



cndp
Commission particulière
du débat public

Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre

Janvier 2010

Contribution de l'Union Maritime et Portuaire

L'un des atouts du Port du HAVRE est sa capacité à accueillir les plus grands navires ; il est donc naturel que l'ambition affichée de la Communauté Portuaire soit une croissance de trafic qui puisse s'inscrire dans la durée.

Il a été projeté par le GPMH, un taux de croissance de 6 à 7 % par an pour arriver à 6 mio d'EVP en 2020 et l'UMEP s'inscrit dans cette volonté de développer le trafic global. Pour ce faire, il est indispensable de réussir à conjuguer cette croissance avec le report modal.

Plus la taille des navires augmente et plus la massification prend tout son sens.



Présentation de l'Union Maritime et Portuaire

UMEP est une Fédération Professionnelle qui représente 600 entreprises à travers les Associations Professionnelles qu'elle fédère, 17 000 emplois directs et 14 000 indirects.

Elle a pour adhérents, des Associations Professionnelles que sont :

- Le Groupement Havrais des Armateurs et Agents Maritimes : Armateurs/ Agents Maritimes, Consignataires de Navires, Pilotage, Remorquage, Lamanage, opérateurs fluviaux et Courtiers Maritimes.
- Les Assureurs Maritimes.
- Le Syndicat des Commissionnaires en Douane du Havre et de la Région : Commissionnaires en Douane et en Transport et Logisticiens.
- Le Groupement des Employeurs de Main d'œuvre : Terminaux de Normandie, Compagnie Nouvelle de Manutention Portuaire, Générale de Manutention Portuaire, SHGT et Société ROUSSEL.
- Le Comité National des Professionnels du Transport : TLF, FNTR, OTRE.

Les Adhérents des Associations Professionnelles représentent l'ensemble des trafics présents au HAVRE : Conteneurs, Colis Lourds, Vrac solides et liquides, ferries, croisières et trafic roulier.

Tous œuvrent au sein de l'UMEP pour :
« Créer l'Environnement Propice au Passage Optimisé et Sécurisé de la Marchandise au Port du HAVRE ».

Contribution :

- UMEP :
Union Maritime et Portuaire
7 rue Anfray - 76600 LE HAVRE



Quels sont les enjeux du projet de prolongement du Grand Canal pour le Port du HAVRE et sa région, et les entreprises adhérentes à l'UMEP ?

- Favoriser l'accroissement des capacités portuaires afin d'éviter la saturation des capacités existantes donc, le développement des activités portuaires et l'accroissement des volumes passant par le Port du HAVRE.
- Développer et massifier le trafic de marchandises par voie fluviale pour aller vers une meilleure répartition des modes de transport.
- Réduire le temps de parcours des barges et en optimiser l'exploitation.
- Limiter les encombrements et les manœuvres des ponts.
- Éviter les contraintes de croisements de flux.
- Étendre la zone industrialo-portuaire, génératrice de flux maritimes et d'emplois.
- Créer les interfaces nécessaires, dans la continuité des investissements déjà engagés et qu'il faut rentabiliser, pour que le Port du HAVRE soit interconnecté avec la terre comme le sont les ports du range Nord Européen, afin d'accroître sa compétitivité et sa productivité et fluidifier les flux.

Il s'agit d'un projet d'avenir qui engage les vingt ans à venir du Port du HAVRE. Il vise à sa compétitivité, dans un contex-

te concurrentiel européen, avec toutes les retombées économiques et sociales pour le territoire.

Comment atteindre ces objectifs ?

Il est impératif d'avoir des infrastructures adéquates, en sortie de crise économique mondiale, car ce seront les ports qui auront su s'y préparer qui pourront prétendre à regagner des parts de marché. Aujourd'hui, les dessertes du Port du HAVRE ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Que se passera-t-il si le Prolongement du Grand Canal n'est pas réalisé ?

Il existe un risque réel de saturation de la circulation dans la zone portuaire et le trafic fluvial est confronté, tout au long de son parcours portuaire, à la manœuvre de ponts mobiles qui abaisse sa productivité, décourageant les décideurs du transport à utiliser ce mode. 2 500 000 heures annuelles perdues pour les acteurs économiques, à l'horizon 2020/2025, si le prolongement du Grand Canal n'est pas réalisé, alors qu'il permettrait de faire chuter les manœuvres des ponts de trente et une à neuf/jour pour relier les Terminaux aux écluses de TANCARVILLE, dans le cadre de l'augmentation de trafic projetée.



Comment le Prolongement du Grand Canal va-t-il contribuer au développement du Territoire ?

Le développement de nouvelles activités économiques s'appuie sur la progression du trafic de conteneurs et des investissements qui y sont liés.

Le transport massifié est une des clés de la compétitivité et une économie du temps de parcours pour les barges fluviales en est un des éléments.

La disponibilité d'espaces d'accueil est un enjeu majeur pour le développement de nouvelles activités industrielles portuaires et notamment logistiques et un facteur clé de développement du territoire, avec toutes les conséquences favorables qui y sont attachées.

Il faut donc avoir de la réserve foncière pour susciter l'envie d'investisseurs potentiels et favoriser l'implantation d'entreprises qui utiliseront le mode fluvial, sur la zone portuaire.

Des plateformes multimodales en bordure du Grand Canal contribueront à la création de valeur ajoutée pour LE HAVRE et sa région et sera source de nouveaux emplois et permettra de faire face à la concurrence.

Le Prolongement du Grand Canal renforcera l'attrait des décideurs du transport pour utiliser le mode fluvial.

Un port peut-il se suffire à lui-même ?

Pour qu'un port se développe, il faut qu'il ait un hinterland le plus large possible et des dessertes adaptées et c'est sur ce critère que s'opèrent les choix des Armateurs.

C'est le cas des ports du Nord de l'Europe et les Armateurs les favorisent pour cette raison.

Le chantier multimodal est un outil complémentaire qui permettra d'améliorer l'acheminement final des conteneurs vers les terminaux.

Il faut savoir que l'organisation actuelle ne permettra pas de faire face à l'augmentation des trafics lorsqu'ils seront multipliés par quatre.

Comment le Projet répond-il aux objectifs du Grenelle et à la politique environnementale ?

La nécessité d'un report vers le fleuve et le fer inscrite à l'Art. 11 du Grenelle de l'Environnement oblige à prendre des mesures adéquates pour répondre à l'objectif de réduction des gaz à effet de serre, à hauteur de 20 % dans l'Union Européenne d'ici à 2020.

Aujourd'hui, la part modale du Port du HAVRE, dans le domaine routier, s'élève à 85 % alors que celle des ports concurrents de l'Europe du Nord est à 65 %.

Le prolongement du Grand Canal est un élément essentiel pour atteindre un objectif de cet ordre.

Le trafic fluvial est dépendant des courants de marée dans la Seine et l'usage est de remonter avec le courant, afin d'éviter une surconsommation d'environ 50 % de carburant et limiter la production des gaz à effets de serre. Le Prolongement du Grand Canal présentera l'avantage d'offrir un parcours supplémentaire plus court, ce qui constitue un plus sur le plan de la sécurité en cas d'incident.

Techniquement, Il est possible d'avoir comme sur le RHIN, des barges chargées sur six hauteurs pour desservir ROUEN, alors qu'aujourd'hui, elles ne le sont que sur quatre hauteurs. (40 % du trafic fluvial actuel concerne l'agglomération rouennaise) Seul le prolongement du Grand Canal rendra cette possibilité effective. Un convoi fluvial sur quatre hauteurs = 352 conteneurs = 176 camions.

Par ailleurs, l'abaissement du taux de manœuvres des ponts entraînera une réduction des encombrements, ce qui contribuera également à la baisse des émissions de gaz à effets de serre.



Le Bassin d'emploi

Les emplois maritimes et portuaires constituent plus de 40 % du bassin d'emploi de la Région.

Il est nécessaire non seulement de sauvegarder, mais de développer encore l'emploi local et régional sur ce bassin qui n'échappe pas aux difficultés.

Or, maximiser la surface d'activités entraîne forcément la création de nouveaux emplois.

Dans la décennie, le trafic de conteneurs a progressé au rythme annuel moyen de 10 %. C'est bien cette composante de l'activité portuaire qui dynamise l'ensemble de l'activité économique de la région havraise, par les investissements qu'elle suscite. (Source GPMH/INSEE)

Après la crise, c'est dans une logique de reprise de la croissance des activités portuaires et logistiques et des investissements qui y sont liés que nous devons nous inscrire.

1 000 conteneurs = 1 emploi d'Ouvrier-Docker et 3 emplois logistiques.

Conclusions

Les alternatives ne pourront être que ponctuelles et en aucun cas viables sur le long terme puisqu'elles vont à l'encontre de l'amélioration environnementale que représente ce nouveau canal.

Le chantier multimodal est un outil complémentaire et indispensable.

L'écluse fluviale entre la Darse de l'Océan et Port 2000 reste également un paramètre indispensable car elle favorisera l'accès fluvial direct.

Il n'appartient pas à l'UMEP de se prononcer à ce stade sur un tracé particulier. Par contre, la Fédération réaffirme la nécessité absolue que le prolongement du Grand Canal devienne une réalité, dans un avenir aussi proche que possible et que la solution retenue tienne compte des enjeux socio-économiques et favorisent les implantations logistiques, sources de valeur ajoutée et d'emplois.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 2 500 exemplaires.
©Vae Solis Corporate