successifs du capitalisme, de l'invention du gouvernail d'étambot à celle du microprocesseur. Si chacune de ces villes s'est distinguée par une innovation majeure, porteuse de progrès pour l'ensemble de l'humanité, toutes avaient deux points communs : un arrière-pays agricole, et un grand port qui leur permettait d'exporter leurs produits.

La France a quant à elle longtemps privilégié la première dimension, au détriment de la seconde. Elle a choisi d'être avant tout un pays agricole, et a négligé la culture de la mer qui aurait pu, pourtant, constituer pour elle un atout stratégique, grâce à son exceptionnelle façade maritime.

Par conséquent, la capitale française n'a pas été placée dans un port, et elle a même longtemps été privée d'accès à la mer. Or, l'ouverture maritime est indispensable à toute grande métropole qui souhaite atteindre une échelle mondiale. Les villes-cœurs du passé comme du présent l'ont toutes prouvé, en glissant progressivement vers leurs estuaires.

La construction du Grand Paris offre désormais l'opportunité de doter la région capitale d'une véritable dimension maritime. Ce projet devra pour ce faire intégrer à la fois la ville-monde qu'est Paris et la culture de la mer. Le potentiel économique de l'axe Seine pourra alors être pleinement exploité, au bénéfice de l'ensemble de la Vallée de la Seine.

Le regroupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris autour de l'ensemble HAROPA a constitué un premier pas, essentiel, en ce sens. Le projet stratégique que le groupement vient de concevoir, à l'horizon 2030, lui permettra de développer son rôle de hub logistique et de cluster industriel. Il favorisera également la mise en valeur des compétences territoriales de la Vallée de la Seine, en particulier dans les domaines énergétique et agro-alimentaire, et le rayonnement des sites culturels et touristiques d'exception qu'elle accueille.

Ces initiatives devront, pour porter tous leurs fruits, être complétées par la mise en place d'une gouvernance courageuse et efficace, et par la promotion du potentiel de la région en matière d'enseignement, de recherche et d'innovation. La Vallée de la Seine pourra alors développer, au-delà du savoir-faire industriel pour lequel elle est aujourd'hui renommée, les savoirs portuaires et, plus généralement, maritimes, qui seront la source de sa richesse de demain.

Ainsi relié à la mer par un axe Seine fort et dynamique, le Grand Paris aura tous les atouts pour s'affirmer comme la capitale naturelle de l'Europe occidentale et devenir, à son tour, l'une des villes-cœurs du monde de 2050.

