

Dossier de presse

19 janvier 2012



Ports de Paris Seine Normandie

Un ensemble portuaire majeur en Europe

Contacts Presse

HAROPA

Céline Longuépée

Tel : 00 33 (0)1 40 58 28 75

celine.longuepee@paris-ports.fr

François Henriot

Tel : 00 33 (0)2 35 52 54 84

francois.henriot@rouen.port.fr

Véronique Hauchecorne

Tel : 00 33 (0)2 32 74 73 91

veronique.hauchecorne@havre-port.fr

France

Caroline Vallette

Tel : 00 33 (0)1 55 02 15 21

c.vallette@open2europe.com

Pierrick Pichot

Tel : 00 33 (0)1 55 02 27 86

p.pichot@open2europe.com

Pays-Bas

Céline Wijnen

Tel : 00 33 (0)1 55 02 27 92

c.wijnen@open2europe.com

Belgique

Eline Van Roey

Tel : 00 33 (0)1 55 02 14 66

e.vanroey@open2europe.com

Allemagne

Julia Wald

Tel : 00 33 (0)1 55 02 15 01

j.wald@open2europe.com

International

Johanna Toivinen

Tel : 00 33 (0)1 55 02 14 58

j.toivinen@open2europe.com

Sommaire

| | |
|--|----|
| Editorial..... | 4 |
| I. La réalité portuaire d'HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie | 5 |
| A. Le positionnement d'HAROPA à l'échelle européenne et internationale..... | 6 |
| B. Une politique de développement dynamique : les temps forts des ports de Paris Seine Normandie en 2011..... | 7 |
| II. HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie : en phase avec les opportunités d'un monde en mouvement | 10 |
| A. Un ensemble portuaire compétitif qui répond aux transformations de l'économie et aux attentes des clients..... | 10 |
| B. Un ensemble portuaire s'inscrivant dans une stratégie nationale de développement des échanges internationaux..... | 13 |
| III. HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie, une organisation portuaire majeure à l'échelle européenne | 14 |
| A. Une nouvelle structure, le choix d'un GIE..... | 14 |
| B. Les champs d'actions d'HAROPA..... | 16 |
| IV. Les premières actions d'HAROPA | 19 |
| A. Des offres commerciales communes | 19 |
| B. Un calendrier ambitieux..... | 22 |
| C. Des évolutions envisagées à long terme | 22 |
| V. Annexes : bilans trafics 2010/2011 | 23 |
| Bilan détaillé du trafic maritime et fluvial d'HAROPA..... | 23 |
| Bilan trafic par ports..... | 24 |

Editorial



Jean-François DALAISE

Président du conseil
d'administration de Ports de Paris

« En pleine cohérence avec l'esprit du Grenelle de l'Environnement, les ports de Ports de Paris Seine Normandie se positionnent comme un acteur incontournable de la mutation environnementale de la logistique du Grand Paris et du renouveau industriel de la région. »



Valérie FOURNEYRON

Vice-présidente du Conseil de
Surveillance du Grand Port
Maritime de Rouen

« Le GIE Haropa replace l'ensemble portuaire de la région capitale et son accès à la mer dans un positionnement concurrentiel par rapport aux autres corridors maritimes européens. Situé au cœur de cet axe Seine, Rouen, qui réalise en 2011 le 2ème tonnage global de son histoire, entend jouer tout son rôle dans cet élan partenarial. »



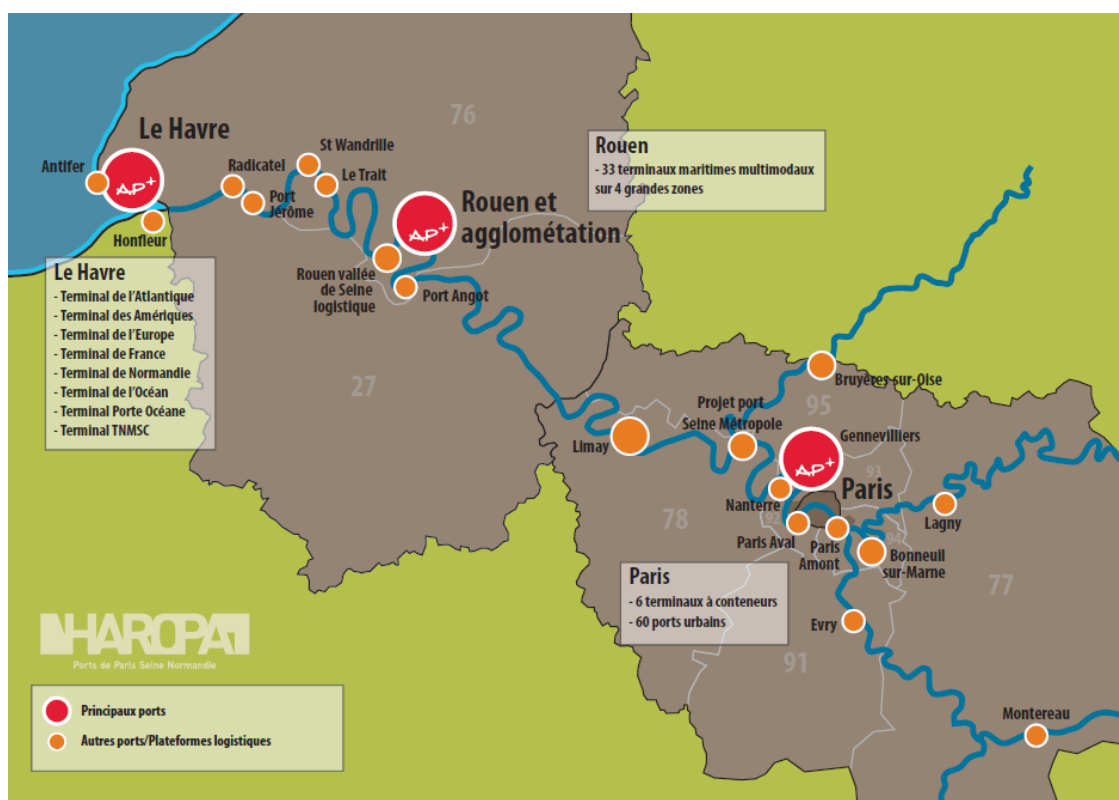
Gilles FOURNIER

Président du Conseil de
Surveillance du Grand Port

« La chaîne logistique Le Havre – Rouen – Paris est la porte d'entrée pour la distribution des marchés français et européen. Ensemble, nos trois ports constituent le 1er ensemble portuaire français. Ils offrent une solution logistique globale, la plus pertinente pour la région parisienne et une alternative efficace en termes d'offre de service pour les clients en Europe. »

I. La réalité portuaire d'HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie

Réunis depuis 2009 au sein d'un Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine, les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen, et Ports de Paris, représentent **le premier ensemble portuaire français**.



Connectés au monde entier grâce à une offre maritime internationale de premier plan, les Ports de Paris Seine Normandie génèrent un total de près de **130 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux**.

Disposant de 14.000 hectares de terrains et réserves foncières destinés à des implantations industrielles et logistiques, les retombées économiques de cet ensemble portuaire sont très importantes, notamment en termes d'emplois. Les activités des trois ports génèrent 40.000 emplois directs et 120.000 emplois indirects.

Aujourd'hui, ce corridor économique participe déjà à l'amélioration de la logistique d'approvisionnement du quart Nord-Ouest de la France, génère de nouveaux trafics et concourt au développement économique des territoires dotant la France d'une façade maritime de dimension internationale.

Ces nouvelles performances inscrivent HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie, dans les grands flux logistiques internationaux et valorisent l'économie française au plan mondial.

A. Le positionnement d'HAROPA à l'échelle européenne et internationale

Les principaux atouts d'Haropa

- Des connexions maritimes internationales avec tous les continents : plus de 500 ports touchés dans le monde, de très bons transit times...
- Un hinterland immédiat de 25 millions d'habitants (bassin parisien)
- Un accès fluide et rapide au Grand Ouest européen
- Un bassin de production industrielle historique : 1^{er} bassin pétrochimique de France...
- Une vaste région d'agrobusiness
- Une infrastructure ferroviaire qui monte en gamme pour le fret, en particulier avec le projet de contournement ferroviaire Nord de Paris.

Le 4^{ème} rang européen en termes de trafic maritime

| Rang | Port | Maritime | fluvial | tonnage total 2010 (en Mt) |
|------|-----------------|-------------|-------------|----------------------------|
| 1 | Rotterdam | 429,9 | 131,9* | 561,8 |
| 2 | Anvers | 178,2 | 85,9 | 264,1 |
| 3 | Hambourg | 121,2 | 9,9 | 131,1 |
| 4 | HAROPA | 96,9 | 30** | 126,9 |
| 5 | Amsterdam | 90,6 | 57* | 147,6 |
| 6 | Bremen | 68,7 | 5 | 73,7 |
| 7 | Zeebrugge | 49,6 | 0,6 | 50,2 |
| 8 | Dunkerque | 42,7 | 2,4 | 45,1 |
| 9 | Zeeland Seapots | 33 | 25,8 | 58,8 |
| 10 | Gand | 27,2 | 20 | 47,2 |
| 11 | Wilhelmshaven | 25,7 | n.a. | 25,7 |

*chiffre 2009, dernière année disponible

**cumul de tonnage de Ports de Paris et du tonnage réalisé par Rouen et Le Havre

HAROPA, un ensemble portuaire :

- 1^{er} port pour le commerce extérieur de la France
- 1^{er} port européen exportateur de céréales
- 1^{er} port français et 5^{ième} port européen pour les conteneurs
- 1^{er} port mondial pour l'export des vins et spiritueux
- 1^{er} port fluvial européen

Après une année 2011 en demi-teinte, du fait du contexte économique et de la mise en œuvre de la réforme portuaire en milieu d'année, les ports de Paris Seine Normandie s'unissent pour consolider leurs positions et relever les défis.

B. Une politique de développement dynamique : les temps forts des ports de Paris Seine Normandie en 2011

L'investissement de TNMSC à Port 2000

L'aménagement effectif d'un nouveau terminal à Port 2000 concrétise la volonté de MSC, 2^{ème} armement mondial – associée à l'opérateur de manutention Terminaux de Normandie (groupe PERRIGAULT) dans les sociétés SETO et TNMSC – de faire du port du Havre une des plates-formes portuaires majeures en Europe de l'Ouest. Représentant un investissement de 160 millions d'Euros, ce terminal s'étendra sur 1 400 mètres de quai opérationnel dès 2012.



Lancement des travaux d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen



Le programme d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen, dont le chantier s'est ouvert le soir du 11 janvier 2012, est un projet majeur pour Haropa. Il consiste en un arasement des points hauts du chenal en Seine (120 km) d'Honfleur à Rouen. En pratique, 40 cm en moyenne sur quelque 17% de la surface du fleuve doivent être dragués entre Tancarville et Rouen, et à l'aval de Tancarville, sur environ 10% de la partie endiguée de l'estuaire. Les

terminaux rouennais pourront ainsi accueillir des navires vraquiers de nouvelle génération (jusqu'à 58 000 Tonnes de port en lourd), le chenal permettant un tirant d'eau de 11,70m.

Gennevilliers, un terminal fluvial nouvelle génération pour le développement d'HAROPA

1^{ère} plateforme portuaire d'Île-de-France (400 ha – 270 entreprises – 8000 emplois directs), Gennevilliers joue un rôle économique essentiel dans le fonctionnement de la métropole parisienne. L'extension des capacités du terminal de conteneurs marque une nouvelle étape dans le développement des chaînes logistiques fluviales, mais aussi ferroviaires, de l'axe Seine. Grâce à des processus optimisés par le Cargo Community système AP+, la Seine gagne ainsi en continuité et en efficacité du Havre à Paris en passant par Rouen.



La première escale d'un navire de granulats de Norvège à Rouen, pour l'Île-de-France avec connexion fluviale.



Le projet stratégique du GPMR prévoit de faciliter la mise en place de filières de substitution par la réception de granulats marins extraits en Manche, et l'importation de granulats de carrières d'Europe du Nord. Ce second volet du plan s'est concrétisé en une première escale le 26 septembre 2011 au nouveau terminal rouennais du musoir du quai Richard-Waddington, face au terminal céréalier de la presqu'île Elie, à Rouen même.

Déploiement du projet de port Seine-Métropole

Projet phare de Ports de Paris, le port de la plaine d'Achères (port Seine-métropole), situé à la confluence de la Seine et de l'Oise, sur une portion du réseau à grand gabarit au débouché du futur canal Seine-Nord Europe, complètera le réseau actuel des grandes plateformes multimodales franciliennes de Gennevilliers, Bonneuil et Limay.



Le projet RORO MAX, démarche collaborative pour faire du Havre un terminal roulier de référence en Europe



Soutenu par l'Etat et la Région Haute-Normandie, RORO MAX est un projet novateur visant à accroître la compétitivité et le développement des trafics du terminal roulier. Cette démarche collaborative de progrès qualité vise à optimiser l'ensemble des activités du terminal roulier : meilleure gestion des flux physiques sur le terminal et des process administratifs, offre de nouveaux services pour les clients, utilisation de technologies innovantes, aménagement et réorganisation des infrastructures.

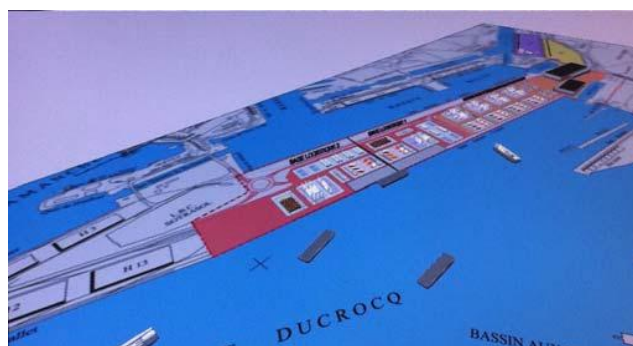
Inauguration de la nouvelle plateforme de Geodis BM sur le port de Bonneuil-sur-Marne



À proximité de la voie d'eau, la nouvelle plateforme de Geodis BM est unique en France. Conçue pour traiter deux trains simultanément, elle témoigne du potentiel multimodal du port de Bonneuil et des efforts menés par Ports de Paris pour développer une offre foncière adaptée au marché logistique

AREVA choisit le port du Havre pour son implantation industrielle dans le cadre de l'appel d'offres éolien offshore

Ce nouveau partenariat sur l'éolien offshore s'inscrit dans la stratégie du port du Havre pour le développement des énergies nouvelles. Le port du Havre dispose de nombreux atouts pour l'implantation d'un site d'assemblage de nacelles et de fabrication de pales d'éoliennes, destinées aux parcs éoliens offshore normands et à l'exportation : infrastructures portuaires de qualité, tirant d'eau adapté à l'embarquement des charges lourdes, surfaces importantes disponibles d'un seul tenant, proximité avec les futurs parcs éoliens voisins. Sans oublier la Seine, axe de communication majeur, qui peut jouer un rôle prépondérant dans l'acheminement des éléments, le montage et la maintenance des futurs parcs.



La navette de l'estuaire entre Le Havre, Radicatel et Honfleur



Mise en place d'une connexion des trois sites par barge conteneurs, développée par Logiseine avec le Grand Port Maritime de Rouen et Bolloré Logistique Portuaire (BLP). La navette de l'estuaire démarre ces dessertes régulières en 2012 avec une rotation de base de 3 bateaux par semaine à jour fixe.

Cette desserte régulière va permettre aux clients des terminaux historiques du Port du Havre d'optimiser les opérations de réexpédition ou de livraison des conteneurs. Ce transfert par barge sur Honfleur favorisera également le respect du « just in time », critère de performance aujourd'hui incontournable. Cette navette de l'estuaire est une offre environnementale ambitieuse qui s'inscrit dans la stratégie du Grand Port Maritime de Rouen, de Logiseine et de Bolloré Logistique Portuaire.

II. HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie : en phase avec les opportunités d'un monde en mouvement

A. Un ensemble portuaire compétitif qui répond aux transformations de l'économie et aux attentes des clients

Participer à un marché porteur en pleine mutation

Si le commerce international est en plein essor, le commerce maritime en bénéficie pleinement. En effet, **75% des marchandises échangées sont transportées par voie maritime**. En un demi-siècle, la croissance du commerce maritime a été exponentielle : les volumes transportés sont 32 fois supérieurs aujourd'hui à ceux de 1950, soit une progression plus rapide que celle du PIB mondial, dont le niveau a été multiplié par 8 dans le même laps de temps.

Les échanges de marchandises ont tendance à se concentrer autour des routes maritimes majeures, en particuliers l'axe Est-Ouest (Asie-Europe, Transatlantique et Transpacifique pour les conteneurs et véhicules, route du cap pour le fer...).

Pour amortir des coûts fixes de plus en plus élevés, les armateurs réduisent le nombre de ports touchés et augmentent la capacité de leurs navires. En Europe du Nord, **seuls quelques ports – dont Le Havre fait partie – peuvent accueillir sans contrainte** de marée ou de tirant d'eau la nouvelle génération de porte-conteneurs (14 000 EVP et plus). D'où une opportunité pour le positionnement d'**HAROPA** comme **chaîne logistique majeure en Europe**.

⇒ Les ports doivent donc s'adapter pour offrir des services performants (en particulier concernant les transports, la logistique, l'accélération des procédures...) et compétitifs en terme de coûts de passage.



On note un fort mouvement de **regroupement des acteurs** : les 20 premiers armateurs mondiaux contrôlent aujourd'hui 84% de la capacité de transport en EVP (Équivalent Vingt Pieds) contre 81% en 2007 et 48% en 1997. Par ailleurs, ces mêmes armateurs s'allient à des sociétés de manutention dans l'objectif de maîtriser au maximum la chaîne de transport de bout en bout, notamment l'accès aux postes à quai et les tarifs. Ainsi la stratégie dominante est l'intégration verticale par la création ou l'absorption de filiales, d'opérateurs fluviaux ou ferroviaires, etc.



⇒ Face à cette concentration des acteurs du transport maritime, les ports doivent intensifier leurs efforts pour attirer des clients, mais pourraient aussi prendre part aux alliances manutentionnaire-armateurs.

La maîtrise et la **massification du transport terrestre** deviennent **des enjeux clés** pour la compétitivité des ports : les chargeurs mais aussi les logisticiens, les transitaires et les expéditeurs sont très attentifs vis-à-vis de la **qualité et la rapidité de l'interconnexion** entre les ports et les modes terrestres de desserte.

⇒ Les ports doivent proposer des offres intégrant une connexion efficace avec leurs hinterlands c'est-à-dire constituer de véritables réseaux entre le port maritime et des dépôts intérieurs (ports fluviaux) ou ports secs (terminaux ferroviaires, plateformes logistiques...). Sur l'Axe seine, le projet de terminal multimodal au Havre – dont la mise en service est prévue à l'horizon 2014 – contribue à l'atteinte de cet objectif en offrant un système de massification performant.



Enfin, les grands systèmes portuaires organisent des **réseaux d'alliance à l'échelle internationale**, allant jusqu'à investir dans le co-développement de nouvelles plateformes portuaires dans des régions du globe présentant un intérêt stratégique en raison de leur dynamisme économique ou de la nature des marchandises concernées.

- ⇒ Pour être compétitifs, les ports doivent donc déployer des stratégies commerciales pro-actives pour **ancrer leurs trafics et en capter de nouveaux**.

Répondre aux attentes des clients avec une offre compétitive coût-qualité-délai

Au vu de ces grandes tendances de marché, les ports de Paris Seine Normandie ont consulté les grands donneurs d'ordre (chargeurs, logisticiens, armateurs, transporteurs, manutentionnaires, etc.) pour mieux connaître leurs attentes :

- ⇒ **De l'intelligence logistique** qui se traduirait par le développement de systèmes innovants de logistique portuaire, meilleure traçabilité des informations, développement de systèmes d'informations, etc.
- ⇒ **Des solutions globales intégrées**, c'est-à-dire des chaînes logistiques « de bout en bout » qui soient compétitives en termes de coût, de qualité mais aussi de délais.
- ⇒ **Une facilitation du transport fluvio-maritime et fluvial d'ordre technologique, réglementaire et contractuelle** : système de tracking des conteneurs au sein des ports et au long de l'Axe Seine, assouplissement du code de navigation fluviale, réduction des délais de certification des navires, redécoupage des zones maritimes et fluviales, clauses incitatives au report modal dans les contrats de concession, etc.
- ⇒ **La sécurisation et l'extension de la maîtrise de l'hinterland** par le développement de solutions intermodales, renforçant notamment la position du fer, et développant l'offre de ports intérieurs.
- ⇒ **L'extension de leur hinterland** (notamment sur un axe Est-Ouest), notamment par le biais d'investissements dans les infrastructures multimodales adaptées et complémentaires des stratégies des acteurs privés.
- ⇒ **Des offres commerciales plus orientées « service » et « marché »**, notamment via l'harmonisation des pratiques telles que la tarification.
- ⇒ **Prise en compte la dimension écologique** dans les offres de transport.

B. Un ensemble portuaire s'inscrivant dans une stratégie nationale de développement des échanges internationaux

Une réponse proactive face aux nouvelles législations françaises et européennes sur le transport



L'Etat français est engagé dans le développement de l'économie nationale, et notamment pour **accroître la compétitivité de la France** dans les domaines portuaires et fluviaux à l'échelle internationale. Le développement des ports de Paris Seine Normandie s'inscrit dans le cadre de la réforme portuaire française, proposant ainsi un contexte législatif national et international incitatif.

Composante concrète majeure du projet du Grand Paris, **HAROPA devient la façade maritime stratégique à la Région-capitale.**

A l'échelle européenne, **HAROPA répond à l'objectif fixé par le Livre blanc sur les transports** de l'Union Européenne (mars 2011) qui est de construire un système compétitif et économe en ressources en passant par une réduction de la part du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance au profit des voies ferrées et navigables.

Une contribution au développement des activités industrielles, logistiques et touristiques des territoires traversés pour accroître leur attractivité

Avec plus de 600 000 emplois industriels, **la vallée de la Seine est un territoire clé de l'industrie française.**

Pour maintenir et déployer l'emploi local, **HAROPA est un acteur majeur** notamment dans les principaux domaines d'activités du territoire : la logistique, les conteneurs, l'énergie, la chimie, les éco-activités, les déchets et l'automobile, avec notamment la concentration de 80% de la production automobile française.



HAROPA envisage de reconvertir certains espaces industriels en cessation d'activités pour accueillir les industries de demain : chimie verte, éco - matériaux, éolien off-shore... Il participe aux stratégies de diversification économique des territoires du Havre et de Rouen, pour augmenter leur attractivité.

Le développement des ports de Paris Seine Normandie l'Axe Seine contribue à **respecter la qualité d'un environnement naturel exceptionnel** et permet de transférer **une partie du trafic routier** et ainsi diminuer la congestion du réseau routier francilien mais aussi les nuisances en matière de pollution et de dégradation des infrastructures.

A titre d'exemple, 20 millions de tonnes de marchandises transportées par voie d'eau équivalent à 1 million de camions en moins sur les routes.

III. HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie, une organisation portuaire majeure à l'échelle européenne

HAROPA, ce nom qui reprend les trois premières lettres et syllabes des villes évoque la coopération et les synergies entre ces trois ports qui se coordonnent pour former un acteur portuaire intégrée, attractif et durable.

A. Une nouvelle structure, le choix d'un GIE

La raison d'être d'HAROPA

Hub maritime **majeur en Europe**, HAROPA se positionne comme un **système logistique compétitif et durable** intégrant la chaîne logistique de bout en bout avec une desserte efficace et écologique de l'hinterland.

En tant qu'acteur stratège proche du marché et de ses attentes, HAROPA est en charge de la coordination et de la mise en œuvre d'actions qui permettront de renforcer les parts de marchés des ports séquanais.

Un GIE : un support opérationnel pérenne

Le rôle d'HAROPA sera de faire de la coordination portuaire une réalité opérationnelle.

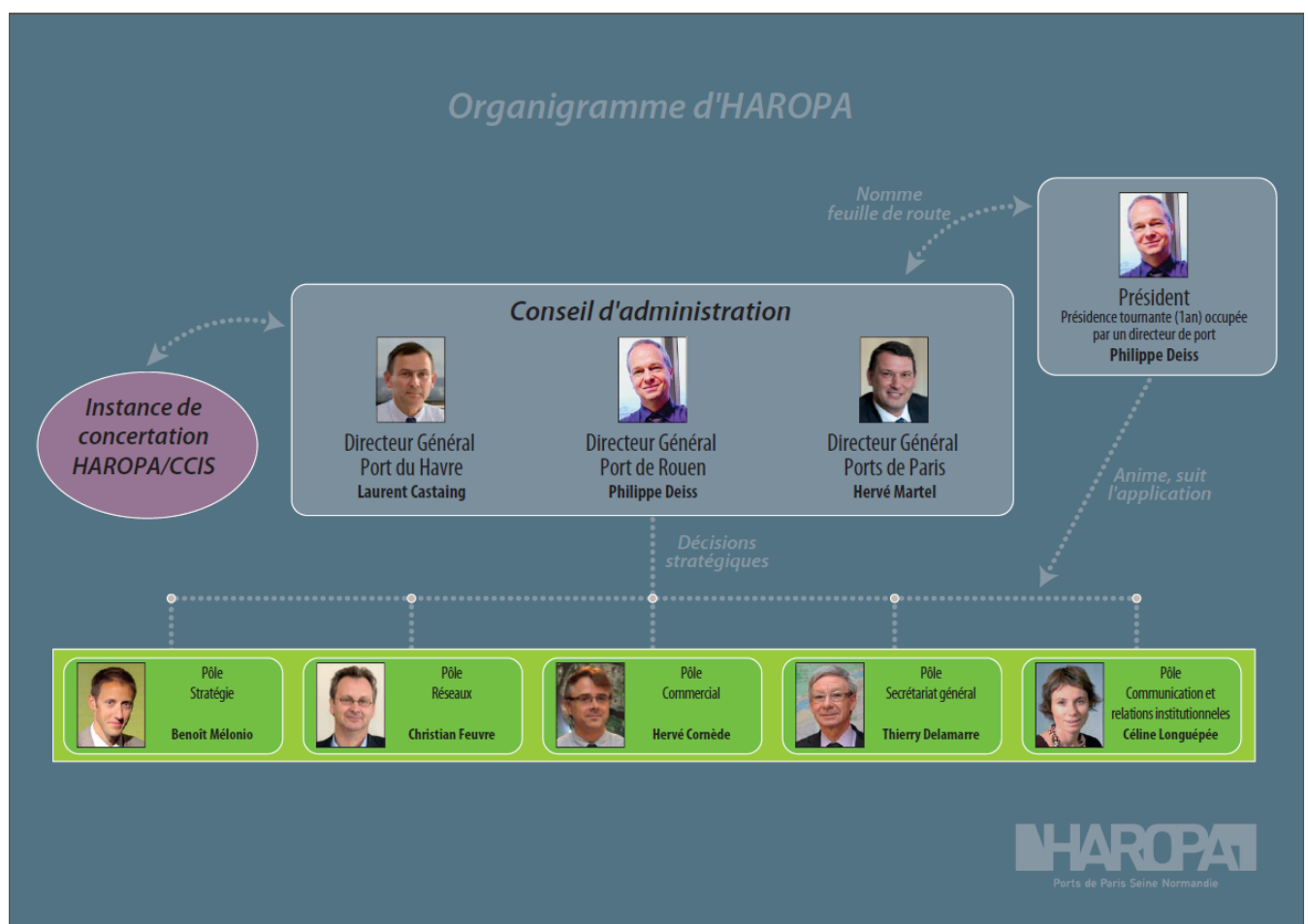
Le Groupement d'intérêt économique (GIE) est apparu comme la forme de structure la plus adéquate à la situation : les modalités de fonctionnement de ce type de structure répondent au mieux aux **besoins de réactivité, de souplesse, de coordination** qu'exigent les projets envisagés.

Lieu de réseau, de partage des expériences et des pratiques sur différents métiers (clubs métiers) et thématiques, il **mobilisera les ressources et les compétences** nécessaires pour atteindre ses objectifs.

Outre la coordination des investissements, des aménagements et des politiques environnementales, les 3 ports, associés dans le domaine de la promotion depuis 2009, proposent une offre commerciale commune en France comme à l'international (SITL, Intermodal Sao Paulo, TL China, Transport Logistic Munich...).

Interlocuteur unique auprès des clients qui demandent une offre de service de bout en bout, HAROPA répond ainsi exactement aux besoins identifiés. Parfaitement adapté, le mode de gouvernance d'un GIE présente des coûts de gestion raisonnables et offre aux trois ports une place équilibrée dans les processus de décision.

Un schéma innovant de gouvernance



Le Conseil d'administration est chargé de la direction du GIE. Constitué des trois directeurs généraux des ports de Paris Seine Normandie, il se réunira de façon régulière et aura notamment pour fonction de valider des décisions telles que les sujets d'études, les décisions stratégiques de toute nature, ...)

Il sera le référent du Conseil de coordination interportuaire de la Seine (CCIS) et assurera auprès de celui-ci un suivi de l'activité et des réalisations.

La présidence du GIE est tournante, pour une durée de 1 an, assurée alternativement par chaque directeur général. Cette présidence sera assurée la première année par le directeur général du Port de Rouen.

Le Président aura notamment pour fonction de s'assurer du fonctionnement du GIE, de la réalisation et de l'avancement des projets. Il représente le Conseil d'administration dans les relations institutionnelles, et est l'interlocuteur régulier du Commissariat Général au Développement de la Vallée de la Seine.

Par son rôle d'animateur, le GIE a pour mission de rénover profondément les rapports avec les différents acteurs d'Haropa en les invitant à participer aux réflexions stratégiques dans le cadre d'une **instance de concertation**. Cette structure accueillera divers parties prenantes: collectivités territoriales, tutelle d'état et opérateurs de réseaux (VNF, RFF) mais aussi des entreprises (notamment des clients d'Haropa), des syndicats de salariés et des associations environnementales.

B. Les champs d'actions d'HAROPA

Des projets articulés autour de 4 grands axes stratégiques

1. Accroître la part de marché des ports de Paris Seine Normandie en Europe

- ⇒ Construire **une offre commune** sur l'Axe Seine, déclinée par grande filière
- ⇒ **Simplifier l'implantation sur les plateformes** notamment en termes de procédures, de délais, de diagnostics environnementaux, etc.
- ⇒ **Programmer les grands projets d'intérêt communautaire** en matière d'infrastructures, comme la participation croisée des ports pour des projets tels que le terminal multimodal du Havre ou encore le développement à Achères d'une plateforme logistique majeure en Ile-de-France.

- ⇒ **Développer un outil statistique harmonisé** performant : approfondir la connaissance fine des trafics, y compris sur le ferroviaire et le fluvial.
- ⇒ Elaborer **des outils communs** aux trois ports : outils web communs, élaboration d'argumentaires, etc.
- ⇒ **Faciliter les formalités administratives et douanières**, y compris informatiques
- ⇒ **Développer de nouvelles solutions de systèmes d'information** fluviaux pour une amélioration de la gestion et du tracking des conteneurs

2. Favoriser le développement d'une logistique propre

- ⇒ Développement d'**une offre de conseil en montage de chaîne multimodale**
- ⇒ Création d'**une cellule ferroviaire commune GPMH-GPMR** pour d'assurer pleinement la nouvelle compétence de gestionnaire d'infrastructures confiée aux Ports, et d'améliorer leur desserte ferroviaire.
- ⇒ **Renforcement des interfaces** physiques entre le mode maritime et les modes terrestres notamment au niveau de Port 2000 : Terminal multimodal, chatière, accès fluvial
- ⇒ **Un discours commun** auprès des autorités de la navigation fluviale, mais aussi sur le champ du fluvio-maritime.
- ⇒ Développement **des services de qualité** aux opérateurs fluviaux notamment réparation et avitaillement
- ⇒ Alignement des **droits de ports** sur la dimension de leur verdissement, par la création d'**un mécanisme commun de bonus / malus** (sur le maritime et le fluvial). Une réflexion sera conduite pour aligner les incitations au report modal qui seront prévues dans les contrats de concession (à l'image de l'action engagée sur le terrain par le Port du Havre).

3. Contribuer au développement durable des territoires

- ⇒ Définir **un schéma partagé d'aménagement** et de développement de nouveaux espaces (fret, plateforme logistique, tourisme fluvial...)

- ⇒ Assurer **une veille et une concertation** sur les sujets communs relatifs au **développement de la Vallée de la Seine** notamment dans le cadre du **Grand Paris**
- ⇒ Développer un **pôle de savoir faire en lien avec les universités**, les pôles de compétitivité, centres de formations...)
- ⇒ Développer un **port de tourisme majeur** appuyé sur **les atouts de la région capitale** et le potentiel des boucles de la Seine via les synergies entre croisières maritimes et fluviales et l'activité de plaisance tout au long de l'axe Seine.

4. Asseoir l'identité portuaire de HAROPA



- ⇒ S'appuyer sur une marque commune : HAROPA, Ports de Paris-Seine -Normandie

Une marque internationale et innovante créée par l'agence de design global CB'a

Le nom qui reprend les deux premières lettres et syllabes des villes évoque **la coopération et les synergies entre ces trois ports**.

Il renvoie également au métier en tant que contraction de « **Harbours of Paris** ». Ses consonances très proches du mot « **Europa** » et la base-line indiquent immédiatement l'emplacement géostratégique de cet axe, de la façade maritime au poumon économique français, le Grand Paris.

- Une identité visuelle singulière et riche de sens
- Le lettrage très structuré évoque la puissance et la solidité de l'organisation dont l'objectif est de concurrencer les plus grands hubs européens aussi bien en termes de capacité que de performance. Les liens entre les lettres et les mots affirment l'association des partenaires qui s'allient pour offrir un service global et des solutions logistiques optimisées, en connexion avec les infrastructures régionales, nationales et internationales.
- Le jeu des blocs et les contreformes rappellent l'activité et l'architecture d'un port avec ses bâtiments, ses ponts, ses docks et ses conteneurs mais aussi la trajectoire et les méandres de la Seine, points de départ du parti-pris créatif.
- Enfin, l'originalité de ce logotype est enfin de pouvoir être utilisé avec une photo dans les lettres, telle une fenêtre ouverte, pour exprimer les spécificités de chaque port ou bien

encore illustrer les différentes facettes de cette marque à vocation commerciale, environnementale, territoriale ou institutionnelle.

- ⇒ Formation de **forces commerciales communes** et **mutualisation des correspondants HAROPA à l'international**
- ⇒ Développement d'**une offre de missions d'expertises à l'international** (environnement, lien port-ville, montage de chaînes logistiques durables...)

IV. Les premières actions d'HAROPA

A. Des offres commerciales communes

Les conteneurs:

Pour tous les trafics conteneurisés, HAROPA, corridor économique et hub logistique de dimension internationale, ouvre aux chargeurs, logisticiens, commissionnaires en transport et compagnies maritimes toute l'Europe dans des délais particulièrement compétitifs.

Il propose :

- ⇒ **Un réseau d'offres maritimes régulières de premier plan** : plus de 500 ports desservis à travers le monde sur tous les continents, avec des transit times très compétitifs du fait d'une position géographique privilégiée en entrée et en sortie du range nord-Europe. Par exemple, chaque jour, 2 escales de navires desservant l'Asie de/vers Le Havre, l'Asie représentant 60% du volume de conteneurs au Havre.
- ⇒ **Un réseau dense de solutions multimodales** et de terminaux à conteneurs intérieurs,
- ⇒ **Des infrastructures routières** développées et fluides
- ⇒ **Dessertes massifiées fluviales et ferroviaires** intracontinentales
- ⇒ **Services rapides, fiables, sûrs, écologiques** et en concurrence opérés par des professionnels
- ⇒ **Combiné ferroviaire** : Naviland Cargo, Rail Link Europe, Novatrans
- ⇒ **Combiné fluvial** : Logiseine, River Shuttle Container, Fluviofeeder, MSC, SNTC CARLine, Logiyonne
- ⇒ **Plus de 10 plates-formes portuaires et terminaux à conteneurs desservis** : Le Havre, Radicatel, Grand-Couronne, Rouen, Limay, Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Evry, Nogent-sur-Seine, Gron et bientôt Bruyères-sur-Oise et Montereau-Fault-Yonne

Une réponse aux enjeux environnementaux :

- ⇒ Services complétés par un maillage fluviomaritime et short-sea
- ⇒ Feeders, ferries et rouliers
- ⇒ Desserte des principaux ports français, nord européens, de la Baltique, du Royaume-Uni, de la Péninsule ibérique

Compagnies maritimes, commissionnaires en transport logisticiens et chargeurs (importateurs-exportateurs) témoignent de l'intérêt de formaliser une offre commune :

Benoît Douillet, directeur de l'agence MSC Le Havre :

« L'axe fluvial Le Havre-Rouen-Paris constitue un moyen d'évacuation et de réception de la marchandise respectueux de l'environnement, et indéniablement « d'avenir ». L'offre globale d'Haropa permet de rationaliser les procédures de travail, de faciliter la manutention, le stockage, et la livraison des marchandises. Les procédures douanières entre ces trois ports sont simplifiées. Globalement, les flux sont fluidifiés dans un sens comme dans l'autre. »

Samuel Salama, directeur Import du Groupe Carrefour

"Les solutions logistiques de l'Axe Seine favorisent la conciliation des objectifs de Développement Durable du Groupe avec les impératifs économiques et organisationnels de sa Supply Chain. Les procédures douanières simplifiées facilitent la gestion des flux imports et exports. De plus, la proximité des zones portuaires avec nos plateformes et nos magasins franciliens permettent de réduire les kilomètres parcourus et de mieux répondre aux enjeux de livraison urbaine."

Les Colis lourds :

Début 2010, un groupe de travail « colis exceptionnels » a été créé. Il regroupe une quarantaine de professionnels : manutentionnaires portuaires, commissionnaires en transport, opérateurs de transport ferroviaires, fluviaux et terrestres... Les objectifs : **faciliter le traitement des colis exceptionnels via les ports de Paris Seine Normandie et formaliser une offre compétitive** en termes de coûts et de qualité.

Une action pour soutenir des démarches innovantes :

- Le chargement/déchargement des colis hors normes (Out Of Gauge, dits OOG)
- Créer une alternative au transport conventionnel (« break-bulk »)

L'offre commercialisée finalisée répond aux besoins et aux exigences de nos clients :

Thierry Costard – Directeur de SCALES, société spécialisée dans le transport routier et la manutention de colis exceptionnels, encombrants ou à forte valeur ajoutée

« L'utilisation de la voie d'eau nous a semblé être une solution alternative à la route. Après plusieurs expériences, la combinaison de la simplicité, de la fiabilité technique et de la certitude économique, nous a convaincu d'utiliser et de privilégier ce mode de transport en complément de notre mode routier, utilisé pour les approches et les terminaisons. Pour preuve de cet engagement, nous avons investi dans une plateforme trimodale (fleuve, route et voie ferrée). Ce nouvel outil nous permet d'envisager le stockage, le déchargement et rechargement sur la ville de Saint-Ouen l'Aumône de tous les colis spécifiques. »

Emilie Remires – Responsable Grands Comptes Clients à l'ALN, logisticien et transporteur du Groupe EDF

« Conformément aux législations en vigueur (arrêté du 4 mai 2006, Grenelle de l'environnement), le Groupe EDF s'engage à favoriser la montée en puissance de la voie d'eau : 20% des colis exceptionnels sont aujourd'hui transportés par voie fluviale. L'objectif de croissance est de 5% par an sur les 5 ans à venir. Pour renforcer le recours au transport fluvial, un partenariat est en cours de

signature avec VNF. Outre ses nombreux avantages logistiques, la voie fluviale diminue les externalités négatives : acheminements moins impactant pour les territoires traversés, désengorgement des routes et rejets limités en gaz à effets de serre.»

Patrick Maletras – Directeur du Département Industriel chez TRAMAR, transitaire spécialisé dans l'Organisation de transports triangulaires, des colis exceptionnels de type industriel

« La voie fluviale est idéale pour toutes les entreprises spécialisées dans la chaudronnerie, la câblerie et les implantations d'unités industrielles. Premier gain : la simplicité administrative. Des démarches réglementaires allégées permettent d'expédier les colis à tout moment, quels qu'en soient les aléas de la production et de la fabrication. Second point fort, la souplesse d'utilisation. Dès qu'un client nous demande la prise en charge d'un colis, nous lui trouvons le quai le plus proche. Des études de transport amènent à trouver la solution adaptée aux impératifs de chacun. La régularité du service donne la possibilité de chargement sur des lignes régulières via Le Havre. Les clients bénéficient d'une grande visibilité sur les délais d'acheminement. Enfin, la zone de chalandise s'est agrandie sur tout l'Axe Seine grâce à l'implantation récente du Port fluvial à Gron dans l'Yonne. »

Eric Lelièvre Président de Pro-Maritime International (siège social à Rouen) assure, depuis des années, la consignation d'opérations maritimes de Colis Exceptionnels à Rouen

« Le positionnement stratégique du Port de Rouen et le report modal aisé sur la Seine

permettent une logistique optimisée des projets industriels, évitant les contraintes routières (délais d'obtention d'autorisation, incertitudes liées aux études d'ouvrages et d'itinéraires, disponibilités d'escortes de police...), et la réduction des risques aux marchandises (et donc des coûts), lors des passages d'obstacles (ponts, ronds-points, passages étroits...). Souvent en prise directe par les grues de bord ou de quai et parfois avec stockage temporaire à quai, la réussite de ces opérations implique la disponibilité de bassins sans remous et courants marins, de linéaires de quai disponibles et résistants et de zones de stockages non restrictives. Le Port de Rouen répond particulièrement bien à tous ces critères, accueillant à la fois les barges et les navires. Les succès répétés et pérennes en la matière enregistrés au port de Rouen le prouvent...»

Les offres par filières à venir sont :

- Les produits agricoles
- Les véhicules automobiles
- Les matériaux de construction
- Les matières à valoriser
(déchets, produits métallurgiques,...)
- Le transport de passagers.

B. Un calendrier ambitieux

HAROPA présentera **un premier bilan au mois de juin 2012.**

Ce premier bilan sera notamment l'occasion de :

- ⇒ préciser les éléments d'organisation mis en place et ceux qui restent à instaurer (notamment à la lumière des préfigurations de chaque pôle d'activité du GIE) ;
- ⇒ de présenter les éventuelles évolutions dont l'utilité aurait été identifiée au cours du travail de mise en place du GIE.

C. Des évolutions envisagées à long terme

La création d'un GIE HAROPA constitue un pas important vers une coopération renforcée, et une vraie cohérence entre les actions de développement des trois ports.

Des évolutions pourraient être envisageables à plus long terme, telles qu'une intégration plus poussée pour les fonctions commerciales et stratégiques ou un élargissement à d'autres ports de l'hinterland naturel, ou encore à des ports internationaux sous forme d'alliances destinées à favoriser et pérenniser les trafics maritimes.

V. Annexes : bilans trafics 2010/2011

Bilan détaillé du trafic maritime et fluvial d'HAROPA

CHIFFRES CLES LE HAVRE - ROUEN - PARIS

TRAFIC MARITIME

| En Kilo-Tonnes | 2010 | 2011 | évol. |
|--------------------------------------|---------------|---------------|------------|
| VRACS LIQUIDES | 54 858 | 53 549 | -2% |
| <i>dont pétrole brut</i> | 28 073 | 27 459 | -2% |
| <i>dont produits raffinés</i> | 21 423 | 20 651 | -4% |
| VRACS SOLIDES | 15 514 | 14 146 | -9% |
| <i>dont céréales</i> | 9 045 | 7 524 | -17% |
| CONTENEURS | 24 126 | 22 660 | -6% |
| AUTRES (conventionnel, roulier, ...) | 3 220 | 3 569 | 11% |
| TOTAL | 97 718 | 93 923 | -4% |

| en nbre | 2010 | 2011 | évol. |
|------------------------|---------|----------------|------------|
| Véhicules neufs | 339 328 | 365 000 | 8% |
| Passagers paquebots | 168 089 | 233 974 | 39% |
| Passagers ferries | 268 663 | 343 124 | 28% |
| Conteneurs en kilo-EVP | 2 488 | 2 349 | -6% |

TRAFIC FLUVIAL

| En Kilo-Tonnes | 2010 | 2011 | évol. |
|----------------|---------------|---------------|-----------|
| VRACS | 24 955 | 26 256 | 5% |
| CONTENEURS | 3 869 | 4 596 | 19% |
| AUTRES | 940 | 1 016 | 8% |
| TOTAL | 29 765 | 31 868 | 7% |

| en nbre | 2010 | 2011 | évol. |
|------------------------|------|------------|------------|
| Conteneurs en kilo-EVP | 361 | 427 | 18% |

En 2011, dans un contexte économique morose, les Ports de Paris Seine Normandie - 4^{ème} dans la hiérarchie des grands ports nord-européens - ont réalisé un trafic maritime de 94 millions de tonnes, en repli de 4%. La tendance au ralentissement du marché de la consommation en France a eu un impact direct sur le volume de **vracs liquides** (53,5 Mt, -2%) et de **conteneurs** traités (22,7 Mt, -6%). Pour ces derniers, la phase de finalisation de la mise en œuvre de la réforme portuaire en France en début d'année a aussi été à l'origine de ce recul. Quant aux **vracs solides** (14,1Mt et -9%), ils ont particulièrement souffert du marché des céréales. Face aux retraits en vracs (liquides et solides), les Ports de Paris Seine Normandie enregistrent les effets bénéfiques de la diversification des trafics de vracs: granulats, engrais, huiles alimentaires se développent. On peut souligner les très belles performances réalisées au niveau des **passagers** qui augmentent de 39% pour les paquebots et de 28% sur le transmanche. Autre élément de satisfaction, l'activité des **véhicules neufs** enregistre de très bons résultats avec 365 000 unités transportées, en croissance de 8%.

Avec 32 millions de tonnes traitées en 2011 (en hausse de 7%), le trafic fluvial a bénéficié d'une très belle progression de **l'activité conteneurisée** sur la Seine (+19% en tonnes à 4,6Mt et +18% en nombre à 427 000 EVP), les **vracs** évoluant de 5% à 26,3 Mt. Plus que jamais, le trafic fluvial s'impose comme une alternative écologique et économique de plus en plus crédible pour les entreprises.

Pour 2012, la mise en œuvre de la réforme portuaire étant effective, la constitution d'HAROPA doit donner une impulsion nouvelle au développement du premier complexe portuaire français.

Bilan trafic par ports 2011

Ports de Paris :

Forte croissance du trafic fluvial en Ile-de-France

Le trafic par voie d'eau en Ile-de-France a enregistré une croissance de 7% *en 2011 . Malgré les aléas économiques, 21.9 tonnes de marchandises ont été chargées et déchargées sur les ports franciliens pendant cette période.

Le report modal particulièrement important pour l'évacuation des déblais de chantier par voie sous-tends cette bonne performance.

Le trafic fluvio-maritime connaît une hausse importante pour la seconde année consécutive (+ 27%) et s'élève à 357 000 tonnes.

Sur cette même période, le secteur des conteneurs continue de connaître une hausse importante de ses trafics avec 154 161 EVP transportés soit + 21.3%.

Cette croissance repose sur les conteneurs maritimes (+10% sur l'axe-seine) et sur les conteneurs intra-régionaux, en particuliers liés au transport conteneurisé de déchets) boosté par la reprise des trafics de la REP et au fort développement des trafics de papiers recyclés d'UPM.

Le déploiement en 2011, du cargo community-system AP+ (qui permet une gestion informatisée des flux de conteneurs à l'échelle de l'axe-Seine), la mise en service du 3ème portique de manutention sur le terminal de Gennevilliers constituent de nouveaux atouts pour le développement du trafic fluvial de conteneurs à l'échelle de l'axe Seine.

Ces résultats, après deux années consécutives de croissance, confirment que le transport fluvial est une alternative écologique et économique de plus en plus crédible en Ile-de-France.

A terme les nouvelles infrastructures portuaire notamment dans le cadre du projet de port Seine-Métropole, la concrétisation des projets de distribution urbaine et la mise en place du GIE HAROPA constituent les bases des développements futurs.

*chiffres provisoires.

Contact presse : Céline Longuépée (01 40 58 28 75) - celine.longuepee@paris-ports.fr

Nicolas Boudet (01 40 58 29 81) - nicolas.boudet@paris-ports.fr

Grand Port Maritime de Rouen :

2^{ème} meilleur tonnage historique et progression hors céréales

Aux terminaux du Grand Port Maritime de Rouen le tonnage maritime annuel à fin décembre 2011 s'élève à 25 397 kt. Par rapport au record historique de 2010 (26 688 kt), les volumes enregistrent donc un léger repli global de -4,8 %, soit -1 291 kt. Cependant ils représentent le 2^{ème} meilleur trafic de l'histoire du Port de Rouen. L'essentiel de ce recul global s'explique par la diminution, prévue, des sorties de céréales, du fait avant tout du retour sur le marché des pays de la Mer Noire ; cette diminution représente à elle seule un déficit de -1,5 Mt .

Hors céréales, les échanges sont globalement en hausse de + 1,3 %.

Par rapport à l'année 2010 :

- ♦ Hausse significative des importations : + 5,4 % à 9 944 kt contre 9 436 kt
- ♦ Repli des exportations : -10,4 % à 15 453 kt contre 17 252 kt (en raison des exportations de céréales qui n'atteignent pas le niveau record de 2010).

Repli limité des **vrcs liquides**, par rapport, ici aussi, à une année exceptionnelle :

- 2 % à 12 161 kt, soit – 309 kt. Diminution, en fin d'année, des produits pétroliers raffinés (– 5 % à 8 940 kt), mais 2011 constitue une année de haut niveau compte-tenu de la conjoncture économique et du climat hivernal plutôt doux, peu favorable à la consommation de combustible. En revanche, progression globale de l'ensemble des autres vrcs liquides de + 5,4 % à 3 221 kt, dont : engrais manufacturés + 8,6 % à 1 178 kt ; produits chimiques : – 8 % à 1 184 kt.

Recul des **vrcs solides** : – 8 % à 11 089 kt, soit – 1 029 kt, avec diminution prévue des céréales (7 524 kt, soit – 16,8 %). Hors céréales, progression globale des autres secteurs (+ 16 % à 3 565 kt), avec les variations suivantes :

- ⇒ granulats + 4,7 % à 735 kt
- ⇒ charbons + 14 % à 413 kt
- ⇒ malt – 1,5 % à 231 kt
- ⇒ engrais manufacturés + 13,3 % à 266 kt
- ⇒ autres vrcs + 50,3 % à 1 171 kt
- ⇒ oléagineux/protéagineux – 3,5 % à 662 kt

Les **marchandises diverses**, avec 2 147 kt, sont en légère augmentation (+ 2,2 %, soit + 47 kt) :

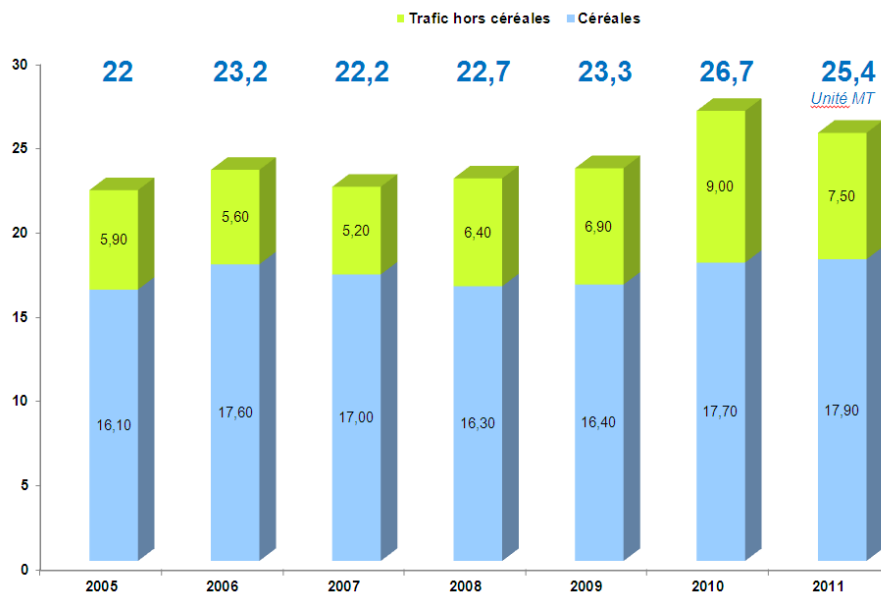
- ⇒ conteneurs maritimes – 4,2 % à 1 031 kt, alors qu'en EVP on constate une légère progression de + 0,8 % pour 130 598 evp
- ⇒ sacherie – 13,9 % à 95 kt
- ⇒ produits papetiers et forestiers + 6,9 % à 491 kt
- ⇒ autres diverses + 16,9 % à 530 kt, dont 426 kt de produits métallurgiques soit + 31,2 %.

Par rapport à l'année 2009 (23 303 kt), l'augmentation globale du trafic en 2011 est de + 9 %, représentant + 2 094 kt.

On constate donc que pour chaque filière de vrcs, des retraits ont été compensés par des progressions. A Rouen, **les diversifications ont été fructueuses** : oléagineux, tourteaux, granulats, engrais solides, engrais liquides, huiles alimentaires, produits métallurgiques voient leurs trafics s'amplifier.

Les marchandises diverses font l'objet d'une volonté de développement de la part des autorités portuaires et des entreprises. Elles progressent néanmoins, grâce, encore, à la diversification des produits manutentionnés. Et si le tonnage des conteneurs maritimes se maintient légèrement au-dessus d'1 million de tonnes, il faut noter que la relance ne fait que s'amorcer : la réforme portuaire s'est concrétisée il y a seulement sept mois, et le ralentissement économique, particulièrement en Europe, est perceptible. Pourtant, le Grand Port Maritime de Rouen et ses partenaires de la place rouennaise sont parvenus à maintenir leurs grandes liaisons régulières, et même à renforcer certaines dessertes : celles, notamment, de l'Afrique de l'Ouest en navires mixtes.

Durant l'année 2011 également, l'ensemble des trafics fluviaux ayant touché les terminaux portuaires rouennais a poursuivi sa puissante progression, en dépassant 6 000 kt, dont quelque 1 300 kt de conteneurs fluviaux. Pour la deuxième année de son histoire aussi, le Port de Rouen dépasse donc largement la barre des 30 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux à 31 450 kt.



Trafic 2011

Principaux pays en relation avec le Port de Rouen

(pays avec lesquels les échanges ont dépassé 450 000 tonnes en 2011)

| | Pays | Tonnage 2011 |
|----|-------------|--------------|
| 1 | PAYS-BAS | 5 148 809 |
| 2 | ALGERIE | 3 126 856 |
| 3 | MAROC | 2 225 460 |
| 4 | ROYAUME-UNI | 1 840 746 |
| 5 | FRANCE | 1 246 280 |
| 6 | RUSSIE | 1 157 835 |
| 7 | ETATS-UNIS | 958 444 |
| 8 | BELGIQUE | 944 453 |
| 9 | ESPAGNE | 557 649 |
| 10 | EGYPTE | 477 791 |
| 11 | CUBA | 473 851 |

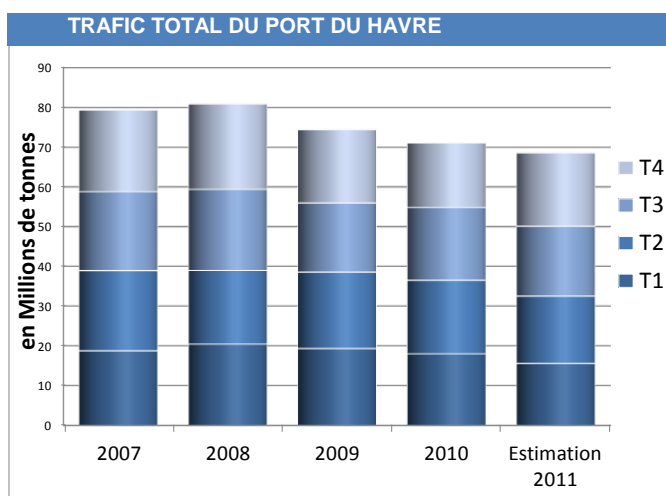
Contact : Grand Port Maritime de Rouen – François Henriot –

Tél : 02 35 52 54 84 / 06 89 86 95 83 – francois.henriot@rouen.port.fr - www.rouen.port.fr

Grand Port Maritime du Havre :

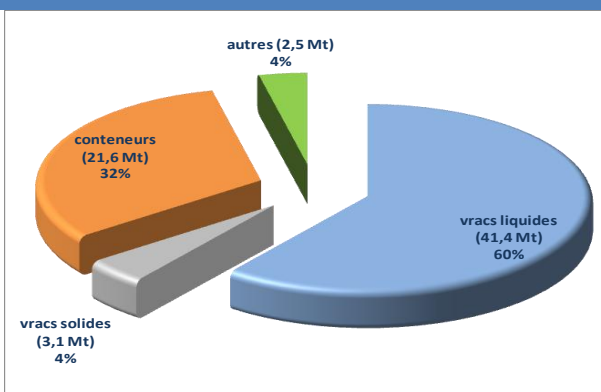
Un trafic annuel global de 68,5 millions de tonnes

Avec un cumul de 68,5 millions de tonnes traitées (avitaillement inclus), le trafic 2011 du premier port du commerce extérieur de la France reflète le contexte de l'année : une conjoncture économique tendue sur les grands marchés mondiaux et, pour les marchandises diverses, un début d'année marqué par des négociations importantes dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme portuaire en France. Depuis le 3 mai 2011, le port du Havre met en avant une nouvelle dynamique axée sur les critères de fiabilité, compétitivité et qualité de service qu'attendent ses clients.



Au terme de l'année 2011 et malgré le constat d'une amorce de reprise sur le deuxième semestre (+4% par rapport à la même période de 2010), le tonnage global traité au port du Havre affiche un résultat en retrait de 4% au regard de 2010. Ce résultat est en particulier le reflet du commerce extérieur de la France et d'une consommation en berne des ménages français (Source : *Indicateurs de la consommation des ménages INSEE*). Avec 63 Mt, les **vracs liquides** (41,4Mt) et les **conteneurs** (21,6 Mt) représentent 92% des tonnages du port du Havre. Leur évolution est détaillée dans les pages suivantes.

PARTS DES DIFFERENTS TRAFICS



Pour les **vracs solides**, l'année 2011 a été marquée par une réduction des tonnages de l'ordre de 10% à 3,1 Mt. Ce repli est lié à la baisse de 37% des flux de charbon notamment corrélée à la douceur du printemps et de la fin d'année. On constate par ailleurs une forte croissance des matériaux de construction (sables, graves et pierres concassées), qui progressent de +59% à près de 1,3 Mt, ainsi que des trafics de ciments : +18% à 0,4Mt.

Faits marquants de l'année 2011 :

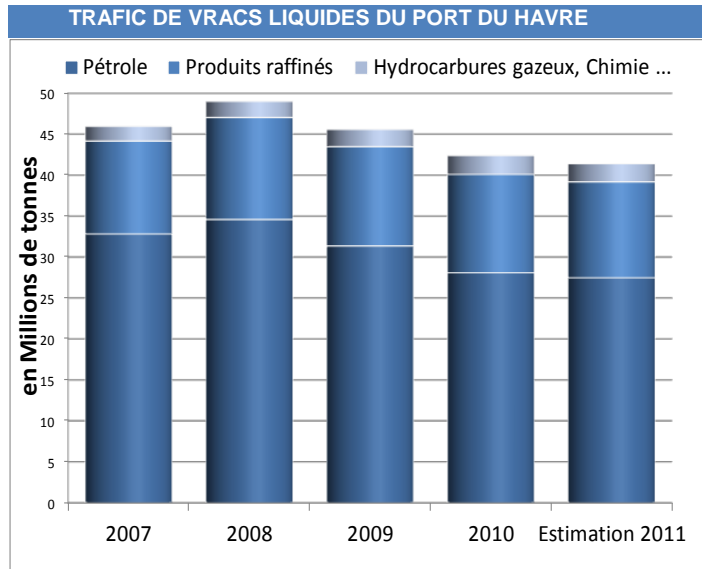
- Avril : Le port du Havre élu « Best Seaport in Europe 2011 » en Asie
- 3 mai : Finalisation de la mise en œuvre de la réforme portuaire avec le détachement des personnels de conduite auprès des opérateurs de manutention
- 10 juin : Lancement officiel du projet RORO MAX pour accroître la compétitivité et le développement des trafics du terminal roulier
- 29 septembre : AREVA choisit le port du Havre pour son implantation industrielle dans le cadre de l'appel d'offres éolien offshore
- 22 novembre : TNMSC investit 160 M€ dans un nouveau terminal à Port 2000
- Décembre : Signature des protocoles d'accord avec deux consortia dans le cadre de l'appel d'offres éolien offshore qui inscrira la Haute-Normandie et Le Havre au cœur de la logistique portuaire de la filière éolien
- Nouveauté 2011 : Près de deux colis exceptionnels par jour

L'activité du port du Havre en 2011

Zoom vracs liquides : l'activité s'adapte aux demandes des marchés

Le port du Havre distribue l'une des zones industrielles et portuaires les plus importantes d'Europe. Sa première activité est constituée des vracs liquides, qui représentent 60% de l'ensemble des tonnages portuaires avec 41,4 millions de tonnes en 2011 (-2% par rapport à 2010).

Avec 27,5 Mt traités en 2011, Le Havre est l'une des deux portes d'entrée maritime des approvisionnements de la France en pétrole brut. La baisse des tonnages de 2% est étroitement corrélée au ralentissement global de l'économie (croissance de +1,7% principalement réalisée au 1er trimestre – source *INSEE / Banque de France*). Les vastes travaux de modernisation entrepris par la 1^{ère} raffinerie européenne de Total sur son site de Gonfreville-l'Orcher (projet RN 2012 de 740 Millions d'euros) confortent cette activité au Havre et vont permettre de répondre à l'évolution de la demande des marchés puisque la France consomme moins d'essence et plus de gazole.



Les produits raffinés enregistrent un repli de 2% à 11,7 Mt. A l'origine de cette évolution, la baisse des activités de raffinage et la réduction de la consommation de carburants sur les 12 derniers mois (-5,3% pour les supercarburants, cf. site du *Ministère du Développement Durable*).

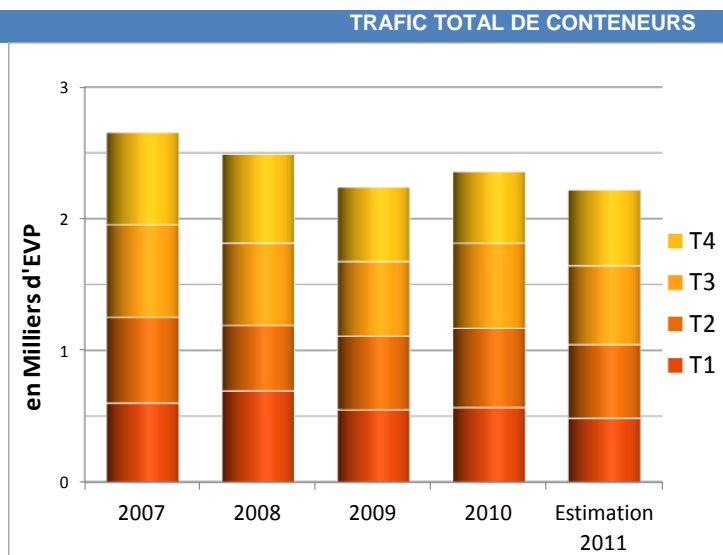
Avec 1,7 Mt, les vracs liquides chimiques enregistrent un léger recul de 2% en 2011, après une très bonne année 2010. Cette évolution traduit la conjoncture nationale de cette activité : selon *l'Union des Industries Chimiques*, après un très bon 1^{er} trimestre, la production chimique en France a ralenti dès le 2^{ème} trimestre. Élément stratégique de développement du port du Havre et de l'Axe Seine, la chimie est au cœur des priorités du GPMH, qui a lancé courant 2011 un appel à projets afin de favoriser l'essor de cette activité pour laquelle le territoire havrais dispose d'une véritable expertise.

Faits marquants de l'année 2011 :

- 2011 : Osilub - filiale de VEOLIA et TOTAL - construit une usine de régénération d'huiles usagées sur la Zone Industriale-Portuaire havraise. Investissement de 55 M€. Mise en service en 2012.
- 2011 : Travaux de modernisation de la Raffinerie de Normandie du groupe Total (investissement de 740M€). Mise en service 2012/13.
- Juin 2011 : Lancement d'un appel à projets vracs liquides pour offrir des capacités de stockage supplémentaires sur la zone industrielle et portuaire du Havre.

L'activité du port du Havre en 2011

Zoom conteneurs : reprise progressive de l'activité et bon maintien de l'hinterland

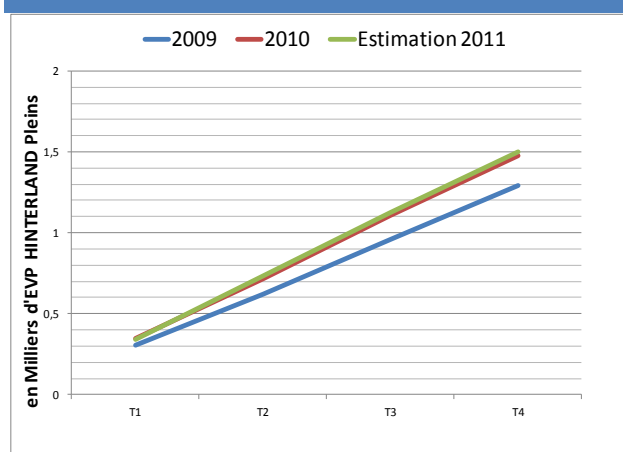


Le trafic conteneurisé a retrouvé le chemin de la croissance au fil des trimestres (2,22 millions d'EVP) tout en concluant l'année sur un résultat en retrait de 6% lié au recul du transbordement. Les mauvais résultats du 1^{er} trimestre (483 KEVP) ont en partie été compensés au cours des mois suivants. Avec 559 KEVP, le 2^{ème} trimestre a montré une reprise nette de +16% au regard du 1^{er} trimestre. Le pic de l'activité a été atteint à l'été 2011 avec 600 KEVP. Tout en progressant de 5,7% au regard de la même période de 2010, le 4^{ème} trimestre 2011 a marqué le pas à 576 KEVP.

Deux facteurs expliquent ces évolutions. En premier lieu, le **retour de la confiance des clients**, qui ont constaté une augmentation de la productivité de +15% après l'application effective de la réforme portuaire au printemps 2011. En second lieu, la **conjoncture économique morose** de la 2^{ème} moitié de l'année, dont l'impact s'est fait ressentir sur l'activité conteneurisée. Dans ce contexte, on peut se féliciter de la bonne coopération entre les professionnels portuaires et le GPMH qui a permis de satisfaire nos clients.

Élément favorable à retenir dans le contexte de l'année 2011 : le **maintien du trafic hinterland du port du Havre** (à 1,85 million d'EVP). On peut souligner la très belle progression du transport combiné fluvial (+14% à 192 000 EVP). En revanche, le mode ferroviaire est en retrait de 13% à 105 000 EVP, lié en particulier aux travaux de modernisation engagés sur l'ensemble du réseau ferré national. Par ailleurs, le port a vu progresser son **trafic hinterland de conteneurs pleins** (+1,65% à 1,5 MEVP) marquant l'implication croissante du port du Havre dans les marchandises diverses.

EVOLUTION DU TRAFIC EVP HINTERLAND PLEINS



Faits marquants de l'année 2011 :

- 22 novembre : TNMSC investit 160 M€ dans un nouveau terminal à Port 2000
- Nouveaux services maritimes : service Hamburg Süd avec Vancouver lancé en février, service Maersk Line avec la Chine et le Vietnam en juin, service Hanjin avec le Japon en juillet...
- Les logisticiens qui ont choisi le port du Havre en 2011 : Eurasia pour sa plate-forme d'import-export, Danone Baby Nutrition Africa & Overseas (DBNAO) pour sa base logistique export, Nichirei dans le froid, Fedex qui a ouvert son second bureau français...
- Le Havre, leader mondial pour les vins et spiritueux avec 800 millions de bouteilles en 2011
- Bilan 2011 : Près de 250 porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP accueillis au port du Havre

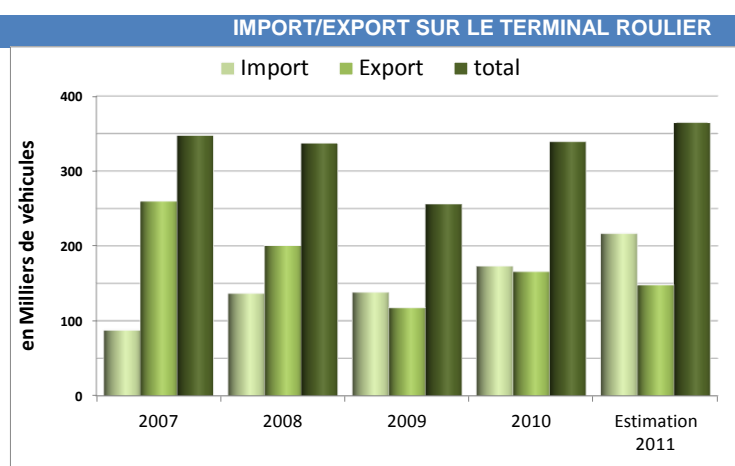
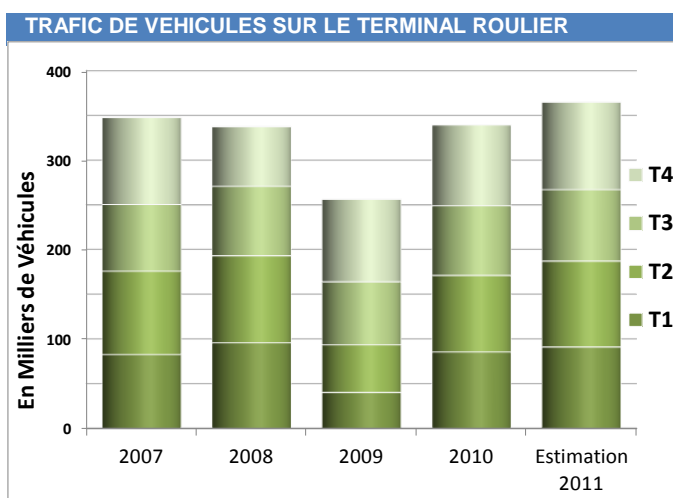
L'activité du port du Havre en 2011

Confirmation de la croissance pour les trafics de véhicules

Avec 365 000 véhicules traités en 2011 (+8% par rapport à 2010), le terminal roulier poursuit le développement initié en 2009, malgré une tendance à la baisse du marché automobile français (-0,3% sur les 11 premiers mois de l'année, selon le CCFA - **Comité des Constructeurs Automobiles Français**). Rappelons qu'au Havre, la progression 2011 fait suite à celle enregistrée en 2010 où l'activité avait déjà augmenté d'un tiers.

Cette croissance rapproche le port du Havre des ambitions fixées dans le cadre de RORO MAX. Lancée en juin dernier, cette démarche collaborative fixe l'objectif de faire du terminal roulier havrais une référence en Europe avec 500 000 véhicules d'ici 2015.

Pour répondre aux besoins de la clientèle et des trafics, une dizaine d'hectares de nouvelles surfaces ont été mises en service à l'été 2011 à l'ouest du terminal existant, ce qui porte la surface totale opérationnelle du terminal à 80 ha.



On peut noter un basculement progressif de l'export (largement majoritaire jusqu'en 2007) vers l'import du fait d'une action commerciale offensive des acteurs du roulier dans un contexte très concurrentiel. Aujourd'hui, les grands constructeurs mondiaux s'appuient sur le terminal roulier du Havre pour distribuer leurs véhicules sur le marché français : Renault / Nissan, Peugeot PSA, Kia, BMW...

Au niveau du fret transmanche, le trafic se maintient avec 25 560 véhicules fret sur l'année 2011.

Faits marquants de l'année 2011

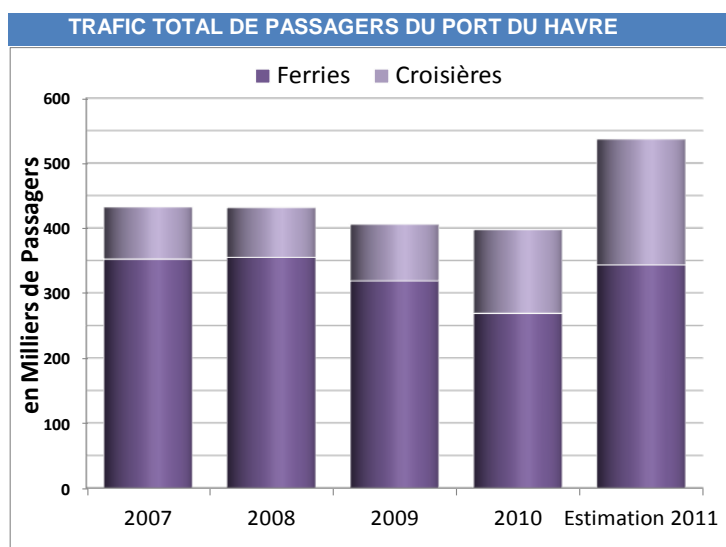
- 10 juin : Lancement officiel du projet RORO MAX pour accroître la compétitivité et le développement des trafics du terminal roulier. RORO MAX associe manutentionnaires, logisticiens, gestionnaires de parc, laboratoires et écoles d'ingénieurs autour d'une ambition : faire du Havre un terminal roulier de référence en Europe.
- Été : Mise en service de 10 hectares de terre-plein supplémentaires portant à 80 ha la surface du terminal.

L'activité du Port du Havre en 2011

Activité passagers: une année 2011 exceptionnelle

En 2011 au Havre, le trafic de passagers a été un très bon millésime avec un total de 537 000 passagers accueillis.

L'activité croisière a marqué un véritable boom au Havre en 2011, enregistrant une progression de 50% du nombre de passagers par rapport à 2010. Au total, 193 700 passagers ont transité par Le Havre au cours des 95 escales annuelles (contre 128 760 passagers et 70 escales en 2010). Plusieurs facteurs ont permis de favoriser cet essor. Tout d'abord, le positionnement du Havre comme escale tête de ligne pour Costa au printemps dernier. Ensuite, sur le plan national, la saison touristique 2011 a été meilleure que l'année précédente, d'après les chiffres provisoires de la *Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCS)*. L'année a également été marquée par une augmentation des nuitées et un allongement des séjours en France.



Côté ferries, 2011 se démarque par une reprise du trafic transmanche avec plus de 343 000 passagers, en hausse de +28% grâce à une très belle saison estivale. Ceci s'accompagne d'un net regain du trafic de véhicules passagers (+41% à 125 900) après une année 2010 morose.

Faits marquants de l'année 2011 :

Printemps 2011 : L'armement croisière Costa lance ses escales tête de ligne au Havre

10 avril 2011 : Triple escale de paquebots au Havre avec la présence simultanée du « AIDAcara » (groupe AIDAcrises), « Ventura » (Carnival) et « Oceana » (P&O Cruises).

Fin avril 2011 : Ajout d'une rotation quotidienne de LD Lines entre Le Havre et Portsmouth avec la mise en service du « Norman Spirit ».



Contact : Grand Port Maritime du Havre – Service Communication - Véronique Hauchecorne –
Tél : 02 32 74 73 91 / 06 65 47 29 00 – veronique.hauchecorne@havre-port.fr - www.havre-port.fr