

Monsieur Alain CARU
Président
Commission d'enquête portant sur le projet
de création d'un accès fluvial direct à Port 2000
Mairie du Havre
1517 Place de l'Hôtel de Ville
76600 Le Havre

Mont-Saint-Aignan, le 09/01/23

Objet : Enquête publique portant sur le projet de création d'un accès fluvial direct à Port 2000

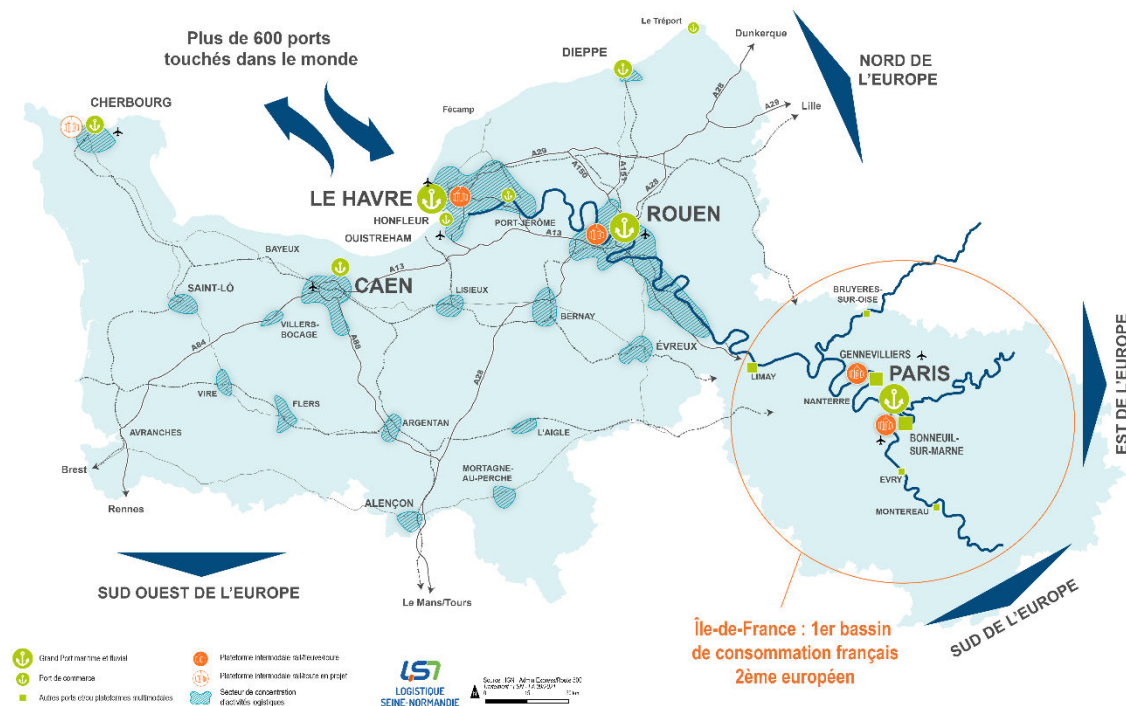
A propos de Logistique Seine Normandie

Créée en 2003, Logistique Seine Normandie (LSN) fédère les acteurs normands de la Supply Chain. Forte d'un réseau de plus de 200 adhérents, notre association réunit prestataires logistiques, transporteurs, industriels chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, start-up, apporteurs de solutions, syndicats professionnels du transport, collectivités territoriales, organismes de formation et d'enseignement. Nous agissons au quotidien en faveur de l'attractivité et de la compétitivité logistique de la région Normandie.

L'espace logistique normand se caractérise par ses activités portuaires d'une part, ses activités industrielles et son réseau d'infrastructures multimodal d'autre part, dont la Seine, constitue l'axe structurant. La Normandie dispose de fait, de nombreux atouts pour les activités logistiques qui bénéficient par ailleurs de la proximité avec la Région parisienne, 1^{er} bassin de consommation français, 2^{ème} en Europe.

Les ports du Havre et de Rouen, qui ont fusionnés au 1^{er} Juin 2021 au sein de l'entité commune HAROPA Port avec le port fluvial de Paris, sont des ports pivots pour le trafic maritime français mais aussi européen. Cet ensemble ainsi constitué se positionne comme le 4^{ème} port européen, le 1^{er} hub logistique de France et le 1^{er} port exportateur de céréales d'Europe de l'Ouest. La mise en service en 2015 de la plate-forme multimodale du Havre, contribuant à la massification des flux ferroviaire et fluviaux au départ du 1^{er} port français pour le trafic de conteneur, suivi en 2021, par l'ouverture à la circulation de l'itinéraire Serqueux-Gisors dédié au fret ferroviaire constituent des avancées significatives en faveur de la massification des flux, du report modal, et de l'attractivité de HAROPA Port pour la desserte d'un hinterland élargi. La création d'un accès fluvial direct à Port 2000 est aujourd'hui une étape supplémentaire indispensable, devant permettre de consolider le corridor Axe Seine comme un axe de transport multimodal performant, décarboné et structurant en Europe. Par ailleurs, le développement du transport fluvial de marchandise qui sera permis par la réalisation de cette infrastructure contribuera à l'augmentation du trafic hinterland à destination, entre autres de

l'Île-de-France. Elle aura, de fait, des effets bénéfiques pour l'ensemble de la filière logistique normande par l'augmentation du volume de marchandises à traiter.



La multimodalité un enjeu pour la compétitivité et l'attractivité de la filière logistique normande

Dans la compétition portuaire européenne liée au trafic conteneurisé, le port du Havre accuse un retard significatif sur les ports concurrents à commencer par Anvers. Alors qu'au début des années 1990 le port d'Anvers traitaient environ 600 000 EVP de plus que le Port du Havre, 30 ans après l'écart se compte en millions d'EVP, Anvers ayant traité en peu plus de 12 millions d'EVP en 2021 contre un peu plus de 3 millions pour le port du Havre. Si les causes de cet écart sont multiples, le retard pris par le port français dans le développement des modes alternatifs à la route pour la desserte massifiée de son hinterland en est une des explications.

Disposer d'infrastructures pertinentes, performantes et fiables contribuant au développement de solutions de transport multimodal constitue aujourd'hui un des critères déterminant dans le choix du passage portuaire de nature à rassurer les donneurs d'ordre, à attirer de nouveaux trafics et à porter, in fine, le développement de l'ensemble de la filière logistique normande. A titre d'exemple, la réalisation de l'accès fluvial à Port 2000 pourra contribuer à la réduction de la congestion des terminaux portuaires dû à la prédominance du mode routier pour l'évacuation des containers. Les effets de cette congestion se répercute aujourd'hui sur l'ensemble de la chaîne logistique et perturbe l'activité des prestataires.

Relever le défi de la desserte massifiée de l'hinterland du port du Havre par les modes fluviaux et ferroviaires est également un enjeu essentiel pour l'ensemble des acteurs de la filière afin que le port du Havre ne devienne pas uniquement un port de transbordement, dont on sait que la valeur ajoutée pour les territoires et les acteurs économiques, à commencer logistiques, est fortement limitée.

La réalisation de l'accès fluvial à Port 2000 : un investissement indispensable pour contribuer à la décarbonation de la filière logistique

La Stratégie nationale bas-carbone porte comme ambition d'atteindre la neutralité carbone à horizon 2050. L'atteinte de cet objectif passe, entre autres, par la décarbonation du transport de marchandises. Favoriser le report modal de la route vers le fleuve fait clairement parti des leviers identifiés. En améliorant la compétitivité du transport fluvial, le projet d'accès fluvial à Port 2000 contribuera à l'atteinte de cet objectif. En effet, les études ont montré que le transport fluvial était jusqu'à 5x moins émetteur de CO2 que le transport routier (source : Voies Navigables de France). Il est également 3 à 4 fois moins consommateur d'énergie et contribue, de fait, à la réduction des nuisances et des coûts indirects associés à l'émission des GES.

Les acteurs de la logistique en Normandie sont aujourd'hui prêts à investir et à contribuer au développement du mode fluvial, en témoigne le projet de création d'un hub multimodal rail/fleuve sur le territoire de l'agglomération Seine -Eure porté par la Société des Carrières de Vignat, ou encore l'expérimentation fluviale menée par Ferrero pour approvisionner, par la Seine, l'entrepôt Monoprix à Wissoux en Région Parisienne. Plus récemment, le succès rencontré par le 1^{er} Appel à Manifestation d'Intérêt Logistique urbaine fluviale porté par la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris, la Métropole Rouen Normandie et Le Havre Seine Métropole, associés à HAROPA PORT et Voies Navigables de France, témoigne de l'intérêt des acteurs pour le transport fluvial. La stratégie mise en place par IKEA pour acheminer par le fleuve, depuis le port de Gennevilliers vers le centre de Paris les commandes de ses clients, pourrait quant à elle avoir un effet d'entraînement vis-à-vis d'autres acteurs à l'échelle de l'Axe Seine.

La réalisation de l'accès fluvial à Port 2000 s'inscrit dans cette dynamique globale en faveur du transport fluvial de marchandises portée à la fois par des opérateurs, des chargeurs et les collectivités territoriales, dans un contexte de transition énergétique et environnemental. Le succès de l'événement « Multimodalité Axe Seine – accélérons la décarbonation » qui a réuni près de 200 acteurs le 16 Mars 2022 à Rouen témoigne également de cette dynamique, tout comme le succès remporté par la dernière édition du Riverdating organisé au Havre les 30 Novembre et 1^{er} Décembre 2022.

Un investissement indispensable pour l'Axe Seine dans la perspective de la mise en service du Canal Seine Nord Europe

Ce projet de canal long de 107 km entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord) reliera le bassin de la Seine aux bassins du nord de la France et du Benelux, et au-delà à l'ensemble du réseau fluvial nord européen. Il permettra d'ouvrir le transport fluvial de marchandises conteneurisées au losange Paris-Le Havre-Dunkerque-Strasbourg. Sa mise en service est prévue pour 2030. Le futur canal contribuera à approfondir l'hinterland du port du Havre mais aussi celui du port d'Anvers vers le bassin parisien. Le risque existe que, par ce projet, les flux transitent plus facilement par les grands ports d'Europe du Nord et moins par les ports de Rouen et du Havre. Aussi, afin que le futur canal Seine-Nord Europe deviennent un véritable atout pour les ports de l'Axe Seine, il est indispensable de consolider dès à présent les flux d'approvisionnement de la région parisienne depuis le port du Havre, en profitant du potentiel de massification offert par la Seine. C'est un enjeu pour offrir une alternative fiable et décarbonée à la saturation des axes de transport Nord/Sud, c'est un enjeu également pour garantir la souveraineté logistique de la France par la sécurisation des flux d'imports et d'exports essentiel à la vie économique de notre pays.

La filière logistique normande soutien la réalisation du projet d'accès fluvial à Port 2000

Permettre la massification des flux en proposant des solutions de transport alternatives à la route, améliorer la performance et la compétitivité portuaire en développant le report modal, réduire l'impact du transport de marchandises en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de nuisances sonores et de congestion, garantir la fiabilité des chaînes de transport en limitant le risque, sont autant de critères qui contribuent aujourd'hui pleinement à l'attractivité logistique d'un territoire. Le projet d'accès fluvial à Port 2000 s'inscrit pleinement dans cette dynamique. C'est pourquoi la filière logistique normande soutien pleinement sa réalisation.

Florence Robinet-Guentcheff

Directrice Générale


LOGISTIQUE
INE-NORMANDIE


26, RUE ALFRED KASTLER
76130 MONT-SAINT-AIGNAN
Tél: 02 76 30 50 84