

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

Séance du jeudi 06 mai 2010

PROJET DE CHANTIER MULTIMODAL DU HAVRE

Le projet de chantier multimodal du Havre est finalisé, à l'exception des modalités précises de financement des subventions, et sera présenté pour décision au prochain Conseil de Surveillance. Cette communication a pour objet de présenter les principaux aspects de ce projet.

Ce projet de chantier fait désormais l'objet d'un consensus très large, aussi bien sur le plan de la solution technique que sur la logique d'une présence large des opérateurs dans la société d'exploitation.

Le dossier a été présenté une première fois lors de la séance du 20 juin 2008 du Conseil d'Administration du Port Autonome du Havre, qui a validé l'orientation générale de ce projet, ainsi que la démarche retenue (appel à projets).

L'intérêt de ce projet a été confirmé par le projet stratégique approuvé par le Conseil de Surveillance lors de la séance du 09 avril 2009, et qui n'avait pas donné lieu à observation sur ce sujet de la part du Conseil de Développement.

Le Conseil de Surveillance, lors de la séance du 26 juin 2009, informé de l'avancement du dossier, a confirmé la localisation du projet et a engagé le Président du directoire à poursuivre ses efforts afin d'obtenir le bouclage du projet, et pouvoir présenter une proposition de décision.

Le projet de chantier multimodal a été cité par le Président de la République dans son discours sur la politique maritime de la France le 16 juillet 2009.

Enfin, l'engagement national pour le fret ferroviaire, présenté le 16 septembre 2009 par le Ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, et par le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, comprend l'objectif, afin de contribuer au doublement de la part de marché des modes massifiés, de lancer les travaux du chantier multimodal du Havre en 2010.

I. Les enjeux du chantier multimodal

Le premier enjeu du chantier multimodal est d'augmenter l'attractivité du port du Havre vis-à-vis des lignes maritimes. Les chargeurs et les armateurs sont de plus en plus demandeurs, sous l'influence des clients finaux, d'une offre multimodale importante pour les

ports qu'ils utilisent. La compétitivité du port du Havre peut être impactée négativement, avec des pertes de part de marché maritimes, si la part modale du fluvial et du ferroviaire reste faible, de l'ordre de 15 % aujourd'hui, alors que ses concurrents sont proches en moyenne de 40 % et engagent des actions très importantes pour continuer à augmenter ces valeurs. De plus, ce projet contribuera aux objectifs du Grenelle de l'environnement, avec une croissance des parts modales de 15 % à 25 % à l'horizon 2020.

Le deuxième enjeu est de fournir aux modes massifiés des leviers importants pour leur développement. Le niveau actuel de trafic massifié et la répartition des trafics sur les différents terminaux ne permet pas de constituer, sauf cas particulier, des envois complets depuis un seul terminal.

Ainsi, le chantier multimodal est la condition nécessaire d'un changement de rythme dans la croissance des modes massifiés. Il ne s'agit plus d'accompagner par des investissements de capacité la croissance naturelle, mais de permettre, par des investissements de productivité et de service, de modifier effectivement le report modal grâce à une amélioration significative de son rapport prix / service vis-à-vis du mode routier.

II Le choix de la localisation du chantier

Le chantier sera implanté sur la rive nord du Grand Canal du Havre, entre le barreau de l'A29 et l'usine Lafarge (voir plan en annexe 1 et justification du choix du site en annexe 2). En particulier, la localisation envisagée à l'origine pour un chantier ferroviaire situé juste à l'est de Port 2.000 ne convient pas. Il s'agit d'une solution purement ferroviaire, pour un traitement immédiat des trafics sans possibilité de stockage de courte durée. Les coûts d'approche sont aussi élevés que pour le site retenu et ce chantier ne concernerait en fait que Port 2.000, sans prendre en compte les autres terminaux ni la zone industrielle.

III Les composantes du projet technique

Le plan du chantier figure en annexe 3, pour le projet global. Ce chantier permet de traiter jusqu'à 500 Kevp, et comprend une réserve d'extension pouvant accueillir à terme 850 Kevp.

Ce chantier comprendra deux postes à quai de 200 m pour le traitement du mode fluvial, une zone de traitement par portique du trafic fluvial, une zone de stockage des conteneurs, une zone de traitement des trafics ferroviaires, une zone de réserve pour l'extension de capacité, et un faisceau de réception ferroviaire. Les trains de lignes à traction électrique pourront accéder et partir directement du chantier.

Le schéma de principe de la future desserte est présenté en annexe 4.

Le prix visé pour le traitement complet d'un conteneur ou d'une caisse sur le chantier sera de 33 € (prix dégressif avec le volume, atteignant 33 € en moyenne pour les trafics affichés par les opérateurs engagés dans le projet). Le chantier multimodal ne traitera pas la totalité du trafic massifié. Tous les trafics qui pourront être traités, de manière plus performante, par un départ direct d'un terminal ne passeront pas par le chantier.

La collecte distribution sera effectuée par des navettes ferroviaires, pour un prix de 20 € la caisse, quel que soit le terminal. La faisabilité de ces prix a été vérifiée. Le prix du passage chantier correspond à l'ordre de grandeur des prix de marché constatés sur d'autres terminaux.

La qualité du transfert entre le chantier multimodal et les différents terminaux maritimes constitue un enjeu très important. Aussi, le Grand Port Maritime du Havre

garantira la qualité et le prix de la prestation, à un niveau adapté aux besoins du marché. La démarche qualité engagée actuellement avec SAITH et les opérateurs fluviaux souligne que le respect des délais de transfert correspondant aux besoins des clients est accessible.

Le projet va être réalisé avec une première phase, d'une capacité de 300 Kevp

Le montant de cette première phase atteint 139,5 M€. Ceci comprend la préparation du terrain et le terrassement (14,2 M€), la réalisation du chantier lui-même (82,3M€), le quai fluvial (17,7 M€), les accès routiers et ferroviaires (10 M€) et les équipements (15,1 M€).

IV La société d'investissement

La société Le Havre Terminal Trimodal (LH2T) va réaliser ce chantier. L'actionnariat sera composé du GPMH (49 %), de Projénor (25,5%) et de la Caisse Régionale du Crédit Agricole Normandie Seine (25,5%). Cette société financera son investissement sur la base d'un loyer versé par la société d'exploitation, d'un montant progressant avec les volumes de trafic. Le loyer correspondant à la première année d'exploitation atteint 1,9 M€, pour un trafic garanti par la société d'exploitation de 125.000 UTI. Chaque conteneur supplémentaire augmentera ce loyer de 10 €.

V La société d'exploitation et les engagements des opérateurs de transport

La société Le Havre Terminal Exploitation (LHTE) va exploiter ce chantier. L'actionnariat est constitué des opérateurs de transport combiné ayant pris un engagement de trafic, soit 38% pour le groupe SNCF, 31 % pour CMA CGM et 31 % pour LogiSeine.

Le volume d'engagement est de 125.000 UTI, avec une projection de trafic au bout de quelques années de 200.000 UTI, se répartissant comme suit :

Naviland Cargo	: 55.500 evp
Novatrans	: 20.000 evp
LogiSeine	: 62.000 evp
River Shuttle Containers	: 30.000 evp
Rail Link Europe	: 32.500 evp

Ce montage constitue un point fort de ce projet. Les engagements des opérateurs apportent la garantie que ce projet est bien dimensionné et adapté aux conditions économiques du marché. Ils soulignent que le nouveau schéma proposé améliore significativement la chaîne de valeur pour les opérateurs de transport.

VI Les perspectives de trafic massifié

Ce chantier multimodal permettra une inflexion dans la croissance des trafics massifiés, en apportant aux opérateurs de transport de nouveaux moyens de développement. Le niveau d'engagement des opérateurs, justifiant le démarrage du chantier, peut utilement être comparé aux prévisions de trafic.

Dans une hypothèse très restrictive, le niveau atteint au démarrage est au moins égal aux engagements des opérateurs, en supposant que le trafic 2014 soit seulement au niveau de 2007, et avec une prise en charge très limitée du fluvial (30 % des terminaux nord, 50 % du trafic sur Rouen pour Port 2.000 et 25 % du trafic sur l'île de France pour Port 2.000).

Les mêmes perspectives pour le trafic fluvial conduisent à un trafic 2020 supérieur à 250 KUTI.

Une hypothèse moyenne de trafic (15 % de Port 2.000 en direct) apporterait un trafic de 155 UTI en 2014 (toujours sur la base d'un trafic total égal seulement à 2007) et de 300 KUTI en 2020 (voir annexe 5).

VI Modalités de financement

Le financement de cette première phase est assuré par le GPMH (42,8 M€), par le groupement porteur du projet (société d'investissement et société d'exploitation) (27M€) et par des subventions pour un montant total de 70,4 M€. Le financement ultérieur de la phase d'extension de 200 KUTI de capacité à 300 KUTI comprendra une participation beaucoup plus importante des deux sociétés, les infrastructures de base ayant été réalisées.

L'apport de l'Etat est envisageable dans le cadre du plan de relance portuaire et du redéploiement de crédits CPER portuaires pour un montant de 37,5 M€.

Pour les collectivités sollicitées, le Conseil Régional a montré un intérêt marqué pour ce projet mais cette contribution s'inscrit dans le contexte de renégociation du CPER.

Cette question du montage des subventions reste à finaliser, tout en paraissant accessible.

VI Calendrier du projet

La durée de réalisation d'ensemble du chantier est de 30 mois pour la première phase, après avoir optimisé le calendrier des opérations de terrassement en fonction des durées des opérations à réaliser ensuite sur les différentes zones.

L'obtention des autorisations administratives s'inscrit dans un calendrier de l'ordre de 8 à 10 mois.

La mise en service du chantier est envisageable mi 2013 à condition que les différentes demandes d'autorisation administratives soient déposées et prises en charge en juin 2010.

Annexe 1	localisation du chantier
Annexe 2	justification du choix de la localisation
Annexe 3	plan général du chantier
Annexe 4	schéma de desserte
Annexe 5	prévisions de trafics massifiés pour Le Havre, en evp