FORUM AXE Seine

La Seine, notre avenir partagé

6 JUILLET 2021
LE HAVRE

AXE SEINE : UN HORIZON COMMUN

ACTES DU FORUM

Seine solutions marc ligot

IDELIA

Engagés
face au défi mondial de l'eau

Aqualia et SEFO promeuvent l'économie circulaire et de proximité favorisant ainsi la durabilité du système.

Le groupe Aqualia, et la SEFO, sont engagés dans le développement durable par l'optimisation des ressources qui lui sont confiées.

La protection des écosystèmes, les économies d'énergie, la réduction des consommations d'eau, tels sont les objectifs et les ambitions de la SEFO.

Tous ensembles, nous réussirons.

aqualia | sefo
Votre compagnie des eaux

aqualia.com ■ https://sefo-eau.com/

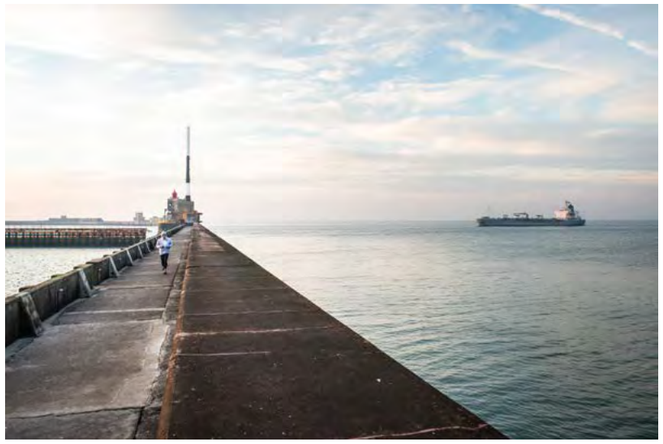
NOTRE FORUM

UN ESPACE DE RENCONTRE OUVERT ET SANS TRIBUNE

Bruno Lafosse,
directeur général d'Idélia

Les navigateurs le savent : pour ouvrir une route maritime, il faut souvent une idée, une bonne dose d'audace ou un grain de folie, des courants favorables et des vents porteurs, un navire performant, de bons équipiers — qu'ils soient ici remerciés — du travail et une once de chance ! C'est ainsi que sur une idée de Marc Ligot, Idélia s'est lancé, en toute humilité, dans l'aventure de la construction du Forum Axe Seine. De l'avis général, avec ce premier Forum, une route s'est ouverte.

Je remercie ceux qui nous ont aidés à construire ce programme et qui ont apporté leur contribution à nos débats : en particulier deux Michel – Michel Barrier et Michel Maubert – qui ne sont généralement pas d'accord sur tout, mais sont aujourd'hui unis par la volonté de travailler ensemble au développement de l'Axe Seine. Ils nous ont ouvert les portes de leurs réseaux et nourri de leurs conseils.



Mes remerciements vont également à Thierry Rabiller, directeur de la rédaction de *Paris Normandie,* qui a animé nos débats : j'ai la conviction que la presse – notamment la presse écrite régionale – a un rôle à jouer pour alimenter le débat public et faire vivre les territoires.

Enfin, saluons l'une des innovations de ce Forum : la clôture par des étudiants en géographie de l'université de Rouen Normandie. Avec leur professeur, Arnaud Brennetot, ils ont suivi nos échanges avant de livrer leur vision, jeune et experte des enjeux qui nous attendent.

Cette réunion des « faiseux » et non des « diseux » témoigne de la volonté partagée par les acteurs du territoire de concrétiser une vision jusqu'ici largement réduite par le manque de dialogue horizontal. Elle fait émerger une parole collective pluraliste et d'intérêt général.

C'est pourquoi nous avons voulu laisser une trace de qualité éditoriale et graphique de nos travaux. Dans ce projet, les photographies de Jérôme Lallier, sur les ports du Havre et de Rouen et sur notre Forum, viennent documenter et magnifier le sujet !

Ce premier rendez-vous réussi ouvre une perspective. Il appelle d'autres moments de dialogue et d'échanges pour faire avancer l'Axe Seine. **Nous y travaillons avec le lancement de notre think tank dès le début 2022 et un prochain forum programmé à Rouen à l'automne 2022.** C'est le moment ou jamais de monter à bord, alors rejoignez-nous ! • •

Contributeur
Bruno Lafosse est directeur général d'Idélia. Ancien journaliste et directeur de la communication des villes de Dieppe et Saint-Étienne-du-Rouvray, il est spécialiste de la communication publique et citoyenne.

TRANSDEV EN NORMANDIE

Acteur engagé pour les territoires

Opérateur de toutes les collectivités normandes de l'Axe Seine et au service des Autorités Organisatrices des Mobilités, Transdev Normandie garantit chaque jour des solutions durables, innovantes, et sécurisantes pour tous les voyageurs.

transdev NORMANDIE

EN BREF

105 millions de voyageurs transportés

260 M€ de CA

3 300 collaborateurs

13 offres de services

59 millions de kilomètres parcourus par an

18,3 M€ de contribution à l'économie normande

FLASHEZ & DÉCOUVREZ

https://www.transdev.com/fr/nos-activites-en-france/transdev-normandie/

Sommaire

BALISES

Cinq enjeux pour la vallée de Seine
par Fabienne Corruble, Normandie 360 — P. 10

Les cartes maîtresses de l'Axe Seine
par Renan Kerbiriou, ingénieur d'études, université Le Havre Normandie — P. 12

AU LONG COURS

Table ronde 1 - Axe Seine : quels sont nos défis et nos atouts ?
Quelles sont les activités à développer ? Sur quels territoires et avec quels atouts ?
Animée par Thierry Rabiller, directeur de la rédaction de *Paris Normandie*
et Bruno Lafosse, directeur général d'Idélia — P. 16

Table ronde 2 - Quelles solutions pour relancer l'Axe Seine ?
Comment mobiliser toutes les énergies et expertises pour relancer l'Axe Seine et retrouver une attractivité ? Sur quelle vision se retrouver dans la diversité des points de vue ?
Animée par Thierry Rabiller, directeur de la rédaction de *Paris Normandie*
et Bruno Lafosse, directeur général d'Idélia — P. 32

CARNET DE BORD

« L'Axe Seine, un réservoir d'emplois »
Par Thibault Guilluy, haut-commissaire à l'emploi et à l'engagement des entreprises auprès de la ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion — P. 41

« Quatre piliers, quatre points d'appui pour l'Axe Seine »
par Jean-Baptiste Gastinne, premier adjoint au maire du Havre. — P. 42

« N'oublions pas le chemin accompli »
par Pascal Sanjuan, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine — P. 45

« Penser la méga-région de Paris au Havre »
par Nathan Gouin, géographe, post-doctorant à l'université de Rouen Normandie — P. 46

« Anticiper le risque d'attaque sur les activités »
par Alexandre Geffroy, docteur en géographie, ingénieur de recherche à l'université de Rouen Normandie — P. 47

SUR LES QUAIS

Les gens des lieux
Regards d'habitants du quartier Saint-Nicolas, au Havre,
par Karine Chevallier, cueilleuse d'histoires. — P. 48

IDÉLIA — Seine solutions marc ligot

Actes du Forum Axe Seine N ° 1 organisés par Idélia en partenariat avec Seine Solutions, le 6 juillet 2021, au Carré des Docks, Le Havre.
Directeur de publication : Bruno Lafosse. Rédaction : Philippe Mandonnet. Photos : Jérôme Lallier.
Édité par Idélia, 14 rue de la Beaune 93100 Montreuil. Imprimé par Burlat, Rodez. Conception graphique et réalisation : Boréal.

EN IMAGES

KONECRANES

CINQ ENJEUX POUR LA VALLÉE DE SEINE

Fabienne Corruble,
Normandie 360

1 Enjeux institutionnels

Après un premier Contrat de plan interrégional Etat-Région Vallée de Seine (CPIER) 2015-2020, le suivant n'est pas encore paru et semble rencontrer des difficultés. L'arrivée le 1er juin de Pascal Sanjuan, successeur de François Philizot à la tête de la Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine, devrait contribuer à relancer le dossier, sans doute en recentrant ce contrat sur la Seine et en atténuant les divergences entre métropoles et régions. Le CPIER semble la matrice administrative, juridique et financière capable d'aligner les acteurs dissociés.

2 Enjeux portuaires

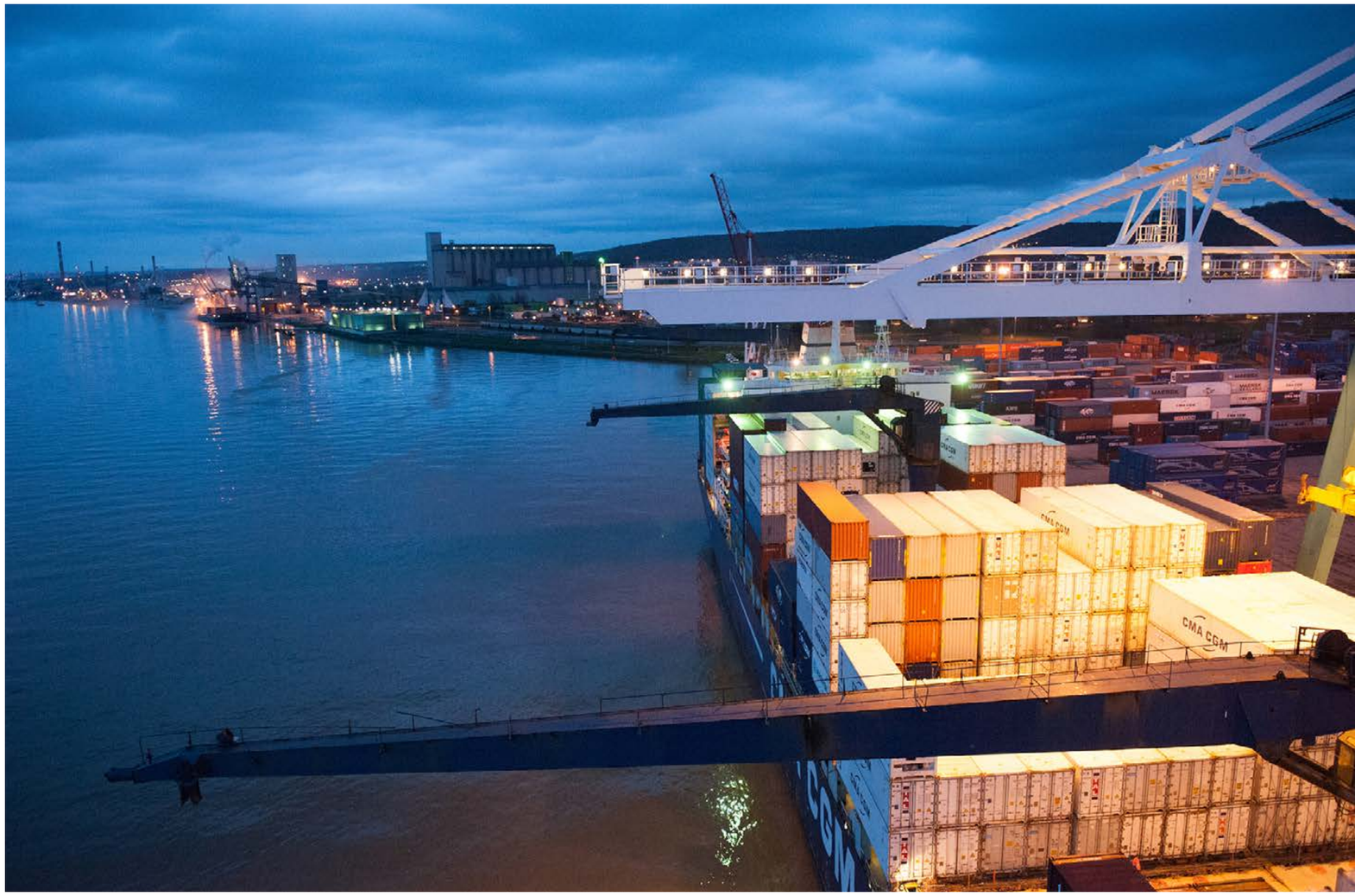
La création de l'établissement unique Haropa Port, en juin 2021, marque un tournant pour l'Axe Seine et la première grande avancée du projet depuis plusieurs années. Ses objectifs sont ambitieux : fixer davantage d'activités logistiques le long de la Seine, accélérer le report multimodal pour une logistique propre, renforcer le positionnement Green Port en s'attachant à la préservation de la biodiversité et à la décarbonation des activités... Haropa Port a vocation à devenir très vite le Smart Port de référence grâce à la digitalisation des activités.
À Port 2000 (Le Havre), les travaux de la chatière – pour permettre un accès direct au fleuve – sont en cours de finalisation. C'est un verrou majeur qui saute et ouvre la voie à un arrière-pays multimodal garantissant un accès simple à la capitale avec 61 ports privés, 26 ports urbains et 15 quais à usages partagés.

3 Enjeux industriels

La vallée de la Seine est un territoire d'industrie de référence, attractif à l'échelle internationale, stratégique par sa situation entre Paris et l'estuaire, mais morcelé avec différentes zones d'activités qui communiquent peu entre elles.
Elle doit relever le grand défi de l'écologie industrielle : Haropa Port prévoit + 10 % d'investissements ciblés « écologie industrielle » d'ici à 2025. Quelques exemples : la Semedi, Biosynergie, le projet Sedinnove, le réseau vapeur Ecostuaire et Tereos, le Smedar...
Je voudrais souligner l'importance de l'étude en cours pour créer une filière de récupération du CO_2 entre industriels de Rouen, Port-Jérôme et la zone industrialo-portuaire du Havre.

4 Enjeux logistiques

Le corridor de l'Axe Seine est aussi routier ; il dessert des zones logistiques d'intérêt majeur, comme les plateformes logistiques multimodales au sud de Rouen et en Île-de-France (Roissy, Achères, Bonneuil-sur-Marne...). L'actualité de ce secteur est forte : HAVLOG, la plus grande plateforme logistique multimodale et durable du Havre (92 000 m²) inaugurée le 7 juillet 2021 sur le Parc logistique du pont de Normandie 3 (PLPN 3). Elle représente 1 million de m³ de stockage, recouverts par 37 000 m² de panneaux solaires.
On peut aussi citer l'ex-site Petroplus à Petit-Couronne, la plus grande opération de reconversion industrielle jamais réalisée en France (240 ha), par la société Valgo et le projet porté par Gazeley de 120 000 m² sur 30 ha, sans doute pour Amazon.
En Île-de-France, Gennevilliers accueillera Green Dock, un nouvel entrepôt hors norme de 90 000 m², sur quatre niveaux pour une livraison prévue fin 2024 : 11 000 m² de toiture photovoltaïque et une ferme urbaine de 17 000 m².



5 Enjeux écologiques

L'un des grands défis à relever pour l'Axe Seine est certainement la décarbonation de ses activités, en massifiant le fret fluvial (convention d'affaires River Dating avec Voies navigables de France en 2022), en développant des réseaux ferroviaires (nouvelles voies de fret et renforcement des axes existants) et en déployant rapidement un réseau de bornes électriques (pour passer de 13 à 70) sur les berges tout le long de la Seine.
Les collectivités territoriales commencent aussi, à l'instar de Paris, Rouen et Le Havre, à intégrer dans la commande publique des critères de mieux-disant pour valoriser le fleuve comme moyen de distribution. Elles s'engagent dans l'utilisation de carburants alternatifs, avec notamment le projet porté par les régions pour faire de l'Axe Seine le leader mondial de l'hydrogène.
Ce dynamisme doit s'intégrer dans une forte logique de développement durable. Les risques liés au changement climatique sont identifiés, avec un constat implacable du GIEC, qui modélise une forte élévation du niveau de la mer et donc de la Seine, de plus 60 cm à plus 1,10 m en 2050... et moins de foncier disponible. Il est donc indispensable de concevoir et de mettre en place des stratégies afin de garantir la pérennité des activités portuaires et industrielles.
Plutôt qu'une compensation écologique au coup par coup, cette stratégie doit être collective pour une restauration de qualité. Elle doit intégrer les impératifs de protection des secteurs le long de la Seine par des quais et digues, mais aussi la préservation d'espaces ouverts à d'autres endroits pour que le fleuve respire, ainsi que la définition des zones d'expansion de crue en bord de fleuve • •

Contributeur
Fabienne Corruble pilote la plateforme d'information régionale et de décryptage Normandie 360.
L'Axe Seine figure évidemment parmi les projets-clés.

LES CARTES MAÎTRESSES DE L'AXE SEINE

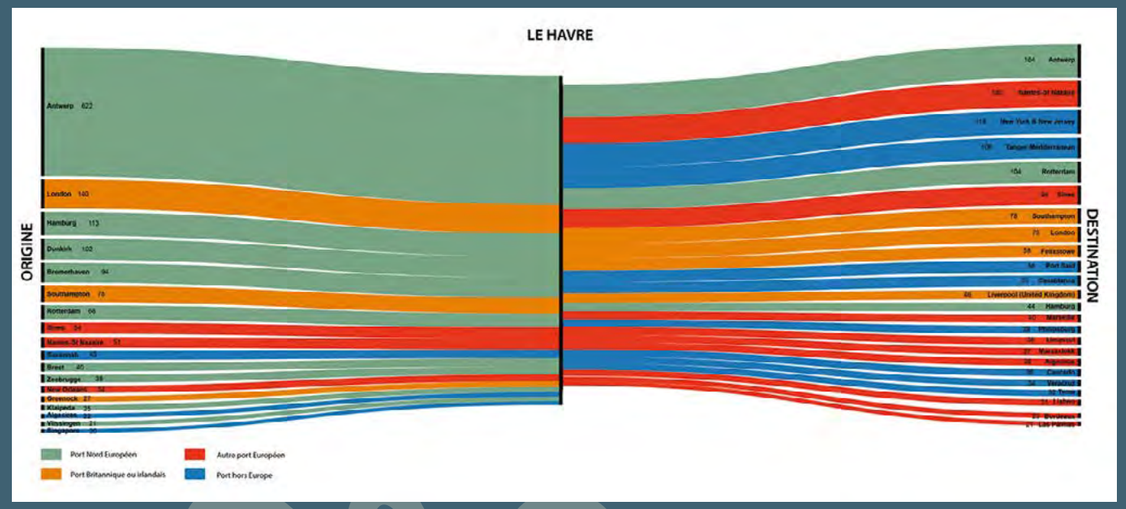
Renan Kerbiriou,
ingénieur d'études,
université Le Havre Normandie

Nos études nous permettent de cartografier l'espace logistique de l'Axe Seine (voir cartes pages suivantes). Concernant les densités de construction d'entrepôts, on observe une concentration sur un croissant sud, est et nord. La desserte de ces espaces est un enjeu central pour Haropa Port, mais... ils sont de l'autre côté de Paris. Cette localisation engendre des difficultés pour l'acheminement terrestre – et même multimodal – des marchandises, car le principal port, Gennevilliers, reste assez loin de ces zones ce qui impacte fortement les coûts logistiques. Les zones en rouge ont donc un fort avantage concurrentiel. Ceci explique la faible part (15 %) du transport multimodal au départ du Havre. La desserte terrestre depuis Le Havre est aussi fortement concurrencée par le port d'Anvers. L'enjeu pour la desserte terrestre de l'Axe Seine est donc de développer des offres multimodales fiables, au plus près des grands espaces d'entreposage. Ceci permettra parallèlement à Haropa Port d'approfondir son *hinterland* au-delà de l'Axe Seine. Il serait aussi intéressant de favoriser la création de nouvelles zones d'entrepôts, en aval de Paris, plus proches du Havre, ce qui renforcera la compétitivité d'Haropa Port face aux ports de la mer du Nord.

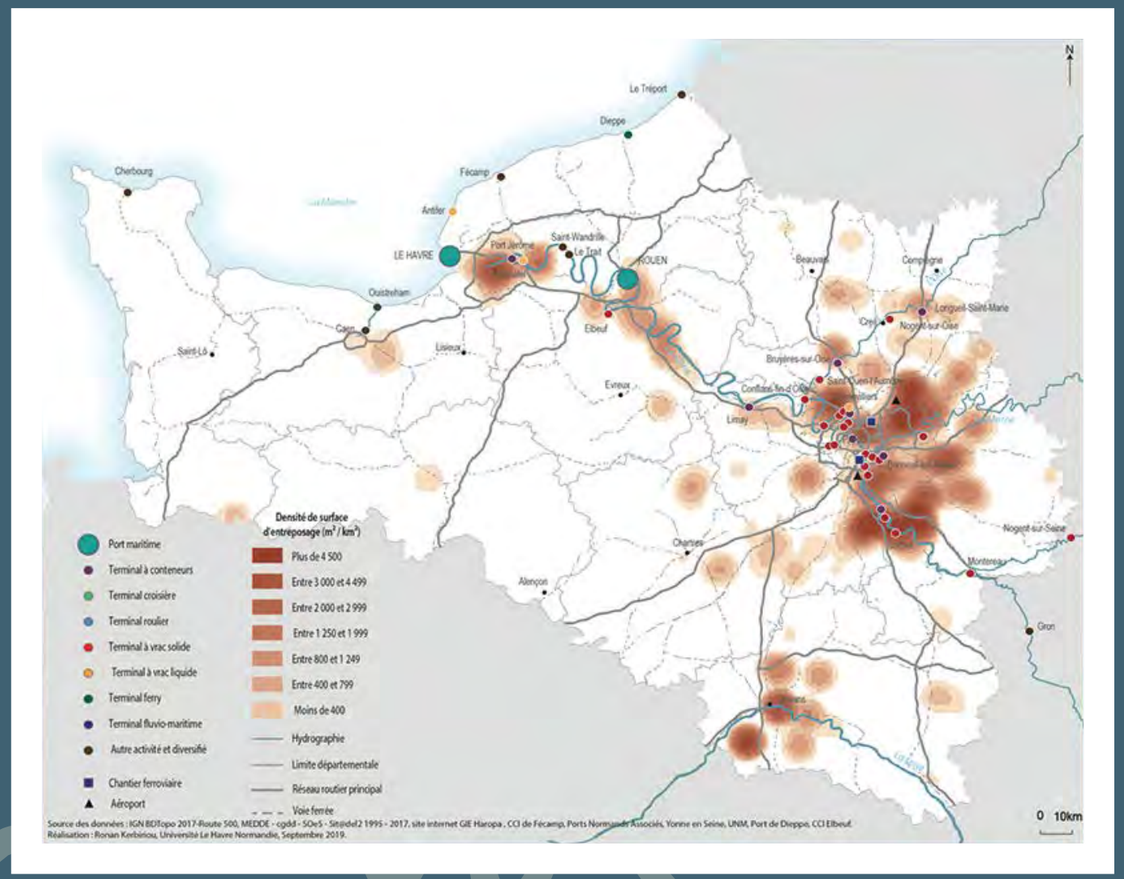
Ce graphe (premier graphe page suivante) met en évidence les origines/destinations directes des containers en escale au port du Havre. En origine, on retrouve majoritairement les ports d'Europe du Nord (dont 1/3 Anvers) ; en destination, on trouve des ports d'Europe du Sud et non-européens. À l'import, les porte-conteneurs desservent, et donc déchargent leurs marchandises dans d'autres ports que Le Havre. Heureusement, Le Havre est mieux placé à l'export. Ce positionnement sur les lignes maritimes a un impact sur le trafic portuaire : en capacité offerte, Haropa Port n'est pas très loin de ses principaux concurrents d'Europe du Nord, mais le taux de manutention est inférieur. En 2018, au Havre, on a manutentionné 20 % des containers par navire à l'import, soit pour un porte-conteneurs de 10 000 équivalent vingt pieds (EVP), 2 000 EVP au Havre contre 4 000, voire 4 500 à Anvers. L'un des enjeux est donc de repositionner Le Havre comme premier port touché à l'import • •

Contributeur
Renan Kerbiriou est cartographe indépendant et enseignant en cartographie à l'université Le Havre Normandie. Il est membre du projet DEVPORT, un réseau de chercheurs qui travaillent sur les problématiques maritimes et portuaires en s'appuyant sur la constitution d'un Système d'information géographique (SIG) dédié à l'Axe Seine.

Pour mieux comprendre...

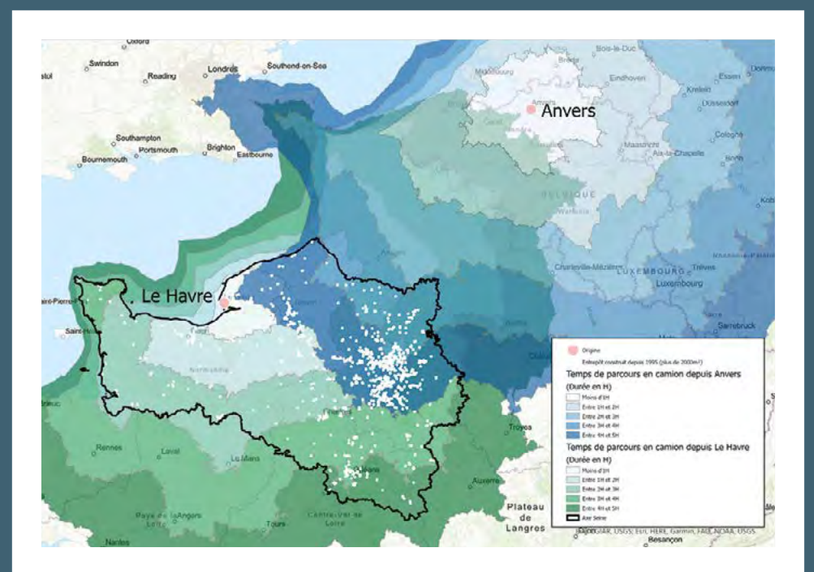


Origines/destinations directes des containers en escale au port du Havre

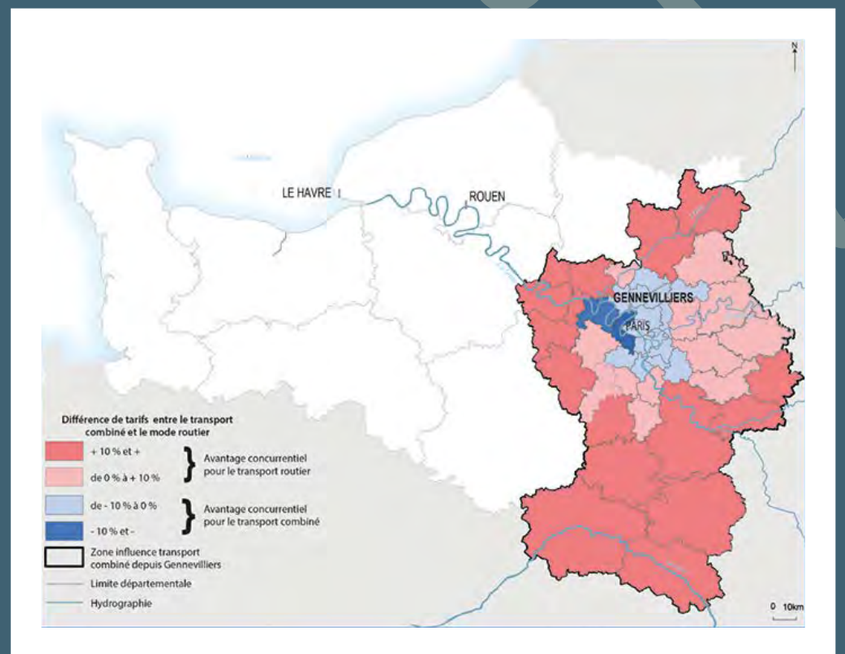


Espace logistique de l'Axe Seine : ports et densité de surface d'entreposage

Infographies
réalisées par Ronan Kerbiriou,enseignant en cartographie à l'université Le Havre Normandie pour analyser l'organisation des transports et de la logistique et leur évolution sur l'ensemble de l'Axe Seine.



Temps de parcours en camion depuis les ports du Havre et d'Anvers

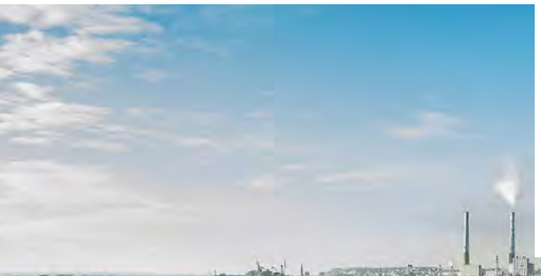


Différence de tarif entre le transport combiné et le routier pour l'import depuis le port de Gennevilliers d'un conteneur sec (dry) 40 pieds

TABLE RONDE 1

AXE SEINE : QUELS SONT NOS DÉFIS ET NOS ATOUTS ?

L'Axe Seine et ses ports sont au cœur du plus important espace économique, industriel et démographique de France. Quelles sont les activités à développer, sur quels territoires et avec quelles synergies : logistique, industrie, agriculture, tourisme, production énergétique, transport fluvial, transport ferroviaire ?... Comment intégrer les enjeux environnementaux et internationaux ?



Thierry Rabiller,
directeur de la rédaction
de *Paris Normandie*

Comment parvient-on à concilier la reconversion industrielle d'un grand site (comme Petroplus dans l'agglomération rouennaise), à créer de nouveaux emplois tout en préservant l'environnement naturel et la biodiversité ?

Marie Atinault,
vice-présidente de la métropole
Rouen Normandie

Je pilote la délégation « transition énergétique et innovation écologique » de la métropole. Concilier ces enjeux fait partie de mon quotidien. Le cas de l'ex-raffinerie de Petroplus est exemplaire de ce que nous devons entreprendre dans les années à venir pour relancer l'Axe Seine, conforter l'activité des entreprises déjà implantées et en accueillir de nouvelles (notamment dans les domaines de l'innovation/transition écologique) tout en intégrant les contraintes environnementales pour protéger certains milieux naturels, car nous n'avons pas toujours été très sages durant les précédentes décennies. Nous allons devoir aussi appréhender, dans les secteurs en bord de Seine, les effets du changement climatique : la carte du territoire va évoluer et certains sites aujourd'hui disponibles ne le seront plus dans 40, 50... 80 ans. Nous devons donc travailler sur des aménagements à la fois vertueux et innovants.

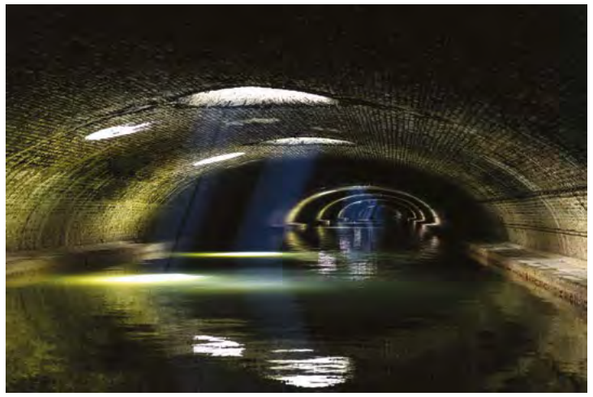
> « Je souhaite qu'en réfléchissant aux activités portuaires ou fluviales, on accorde autant d'importance au dernier kilomètre qu'au premier kilomètre, c'est-à-dire à la création d'activités productives grâce à l'arrivée par le fleuve de matières premières. »
>
> **Patrice Leclerc,**
> maire de Gennevilliers

Thierry Rabiller

Pendant longtemps, les Rouennais ont tourné le dos à la Seine. Quel message voulez-vous transmettre à la population en organisant des initiatives comme la « Fête du fleuve » ?

Marie Atinault

La Normandie a trop souvent tourné le dos à la mer, mais elle la regarde davantage maintenant ! À Rouen, nous avons d'abord voulu réunir la rive droite et la rive gauche de la ville. Pendant des années, il y a eu un regard plus ou moins bienveillant d'une rive vers l'autre. Nous avons voulu proposer aux Rouennais un temps d'échange pour interroger notre identité commune, rappeler que notre ville est interconnectée



Fayolle est ambassadeur de l'Île-de-France fluviale !

Aussi inattendu que cela puisse paraître, nous sommes pour beaucoup de touristes (nationaux ou étrangers) les premiers franciliens qui les accueillent sur le réseau fluvial.
Nos collaborateurs sont formés pour répondre à tout type de questions : technique, administrative mais aussi historique, culturelle, gastronomique voire insolite.

contact@fayollemarine.com

Connecter les ports aux territoires

Avec ses deux filiales Fayolle Marine et Fayolle Plaisance, Fayolle assure la gestion, le développement et la rénovation des ports de plaisance de Paris (l'Arsenal et La Villette), de Nogent-sur-Marne et de Pantin dans le cadre de délégations de service public.

Fayolle Marine

Fayolle Plaisance

avec Paris et Le Havre, la mer... et souligner les enjeux de la qualité de l'eau. Nous avons lancé une démarche tout à fait nouvelle de « métropole sans plastique ». Nous travaillons assidûment sur la lutte contre les micro et macroplastiques pour restaurer une certaine qualité de l'eau... que d'ailleurs certaines directives européennes nous imposent. Et nous n'avons pas encore atteint notre objectif.

Bruno Lafosse

Comment le maire de la première place portuaire d'Île-de-France analyse-t-il les enjeux de l'Axe Seine ?

Patrice Leclerc,
maire de Gennevilliers, conseiller métropolitain du Grand Paris

J'ai une vision optimiste du développement de l'Axe Seine et du port de Gennevilliers. J'ai des racines normandes (dans la Manche) et je me félicite de ce dynamisme économique qui intègre les impératifs de développement durable. S'agissant de l'avenir de Gennevilliers, je suis attentif au développement de la logistique, mais aussi de la production. Je souhaite qu'en réfléchissant aux activités portuaires ou fluviales, on accorde autant d'importance au dernier kilomètre qu'au premier kilomètre, c'est-à-dire à la création d'activités productives grâce à l'arrivée par le fleuve de matières premières. La superficie de la ville de Gennevilliers est de 1 200 ha, dont 400 consacrés au port... et 400 aux activités productives. Il faut arrêter d'éloigner la production de la métropole du Grand Paris, d'éloigner les habitants de leur lieu de travail, et donc de supprimer la création de richesse productive dans la métropole. Je me félicite que le port de Gennevilliers – qui représente 50 % du chiffre d'affaires du port de Paris – cherche à densifier son activité. On dit que le port fait la richesse de Gennevilliers : c'est faux ! Gennevilliers compte 46 000 habitants et 41 000 emplois, dont seulement 8 000 sur le port. Les nouveaux entrepôts annoncés cette semaine représentent un millier d'emplois.

Thierry Rabiller

Est-ce que les habitants de Gennevilliers appréhendent bien leur port ? Ont-ils le sentiment d'habiter dans une ville portuaire ?

Patrice Leclerc
Pas du tout ! Même si la Covid a permis de découvrir le port : il n'y avait plus d'activité et les gens s'y sont promenés. Mais le port est séparé de la zone d'habitation par l'autoroute A 86, ce qui est à la fois un défaut, mais aussi une qualité ! Plus on rapproche le logement d'activités portuaires, plus on court le risque de faire partir ces activités. Dès les années 1980, nous nous sommes opposés au projet de Michel Rocard de « marina pieds dans l'eau dans le port » et de construction de logements pour préserver le potentiel de développement économique. Mais les Gennevillois, comme tout le monde, considèrent que le port est la source de richesse de la ville et apprécient son rôle économique. Il demeure une méconnaissance physique du port, même si nous multiplions les visites – en lien avec le port – et nous organisons prochainement, dans le cadre des Journées du Patrimoine, une descente de la Seine avec nos jeunes.

Retrouver la compétitivité

Thierry Rabiller

Nos ports sont-ils armés pour répondre à la concurrence internationale et aux enjeux du futur ?

Michel Vaspart,
ancien sénateur, auteur d'un rapport sur la gouvernance et la compétitivité des ports

Notre rapport, présenté en septembre 2020, pointe un certain nombre de dysfonctionnements ou plutôt, de points d'amélioration pour retrouver la compétitivité de nos grands ports français.

Les ports doivent être totalement intégrés dans leurs territoires : la population, les associations, doivent mieux connaître leur port et savoir à quel point celui-ci est important pour leur économie locale et leurs emplois. Il y a un effort à faire dans les grands ports français, au regard de ce qui se fait à Anvers ou à Rotterdam par exemple. Le port est souvent fermé et difficile d'accès pour le public. Pour éviter ou limiter les conflits, les ports doivent être plus ouverts.

Tout le monde devrait travailler « en meute » : il ne doit pas y avoir d'un côté, les gestionnaires des ports, de l'autre, les entreprises qui se débattent dans un contexte économique concurrentiel. Les entrepreneurs doivent être associés à la gouvernance – et à la stratégie – des ports, afin que ceux-ci deviennent, selon l'expression en vogue au ministère, des « ports-entrepreneurs ».

Nous avons constaté des disparités fortes en matière d'aides publiques : lorsque vous déchargez un container au Havre pour aller à Lyon, l'« aide à la pince » est trois fois moins élevée que lorsqu'il est déchargé à Rotterdam. Il y a des efforts à faire ! Et nous avons noté des questions de fiscalité domaniale.

Nous avons des progrès à faire en termes d'infrastructures : Ronan Kerbiriou a rappelé à juste titre les freins à l'intermodalité. À Rouen, pourtant premier port céréalier d'Europe de l'Ouest, les capillaires, c'est-à-dire le petit réseau ferré qui dessert les silos à grains, sont en si mauvais état que de nombreux clients envisagent de recourir demain à des camions.

Enfin je voudrais vous interpeller sur la « Route de la Soie ». Nous ne devons pas être naïfs face à la montée dans le capital de grands armateurs chinois. S'il y a une concertation trop importante de ces armateurs, les chargeurs n'auront plus le choix de la destination portuaire.

> « Nous avons constaté des disparités fortes en matière d'aides publiques : lorsque vous déchargez un container au Havre pour aller à Lyon, l'« aide à la pince » est trois fois moins élevée que lorsqu'il est déchargé à Rotterdam. »
>
> **Michel Vaspart**

Thierry Rabiller

Michel Vaspart évoque ci-contre la compétitivité, notamment à travers le coût de la pince et la différence (de un à trois) entre Le Havre et Anvers pour décharger la marchandise. Est-ce un sujet de préoccupation pour vous aussi ?

Laurent Delaporte,
Secrétaire général du syndicat CGT des travailleurs portuaires du Havre

Nous regroupons l'ensemble du personnel de maintenance et administratif du Grand Port Maritime et des entreprises de manutention (aux côtés du Syndicat des dockers, représenté par Johann Fortier). Les différentes aides publiques sont nécessaires en effet à la compétitivité d'un port. L'aide à la pince est l'un des enjeux majeurs, mais pas le seul. J'attire votre attention sur le caractère public des grands ports maritimes. Les investissements dans les infrastructures sont aussi essentiels. C'est le rôle de l'État ! Or je constate des retards en matière d'investissement : Port 2 000 est lancé en 1990… et en 2021, on parle encore de la réalisation des deux derniers postes à quai ! En trente ans, la capacité des navires et des terminaux, les portiques et autres outils de manutention ont évolué. On a perdu trop de temps… et des parts de marché ! Certains appellent de leurs vœux des investissements privés pour pallier la lenteur de l'État, sauf que la somme de tous ces intérêts privés ne fera jamais l'intérêt général. Je constate dans les conseils de développement portuaires que chacun vient d'abord défendre ses propres intérêts sans se soucier de la vision générale. Certains parlent de « chasser en meute », mais je veux rappeler qu'une meute de loups fait attention à ses plus faibles comme à ses plus forts, à ses anciens comme à ses plus jeunes, dans un esprit de solidarité.

Thierry Rabiller

Quel investissement majeur manque aujourd'hui sur le port du Havre ?

Laurent Delaporte

Il y a eu récemment de gros investissements, comme la « chatière ». Nous avions eu ce débat il y a quelques années entre terminal multimodal et chatière pour l'accès fluvial. Pourquoi cet accès fluvial n'a-t-il pas été prévu dès l'origine de Port 2000 ? Il faut de nouveaux investissements dans les domaines de la logistique et de la multimodalité.

Et je me permets une petite note d'humour quant à la préservation de la biodiversité : nous sommes, en tant que syndicats, les défenseurs de l'espèce la plus menacée en France, les salariés ! Quand on pratique le dumping social, que l'on oppose des modes de déplacement sur le seul critère du coût, cela pose un problème.

Christian Boulocher,
Président de Seine Port Union

Seine Port Union est une fédération créée en 2016 par les quatre unions maritimes et portuaires du Havre, Rouen, Paris et Gennevilliers pour faire travailler ensemble chacune de nos unions sur un destin commun partagé : l'Axe Seine. Je salue mes prédécesseurs qui ont eu cette vision commune qui n'était pas évidente.

Nous travaillons en collectif, en projet partagé, en alliances (ponctuelles ou durables) avec un état d'esprit très flexible. La démarche de fusion pour aboutir à Haropa Port a été longue. Nous constatons un processus de fusion entre Zeebrugge et Anvers avec un objectif temporel beaucoup plus court.

S'agissant de la participation du privé qui a été évoquée, je tiens à rappeler que si les investissements de l'État sont nécessaires pour les infrastructures (indispensables au développement de l'activité), si la Région participe aussi de manière très massive, les deux sommes additionnées représentent moins que l'investissement privé.

Nous sommes en concurrence avec les ports du Range nord, sans oublier les ports britanniques qui mettent actuellement en place toute une série d'avantages fiscaux dans le cadre du Brexit. La compétitivité doit être harmonieuse entre le social, l'économique et l'environnement. C'est un grand défi ! Les pouvoirs publics doivent avoir davantage confiance dans les acteurs privés et les associer pleinement à la réflexion, eux qui connaissent bien le terrain pour le pratiquer au quotidien.

> « Certains appellent de leurs vœux des investissements privés pour pallier la lenteur de l'État, sauf que la somme de tous ces intérêts privés ne fera jamais l'intérêt général. »
>
> **Laurent Delaporte**

Thierry Rabiller

Quel est le bon rapport entre les différents modes de transport ?

Christian Boulocher

Commençons par exclure le terme de « report » modal que j'entends trop souvent : il suppose que l'on prend à un mode de transport pour l'affecter à un autre. Je préfère parler de « développement modal » : chacun des modes est au service du développement des axes portuaires. Ces modes sont complémentaires : de grands opérateurs routiers sont aussi des opérateurs fluviaux, ferroviaires. Les

évolutions thermiques des moteurs de poids lourds vont permettre de diminuer très fortement les impacts environnementaux du transport routier, mais n'auront pas d'effet sur la congestion de la circulation. Et la création de nouvelles infrastructures routières n'est pas très à la mode !
À Seine Port Union, nous sommes attachés à tous les modes, car la compétitivité du transport terrestre – du premier au dernier kilomètre – est indispensable à nos yeux. À l'échelle des déplacements maritimes intercontinentaux (qui se comptent en dizaines de milliers de kilomètres), le trajet Le Havre - Rouen ou Rouen - Gennevilliers s'apparente au dernier kilomètre ! Il nous faut à la fois la massification, la flexibilité du transport (traitement du passage de marchandise rapide sans laisser à quai) et une très forte réactivité.
Avec Haropa Port, nous avons cherché à avoir une vision globale, en identifiant pour chaque projet la localisation optimale et en nous appuyant sur des directeurs territoriaux pour chacun des ports, qui ont la main sur la réactivité.
On parle de port, mais on devrait parler de zone industrialo-portuaire. Historiquement, les industries se sont installées près des fleuves et nous avons aujourd'hui besoin de nouvelles implantations industrielles, de production et de services le long des quais.

« S'il ne faut pas opposer les différents modes de transport, il convient d'apprécier la pertinence de chacun. »

Jean-Michel Genestier

Thierry Rabiller

Une nouvelle plateforme logistique voit le jour à l'été 2021, gigantesque à l'échelle de la Normandie : l'équivalent d'une douzaine de terrains de football… Qu'est-ce qui a séduit les investisseurs ?

Jean-Michel Frammery,
directeur développement branche logistique – Groupe Panhard

Le groupe Panhard est un opérateur immobilier, principalement en immobilier logistique avec 1,5 million de m² sur le territoire national depuis sa création en 1995. Notre groupe a cru à la multimodalité et aux modes de transport alternatifs. Nous avons réalisé un premier immeuble de 50 000 m² sur le Parc logistique du Pont de Normandie 2 : nous en avons loué la première moitié à un opérateur portuaire (MEDIACO) et nous allons boucler l'opération sur la seconde moitié avec Normandie Logistique. Nous lançons une prochaine opération de 100 000 m² au pied du Pont de Normandie.
Notre stratégie s'inscrit dans une présence le long de l'Axe Seine, avec une position en Île-de-France (Bruyères-sur-Oise) qui a vocation à être une base avancée pour les produits de consommation à destination de la région parisienne. Au-delà de l'accueil favorable des élus et des dirigeants portuaires, Le Havre représente la possibilité d'offrir une qualité d'implantation et de services complémentaire aux sillons Paris - Hauts-de-France et rhodanien.

« Nous avons la volonté de travailler sur les questions d'adaptation du territoire au changement climatique, sur lequel nous avons une vraie responsabilité. L'État et l'Europe nous y obligent… Tant mieux ! »

Marie Atinault

Thierry Rabiller

Pourquoi investir en Normandie quand on annonce ce grand projet de canal Seine-Nord ?

Jean-Michel Frammery

Quand on raisonne offre multimodale, nous pensons à la Normandie et à l'Axe Seine. Dans les Hauts-de-France, il y a déjà un encombrement au niveau des opérateurs et une forte tension sur le foncier, que l'on rencontre aussi en Île-de-France. Et l'objectif récent de « zéro artificialisation » nous touche directement, car il réduit les opportunités dans ces régions.

Jean-Michel Genestier,
maire du Raincy et conseiller métropolitain du Grand Paris, délégué à la logistique

J'ai été membre du conseil de surveillance du port du Havre pendant cinq ans et DGA de SNCF Logistics. S'il ne faut pas opposer les différents modes de transport, il convient d'apprécier la pertinence de chacun. La route délivre sur 1 000 km à un quart d'heure près dans 98 % des cas, mais le fluvial ou le ferroviaire sont plus pertinents en capacité de charge. Le ferroviaire peut transporter des marchandises lourdes sur des trajets réguliers et de longues distances. Le réseau des voies navigables est important en France, mais il ne peut pas répondre à toutes les demandes selon l'origine géographique des marchandises.
Le choix du mode de transport est d'abord conditionné par l'emplacement géographique. À ce titre, comme son maire l'a dit, Gennevilliers est un port stratégique pour l'approvisionnement de l'Île-de-France. Et on ne peut que déplorer que certaines marchandises arrivent à Gennevilliers en transitant par les ports hanséatiques ! La mise en œuvre de la démarche d'Haropa Port est un signe politique fort et encourageant pour le développement de la compétitivité économique de l'Axe Seine… et pour raccourcir les délais d'acheminement.

Marie Atinault

Je porte, pour le compte de la métropole de Rouen, une politique ambitieuse de transition énergétique : neutralité carbone (2050), territoire 100 % énergies renouvelables (2040). S'agissant des mesures « zéro artificialisation », nous visons le « zéro artificialisation NET » en reconstituant certaines surfaces naturelles pour permettre le développement économique sur d'autres fonciers. Nous avons la volonté de travailler sur les questions d'adaptation du territoire au changement climatique, sur lequel nous avons une vraie responsabilité.
L'État et l'Europe nous y obligent… Tant mieux ! Je voudrais ouvrir le dialogue avec les acteurs économiques pour voir comment on peut continuer ce travail que vous menez avec passion depuis des années et faire face ensemble à ces nouvelles obligations.

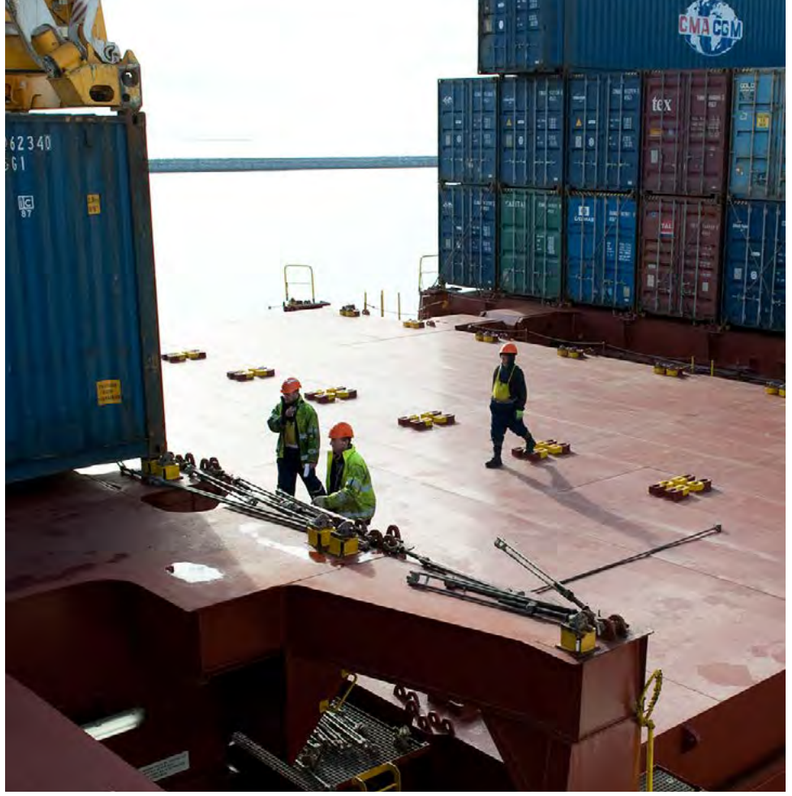
Il a également été question du besoin d'ouvrir les ports aux habitants et j'approuve tout à fait. Dans la métropole, nous nous interrogeons sur les modalités d'ouverture de nos zones industrialo-portuaires. Nous avons connu un traumatisme industriel en 2019 avec l'incendie de Lubrizol et nous nous relevons de ce choc. C'est la résilience. France Chimie nous accompagne dans nos réflexions pour faire connaître les contraintes des uns et des autres. J'aimerais vous interroger sur votre perception de l'avenir de votre métier face à ces nouvelles contraintes.

Bruno Lafosse

Au-delà du transport, la question de la production est importante aussi. L'actualité récente a démontré les risques de productions totalement délocalisées. Comment est-il envisageable de relocaliser sur l'Axe Seine certaines productions ?

Julien Lambert,
Fédération nationale des mines et de l'énergie CGT

Ces débats, très intéressants, sur les modes de transport, induisent une réflexion sur les énergies. On a parlé de décarbonation et on connaît la part du transport. Mais a-t-on vraiment anticipé nos besoins en énergie et notamment en électricité, alors que les deux centrales, du Havre et de Porcheville (à proximité du port de Limay), sont fermées. Nous avons bien conscience qu'il faut faire évoluer la production d'électricité – indispensable au développement de ports. Quelle maîtrise publique des infrastructures, notamment de stockage et de distribution ? Nous sommes convaincus qu'il faut associer davantage les citoyens à ces réflexions, et en premier lieu les riverains de zones portuaires.



Marie Atinault

Pour rebondir sur les questions énergétiques qui viennent d'être abordées : à Rouen, nous avons une grande appétence pour développer la production d'hydrogène, mais en prenant garde de ne pas « mettre la charrue avant les bœufs » : quand une collectivité achète des bus à hydrogène, ils lui coûtent quatre fois plus cher ! Sans compter les installations (électrolyseurs, stockage, station...) et la formation des personnels. En termes de projet, j'ai souhaité resserrer les liens avec la délégation au développement économique : nous espérons accueillir bien sûr toutes les entreprises, mais plus particulièrement celles qui participent à la chaîne de valeur de la transition énergétique : économie circulaire, agro-matériaux, recyclage dans le BTP... Nous sommes aussi prêts à accueillir – car nous avons encore des friches – des prototypes et des innovations pour permettre aux entreprises naissantes de se tester avant de s'installer définitivement sur le territoire.

Denis Öztorun,
maire de Bonneuil-sur-Marne

J'ai entendu qu'il ne fallait pas opposer les différents modes de transport. Évidemment, nous ne sommes pas naïfs, nous avons besoin du transport routier, qui représente 90 % du transport en France. Mais pour ne pas les opposer, encore faut-il qu'il y ait un meilleur équilibre ! Le fret fluvial représente 2 % : il y a un potentiel de développement ! Le ferroviaire atteint à peine 10 %. Nous devons mettre tout le monde autour de la table, comme aujourd'hui, pour parvenir ensemble à un accord sur des choix nationaux. Je crois que nous pouvons réduire la part du routier et je vais prendre deux exemples : j'ai une plateforme Amazon à Bonneuil, avec des dizaines de poids lourds qui arrivent tous les matins et des centaines de camionnettes qui repartent toute la journée. Malgré la présence du port et une bonne desserte ferroviaire, Amazon n'utilise que la route !
Autre exemple, Franprix, qui est présent dans notre port, distribue par le fluvial 150 points de livraison dans Paris, mais recourt aux poids lourds et non au ferroviaire pour la desserte de ses entrepôts Sogaris (Chennevières). L'État doit prendre ses responsabilités, mais les entrepreneurs doivent aussi participer aux investissements nécessaires.

« Quand on parle de développement économique, je pense immédiatement développement pour les populations et donc, prise en compte de la dimension sociale. »

Joachim Moyse

Joachim Moyse,
maire de Saint-Étienne-du-Rouvray, vice-président de la métropole de Rouen Normandie et conseiller départemental de la Seine-Maritime

Saint-Étienne-du-Rouvray est une commune de bord de Seine, avec une technopole et de nombreux étudiants. La vallée de la Seine est un axe qui se tourne vers l'économie. Quand on parle de développement économique, je pense immédiatement développement pour les populations et donc, prise en compte de la dimension sociale. L'aménagement du territoire n'a de sens que pour créer de l'emploi et lutter contre le chômage.
Pour rendre le territoire normand, la Seine-Maritime et la métropole attractifs, il ne faut pas avoir une

mono-vision, par exemple le tourisme ou un seul public cible ! Je pense qu'on ne peut pas tout axer sur le tertiaire et qu'il convient de mettre l'accent sur l'emploi industriel : nous avons besoin de l'industrie, qui offre des emplois plus accessibles aux habitants de nos villes populaires. Nous devons travailler sur la relocalisation des activités de production, pour être moins dépendants de productions d'autres pays. À Saint-Étienne-du-Rouvray, nous avons une zone d'activités « Seine Sud » de plusieurs dizaines d'hectares qui aurait pu être réaménagée depuis des décennies pour accueillir de l'industrie, y compris de l'industrie écologique, par exemple de la chimie biosourcée. Il ne faut pas voir la chimie comme un « monstre » : vous portez des vêtements, peut-être des lunettes... qui proviennent de l'industrie de la chimie. La chimie biosourcée a la possibilité de faire vivre, de façon plus harmonieuse, les populations avec les risques industriels. Nous avons pris beaucoup de retard, en partie en raison des normes et des études de plus en plus poussées sur la biodiversité. Nous devons trouver un équilibre et ne pas multiplier les freins.

Dans la métropole de Rouen Normandie, nous avons constaté un déséquilibre dans les modes de transport : nous avons perdu sur le transport fluvial, et surtout ferroviaire, au détriment du tout routier.

Enfin, en tant que Seinomarin, je termine en insistant sur le fait que l'Axe Seine ne doit pas être seulement une colonne vertébrale... sans ses membres. Il faut qu'elle offre aux territoires de l'ensemble de la Normandie des capacités de croissance, pour les villes moyennes et les ports comme Fécamp ou Dieppe.

« Le développement de l'Axe Seine doit s'appuyer sur la spécificité des différents ports et faire de cette diversité un atout. »

Éric Roulot

Erwann Le Meur,
Seine Port Union

Je suis le président de la communauté portuaire Seine Aval qui représente les entreprises des ports de Gennevilliers, Limay et Nanterre. Je voudrais faire deux remarques : d'abord au maire de Bonneuil sur le rééquilibrage en faveur du fluvial en citant le nouveau projet Goodman à Gennevilliers, qui contribue à densifier le port avec ce nouveau modèle d'entrepôt à étages. Cette densification permet de massifier la capacité de stockage tout en permettant à d'autres activités de rester sur le port, comme la distribution de matériaux de construction.

Je partage avec le maire de Saint-Étienne-du-Rouvray la conviction que la réindustrialisation est indispensable et qu'elle doit aussi concerner l'Île-de-France. Il y a encore des terrains privés qui pourraient être repris par Haropa Port. Par exemple, les terrains Renault (Choisy-le-Roi) ou de vieux ports mal utilisés comme Villeneuve-le-Roi. On pourrait imaginer une initiative politique, publique, forte sur de tels ports, afin de faire vivre l'Axe Seine à partir de l'Île-de-France.

Éric Roulot,
maire de Limay

Nous avons un port implanté depuis les années 1970 et il me semble que le développement de l'Axe Seine doit s'appuyer sur la spécificité des différents ports et faire de cette diversité un atout. Le port de Limay a favorisé la croissance du trafic fluvial : en 2002, on était à 200 000 tonnes et nous avons dépassé aujourd'hui le million de tonnes. Cela ne s'est pas fait au détriment du ferroviaire, mais grâce à une demande croissante du territoire. Les collectivités territoriales ont soutenu les projets du port. Je reviens sur la nécessité d'ouvrir les ports au public. Je suis d'accord, mais il peut y avoir des contraintes fortes, notamment en termes de sécurité : à Limay, nous avons des installations classées Seveso. Nous avons par ailleurs le projet d'implantation de la plateforme logistique d'IKEA, qui va générer 500 emplois qui correspondent au vivier local. Enfin, pour que nos ports se développent, il faut associer les populations. À Limay, nous avons, avec Haropa Port, un projet d'extension du port de 30 ha : il implique des expropriations. Nous avons tenu des réunions publiques, mais nous rencontrons des difficultés pour communiquer et intégrer les habitants dans notre démarche.

Christian Boulocher

Je reviens sur la question de l'intégration des populations aux démarches de développement. Je suis également président de l'Union portuaire à Rouen. Nous avons pris l'initiative d'écrire à tous les maires des communes du Grand Port Maritime, de Rouen à Honfleur, pour leur proposer de les rencontrer, de leur expliquer nos métiers et surtout, de les écouter. Nous avons des contacts réguliers avec le président de la métropole, Nicolas Mayer-Rossignol. Je crois à la nécessité de la passerelle, du dialogue. J'ajoute qu'il est nécessaire de prendre en compte les entreprises présentes sur le territoire... avant d'en attirer de nouvelles.

« La réindustrialisation est indispensable et elle doit aussi concerner l'Île-de-France. Il y a encore des terrains privés qui pourraient être repris par Haropa Port. »

Erwann Le Meur

Je reviens sur le chiffre de 90 % donné par le maire de Bonneuil concernant le trafic routier, pour insister sur son caractère national (sur l'ensemble du territoire) et pour l'ensemble du trafic marchandise. De Rouen, le fret routier représente seulement 60 %, notamment parce que les coopératives agricoles ont choisi de mutualiser des moyens fluviaux en prenant le risque d'affréter des navettes régulières pour avoir des coûts de transport lissés sur l'année.

Dans toute l'Europe, nous constatons – hors crise sanitaire – l'incapacité du transport routier à faire face à la demande croissante. L'Axe Seine est une « autoroute » qui n'est pas congestionnée, mais nous devons irriguer les territoires le long du fleuve et créer de la valeur ajoutée.

Enfin, nous avons un besoin de formation. Nous avons une sous-utilisation du fluvial par méconnaissance de nos mécanismes. Nous devons travailler sur une logique de service au-delà du seul transport • •

VEOLIA

OPÉRATEUR DE PROXIMITÉ AU SERVICE DE VOTRE PERFORMANCE ENERGÉTIQUE

Votre agence met en oeuvre des prestations sur mesure adaptées aux besoins des Collectivités et du Tertiaire.

- Maîtrise des consommations énergétique
- Exploitation et maintenance des installations thermiques
- Gestion global des fluides et prestations multitechnique

Agence Gennevilliers
1 place des Hauts Tilliers - 92230 Gennevilliers
Tél : 01 49 48 38 38

www.veolia.fr

À l'écoute des particularités locales, au plus près du terrain, les équipes d'Eiffage Génie Civil bâtissent des projets qui structurent durablement les territoires. Grâce à leur maîtrise des projets complexes, aux nombreux chantiers qu'elles conduisent chaque année partout dans le monde, et à leur préoccupation constante du respect de l'environnement, elles font d'Eiffage Génie Civil un acteur de premier plan en matière de construction responsable.

www.eiffagegeniecivil.com

EN IMAGES

TABLE RONDE 2

QUELLES SOLUTIONS POUR RELANCER L'AXE SEINE ?

Comment mobiliser toutes les énergies et expertises pour relancer l'Axe Seine et retrouver une attractivité ? Sur quelle vision de court / moyen/ long terme pour la dynamique de l'Axe Seine peut-on se retrouver dans la diversité des points de vue, des métiers, des engagements du Havre à Paris ? Comment dépasser les blocages existants ?

Kris Danaradjou,
directeur général adjoint d'Haropa Port

La gouvernance d'Haropa Port est en train de se mettre en place, avec l'installation du conseil de surveillance vendredi 9 juillet (ce qui ne me permet pas de prendre formellement la parole au nom d'Haropa Port). Je peux néanmoins vous confirmer que toutes nos équipes sont mobilisées aujourd'hui, aux côtés des acteurs privés, pour développer l'Axe Seine avec tout un ensemble de solutions – il ne saurait y en avoir une seule ! – et je suis présent aujourd'hui pour vous écouter.

Thierry Rabiller

Juste une petite question : que faisiez-vous lorsque l'Axe Seine a été lancé ?

Kris Danaradjou

J'exerçais un autre métier et c'est précisément l'une des forces d'Haropa Port et de l'Axe Seine que de réunir des profils variés, avec des expériences très diversifiées, qui ont leurs idées et leurs perspectives. La constitution d'Haropa Port était un challenge qui n'était pas si simple. On est parti de la mutualisation des moyens des ports en constituant d'abord un GIE. Nous sommes aujourd'hui totalement alignés, avec un établissement et une tête pensante unique.

Laurie Mazurier,
Directrice adjointe, Soget

Soget est une PME informatique qui compte une centaine de salariés. Nous travaillons avec de nombreux opérateurs portuaires pour faciliter leurs échanges informatiques. Nos programmes sont conçus en interne par nos ingénieurs, dont une grande partie est diplômée de l'université ou d'écoles du Havre. La commande qui nous a été passée par les unions maritimes et portuaires, c'est de moderniser nos systèmes informatiques pour accélérer le passage des marchandises et fluidifier les échanges. S ONE est un Port Community System, autrement dit un « pot commun » dans lequel l'ensemble des acteurs (agent maritime, commissionnaire de transport, manutentionnaire...) déverse au fur et à mesure ses informations et le système délivre les autorisations de déplacement des marchandises au fur et à mesure pour permettre d'anticiper les actions. L'objectif premier est que les documents administratifs ne retardent jamais la progression des marchandises aux différentes étapes.
La grande nouveauté est la fluidité entre les trois ports. Nous avons entendu les maires de Bonneuil, Limay ou Gennevilliers : tous ces ports sont aussi déjà connectés, ce qui permet aujourd'hui d'avoir une visibilité complète sur l'Axe Seine, des ports maritimes jusqu'aux terminaux fluviaux. Demain, nous serons en mesure d'aller jusque dans les territoires avec des transferts ferroviaires...

jusqu'à Chalon-sur-Saône, Lyon ou Bordeaux ! Cette traçabilité complète des marchandises nous permet de travailler en lien étroit avec les Douanes, pour faciliter les procédures douanières et l'importation ou l'exportation des marchandises.
Soget peut également fournir l'ensemble des indicateurs pour accompagner les démarches RSE des entreprises dans un contexte où ces critères conditionnent de plus en plus le choix des prestataires logistiques.

« Nous sommes les premiers dans de nombreux domaines ; nous devons avoir une culture de la gagne et valoriser nos atouts, nos victoires. »

Christian Boulocher

Thierry Rabiller

Dans le contexte de compétition avec les ports d'Europe du Nord, comment êtes-vous positionné par rapport à leurs process ?

Laurie Mazurier

Rotterdam a le même type de système que nous, contrairement à Anvers qui a plutôt un système de « boîtes aux lettres ». Nous travaillons avec l'ensemble des communautés portuaires et les représentants de chaque métier pour déployer des process plus efficients, car adaptés en permanence et plus automatisés.

Johann Fortier,
secrétaire général, Syndicat des ouvriers dockers du port du Havre

Je vous invite à lire le document de la Fédération des ports et docks CGT, produit à la suite de la réforme du 4 juillet 2011. Il a été revu en 2017 et sera à nouveau mis à jour prochainement. Ce document vise à la complémentarité des ports français, que nous jugeons insuffisante durant ces dernières années. Malgré la mise en œuvre d'Haropa Port, nous constatons, par exemple, une tendance vers le mono-trafic, par exemple de céréales à Rouen. Il y a aujourd'hui à Rouen des PSE dans certaines entreprises de manutention qui vont moins bien, alors les perspectives sont plutôt positives au Havre. Il faut que la création d'Haropa Port engendre une croissance – et non pas une baisse – du trafic !
Nous ne serons jamais en concurrence avec nos camarades dockers de Rotterdam ou d'Anvers..., mais il faut jouer avec les mêmes règles. Ce qui n'est pas le cas comme on l'a vu avec l'aide à la pince (3 fois supérieure). Mais nous avons déjà régulièrement des escales de plus de 6 000 boîtes... ce qui va faire augmenter la moyenne et permettre de changer la donne. La massification permet de réduire les coûts et évite ce que nous appelons au Havre « l'épicerie » : déplacer les portiques pour un faible nombre de containers. Ce qui n'est pas le cas avec des escales de 6 000 boîtes.
Nous sommes bien conscients que la compétitivité est dans l'ADN des ports : il nous faut travailler plus rapidement, car un bateau qui attend coûte cher. Port 2 000 est un outil formidable, mais en raison du retard et de la durée de mise en œuvre, il a fallu l'adapter aux navires d'aujourd'hui qui ont pris une dimension énorme en quelques années. Il faut acheter de plus grands portiques.
Notre principal objectif – dans ce développement de l'Axe Seine – est de créer de l'emploi : nous avons 11 % de chômage au Havre !

Jean-Michel Genestier,
maire du Raincy et conseiller métropolitain du Grand Paris délégué à la logistique

Le Grand Paris s'est concentré sur un pacte de logistique métropolitaine, avec le lancement d'opérations de logistique urbaine (dernier kilomètre) et fluviale. Nous étions avec le maire à Gennevilliers pour constater l'évacuation par la Seine des déblais du futur centre aquatique olympique. La Société du Grand Paris incite d'ailleurs à recourir au fluvial aussi pour évacuer et traiter les déblais des chantiers des gares [du Grand Paris Express].
S'agissant de l'emploi, nous avons évidemment la volonté politique commune, à l'échelle de la métropole, d'en créer en attirant de l'activité logistique. La plupart des grands acteurs sont aujourd'hui à l'est ou au nord... et il n'y a rien à l'ouest. Nous devons convaincre les collectivités pour positionner le long du fleuve, à proximité immédiate de la zone de consommation, de nouveaux sites logistiques. Il n'y a pas de concurrence entre les travailleurs comme l'évoquait Johann Fortier, mais il y a bien une compétition entre les territoires, qui ne peut se gagner que par l'engagement fort des élus à accueillir de nouvelles entreprises. Il faut élargir la place portuaire parisienne.

« Nous ne serons jamais en concurrence avec nos camarades dockers de Rotterdam ou d'Anvers..., mais il faut jouer avec les mêmes règles. »

Johann Fortier

Christian Boulocher,
Président de Seine Port Union

Ce qui vient d'être dit sur l'Ouest parisien est fondamental pour la vision d'Axe Seine. Les propos de Johann Fortier confortent l'intérêt de fusionner les ports plutôt que de se faire une concurrence interne stérile dans une même équipe. Nous sommes l'équipe « France » des ports et nous devons mettre les moyens et les bonnes personnes au meilleur endroit.
On fait souvent référence à Anvers et Rotterdam en laissant penser qu'ils sont meilleurs que nous. Johann Fortier a eu raison de parler des escales de 6 000 boîtes, il faut le répéter davantage. Nous sommes les premiers dans de nombreux domaines ; nous devons avoir une « culture de la gagne » et valoriser nos atouts, nos victoires. Nous avons des marges de manœuvre colossales : nous sommes ensemble avec un projet commun, nous avons toute une série de petits succès le long de l'Axe Seine qui constituent une victoire globale. Nous devons nous mobiliser sur nos forces (sans ignorer bien sûr nos points faibles). Les pouvoirs publics, État et Région, sont au rendez-vous de l'investissement, nous devons travailler avec Ports normands associés pour valoriser cette façade maritime de Dieppe à Cherbourg.

Thierry Rabiller

On a évoqué l'âge de certaines infrastructures : quels sont les investissements indispensables à court terme pour rester à niveau ?

Christian Boulocher

J'ai cru comprendre qu'avoir des projets d'infrastructures routières était dépassé, voire « has been » ! J'ai entendu le maire de Saint-Étienne-du-Rouvray expliquer qu'il avait une formidable plateforme Seine Sud,

mais dans le même temps, beaucoup s'opposent au projet de contournement est de Rouen, qui est majeur en termes de fluidité des trafics pour éviter la congestion. Il y aura toujours des camions... ou d'autres véhicules roulant pour le dernier kilomètre. C'est un projet qui dépasse l'enjeu de la métropole rouennaise, la Région ne s'est pas trompée qui le finance et il est même de portée nationale en s'inscrivant dans l'Arc atlantique. Je suis pour une économie moderne, circulaire, respectueuse de l'environnement, mais l'industrie a des fondamentaux qu'il faut préserver. À Rouen, on a besoin d'un port du Havre très fort. Les trafics qui ont quitté Rouen pour se traiter au Havre peuvent revenir. La démonstration a été faite lorsqu'en avril, le port du Havre n'a pas pu recevoir tous les navires. Nous devons être dans une logique multi-quais.

« Nous avons l'une des plus grandes plateformes de fret de la région parisienne et du foncier disponible. Je me demande pourquoi certains cherchent encore d'autres solutions pour de futurs entrepôts pour Rungis. »

Denis Öztorun

Thierry Rabiller

Xavier Bertrand, réélu président de la région Hauts-de-France, a réaffirmé hier sa volonté de creuser le fameux canal Seine-Nord. Est-ce une menace pour l'Axe Seine ?

Jean-Michel Genestier

Si je ne suis ni Normand ni Nordiste, j'ai travaillé dans la logistique. Nous avons des professionnels du fluvial plus faibles que leurs homologues d'Europe du Nord : une myriade d'acteurs quasi-artisanaux face à des professionnels extrêmement organisés. Sans prendre parti entre les deux axes, je prédis que les Belges et les Hollandais seront les premiers utilisateurs du canal Seine-Nord. C'est un risque pour l'ensemble des acteurs français que je défends. Une partie des marchandises continuera à arriver via les ports du Nord et empruntera ce nouveau canal en direction de l'Île-de-France, qui représente un marché de 12 millions de d'habitants.

Bruno Lafosse

Quels sont les enjeux de la ressource « eau » ? La Seine est le fleuve qui compte le plus bas débit, soumis à l'évolution climatique, notamment en été. Pour combiner toutes les activités, nous devons aborder les questions de la qualité et de la quantité d'eau.

Denis Öztorun,
maire de Bonneuil-sur-Marne

Je suis également vice-président de l'Établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir, notamment en charge des questions de l'eau et de l'assainissement. Depuis quelques années, les collectivités et les entreprises de l'assainissement travaillent ensemble pour améliorer la qualité de l'eau de la Seine et de la Marne : nous venons de présenter le « plan baignade » dans la perspective des JO, avec d'importants financements de l'État via l'Agence de l'Eau (400 millions d'euros). Nous sommes prêts à réaliser de nouveaux travaux, par exemple pour séparer les eaux usées et pluviales, mais nous nous heurtons à une certaine indifférence de nos concitoyens. Nous devons faire encore des efforts de communication et de sensibilisation.

Jean-Michel Genestier

Je partage cet avis. Le Raincy fait partie d'un territoire de 14 communes pour 400 000 habitants ; nous avons 26 000 branchements qui ne sont pas correctement connectés au réseau d'assainissement. Nous avons donc négocié avec l'État dans le cadre du Plan de relance pour que le territoire puisse financer complètement la mise aux normes et au-delà, la préservation des milieux aquatiques et leur biodiversité.

Marc Ligot,
Seine Solutions

Je suis un Bas-Normand qui a réussi à passer le Pont de Normandie ! J'ai cru à l'Axe Seine il y a six ans et j'ai contribué, grâce à l'appui du cabinet d'architectes Franc, à l'implantation d'entrepôts du groupe Panhard. Je viens de la grande distribution (Carrefour). Pour intéresser les grands chargeurs, les promoteurs et les investisseurs doivent prendre le risque d'investir dans des entrepôts en blanc.
Les porte-conteneurs qui arrivent ne déchargent que 10 à 20 % de leurs containers, dont une partie repart directement sans être traitée au Havre. La logistique de Carrefour, par exemple, qui reçoit au Havre environ 20 000 containers par an, était au Coudray-Montceaux (91) au sud de Paris. Nous avons mené une étude avec l'ISEL pour les convaincre de laisser leur logistique au Havre : cela représente 80 000 m² d'entrepôts, 400 emplois, mais il fallait pouvoir trouver un gain de 30 % sur leurs coûts logistiques (soit 4 millions d'euros par an).
Mon seul objectif est d'aller chercher les containers à Anvers et de les ramener au Havre. Je souhaite convaincre les entreprises, les clients que le port du Havre va « bouger » !

Denis Öztorun

Nous devons réfléchir à l'échelle des bassins de vie. À Bonneuil par exemple, nous avons, à quelques kilomètres, le plus grand marché de frais d'Europe avec Rungis, ainsi que l'une des plus grandes gares, Villeneuve-Triage, qui est aujourd'hui sous-utilisée... et presque condamnée. Sans oublier l'aéroport d'Orly. Grâce à la mobilisation collective des entreprises du port et de la municipalité, nous venons d'obtenir la prolongation de la RN 406 (+ de 100 millions d'euros) en une voie rapide entre le port et l'autoroute. Nous

avons aussi l'une des plus grandes plateformes de fret de la région parisienne... et du foncier disponible. Je me demande donc pourquoi certains cherchent encore d'autres solutions – par exemple sur des terres agricoles du Val d'Oise – pour de futurs entrepôts pour Rungis.
Depuis plusieurs années, je soutiens l'idée que nous pouvons créer un bassin d'emplois industriels agroalimentaires et devenir avec notre port l'arrière-chambre du MIN de Rungis. J'ai présenté ce projet à Édouard Philippe lorsqu'il était Premier ministre et plus récemment, à Jean Castex... Ils approuvent, mais ça n'avance pas ! Je lance ici un appel pour que tous ensemble nous puissions faire avancer ce projet et faire de ce bassin de vie un bassin d'emplois. J'en appelle à notre intelligence collective !

Michel Barrier,
ancien vice-président du Conseil général de Seine-Maritime

Le maire du Raincy s'est interrogé sur les moyens de relancer l'Axe Seine et je voudrais revenir sur la question des infrastructures prioritaires. C'est un élément primordial pour relancer les activités industrialo-portuaires. Laurent Delaporte rappelait que la question de Port 2000 s'est posée dès les années 1990. J'étais jeune conseiller général et ma première réunion à la sous-préfecture portait sur la présentation de ce projet. L'ensemble des élus havrais en ont profité pour interroger le représentant de l'État et lui demander quelles infrastructures seraient créées pour permettre à Port 2000 de fonctionner dans des conditions optimales... Mais la question ne semblait pas à l'ordre du jour malheureusement.
Je suis pour la complémentarité des activités portuaires. Je pense à l'Arc Manche qui a un fort potentiel de développement, aux ports de Dieppe, de Fécamp, du Tréport, à tous ces ports de l'Arc Manche qui sont des outils indispensables.
On connaît aujourd'hui les outils techniques pour développer le ferroviaire et le fluvial. À l'époque, il y a eu des propositions d'amélioration de la ligne SNCF Paris-Rouen-Le Havre et même l'idée d'un tunnel (ferroviaire et routier) pour développer l'axe nord-sud afin d'alimenter l'ensemble de l'*hinterland* européen. Mais il faut la volonté politique de les mettre en œuvre ! Si ces questions sont encore d'actualité, c'est qu'elles n'ont pas été relancées : la réunion d'aujourd'hui peut conduire à une nouvelle interpellation de tous les pouvoirs publics et privés, nationaux, régionaux, départementaux, locaux pour reprendre ces projets et mettre en place les financements nécessaires.

« La réunion d'aujourd'hui peut conduire à une nouvelle interpellation de tous les pouvoirs publics et privés, pour reprendre ces projets et mettre en place les financements nécessaires. »

Michel Barrier

Djeneba Keita,
vice-présidente de la Métropole du Grand Paris, maire-adjointe de Montreuil

Je suis en charge de l'alimentation et des circuits courts et je souhaite répondre au maire de Bonneuil, qui parlait de terres agricoles et de projets agroalimentaires. Je l'invite à venir nous voir : nous avons des projets similaires. En effet, quand on parle de l'Axe Seine, il faut aussi aborder la préservation des terres agricoles, la sécurité alimentaire. La crise sanitaire a mis en évidence ces enjeux et l'envie de revenir à des circuits courts, le « quart d'heure alimentaire »

Thibault Guilluy,
haut-commissaire à l'emploi

« L'AXE SEINE, UN RÉSERVOIR D'EMPLOIS »

Pour le haut-commissaire à l'emploi, donner une ambition à l'Axe Seine, c'est ouvrir le champ des possibles dans les secteurs des transports, de la logistique, des infrastructures et de la transition écologique.

Ce forum a pour vocation de réunir l'ensemble des acteurs publics et privés mobilisés pour donner une ambition renouvelée à cet Axe Seine, à cet axe stratégique porteur d'énormément de possibilités et d'impacts pour l'emploi et l'insertion des jeunes, sujet qui m'est particulièrement cher. Donner une ambition à votre projet, c'est ouvrir le champ des possibles dans le secteur des transports, de la logistique, des infrastructures, c'est contribuer à la transition écologique et au développement, ce faisant, de tous les métiers qui s'inscrivent dans cette dynamique. C'est accélérer le potentiel de commerce et de nouvelles formes de commerce dans notre pays. Toutes ces activités, tous ces enjeux que vous abordez aujourd'hui pour tracer une perspective, s'inscrivent aussi dans le défi de l'emploi.
Le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion et le Haut-Commissariat sont évidemment intéressés par vos préconisations pour préparer ensemble des générations de jeunes, les former sur les métiers de la transition écologique, de la supply-chain, du commerce et les galvaniser par l'ambition que vous donnez. Le développement économique et le développement des compétences sont les deux faces d'une même pièce. L'insertion, la formation des jeunes, commencent aujourd'hui avec notre plan « 1 jeune, 1 solution » dans lequel nous avons toujours voulu mettre en perspective ces grandes transformations nécessaires du pays, parmi lesquelles le projet d'Axe Seine.

Contributeur
Thibault Guilluy est haut-commissaire à l'emploi et à l'engagement des entreprises auprès de la ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion, Élisabeth Borne. Diplômé de l'ESCP, Thibaut Guilluy a une expérience de vingt ans dans l'inclusion avec la création d'une dizaine d'associations et d'entreprises sociales.

Jean-Baptiste Gastinne,
premier adjoint au maire du Havre

« QUATRE PILIERS, QUATRE POINTS D'APPUI POUR L'AXE SEINE »

Rapprochement des ports, développement du transport, re-industrialisation et mobilisation des formations de haut niveau… Pour le premier adjoint au maire du Havre et vice-président de la région Normandie, les conditions sont réunies pour une relance de l'Axe Seine.

Je salue cette initiative nouvelle, bienvenue, d'un format nouveau et qui change par rapport à ce que nous avons connu dans le passé : ce n'est pas à proprement parler une initiative institutionnelle. Nous avons les uns et les autres participé à de très nombreux forums, colloques, réunions, mais quasiment exclusivement organisés par des institutions, des villes, des agglomérations, l'État, les régions, avec le soutien d'agences d'urbanisme, tout en essayant d'associer des partenaires économiques. Je trouve très intéressante cette initiative, dans un format nouveau, qui associe prioritairement les acteurs économiques, sociaux et environnementaux, en particulier les représentants des entreprises — et je salue Christian Boulocher représentant Seine Port Union et les organisations syndicales. Depuis dix ans, ces organisations patronales ou syndicales n'étaient pas toujours partie prenante et n'avaient pas leur juste place dans les réunions de ce genre.

> « Je trouve très intéressante cette initiative, dans un format nouveau, qui associe prioritairement les acteurs économiques, sociaux et environnementaux »
>
> **Jean-Baptiste Gastinne**

C'est aussi l'occasion de faire le point sur l'Axe Seine : où en sommes-nous, dix ans après les initiatives fortes prises à l'époque par le président Sarkozy ? Est-il vraiment nécessaire de relancer l'Axe Seine ? Je n'en suis pas certain. L'Axe Seine s'est progressivement structuré autour de piliers qui vont être des points d'appui extrêmement forts dans les années à venir.

Le premier pilier est celui des ports. Le temps est venu du rapprochement des trois grands ports et nous avions assez vite constitué un groupement économique. Aujourd'hui, nous sommes allés encore plus loin et même si d'autres choix pouvaient être défendus, nous ne pouvions pas rester au milieu du gué avec ce GIE : il a donc été mis en place au 1er juin un seul établissement public portuaire de la vallée de la Seine, dont le conseil de surveillance se réunit pour la première fois vendredi [9 juillet 2021]. Ce n'est pas seulement une question de gouvernance. Parallèlement s'est mis en place un projet stratégique à l'échelle de tout l'Axe, qui est extraordinairement prometteur. Le Premier ministre a annoncé au Havre des investissements à hauteur de 1,450 milliard d'euros, avec le concours des collectivités locales, de la région Normandie (et je n'en doute pas, de la région Île-de-France), des grandes agglomérations concernées et qui sont financés ! Ces investissements sont nécessaires et attendus, parfois depuis longtemps, en particulier le lien direct entre Port 2000 et la Seine (projet de chatière). Ces ports réunis dans un seul établissement public portuaire sont des leviers extraordinaires pour le développement économique, industriel, logistique et pour créer de la valeur ajoutée et des emplois. Nous devons être tous mobilisés pour faire réussir cet établissement public portuaire unique de la vallée de la Seine, ce n'est pas juste une question de gouvernance, mais bien de mobilisation autour d'un projet fédérateur.

Le deuxième pilier est le sujet du transport et de la logistique. Nous avons déjà connu de très belles réussites dans le domaine de la logistique. Nous inaugurons demain matin un entrepôt de 92 000 m² d'un seul tenant, c'est du jamais vu ici, au Havre. En dix ans, la superficie d'entrepôts dans la seule zone industrialo-portuaire a dû passer de 1,5 million de m² à presque 2,5 millions de m². Ces investissements témoignent de la confiance dans la compétitivité du port du Havre, de l'établissement portuaire unifié et du corridor logistique de la vallée de la Seine. Et il y a d'autres exemples le long du fleuve, notamment à Limay, qui méritent d'être soulignés. Beaucoup d'investissements ont été faits ou doivent l'être dans le ferroviaire : la ligne Serqueux-Gisors a été inaugurée il y a quelques mois et nous devons rester extrêmement mobilisés sur le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie qui doit permettre de séparer les trains lents des trains rapides, dont les Normands ont aussi besoin. Et nous devons d'ores et déjà réfléchir au moyen de contourner Paris pour les marchandises, mieux qu'elles ne le font aujourd'hui, en passant au nord pour desservir l'Europe centrale et élargir l'*hinterland* des ports de la vallée de la Seine.

Le troisième pilier est pour moi plus nouveau et j'attendais avec impatience ce grand projet industriel fédérateur qui émerge actuellement. Il y a en France un changement de regard récent sur l'industrie : plus personne ne remet en cause le bien-fondé d'une industrie forte et la nécessité de produire en France. Tout particulièrement dans le domaine stratégique de l'énergie ! Toutes les révolutions industrielles dans le passé ont d'abord été des révolutions énergétiques : le XIXe siècle avec la vapeur, puis l'électricité et le pétrole. Aujourd'hui, ce sont les énergies nouvelles : nous avons sur le territoire une nouvelle filière émergente autour de l'éolien offshore (avec à quelques hectomètres d'ici l'usine Siemens-Gamesa, la plus grande de France dans cette filière et des centaines d'emplois associés) et de la production d'hydrogène, avec des acteurs économiques et des énergéticiens déjà présents sur notre territoire, parfois depuis très longtemps. Nous sommes à la veille d'investissements considérables ; c'est la garantie du renforcement des industries de la vallée de la Seine. Nous pourrons ainsi collecter le CO_2 émis par les grands industriels de zones comme Le Havre, Port-Jérôme… Ce nouveau projet doit permettre de mieux fédérer que dans le passé les acteurs publics, privés et institutionnels.

Il y a désormais une véritable union d'intérêt des deux régions Île-de-France et Normandie. Sur le ferroviaire, nous avons des intérêts communs, mais aussi des points de divergence lorsqu'il faut, par exemple, utiliser les mêmes infrastructures pour faire passer les trains normands et franciliens, avec des discussions parfois difficiles (je suis bien placé pour le savoir). Sur les sujets portuaires, ils sont sans doute plus prégnants en Normandie avec les deux anciens ports maritimes de Rouen et du Havre. Mais sur la question du captage du CO_2 et de la production d'hydrogène, nous avons vraiment le moyen de fédérer l'ensemble de la vallée de la Seine et donc les deux régions.

Le quatrième pilier qui fait défaut, et dont je me réjouis qu'on lui ait donné sa place aujourd'hui, c'est l'enseignement supérieur et la recherche. Probablement pas suffisamment associé jusqu'à présent, probablement pas suffisamment fédéré à l'échelle de la vallée de la Seine. Cette réflexion, portée par le préfet Philizot, d'un Institut de la logistique par exemple. Il me paraît extrêmement nécessaire, à court, moyen et long terme, de trouver les moyens de faire travailler ensemble les laboratoires de recherche, les établissements universitaires et d'enseignement supérieur des deux régions.

Je me réjouis donc que vous ayez choisi de terminer cette journée par l'intervention d'étudiants des universités normandes • •

Contributeur
Jean-Baptiste Gastinne est premier adjoint au maire du Havre, vice-président de la région Normandie. Professeur agrégé d'histoire-géographie, il est spécialiste de l'histoire du Havre : il a soutenu une thèse en Sorbonne sur le sujet en 2008. Il est l'auteur de *Le Havre 1517-1789, Histoire d'une identité urbaine*, publié en 2016 aux Presses universitaires de Rouen et du Havre.

Pascal Sanjuan,
délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine

« N'OUBLIONS PAS LE CHEMIN ACCOMPLI »

Première prise de parole publique pour le nouveau délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine pour porter un message de confiance et saluer la volonté de travail en commun.

Je suis ravi d'être ici pour ma première sortie depuis ma prise de poste, le 7 juin. Je veux partager votre sentiment de confiance dans l'Axe Seine – qui n'a donc peut-être pas besoin à ce point d'être relancé. On oublie parfois tout ce chemin accompli qui permet à la vallée de la Seine d'exister et même de servir d'exemple : mon prédécesseur, grand spécialiste des questions logistiques, anime un groupe de travail pour reproduire ce qui a été fait sur l'Axe Seine dans d'autres territoires, comme en Bourgogne ou... dans les Hauts-de-France.

Comme Michel Barrier, je suis un « ancien » – j'étais adjoint au SGAR à l'époque – qui a vécu l'enquête publique pour Port 2000, la recherche de financements et de crédits européens : on ne peut pas dire que rien n'a été fait ou que les pouvoirs publics n'ont pas pris leurs responsabilités. Je me souviens aussi qu'il fut un temps où l'idée de faire travailler ensemble les ports de Paris, Rouen et Le Havre semblait impensable. Aujourd'hui, nous avons avec Haropa Port un magnifique outil, qui a vocation à être l'« épine dorsale » de l'Axe Seine, sur laquelle viendront s'appuyer les futurs développements, avec une trajectoire financière définie et assurée. Je présiderai un Conseil d'orientation, chargé de donner un avis sur la stratégie du port. Je ne reviens pas sur la question ferroviaire. Serqueux-Gisors est une étape importante qui en appelle d'autres, tant il faut développer le fret ferroviaire.

Sur le fluvial, le gouvernement a signé un contrat d'objectifs et de performance avec Voies Navigables de France, avec des garanties de financement, sans oublier les actions inscrites au Contrat de plan interrégional État-Région Vallée de Seine (CPIER) pour la continuité écologique, l'aménagement ou la restauration des ouvrages.

Je suis très attentif à la rareté du foncier disponible qui représente donc un enjeu stratégique, pour Haropa Port et, au-delà, pour tous les acteurs de la vallée de la Seine. Nous manquons de foncier immédiatement disponible « dé-risqué », c'est-à-dire sans risque de recours. Il y a un gros travail à faire rapidement pour dégager du foncier, tout en intégrant les contraintes environnementales (biodiversité, risque d'inondation...) et l'acceptabilité de la population. Nous devons étudier en priorité les friches existantes pour réduire l'artificialisation des sols.

Il n'a pas été beaucoup question de l'eau dans les débats. Je souligne simplement que les pouvoirs publics ont inscrit dans les documents comme le Contrat de plan, le principe de continuité écologique et ont mené des études pour mieux connaître le milieu aquatique, notamment avec les travaux du GIP Seine Aval.

Vous avez abordé à plusieurs reprises la transition écologique : au-delà des contraintes fixées notamment par la loi de 2015, il me semble qu'elle doit être perçue comme une chance. La présence de nombreux acteurs d'horizons variés aujourd'hui doit pouvoir annoncer une volonté de travail en commun. Au cours de vos débats, j'ai perçu peu de désaccords de fond, mais des attentes de davantage de crédit... ou de reconnaissance.

Il y a déjà sur le territoire une richesse des talents, des énergies pour faire de la vallée de la Seine un territoire dynamique et innovant. Il reste sans doute à mieux faire connaître les ports aux habitants, à leur faire partager votre envie de Seine pour qu'ils deviennent des moteurs de l'action publique !

Pour conclure, je vous lance un appel : je suis chargé de mettre à jour le Schéma stratégique de la vallée de la Seine (disponible en ligne : http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/schema-strategique-pour-le-developpement-de-la-r258.html) en intégrant le nouvel établissement Haropa Port, la stratégie nationale portuaire et bientôt, du fret... J'ai trouvé cet après-midi très intéressant. Je suis preneur d'échanges et à votre disposition pour vous écouter, travailler avec vous à cette mise à jour pour un projet ambitieux • •

Contributeur
Pascal Sanjuan, préfet, ancien élève et directeur des stages de l'école nationale d'administration. Il a été secrétaire régional pour les affaires régionales de Haute-Normandie au ministère de l'Intérieur (2000-2007).

Nathan Gouin,
géographe, post-doctorant, université de Rouen Normandie

« PENSER LA MÉGA-RÉGION DE PARIS AU HAVRE »

Qui doit piloter l'Axe Seine et comment ? Des coopérations sont encore à construire pour penser la région dans sa globalité. Un atlas collaboratif permet de penser les problématiques communes.

Je suis docteur en géographie, j'ai fait ma thèse sur la régionalisation dans le bassin parisien. Je voudrais faire le lien entre l'Axe Seine tel qu'il se construit aujourd'hui et les travaux menés depuis les années 1960 sur l'aménagement du bassin parisien. Les réflexions sur le bassin parisien et sur l'Axe Seine naissent de la question du rôle structurant de l'Île-de-France et, plus largement, du rôle de l'État. Dans les années 1960, il y a bien deux échelles avec le schéma directeur d'aménagement de la région parisienne et le Schéma Basse-Seine, et systématiquement une différence entre deux espaces d'aménagement. Dans les années 2000 se construisent la Métropole du Grand Paris et l'Axe Seine, ce qui pose la question des coopérations interrégionales... et donc de la gouvernance. Qui doit piloter l'Axe Seine ? Avec qui ? Comment concilier les intérêts des deux régions, des grandes agglomérations ? Cette question a provoqué – et c'est encore le cas – des tensions : un premier Contrat de plan interrégional a été adopté... mais n'a pas pu encore être renouvelé.

Pour construire cette coopération, il faut « penser la méga-région » et nous menons en ce sens un projet d'atlas collaboratif de la méga-région parisienne (https://atlas-paris-mega-region.univ-rouen.fr/) à l'Université de Rouen en faisant collaborer des spécialistes de la méga-région parisienne, dont des spécialistes de l'Axe Seine (et pas seulement des experts académiques). Le site, qui est toujours ouvert pour des contributions, entend mettre en évidence des synergies possibles, les complémentarités des territoires • •

Alexandre Geffroy,
géographe, ingénieur de recherche, université de Rouen Normandie

« ANTICIPER LE RISQUE D'ATTAQUE SUR LES ACTIVITÉS »

Si l'industrie et la logistique peuvent nuire à l'environnement, il faut également anticiper les risques que le réchauffement climatique fait courir à ces activités. À commencer par l'augmentation du niveau de la mer et les épisodes de submersion.

Je suis docteur en géographie et j'ai contribué à l'atlas collaboratif sur le chapitre « risques ». Je vais donc rebondir sur des questions abordées sous l'angle du changement climatique : on parle beaucoup de l'atténuation des effets de l'industrie et de la logistique sur l'environnement mais on n'aborde pas à l'inverse l'impact que l'environnement, peut avoir sur ces activités, qu'on appelle le « risque d'attaque », comme celui d'inondation qui a été évoqué. Vous l'abordez tous dans une logique amont vers aval, c'est-à-dire provoquée par une augmentation du débit du fleuve. Nous avons au contraire étudié le risque de submersion (aval vers amont) sur la base des estimations du GIEC qui prévoient jusqu'à plus de 1 m d'élévation du niveau de la mer au niveau des côtes de la Manche. Les conséquences se feront sentir tout au long de l'estuaire jusqu'au barrage de Poses. Beaucoup d'intervenants ont exprimé le souhait d'attirer de nouvelles implantations tout en soulignant la rareté du foncier, qui se trouve parfois déjà en zone inondable. Plus de 300 installations classées sont soumises à ce risque dans l'estuaire de la Seine (qui concentre 25 % de la capacité de raffinage en France).

Le changement climatique va également provoquer des phénomènes d'étiage, sur lesquels le GIP Seine Aval a travaillé. La ressource hydrique est une ressource commune pour de nombreux industriels.

Les réponses au stress hydrique comme aux risques d'inondation doivent être collectives et solidaires, entre rive droite et rive gauche, zones rurales ou urbaines • •

Contributeurs

Nathan Gouin, post-doctorant à l'université de Rouen Normandie

Florent Amat, doctorant à l'université de Rouen Normandie

Alexandre Geffroy, ingénieur de recherche à l'URN

Robin Thillard, doctorant à l'université de Rouen Normandie

Ces quatre jeunes géographes ont suivi les échanges du Forum et livré leurs points de vue en conclusion, sous le regard d'Arnaud Brennetot, directeur du Département de géographie de l'université de Rouen Normandie et auteur de l'*Atlas de la vallée de Seine* aux éditions Autrement

Karine Chevallier,
Cueilleuse d'histoires

EXPOSITION
LES GENS DES LIEUX

Avec son association Cueilleurs d'Histoires et le collectif Les Gens des lieux, Karine Chevallier suscite paroles et regards d'habitants. En 2020, l'équipage s'est posé quartier Saint-Nicolas au Havre, autour du quai de la Marne, témoin des mutations de ce paysage situé entre la ville et le port.

Cette exposition est le fruit d'une action que je mène depuis trois ans avec le collectif Les Gens des lieux réunissant des architectes, des paysagistes, des urbanistes havrais qui ont décidé de révéler des lieux. Tous les ans, ils investissent un lieu devant lequel on passe sans le voir, auquel on ne prête plus attention, parce qu'on y est habitué. Ils construisent et installent du mobilier urbain dont les gens font ce qu'ils veulent. Les gens s'arrêtent, s'interrogent et ce lieu se révèle à nouveau. Nous accompagnons ce collectif en donnant la parole aux riverains, aux passants, aux membres du collectif pour nous expliquer ce qu'ils ressentent dans ces lieux qui sont réinvestis.

L'an dernier, Les Gens des lieux avaient choisi le quai de Saône, point de démarrage du port et le jardin fluvial, récemment réaménagé à quelques mètres d'ici. La question de l'appropriation du port, comme il a été dit, est réelle : Normande, mais pas Havraise, il m'a fallu apprendre à découvrir cet « ailleurs ».

Cette exposition est conçue à partir du récit de vingt personnes qui ont accepté de me raconter ce paysage. J'avais un cadre et je leur demandais de choisir un paysage… et un petit texte explique les raisons du choix. La cloche des dockers a souvent été retenue. Il en ressort que le port est un « grand inconnu », a fortiori pour les gens qui venaient d'autres régions que j'ai eu la chance d'interroger. Il y avait même une certaine peur d'y aller. Il y a aussi cet « appel vers le large ». La mer est là, on la respire. Le ciel est très changeant.

Je travaille actuellement sur un projet porté par la Métropole rouennaise dans le cadre de sa candidature Capitale européenne de la culture en 2028 : je dois collecter les rêves des gens qui habitent le long de l'Axe Seine et quand je les rencontre, la Seine est systématiquement présente, rarement sous un angle économique, mais comme une destination de promenade. Elle est très présente dans l'esprit des gens, tous me parlent des ponts qui relient les deux rives.

COLLECTIF LES GENS DES LIEUX

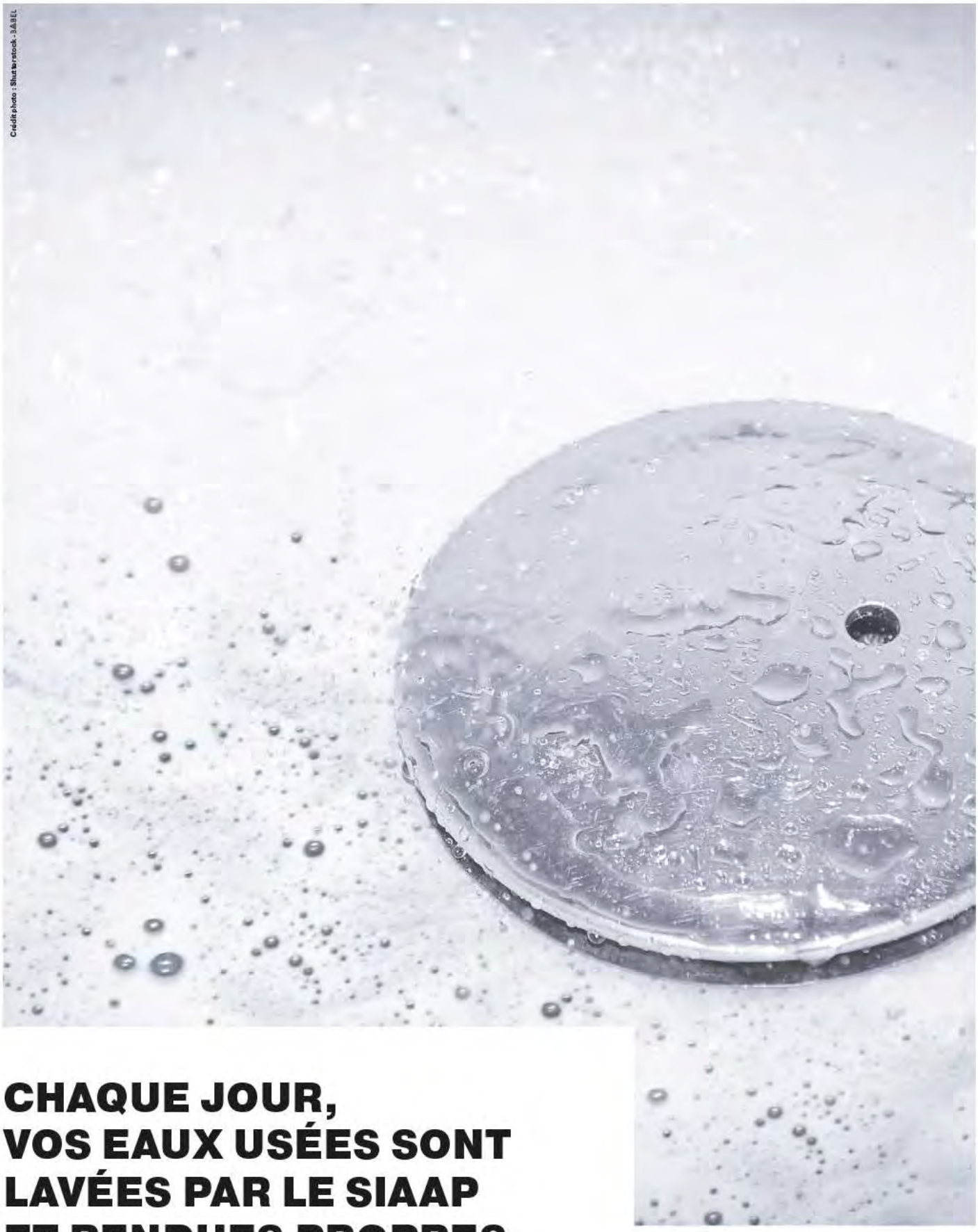
Contributeur
Ex-directrice du développement d'un bailleur et chargée de mission auprès de l'Union sociale pour l'Habitat, Karine Chevallier a fondé Les Cueilleurs d'Histoires en 2016. Les Cueilleurs d'Histoires prêtent leur attention, leur oreille, leur plume et leur analyse à ce que chacun d'entre nous peut dire sur sa ville, son entreprise, sa famille, son club de gymnastique, son animal de compagnie, ses souvenirs…

ID LOGISTICS
ENGAGÉS POUR UNE SOLUTION LOGISTIQUE DURABLE
55, chemin des Engranauds -13660 Orgon - France
Tél. + 33 (0)4 42 11 06 00- contact@id-logistics. com

SAT
9, rue Léon Foucault
77290 MITRY-MORY
Tél : 01 60 21 31 31 . Fax : 01 60 21 93 22
Mail : contact@sat-idf.fr
* ASSAINISSEMENT
* GENIE-CIVIL
* VOIRIE
* EAU POTABLE
* REHABILITATION
Une PME au service des Collectivités
Une équipe pour construire vos projets

PROCHAIN FORUM AXE SEINE
OCTOBRE 2022
ROUEN
BERGES DE LA SEINE
FORUM AXE Seine
La Seine, notre avenir partagé
RENSEIGNEMENTS
forumaxeseine.com
IDELIA

SPIRIT, ACTEUR DU TERRITOIRE AXE SEINE
Opération « Quai en Seine »
Résidence étudiante, Le Havre (76)
spirit
Opération « Quai en Seine »
Résidence tourisme, Le Havre (76)
Opération « Quai en Seine »
Immeuble de bureaux, Le Havre (76)
Clé en main GEBETEX Tri Normandie
La Chapelle-Longueville (27)
Groupe Spirit
68 rue de Villiers, 92300 Levallois-Perret
01 41 40 80 80
www.spirit.net



Crédit photo : Shutterstock - JÀBEL

CHAQUE JOUR, VOS EAUX USÉES SONT LAVÉES PAR LE SIAAP ET RENDUES PROPRES À LA SEINE ET À LA MARNE.

Découvrez nos actions et nos engagements sur siaap.fr

Depuis 50 ans, l'action de votre service public d'assainissement a permis de multiplier par 10 le nombre d'espèces de poissons présentes dans la Seine et la Marne.*

***En 1970, seules 3 espèces de poissons étaient recensées dans la Seine et dans la Marne. Aujourd'hui, ce sont 34 espèces de poissons qui y sont recensées. Rendez-vous sur siaap.fr pour plus d'informations.**

SIAAP 50 ANS

Service public de l'assainissement francilien