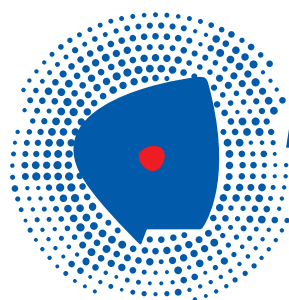


REVUE DE PRESSE

AXE SEINE - HAROPA

Lundi 31 mai 2021



Métropole
du Grand Paris

Les ports de la Seine fusionnent pour se replacer sur la carte européenne

- Ce 1^{er} juin, les trois ports de l'axe Seine – Le Havre, Rouen, Paris – fusionnent en un établissement public unique.
- Objectif, accroître la performance logistique de l'axe Seine et créer du trafic portuaire, alors que le premier ensemble portuaire français est en décrochage par rapport à ses concurrents nord-européens.

INFRASTRUCTURES

Claire Garnier

@claire_garnier

— Correspondante à Rouen

Il n'y a plus qu'un seul port de Paris au Havre. Mardi 1^{er} juin, les trois ports de la Seine fusionnent en un établissement public unique. Exit le GIE qui regroupait depuis 2012 les trois ports du Havre, de Rouen et de Paris : Haropa. « Avec le GIE, chaque port gardait son autonomie et son budget propre », rappelle Stéphane Raison, le président du directeur du nouvel Haropa et ancien directeur général du port de Dunkerque. « Aujourd'hui, il y a une seule direction, un seul budget et bientôt une politique tarifaire conjointe ».

Si sa mission – créer de l'activité – n'a rien d'un scoop, le ton qu'il emploie est plus détonnant. « Je

note que les 50 premiers chimistes mondiaux sont présents à Anvers et qu'ils ne sont pas chez nous », lance-t-il, martelant qu'il « n'est pas normal que la moitié des conteneurs desservent la France passe par les ports d'Anvers et de Rotterdam ».

Pour mémoire, Haropa-Le Havre a traité 3 millions de conteneurs EVP (l'unité de compte internationale) en 2020, quand Rotterdam, premier port européen, en a traité 14 millions, Anvers 12 millions et Hambourg 9,3 millions.

Séphane Raison va diriger l'établissement depuis Le Havre, le siège social du nouvel Haropa qui concentre les deux-tiers de l'effectif avec 1 200 salariés (400 à Rouen et 200 à Paris) et 57 % des investissements publics sur la période 2020-2027 (1,4 milliard d'euros). Il travaillera avec un binôme rouennais, Daniel Havis, l'ex-président de la Maniut, dont le siège est à Rouen.

L'Etat a, semble-t-il, veillé à ménager les susceptibilités entre Rouen, le port fluvio-maritime à dominante céréalière, et Le Havre, le premier port français de conteneurs.

Daniel Havis est à la tête d'un conseil de surveillance qui comprend 17 membres, dont 5 représentants de l'Etat, 3 représentants syndicaux, 3 pour les métropoles (Le Havre, Rouen, Paris), deux pour les régions (Normandie et Ile-de-France) et quatre personnalités qualifiées issues du monde économique.

Le privé frustré

Si les syndicats et les villes n'ont rien trouvé à redire sur cette composition, les régions (Normandie et Ile-de-France) et les acteurs privés s'estiment insuffisamment représentés. « Le secteur privé investissant à la même hauteur que le public, cela devrait lui donner le droit de coanimer l'établissement », estime Christian Boulocher, président de Seine-Port Union, qui fédère les communautés portuaires de l'axe Seine. « Nous allons devoir nous contenter d'un strapontin dans les instances consultatives », enrage Michel Segain, qui préside l'Union maritime et portuaire du Havre (600 entreprises) et l'Union maritime et portuaire de France (UMPF). Une présence directe des fédérations portuaires au conseil de surveillance « nous tenait un rôle juridique de conflit d'intérêts », lui a écrit Jean Costes.

Le risque est celui d'une « nouvelle gouvernance déconnectée du terrain », répond Christian de Tinguy, le président de l'UNDM, l'organisation patronale des entreprises de manutention portuaires clientes des ports. « Si nous avions été associés à la précédente gouvernance, nous aurions évité dix ans de régres-



Haropa-Le Havre a traité 3 millions de conteneurs EVP en 2020, quand Rotterdam, premier port européen, en a traité 14 millions, Anvers 12 millions et Hambourg 9,3 millions.

La faiblesse des ports français ne tient pas qu'à leur organisation

D'autres facteurs, structurels ou non, expliquent le décrochage tricolore par rapport aux grands rivaux de la mer du Nord.

La réunion du Havre, de Rouen et de Paris au sein d'une même structure portuaire à partir du 1^{er} juin suffira-t-elle à redresser la situation face aux grands ports de la mer du Nord – Anvers, Rotterdam ou Hambourg –, et ceux de la Méditerranée ? La faiblesse des ports tricolores tient-elle à leur organisation, celle d'Haropa relevant par exemple d'un conseil très étendu avec près de 20 personnalités issues de l'Etat, des collectivités, du personnel et même des « personnes qualifiées » en core indéterminées ? « Il n'y a pas deux gouvernances qui se ressemblent en Europe. La composition de l'organe de gouvernance est à chaque fois liée à l'histoire et au biotope dans lequel se trouve le port », tranche Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar) de Nantes.

Gouvernances puzzle

À l'embouchure de l'Escaut, le port belge d'Anvers, deuxième port du Vieux Continent et concurrent direct d'Haropa, gère 12 millions de conteneurs à l'année, quatre fois plus que les ports de la Seine. Là-bas, le port est une société anonyme de droit public dont l'unique actionnaire est la ville d'Anvers (ce qui devrait changer car le port est en train de fusionner avec Zeebrugge). « Il y a, à Anvers, une longue tradition d'imbriication entre le public et la communauté portuaire », observe Paul Tourret. La gouvernance du port flamand est mixte avec un conseil d'administration de 13 membres – un directeur général, 6 représentants du public et 6 administrateurs indépendants (du privé).

À Rotterdam, premier port européen avec 14 millions de conteneurs, il est à l'univers piloté par une société privée, dont 70 % des parts sont détenues par la ville de Rotterdam et 30 % par l'Etat néerlandais, chapeauté par une sorte de conseil de surveillance de cinq animé par des dirigeants de grandes entreprises.

De l'autre côté du Rhin, les ports sont la compétence des Länder. Le port de Hambourg (numéro trois européen) est celui d'Allemagne, le port de Hambourg et géré par un conseil de surveillance de 9 membres nommés par le Sénat du Land (avec des représentants du privé, des salariés et des fonctionnaires de la ville-Etat).

Enfin, le premier port à conteneurs britannique Felixstowe est privé, comme la plupart des grands ports d'Outre-Manche. En Italie, l'Etat et les territoires sont à la manœuvre avec un « conseil de surveillance ». En Espagne où les ports sont sous la tutelle de l'Etat central, les conseils d'administration incluent les régions, les villes, les syndicats, les CCI et les unions maritimes.

Del'autre côté du Rhin, les ports sont la compétence des Länder.

Difficile de tirer des enseignements de ce kaléidoscope. En bout de ligne, la gouvernance ne semble cependant pas être une condition suffisante pour expliquer le décrochage des ports français. D'autant que les rapports qui s'empilent démontrent le caractère multifactoriel du sujet.

Il y a bien sûr la puissance historique des ports de l'ancienne Hanse médiévale, le marché de l'océan de l'Europe et de sa foule d'industriels, mais aussi d'autres paramètres moins structurels. Comme les grèves à répétition de la Fédération nationale des ports et docks CGT – dont l'opération « ports morts » contre la réforme des retraites, avant la crise sanitaire –, qui ont produit de la défiance chez les clients. Ou les limites françaises dans le fret ferroviaire et le « report modal ».

La France paie aussi certaines décisions déconnectées des réalités. Un exemple ? Port 2000, le port à conteneurs du Havre situé depuis le début du siècle dans l'estuaire de la Seine (1 milliard d'euros d'investissement public) a été conçu... sans écluses ni accès direct au réseau fluvial.

— C. G.

sion fluviale au Havre car nous aurions œuvré pour que soit réalisée très vite la chaudière ».

La chaudière ? Une infrastructure de 125 millions d'euros fortement poussée et financée par la Région Normandie qui permettra en 2023 de faire passer les bateaux fluviaux de la Seine aux terminaux à conteneurs situés en mer. « Au lieu de cela, l'Etat a fait le terminal multimodal qui est une aberration économique en raison des ruptures de charge que l'on impose à chaque conteneur », enrage-t-il.

Alors que 85 % des conteneurs d'Haropa arrivent ou repartent par

camion – 10 % par la Seine et 5 % par le rail – Stéphane Raison a fait du développement du fluvial l'un de ses axes stratégiques. « A titre de comparaison, Anvers traite 130 barges fluviales par jour quand nous en traitons aujourd'hui une dizaine par jour sur l'axe Seine pour le conteneur », pointe-t-il. Il devrait dévoiler ce mardi sa stratégie de logistique fluviale de distribution depuis le port de Gennevilliers (Hauts-de-Seine) où sera annoncée la construction par le groupe australien Goodman d'une plateforme logistique les pieds dans l'eau et neutre en émissions, « Green Dock ». Une

annonce qui suit celle du projet d'Ikea de centre de distribution sur le port de Limay (Yvelines) entre Paris et Rouen. « Nous allons développer la logistique de distribution nettement l'accent sur la préposition logistique et industrielle », explique Stéphane Raison. « Pour créer du trafic portuaire, capter des flux, il faut être performant sur le plan logistique et être prêt à offrir des terrains aménagés et en Ile-de-France, nous courons après les terrains aménagés ».

C'est une règle de l'économie maritime : la bataille des ports se joue à terre. ■

Acte II des Rencontres Axe Seine : un AMI pour expérimenter la desserte par voie d'eau en cœur d'agglomération

Les maires prennent la relève d'un Etat dont la délégation interministérielle) l'Axe Seine n'a pas convaincu.

Edouard Philippe, Anne Hidalgo et Philippe Mayer-Rossignol se sont retrouvés ce lundi 31 mai pour "relancer le fret fluvial". La rencontre de Rouen du 11 février dernier avait inauguré un cycle de travail de coopération entre les territoires parisiens, rouennais et havrais afin d'initier "des projets concrets" autour de l'Axe Seine. A la veille de la mise en place le 1er juin d'Haropa, port autonome unique de la Seine, commun aux trois territoires, s'est tenu au Havre l'Acte II de ces "Rencontres Axe Seine". Cette fois-ci, les échanges ont principalement porté sur le fret fluvial.

"Jusque-là, nos villes se sont tournées contre le fleuve et nos industries y ont déversé de la pollution, d'où un manque de visibilité de la Seine. Il faut aujourd'hui redécouvrir toutes les vertus du fleuve", fait valoir Anne Hidalgo, la maire de Paris, présente au Havre à l'occasion de l'acte II des Rencontres Axe Seine, qui a aussi réuni Edouard Philippe, l'ancien Premier ministre et maire du Havre, Nicolas Mayer-Rossignol, le maire de Rouen et président de Rouen Normandie Métropole avec un observateur de choix : Patrick Ollier, le président de la Métropole du Grand Paris.

Nicolas Mayer-Rossignol, le maire de Rouen et président de Rouen Normandie Métropole, Anne Hidalgo, la maire de Paris, Edouard Philippe, l'ancien Premier ministre et maire du Havre, et Patrick Ollier, le président de la Métropole du Grand Paris, lundi 31 mai 2021 à l'Hôtel de Ville du Havre - Crédit : Inès Edel-Garcia

Après trois mois de discussions avec une trentaine d'acteurs publics et privés, les équipes des maires de Paris, Rouen et Le Havre se sont entendues sur une vision partagée et des propositions à mettre en œuvre en commun en matière de logistique fluviale. Quelques mois plus tôt, ce thème avait en effet été choisi comme enjeu prioritaire tant il est déterminant pour la compétitivité de la France dans le commerce mondial et représente un levier pour la transition écologique - à l'échelle de la Vallée de la Seine, les biens et marchandises étant à ce jour transportés à 85% par la route.

Lire notre article : "Edouard Philippe : "Le XXIe siècle sera maritime"

La feuille de route présentée ce lundi 31 mai comprend trois grandes propositions. Le premier engagement consiste à intégrer le fleuve dans la commande publique en mettant en avant dans les cahiers des charges "des critères qui valorisent l'utilisation du fleuve comme instrument de distribution". Parmi les autres annonces, l'organisation en octobre 2022 au Havre d'une convention d'affaires baptisée "Riverdating" en partenariat avec VNF. En développant ces rendez-vous d'affaires, les trois places métropolitaines entendent "créer un ef-

fet réseau" et promouvoir les métiers du fluvial.

L'Etat accompagne les élus

Le port autonome Axe Seine, promis par Jean Castex en janvier, créé par ordonnance parue au JO du 20 mai 2021 (lire notre édition juridique) , aura son siège au Havre, et sera dirigé par Stéphane Raison, actuel directeur du PAP, le Port autonome de Paris. Installé ce 1er juin, il sera doté d'1,45 milliard d'euros à investir. La fusion des ports était une des propositions du rapport de l'urbaniste Antoine Grumbach lors de la consultation internationale des architectes sur le Grand Paris, en 2008. Mais il n'était pas invité au Havre ce lundi.

L'Axe Seine bouge à nouveau grâce aux élus. L'Etat tire les conséquences de ce passage de relais. Ainsi, le journal officiel du 21 mai publie un décret de nomination de Pascal Sanjuan, préfet, comme nouveau délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, à compter du 7 juin 2021, en remplacement du préfet François Philizot, qui n'a pas su convaincre, et "sera appelé à d'autres fonctions". Le nouveau délégué, énarque, était le directeur des stages de l'ENA depuis 2018. R. C.

Favoriser l'émergence d'un écosystème

"Les acteurs ont besoin d'être accompagnés pour travailler collectivement et supporter à plusieurs le coût de l'innovation", précise Edouard Philippe. Le développement d'un écosystème favorable à l'utilisation de la voie d'eau figure donc comme le dernier grand axe de cette feuille de route. Cela doit notamment passer par l'identification par les agences d'urbanisme des fonciers pouvant accueillir des aménagements réversibles et propices au débarquement en bordure de fleuve et par l'accompagnement des acteurs engagés dans l'utilisation et l'accès à des carburants moins polluants à quai, comme l'électrification - à ce jour, la vallée dispose de 13 bornes électriques et 70 sont en projet - ou encore l'hydrogène, encore au stade de prototype.

Suite logique à ces deux premières initiatives, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) va être lancé dans le but d'expérimenter la desserte par voie d'eau en cœur d'agglomération. Pour la maire de Paris, il s'agit entre autres d'inventer des solutions aux problématiques que soulève l'essor du e-commerce : impact sur l'environnement du conditionnement, destruction des emplois, véhicules de livraison surnuméraires, mauvais dimensionnement des véhicules par rapport à la taille des colis, etc. Cet AMI qui se veut plus technique que "Réinventer la Seine" sera lancé au premier trimestre 2022.

Un travail de coopération à poursuivre au long-cours

En attendant l'acte III des Rencontres Axe Seine, qui doit se tenir à Paris à l'automne 2021, et où seront conviés les collègues des EPCI de la Vallée de la Seine, les échanges vont se poursuivre entre les trois territoires. Le prochain rendez-vous sera dédié à la création d'un opérateur territorial de soutien au développement de production d'énergies renouvelables locales, tandis que le quatrième atelier thématique sera conduit par la Métropole du Grand Paris et portera sur les enjeux de Gemapi et de biodiversité.

Sur le volet culturel, plusieurs pistes de réflexion ont également été évoquées

comme la création d'un "parcours des auteurs le long de la Seine" ou d'une "Nuit blanche de Paris au Havre". Concernant les domaines de l'agriculture et de l'alimentation, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et la Métropole Rouen Normandie pourraient participer aux Etats généraux de l'agriculture et de l'alimentation durable que vient de lancer la Ville de Paris entre mai et décembre 2021 en préfiguration d'AgriParis. Enfin, la mise en place d'une coopérative de compensation carbone pourrait faire l'objet d'une réflexion collective. Inès Edel-Garcia



<https://www.cadredeville.com/announces/2021/06/01/le-havre.jpg/@images/a247b162-e0c0-4f7a-ac13-43e7e0d7a3b6.jpeg>



STRATÉGIE



La logistique fluviale au cœur des discussions lors de l'acte II de l'Axe Seine

LE HAVRE Édouard Philippe a réuni au Havre, ses homologues de Rouen et de Paris, Nicolas Mayer-Rossignol et Anne Hidalgo, ainsi que Patrick Dillier, président de la métropole du Grand Paris, hier. Au programme de cet acte II des rencontres Axe Seine : la logistique fluviale.



Patrick Dillier, Anne Hidalgo, Édouard Philippe et Nicolas Mayer-Rossignol réunis dans le bureau du maire du Havre à l'issue de l'acte II des rencontres Axe Seine de ce lundi 31 mai 2020. Photo: Ville du Havre

CHRISTOPHE PRÉTEUX

Un seul thème, un - très - fort enjeu. Lors de la première rencontre de l'Axe Seine, le 11 février dernier à Rouen, il avait été question de transport fluvial, de tourisme, de culture, d'énergie, d'agriculture et d'alimentation. Ce lundi 31 mai, c'est le premier, la logistique fluviale, à occuper l'ensemble des débats.

Des échanges qui ont réuni une trentaine de responsables économiques, dont une large majorité de privés, autour des maires du Havre, Rouen, Paris et Rueil-Malmaison.

« Le développement de la logistique fluviale est un défi à la fois économique et environnemental de premier plan pour nos trois espaces métropolitains », a résumé Édouard Philippe à l'issue d'une réunion de travail à l'hôtel de ville du Havre. Ce n'est pas anodin si le maire et président de Le Havre Seine Métropole insiste sur le développement du transport fluvial.

C'est ce que martèle, Stéphane Raison, le nouveau président du directoire d'Haropa depuis son arrivée en novembre dernier.

Les chiffres sont réus et implacables : seulement 10 % du trafic des trois ports du Havre, Rouen et Paris transite par le fleuve. 5 % circulent sur des trains et les 85 % restants sur des poids lourds.

L'Axe Seine peut et doit résolument mieux faire. « sachant que le bassin séquanien représente à lui seul 50 % du transport fluvial français », rappelle

Édouard Philippe.

70 BORNES ÉLECTRIQUES SUR L'AXE SEINE

Ce lundi, les quatre élus et les acteurs économiques ont plâché sur la nécessité d'une offre compétitive reposant sur plusieurs modes pour le système portuaire de la Seine et se sont accordés sur trois propositions : l'intégration dans la commande publique des trois collectivités de critères qui valorisent le fleuve comme moyen de distribution ; l'organisation en 2022 d'une convention d'al-

liaires dénommée « River Dating » avec Voies navigables de France (VNF) sur le thème et pour la promotion du transport fluvial ; le développement coordonné d'aménagements au bord du fleuve pour le transit de marchandises.

On ne peut se résoudre à voir un gros camion circuler en plein cœur de Paris pour y livrer trois petits colis »
Anne Hidalgo

« Nous allons électrifier les quais de façon à faire fortement baisser l'émission de gaz à effet de serre des barges et automobiles. Il y a actuellement 13 bornes électriques le long de l'Axe Seine. Nous allons en installer 70 et nos trois collectivités font accompagner financièrement la motorisation des barges à l'hydrogène » annonce le maire du Havre. Il n'en existe actuel-

lement qu'une seule au monde, développée par le transporteur havrais Sogestran. Les trois espaces métropolitains vont identifier des lieux de débarquement en travaillant sur la mixité des usages ou sur la réversibilité pour l'utilisation du fleuve en milieu urbain avec l'étude conjointe de la logistique du dernier kilomètre à l'échelle de la vallée de la Seine.

« On ne peut se résoudre à voir un gros camion circuler en plein cœur de Paris pour y livrer de petits colis » lance Anne Hidalgo. Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) va être mis en place pour expérimenter de nouvelles façons de desservir la Seine en cœur d'agglomération au premier trimestre 2022. L'acte III des rencontres Axe Seine aura lieu en octobre prochain à Paris sur le thème de l'énergie « avec d'autres annonces fortes » préviennent les élus telles que la création d'un opérateur territorial de soutien au développement de la production d'énergies renouvelables locales, lancée ce 31 mai au Havre. ■

Une culture de l'Axe Seine

L'incarnation du territoire de l'Axe Seine passe par de grands rendez-vous culturels qui seront soutenus par les trois territoires. Première date en 2023 pour l'Armada à Rouen. En 2024, il y aura les Jeux olympiques à Paris et les 150 ans de la première exposition impressionniste qui coïncident avec une nouvelle édition du festival Normandie Impressionniste. Par ailleurs, Rouen métropole est candidate au titre de Capitale européenne de la culture en 2026. Les trois maires avancent la création d'un parcours des auteurs et écrivains le long de la Seine, des opérations de valorisation des paysages et la création d'une Nuit Blanche à l'image du célèbre rendez-vous de la capitale, cette fois de Paris au Havre.

Paris/Rouen/Le Havre : les 3 métropoles prennent l'initiative sur le fluvial

Anne Hidalgo, Nicolas Mayer-Rossignol, Edouard Philippe et Patrick Ollier, réunis au Havre le 31 mai 2021, ont acté des premières actions à mener en commun autour du transport fluvial.

Après une première rencontre en février dernier à l'invitation de Nicolas Mayer-Rossignol, président de la Métropole Rouen Normandie, les représentants des trois espaces métropolitains se sont retrouvés autour d'Edouard Philippe, président du Havre Seine Métropole, pour une deuxième étape de ce cycle de réunions qui a pour objectif « d'accélérer et d'accompagner des projets concrets autour de l'Axe Seine », a rappelé l'ancien Premier ministre en préambule.

Le premier sujet sur lequel les élus souhaitent travailler est le transport fluvial, car c'est « un des éléments de la compétitivité portuaire », a souligné Edouard Philippe, et parce qu'un « rééquilibrage » entre les modes de transport leur semble nécessaire alors que 85 % des marchandises sont transportées par la route le long de la Seine. Le rendez-vous du 31 mai a donc débuté par un temps d'échange avec une quarantaine d'acteurs du secteur, principalement privés, afin d'écouter leurs besoins. « Les acteurs économiques ont besoin que les élus prennent conscience de la nécessité d'agir collectivement pour les aider, partagent mieux les problèmes et se les approprient », a observé Patrick Ollier, président de la métropole du Grand Paris.

Puis ce dernier, Anne Hidalgo, la maire de Paris, Nicolas Mayer-Rossignol, Edouard Philippe et leurs équipes ont finalisé une série de trois propositions, dont la première est d'intégrer le recours au fleuve pour les flux logistiques dans la commande publique. Les collectivités concernées pourraient donc, à l'image de ce que fait l'Eurométropole de Strasbourg, inclure des critères en ce sens dans leurs marchés.

Du foncier pour la logistique du dernier kilomètre

La deuxième initiative a pour ambition de développer de manière coordonnée des écosystèmes favorables à l'utilisation de la voie d'eau. Les trois métropoles veulent ainsi identifier et aménager des zones de débarquement le long du fleuve pour favoriser la logistique du dernier kilomètre. « Trouver de bonnes solutions passe forcément par [le fait de] mobiliser du foncier », a remarqué Anne Hidalgo. Un appel à manifestation d'intérêt doit par ailleurs être lancé au premier trimestre 2022 avec Haropa pour expérimenter de nouvelles façons de desservir la voie d'eau en cœur d'agglomération.

Dans cet esprit, les quatre élus ont aussi annoncé leur volonté de soutenir l'électrification des quais – menée par Haropa et Voies navigables de France (VNF) – et les expérimentations d'énergie alternative pour les motorisations des bateaux.

La troisième action présentée concerne l'organisation, en octobre 2022 au

Havre, d'une convention d'affaires de dimension européenne, en partenariat avec VNF, visant à « promouvoir le transport fluvial et à promouvoir les métiers du secteur, injustement méconnus et à terme pourvoyeurs d'emplois », a détaillé le président du Havre Seine Métropole.

A Paris avec toutes les intercommunalités de l'axe

Le prochain acte de cette collaboration des collectivités de l'axe Seine se déroulera à Paris en octobre prochain et aura pour thème l'énergie, avec comme projet la création d'un opérateur territorial de soutien au développement de la production d'énergies renouvelables locales. Cette rencontre sera élargie à l'ensemble des intercommunalités situées le long de la Seine. « Il n'est pas question de créer une structure commune mais de pouvoir échanger sur les projets et les attentes collectives », a relevé Edouard Philippe.

D'autres thématiques ont été identifiées lors du rendez-vous initial à Rouen et feront l'objet d'initiatives : la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (Gemapi), sujet sur lequel la métropole du Grand Paris organisera un atelier pour traiter de ces enjeux à l'échelle de l'axe Seine atelier, ou encore la culture autour de l'Armada à Rouen en 2023, des Jeux olympiques et paralympiques en 2024 à Paris mais également d'autres événements à déterminer dont, pourquoi pas, une « Nuit blanche » étendue jusqu'au Havre. Rouen a par ailleurs déposé sa candidature pour être Capitale européenne de la culture en 2028.

Développer les circuits courts

Un travail au long cours est aussi amorcé s'agissant de l'agriculture et de l'alimentation. « Nous pouvons développer et mutualiser des outils fonciers pour installer des agriculteurs sur les territoires des métropoles », a indiqué l'ancien Premier ministre. Une thématique qui touche aussi à l'approvisionnement en circuits courts voire aux matériaux biosourcés. Pour financer ces politiques, la création de coopératives de compensation carbone valorisant les évolutions vertueuses des usages agricoles sera étudiée.

Pour Anne Hidalgo, cette coopération entre Paris, Rouen et Le Havre est « en phase avec l'époque, à un moment où nous voulons retrouver toutes les vertus du fleuve ». « Nous passons des intentions à l'action », a pour sa part mis en avant Patrick Ollier.



<https://www.lejournaldugrandparis.fr/wp-content/uploads/2021/05/Le-Havre2-31-05-21.jpg>

De g. à dr. : Nicolas Mayer-Rossignol, Anne Hidalgo, Edouard Philippe et Patrick Ollier. © Jgp



<https://www.lejournaldugrandparis.fr/wp-content/uploads/2021/05/Le-Havre2-31-05-21-600x360.jpg>



Axe Seine

Les maires du Havre, de Rouen et Paris font trois propositions pour le développement du transport fluvial

Après une première rencontre en février dernier, Anne Hidalgo, Nicolas Mayer-Rossignol et Edouard Philippe, respectivement maires de Paris, Rouen et Le Havre, se sont à nouveau réunis, cette fois dans la Cité océane, pour parler du développement du transport fluvial sur l'Axe Seine.

PAR [CHLOÉ GUÉROUT](#) - 01 JUIN 2021



Patrick Ollier, président de la Métropole Grand Paris ; Anne Hidalgo, maire de Paris ; Edouard Philippe, maire du Havre et Nicolas Mayer-Rossignol, maire de Rouen. (Photo Ville du Havre)

À la veille de la [fusion officielle des ports du Havre, de Rouen et de Paris, sous le sigle Haropa](#), Edouard Philippe a invité, lundi 31 mai, Anne Hidalgo, maire de Paris et Nicolas Mayer-Rossignol, maire de Rouen ainsi que Patrick Ollier, président de la Métropole Grand Paris, pour parler du **transport fluvial sur l'axe Seine**. [Après une première rencontre, qui avait eu lieu en février dernier à Rouen et qui avait permis de mettre en place une collaboration autour de l'axe Seine](#), l'acte II s'est déroulé au Havre.

Le développement du transport fluvial représente un **défi majeur pour les trois métropoles, tant sur le plan économique que sur le plan environnemental**. « 85% des marchandises sont transportées par la route et seulement 10% par le fleuve. Dans ces 10%, la Vallée de la Seine représente la moitié », énonce le

maire du Havre, Edouard Philippe. « *La question fluviale nous apparaît comme un élément déterminant de la **compétitivité des ports*** », affirme-t-il. Et d'ajouter : « *Le **rééquilibrage multimodal** est important pour nous et décisif pour le transport fluvial en France.* »

Une trentaine de responsables économiques du privé et du public ont participé à cette réunion, à l'Hôtel de ville du Havre, durant laquelle les élus « *ont beaucoup appris des acteurs économiques* ». « *La filière du fluvial ne s'est jamais construite dans une grande visibilité, mais elle apparaît aujourd'hui comme une solution notamment dans le transport* », estime Anne Hidalgo, maire de Paris. « *Aujourd'hui, plusieurs acteurs portuaires nous ont parlé de l'**attente des clients**, pour des raisons de RSE (responsabilité sociétale et environnementale, NDLR) mais aussi de modèle économique*, note Nicolas Mayer-Rossignol, maire de Rouen. *Le sujet n'est plus "faut-il ou pas ?" mais "comment on y arrive ?".* »

Une convention d'affaires prévue en octobre 2022

À l'issue de ces échanges, **trois propositions** ont été faites pour développer la logistique fluviale. Les élus se sont engagées à **intégrer, dans les cahiers des charges de leurs commandes publiques, de nouveaux critères de notation qui va valoriser le fleuve comme moyen de distribution**. « *Des collectivités l'ont déjà fait, on peut s'appuyer sur leur travail pour coordonner notre approche* », précise Edouard Philippe.

Afin de valoriser le fluvial et de promouvoir ses métiers peu connus, les maires des trois métropoles ont décidé d'**organiser une convention d'affaires d'envergure européenne, le "Riverdating", prévue en octobre 2022** au sein de la Cité océane, en partenariat avec VNF. « *Ces métiers sont assez injustement méconnus et pourvoyeurs d'emplois à terme* », note le maire du Havre. L'objectif de cet événement sera aussi de renforcer les échanges entre les différents acteurs de cette filière.

Rapprocher les acteurs du fluvial

Le troisième volet, plus vaste, vise à « *coordonner dans nos espaces urbains des écosystèmes favorables à l'utilisation de la voie d'eau* ». Trois points ont été mis en avant pour avancer sur cette dernière proposition. Les équipes municipales vont construire, avec les agences d'urbanisme, une **stratégie**

d'aménagement en identifiant les lieux de débarquement, en étudiant la mixité des usages et la réversibilité des aménagements. La **mise en place d'un réseau d'accès à des carburants moins polluants ou de l'énergie électrique**, que ce soit pour la mobilité ou l'alimentation à quai, est également à l'étude. « *Il existe 13 bornes électriques pour le transport fluvial sur l'axe Seine, 70 devraient être construites* », a annoncé Edouard Philoppe. Les trois métropoles travaillent aussi à la création d'une structure commune centrée sur les énergies.

Enfin, ce dernier volet prend en compte un **appel à manifestation d'intérêt pour expérimenter des nouvelles façons de desservir la voie d'eau en cœur d'agglomération**. « *Les acteurs économiques ont dit, de façon unanime, que l'innovation dont ils avaient le plus besoin est de travailler collectivement* », pointe le maire du Havre. Et d'ajouter : « *L'économie du transport fluvial n'est pas, à elle seule, assez forte pour supporter le coût de l'innovation technologique. Il faut impérativement rapprocher les acteurs.* » Cet appel à manifestation d'intérêt sera mis en place au premier trimestre 2022.

📌 **ÉTIQUETTES:** [TRANSPORT FLUVIAL](#) [HAROPA](#)

CATEGORIES: [ACTUALITÉS](#)

D'autres thématiques à l'étude

Si la réunion du 31 mai avait pour thématique le transport fluvial, d'autres dossiers sont à l'étude à l'échelle des trois territoires. Du côté des **énergies**, Le Havre, Rouen et Paris réfléchissent à la création d'un opérateur territorial de soutien au développement de la production d'énergies renouvelables locales. **Le domaine de l'énergie fera l'objet de l'acte 3 des rencontres de l'Axe Seine prévu à l'automne à Paris, avec la participation des élus d'EPCI se situant sur l'Axe Seine.**

La **culture** fait également partie des domaines autour desquels les trois territoires veulent développer des actions communes comme la création d'un parcours sur les auteurs le long de la Vallée de la Seine. Autre thématique commune : **l'agriculture et l'alimentation**, avec une aide à la structuration de filière emblématique du territoire, l'organisation d'une logistique des circuits-courts ou encore l'accompagnement du développement de matériaux biosourcés.

Fret : Paris, Le Havre et Rouen veulent remettre le transport fluvial sur "le devant de la Seine"

L'heure est venue d'un retour en grâce de la péniche pour les maires de Paris, de Rouen et du Havre. Réuni ce lundi dans la ville d'Edouard Philippe, le trio veut contribuer à remettre le transport fluvial de marchandises pour réduire le transport routier. La mise en place prochaine des Zones à Faible Emission (ZFE) n'est pas étrangère à ce regain d'intérêt pour la voie d'eau. « Paris Rouen, Le Havre, une seule et même ville dont la Seine est la grande rue ». En prononçant cette phrase en 1802, Napoléon Bonaparte n'imaginait pas que l'autoroute A13 deviendrait l'artère fémorale de la vallée de Seine. En comparaison, la grande rue dont rêvait le futur empereur reste un long fleuve (trop) tranquille. Seul un petit dixième des marchandises, en transit entre l'estuaire et la capitale, emprunte la voie d'eau. Beaucoup trop peu aux yeux d'Anne Hidalgo, d'Edouard Philippe et de Nicolas Mayer Rossignol, les maires de Paris, du Havre et de Rouen, qui se sont retrouvés lundi au Havre à l'occasion des secondes « rencontres de l'axe Seine ». Au menu de cet opus printanier auquel s'est joint Patrick Ollier, président de la Métropole du Grand Paris, un plat unique mais roboratif : le développement de la logistique fluviale, maillon faible du report modal à la française.

A l'instar de Stéphane Raison, le nouveau patron d'Haropa, les intéressés plaident pour un rééquilibrage vigoureux en faveur de la barge, au détriment du poids-lourd. L'heure est venue, explique Anne Hidalgo. La maire de Paris, qui s'est engagée à éradiquer le diesel des chaussées de la capitale en 2024, veut croire que « le point de bascule est arrivé ». « Le fleuve, auquel nous avons trop longtemps tourné le dos, doit nous aider à moins transporter par la route » insiste t-elle.

Tous dans le même bateau

Pour accompagner ladite « bascule », les trois maires avancent plusieurs propositions à commencer par la prise en compte de la voie d'eau dans la commande publique. En clair, le cahier des charges de leurs collectivités respectives comprendra, demain, de nouveaux critères de notation devant favoriser la croissance des flux logistiques sur la voie d'eau. « Voies Navigables de France et l'Eurométropole de Strasbourg ont déjà travaillé sur cette question. Nous allons nous en inspirer » précise Edouard Philippe.

Les trois métropoles veulent aussi accorder leurs violons sur la question -clef- des lieux de débarquement dédiés à la logistique fluviale, aujourd'hui trop petitement dimensionnés pour supporter une montée en charge. Dans cette perspective, les trois maires promettent le déploiement d'une stratégie d'aménagement « partagée » en vue de développer la distribution du dernier kilomètre. En toile de fond, le boom du e-commerce et la mise en place imminente des ZFE censées bouter les poids-lourds les plus polluants hors des centres villes.

« Le sujet n'est plus : est-ce qu'on y va mais comment on y va ? C'est d'ailleurs la volonté de chargeurs de premier plan comme Ikea » décrypte Nicole Mayer Rossignol.

Le trio annonce, par ailleurs, la tenue en octobre prochain au Havre d'une « convention d'affaires d'envergure européenne » sous le nom de River Dating. Objectif : renforcer les échanges entre les acteurs économiques et promouvoir les métiers mal connus de la logistique fluviale. Rendez-vous est pris.

Suivez La Tribune

Partageons les informations économiques, recevez nos newsletters

Banque des Territoires | Partenaires

Les territoires qui se renouvellent face à la crise

Les trois grandes propositions du Havre, de Rouen et de Paris pour valoriser l'axe Seine

Lundi 31 mai 2021, les maires du Havre, de Rouen et de Paris, ont tiré trois grandes propositions de leur rencontre autour de l'axe Seine avec les acteurs du fluvial.



« Le fluvial ne s'est pas construit dans une très grande visibilité », confie Anne Hidalgo, la maire de **Paris**. D'où l'intérêt de l'échange qu'elle a eu, lundi 31 mai 2021, accompagnée de ses homologues [du Havre](#), [Edouard Philippe](#), et de [Rouen](#), [Nicolas Mayer-Rossignol](#), ainsi que du président de la **métropole du Grand Paris Patrick Ollier**, avec une trentaine d'acteurs publics et privés de la logistique fluviale au Havre.

Une rencontre constructive

Lors de cet **acte 2 des rencontres Axe Seine** – le premier s'était tenu le 11 février dernier à Rouen –, tous ont

« beaucoup appris ». « Personnellement, je n'avais jamais pris le temps de discuter avec tous ces acteurs », assure Anne Hidalgo. « On a pu connaître il y a quelques années des réunions où on parlait du fluvial parce qu'il fallait en parler, mais le premier sujet était le transport routier », poursuit Nicolas Mayer-Rossignol. « Aujourd'hui, le sujet n'est plus 'faut-il ou pas ?', mais plutôt 'comment on y arrive (à valoriser le fluvial) ?' »

Pourquoi Paris, Le Havre et Rouen veulent développer le transport fluvial

Les trois métropoles de l'axe Seine, à l'instar des ports d'Haropa (fusion des ports du Havre, Rouen et Paris),



Les critiques [après leur rencontre le 11 février à Rouen](#), leur sont revenues aux oreilles. Édouard Philippe sait que l'on n'y voyait que de « l'affichage », Anne Hidalgo « un exercice de paroles ». Nicolas Mayer-Rossignol assure que depuis, « ça pulse ! »

L'acte II de la coopération entre les trois métropoles de l'axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris, a voulu montrer ce lundi 31 mai 2021 au Havre que ces rencontres n'étaient pas de la gesticulation ou de la com'. « Depuis l'acte I à Rouen en février, les services et agences d'urbanisme des trois villes ont bossé », assurent les trois maires. Sur des sujets « au long cours » : transport fluvial, tourisme, culture, énergie, agriculture et alimentation.

De la route au fleuve

Le premier, le transport fluvial, est ressorti parce que « 85 % des marchandises débarquées au Havre sont toujours acheminées en Ile-de-France par la route et 10 % par le fleuve », rappelle comme une antienne Édouard Philippe. « Nous avons eu une réunion avec une trentaine de portuaires et logisticiens pour connaître leurs attentes en matière de foncier et d'aménagement sur les quais en Seine », prétendent Édouard Philippe et Anne Hidalgo.

Aujourd'hui, de plus en plus de clients des transporteurs, comme Ikea, demandent un transport vertueux sans émission de CO². Ce qui change la donne et entre dans la compétitivité d'Haropa, [fusion des ports du Havre, Rouen et Paris](#), effective ce mardi 1^{er} juin. En octobre, une convention d'affaires, un « river dating » avec Voies navigables de France (VNF) aura lieu au Havre pour développer des rendez-vous d'affaires. Troisième proposition des trois maires : intégrer et identifier dans leur espace urbain des aménagements en bord de fleuve pour le débarquement et le déchargement. Pour Édouard Philippe, « on ne pourra pas déposer la palette et le conteneur jusque dans les centres-villes. Il faut prévoir le dernier kilomètre ». Anne Hidalgo abonde : « On voit encore trop de gros camions à Paris livrant un petit colis. »

Nuit blanche de Paris au Havre

L'aménagement des bords de Seine, c'est aussi électrifier les berges pour passer de treize bornes sur lesquelles se brancheront les bateaux en escale pour ne plus faire tourner leur moteur et générateurs qui polluent, à 70. L'acte III de ces coopérations aura lieu à l'automne à Paris en y invitant les intercommunalités le long de la Seine. Édouard Philippe se défend d'une coopération des trois villes « **contre les Régions**. **Nous n'avons pas les mêmes compétences** ».

Quant au transport ferroviaire, voyageurs comme marchandises, l'ancien Premier ministre rappelle combien c'est « **long, complexe et coûteux. Une nouvelle gare à Rouen et un franchissement de la Seine à Rouen, ce n'est pas rien. Des crédits ont été sanctuarisés pour la LNPN (Ligne nouvelle Paris Normandie) et nos trois villes prennent leur part dans la fluidification du trafic ferroviaire francilien** ».



15-19 avenue Pierre-Mendès-France
75013 Paris
Tél. : 01 82 28 78 00
www.metropolegrandparis.fr