

La multimodalité dans le transport de
marchandises

Explorer de nouvelles voies

Président : Antoine Lafarge
Rapporteur : Daniel Marie
Avec le concours de Damien Eclanher

Juin 2015

Sommaire

Sommaire.....	5
Composition	7
Remerciements	9
Avis.....	11
Présentation synoptique des préconisations du CESER	37
Déclarations des groupes.....	39
Report modal : objectifs ambitieux, perspectives limitées	47
Aux sources de l'ambition multimodale.....	49
1 La répartition modale en France : avantage route	49
2 La volonté d'agir en faveur de l'environnement	51
2.1 Après le Grenelle, moins de consommations et moins de rejets.....	51
2.2 La mesure des externalités négatives	52
2.3 La multimodalité : une solution <i>a minima</i>	53
Le traitement des flux sur la vallée de la Seine	56
1 Les principaux corridors de transport	58
2 Réception des trafics mondiaux de marchandises	59
3 Les plateformes multimodales.....	63
3.1 Le terminal multimodal du Grand Port Maritime du Havre.....	63
3.2 Les autres plateformes multimodales.....	65
4 Les implantations logistiques	66
5 Logistique urbaine.....	67
Les modes de transport à la loupe.....	69
La route, voie royale du fret.....	71
1 Généralités sur le transport routier de marchandises	71
2 Le contournement Est de l'agglomération rouennaise.....	72
La redécouverte du fleuve.....	74
1 La Seine.....	75
2 Le canal Seine-Nord Europe.....	77
3 Problématiques havraises.....	78
3.1 De Port 2000 au client : le parcours d'un conteneur par la voie fluviale.....	78
3.2 Focus sur les <i>Terminal Handling Charges</i> (THC)	82
3.3 Le projet EMERHODE	82
Le lent déclin du fer	83
1 Le transport combiné rail/route (TCRR)	85
2 Les itinéraires	87
3 Les travaux	88
4 Grandes évolutions nationales	89
4.1 L'ouverture à la concurrence	89
4.2 L'engagement national pour le fret ferroviaire.....	89
4.2.1 Les autoroutes ferroviaires	90
4.2.2 Les opérateurs ferroviaires de proximité.....	90

4.3	La réorganisation du fret ferroviaire	92
4.3.1	La fin du wagon isolé	92
4.3.2	Le rétrécissement du réseau secondaire	92
4.3.3	Des sillons très sollicités.....	93
4.3.4	Vers des trains plus longs.....	94
Impacts socio-économiques et environnementaux du report modal		95
Un modèle économique fragile.....		97
1	Les aides au report modal	97
2	Les entreprises et l'emploi	98
Environnement.....		100
1	Emissions de gaz à effet de serre	100
2	Milieus naturels	101
Fiscalité et recettes publiques liées aux transports.....		102
1	La TICPE	102
2	La taxe à l'essieu	102
3	L'écotaxe poids-lourds	102
Nouvelles technologies		104
1	Technologies de traçabilité	104
2	Technologies de transport	105
Annexes		107
Lettre de saisine du Président du Conseil régional		109
Liste des sigles		111
Sources documentaires.....		113

Composition

Cette étude a été menée par les membres de la 2^e commission « aménagement du territoire, développement durable et infrastructures » :

LAFARGE Antoine, Président

MARIE Daniel, Rapporteur

BANNER Hubert

BRIFAULT Jacques

CORLAY Jean-Pierre

CORRUBLE Fabienne

DECLERCQ Denys

DELAPORTE Jean-Pierre

DESNOS Michel

DEVIS Patrick

DOCAIGNE Patricia

DUBERTRAND Eric

DUMOUTIER MANIERE Catherine

FLEUTRY Olivier

FRODELLO Jean-Pierre

GIROD Jean-Pierre

GRANIER Gérard

HERAIL Christian

HERVE PORCHY Marie Christine

KEROUEDAN Yves

LE LEPVRIER Florence

LEFEBVRE Bruno

LEFEBVRE Sabine

LERIBLER Xavier

MONTIER Sylvie

PICHEREAU QUENTIN Aline

PLANTROU Nicolas

POLIN Didier

PONS Michel

ROLLET Patrick

TACONET Lionel

TALARD Annick

THERIN Gérard

TOUFLET Guy

WAGRET Jean-Dominique

Remerciements

La 2^e commission remercie vivement l'ensemble des personnes qui ont accepté de participer à ses travaux. Nota : les titres et fonctions spécifiés sont ceux des personnes au moment de leur entretien avec le CESER.

M. Arnaud Acher

Novalog – Directeur scientifique et technique

M. Jean-Claude Bonnet

IDIT – Président

M. Christian Boulocher

CPNT – Président

M. Christophe Chauvin

Novalog – Chef de projets

M. Ludovic Couturier

IDIT – Directeur administratif

M. Philippe Duron

Député du Calvados

M. Christian Feuvre

GPMH – Directeur des transports terrestres

HAROPA – Directeur des réseaux

M. Etienne Fromentin

UNICEM Normandie – Secrétaire général

M. Tristan Fréjacques

CEREMA Normandie Centre – Adjoint au chef du département « aménagement durable des territoires »

Mme Gaëlle Gamblin

VNF – Adjointe au chef de l'Agence de développement des boucles de la Seine

M. Jean-Marc Gohier

ADEME – Ingénieur « urbanisme, mobilité durable »

M. François Haas

Sogestran – Directeur Division Affaires Industrielles

M. François Houix

VNF – Directeur du service « promotion du transport fluvial » à la direction du Bassin de la Seine

M. Olivier Juban

Fret SNCF - Directeur Fret Sol & Rail

Mme Marina Labeylie

GPMH – responsable du pôle « division multimodalité »

M. Steve Labeylie

CFT – Chargé de missions

M. Nicolas Langlois

ESIGELEC – Directeur de la formation par la recherche

M. Alain Larouzzée

ALC – Consultant

Mme Cécile Legros

IDIT – Directrice scientifique

M. Frédéric Leroux

Association Paris-Seine-Normandie – Délégué général

M. Thierry Paquet

GRR LMN - Coordonnateur

M. Didier Pastant

Conseil régional de Haute-Normandie – Directeur de l'aménagement, des transports et de l'environnement

M. Walter Pizzaferri

OIE – Consultant

M. André Poiret

UPM France

M. Robin Poté

CRITT Transport et Logistique – Directeur

M. Jean-Luc Potier

SCNF Logistics – Délégué à l'aménagement des territoires Normandie, Ile-de-France

M. Jacques Van Wittenberghe

OIE – Consultant

M. Alain Verna

LSN – Président

M. Alexis Vernier

CEREMA Normandie Centre – Chargé d'étude en socio-économie des transports

M. Jérôme Verny

NEOMA – Enseignant chercheur
IDIT – Membre du conseil d'administration

Avis

Adopté à l'unanimité

La commande

Le CESER a été chargé par le Président du Conseil régional d'analyser « *les conditions optimales d'un report modal, tant dans ses composantes physiques que dans son modèle économique* ». Cette question est sous-tendue par l'intense activité portuaire et industrielle de notre région, conduisant « *notre territoire à traiter des flux toujours plus importants* ». Une attention particulière est demandée sur la question du fret ferroviaire, « *enjeu stratégique pour le développement de la Haute-Normandie* ».

Cette commande est intervenue en février 2014, par conséquent près d'un an avant que la carte des nouvelles régions soit fixée par le Parlement¹. Cette évolution a été intégrée dans les réflexions du CESER : les préconisations formulées s'adressent tout autant à l'exécutif haut-normand actuel qu'à celui élu au terme des élections régionales normandes de décembre 2015. Par ailleurs, le sujet retenu impose de fait un périmètre : celui du corridor logistique de l'axe Seine, qui concerne aussi bien les régions normandes que la région Ile-de-France et indirectement l'ensemble des régions du Bassin parisien. Enfin, les échéances des propositions sont variables : elles répondent à des priorités de court, moyen ou long-termes, doublées d'un facteur de complexité supplémentaire lié au nouveau périmètre régional à compter du 1^{er} janvier 2016. Un tableau de présentation synoptique des préconisations du CESER (voir à la fin de l'avis) en facilite la lecture. Il matérialise une feuille de route fédératrice qui, selon le CESER, permettra au Conseil régional d'entraîner l'ensemble de ses partenaires dans la démarche souhaitée de massification des flux.

Le constat

La répartition modale observée dans notre région soulève des interrogations. Les dernières estimations connues font état, en 2009 et pour la Haute-Normandie, d'une part modale de la route atteignant 85% (contre respectivement 10% pour la voie d'eau et 5% pour le fer). En Basse-Normandie, la route est encore plus largement prédominante². La situation est plus favorable dans les grands ports maritimes, puisque la même année, la part modale du fret non-routier était de 33% pour le port du Havre et de 22,6% pour le port de Rouen. Sur certains trafics en croissance, les performances des modes massifiés sont encore faibles. Ainsi, seulement 16% du trafic conteneur d'HAROPA transite par les modes non-routiers³.

La mauvaise insertion des ports français dans les réseaux de desserte continentale explique pour partie cette situation. Or, la surface de l'hinterland (c'est-à-dire l'arrière-pays) des ports détermine les escales des armateurs. Cet hinterland sera vaste s'il existe des moyens d'évacuation fiables, rapides et massifiés des marchandises débarquées sur le port. Ce n'est pas suffisamment le cas des ports normands.

Les acteurs publics affichent aujourd'hui des objectifs de développement des modes massifiés que l'on peut qualifier d'ambitieux au vu de la réalité et des contraintes d'évolution. Le Grenelle de l'Environnement entend ainsi porter la part modale du

¹ Loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral

² D'après le SRCAE de Basse-Normandie, la part du transport routier de marchandises oscille, en 2008, entre 92 et 100% du total des tonnages transportés dans la région.

³ Source : projet stratégique HAROPA 2030

mode non-routier à 25% en 2022, quand cette dernière représente moins de 15% en 2012. Le SRCAE⁴ haut-normand reprend à peu de choses près les mêmes objectifs, avec l'ambition d'atteindre 25% de tonnes.km transportées par voie fluviale ou ferroviaire en 2020. Le SRCAE bas-normand ne se donne pas d'objectifs similaires⁵. Côté ports, HAROPA affiche l'ambition d'augmenter ses trafics de 50 Mt à l'horizon 2030 avec des objectifs de massification ambitieux⁶.

Les facteurs limitatifs du report modal

La Normandie et l'axe Seine possèdent un potentiel de développement des modes massifiés (potentiel au demeurant difficile à évaluer en raison des lacunes statistiques et de l'instabilité des prévisions en matière de flux de transports). Les acteurs rencontrés ont signalé au CESER une série de trafics qui, sous condition de fiabilité suffisante, pouvaient passer de la route vers l'eau ou le fer. En revanche, un certain nombre de faits sur lesquels les acteurs régionaux n'ont pas de prise directe viennent limiter les ambitions que l'on peut se donner :

- les ports de la Basse-Seine, qui génèrent la plus grande partie du trafic, sont majoritairement tournés vers le Bassin parisien. Les distances (moins de 200 km par la route entre Paris et Le Havre) ne permettent pas aujourd'hui aux modes massifiés de donner la pleine mesure de leur capacité ; en outre, des choix réalisés par le passé (exemple : l'essaimage des silos autour des différents lieux de production céréalière) ont favorisé le mode routier ;
- l'organisation logistique actuelle, pour répondre aux exigences de juste-à-temps et de « zéro stocks » des clients-chargeurs, privilégie le mode routier pour sa souplesse, sa fiabilité et son nombre réduit d'interlocuteurs ;
- les stratégies logistiques (et de circulation des marchandises) sont contrôlées par des groupes organisés à l'échelle mondiale (armateurs, logisticiens, grands chargeurs) ;
- la fiscalité a des effets importants sur les choix du transport, comme en témoignent les débats autour du péage de transit poids-lourds ou sur l'aide au report modal pour le transport combiné. Les marges de manœuvre des acteurs locaux sont quasi-inexistantes dans ce domaine⁷.

Autre limite : aucune collectivité locale ne dispose aujourd'hui de compétence en matière de fret. Les actions mises en œuvre par le Conseil régional s'appuient généralement sur les contrats de plan ou de projets, co-signés avec l'État qui est de fait la seule autorité sur le sujet. Des évolutions notables pourraient intervenir à l'aune des dispositions contenues dans le projet de loi « NOTRe⁸ », qui donne à la Région l'entière responsabilité du développement économique ainsi que la charge d'établir un « *schéma régional d'aménagement, de développement durable et*

⁴ Schéma régional climat-air-énergie

⁵ Deux actions font néanmoins écho au report modal : l'action T2 (développer une offre alternative au transport routier de marchandises) et l'action T5 (développer la connaissance et la diffuser).

⁶ Le GPMH envisage un trafic massifié (fer + fleuve) de l'activité conteneur à hauteur de 25% des flux en 2020, contre 15% en moyenne ces dernières années. Le GPMR, dans son scénario « relance multimodale » vise 30% de parts de marché en 2019 pour les modes massifiés (contre 23% en 2013).

⁷ Les parts modulables de la TICPE représentent néanmoins une recette appréciable pour les Régions.

⁸ Projet de loi « portant nouvelle organisation territoriale de la République », adopté en première lecture par l'Assemblée nationale le 10 mars 2015.

d'égalité des territoires », dont le champ d'application devrait être large. Par ailleurs, la Région pourrait se voir transférer la responsabilité de gestion des ports départementaux. Enfin, même si la compétence « voirie » reste confiée aux Départements, le Conseil régional doit identifier « *les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional* ».

Le traitement de la question

Aucune hiérarchisation préférentielle entre les trois modes traités dans ce rapport (routier, ferroviaire et fluvial) n'a été retenue. Il est apparu clairement au cours des travaux que ces modes ont vocation à coexister et à interagir. L'un des buts poursuivi par le CESER est que l'ensemble des acteurs concernés par une problématique se retrouvent dans ses propositions. Les auditions ont permis de dégager les attentes suivantes selon les catégories d'acteurs :

- les acteurs économiques doivent pouvoir offrir des solutions de transport qui leur permettent de répondre aux besoins de leurs clients de manière efficace et à coût raisonnable, dans un contexte très concurrentiel ;
- les acteurs sociaux veulent des solutions de transport compatibles avec des rythmes et des conditions de travail décentes, et ne présentant pas de danger pour l'emploi ; cette question se pose avec une acuité particulière pour le transport routier, où les cas de dumping ne sont pas rares ;
- les acteurs environnementaux veillent entre autres au bilan carbone des transports de fret, plus avantageux pour les modes massifiés. L'évolution des techniques autour des motorisations et des carburations laisse entrevoir des perspectives d'améliorations pour le mode routier, bien que son impact énergétique reste très éloigné des autres modes ;
- les acteurs politiques entendent trouver des solutions au conflit croissant entre les externalités négatives liées aux modes de transport et le coût de traitement de ces mêmes externalités pour la puissance publique ; ils doivent également pouvoir répondre à des attentes sociétales visant à concilier la qualité de vie des populations et le maintien de l'activité économique.

Le prix du transport et la qualité des infrastructures jouent un rôle particulier dans le choix du mode. Toutefois, l'expérience a montré que c'est avant tout l'organisation logistique retenue qui dicte ces mêmes choix. On rappellera que c'est en 1975, à l'époque du premier choc pétrolier, que le fret ferroviaire, qui était alors à son apogée, a commencé à décliner en France. L'augmentation du coût des carburants (et tout autre paramètre ayant un effet de renchérissement du coût d'utilisation de la route) ne peut donc avoir un effet que limité.

Comment agir ?

A l'origine des débats sur la façon de renforcer la part des modes massifiés dans le transport de marchandises, on trouve la volonté politique de mettre en œuvre les préceptes d'un développement durable⁹. Dans cette perspective, les transports sont l'un des secteurs dans lesquels des politiques publiques sont mises en œuvre pour en

⁹ Il s'agit de promouvoir « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins » (Rapport Brundtland, 1987).

diminuer les externalités négatives. Le report modal est l'un des outils employés. Une augmentation de la part modale de la voie d'eau et du fer dans l'acheminement des marchandises engendrerait des gains significatifs d'un point de vue environnemental et territorial. Mais comme exposé précédemment, il n'est pas concevable d'envisager un retournement de tendance dans l'utilisation des modes actuels à court ou à moyen-terme. Le transport routier a donc été intégré à notre réflexion, non pas tant pour savoir comment en diminuer la part, mais pour réfléchir à la façon d'améliorer son impact environnemental et économique. Dans le même but, l'organisation logistique fait l'objet de propositions précises dans cet avis.

Autre constat récurrent : les investissements consentis en matière infrastructurelle sont par essence fragiles, puisqu'ils tablent sur des prévisions de trafics qui peuvent varier considérablement en fonction de la conjoncture. Pour éviter ces aléas, il serait pertinent que les acteurs publics se concentrent davantage sur les usages de l'infrastructure, plutôt que sur l'infrastructure elle-même, afin de contribuer à la rentabilisation de leurs investissements.

Enfin, un important travail de lobbying au niveau des instances nationales et européennes reste à réaliser en faveur de l'axe Seine. Si la concrétisation du CPIER représente bel et bien une preuve de l'intérêt de l'Etat pour ce corridor logistique, la mobilisation doit être soutenue et amplifiée par les parlementaires et les députés européens implantés localement, tant auprès du Gouvernement que de l'Union européenne. Ce point est déterminant dans l'obtention de financement, ainsi que le prouvent les décisions prises en faveur du canal Seine-Nord.

Le CESER a regroupé les actions qu'il juge prioritaires en cinq axes. Les deux premiers sont transversaux : ils concernent la connaissance des flux et les perspectives de trafics. Les trois autres sont sectoriels et ciblent chacun des modes (routier, fluvial, ferroviaire) spécifiquement.

Axe 1 - Améliorer la connaissance des flux et des perspectives de trafics

La faible connaissance globale des flux et des perspectives de trafics engendre des incertitudes fortes sur la pertinence des investissements infrastructurels réalisés ou programmés. L'accès aux données de trafics (même celles à caractère généraliste) est difficile, pour différentes raisons (absence d'outils de comptabilisation, absence d'agrégation des données, secret commercial...). Si l'on peut comprendre que le secret des données ou des affaires imposent un certain degré de confidentialité, l'insuffisance d'information sur les trafics et leurs perspectives pénalise de multiples acteurs (du simple citoyen qui cherche à s'informer à l'occasion d'un débat public au politique qui souhaite faire des choix avisés, en passant par le chercheur qui voudrait modéliser un nouveau système ou un acteur économique qui définit une stratégie d'implantation).

Est-il possible d'envisager de réfléchir à une stratégie régionale en matière de transport de fret sans statistiques, sans connaissance précise des flux qui transitent par le territoire, de leur quantité, de leur qualité, de leurs origines/destinations... ? Comment mesurer le progrès ? Le SRCAE lui-même indique qu'un « *suivi annuel des flux* » est « *indispensable pour corriger les objectifs et les orientations fixées* »¹⁰, mais n'apporte pas de solution particulière pour mettre en œuvre ce suivi.

Action 1 La création d'un Observatoire Régional des Transports (ORT) normand comme priorité liée à la fusion

La fusion des régions de Basse- et de Haute-Normandie imposera de mettre en commun et de redéfinir les stratégies de soutien à la logistique et de développement de la multimodalité. Or, les acteurs locaux ne disposent pas de l'outillage nécessaire. Des ORT existent au sein des DREAL de chacune des deux régions, mais ils s'apparentent davantage à des structures internes de compilation des données plutôt qu'à de réels lieux d'échange et de partage entre professionnels du transport. Des exemples pris dans d'autres régions françaises (Picardie, Lorraine) prouvent que des ORT dynamiques et participatifs sont un atout pour les territoires considérés. Une volonté politique forte peut permettre de mettre en place rapidement (dans les deux ans après la fusion) cette action.

Le potentiel maritime et les flux de transports générés en conséquence justifient pleinement la création rapide d'un ORT, dès la fusion effective des régions. Sa mission reposerait sur une démarche simple : mettre en évidence (par la cartographie, la statistique) l'adéquation entre les besoins et les systèmes de transports en place ou en projet. L'observatoire pourrait également fournir à ses membres des études spécifiques, voire coordonner les résultats des études que font réaliser par des prestataires extérieurs les maîtres d'ouvrages (Etat, collectivités, ports).

¹⁰ SRCAE de Haute-Normandie, Volet 2, Objectifs et Orientations

Sous l'impulsion du Conseil régional, l'ORT normand aurait vocation à rassembler, sous statut associatif, les acteurs économiques (CCI, branches et filières professionnelles), les principales collectivités (Région, Départements, Agglomérations...), l'Etat (à travers la DREAL, le CEREMA et les Douanes), les acteurs portuaires (HAROPA, ports secondaires), les opérateurs de transports œuvrant sur le territoire, ainsi que les organismes liés à la recherche et à l'innovation (GRR LMN¹¹, CRITT Transport et Logistique, laboratoires...). L'ORT tiendra évidemment compte des questions liées au transport de voyageurs lorsque des conflits de circulation sont possibles.

Notons enfin que la prise de conscience des coûts induits (pollution, congestion...) liés au transport routier se généralise, de même que l'insuffisante répercussion des coûts réels sur les utilisateurs de ce mode. Les acteurs locaux sont pourtant faiblement outillés pour répondre de façon probante à ce problème. Par ailleurs, la volatilité des cours du pétrole ne facilite pas une réflexion sur le long-terme.

L'ORT pourrait constituer un cadre pour mieux appréhender ce problème des coûts induits en région et permettrait au Conseil régional de mieux expliciter ses priorisations de développement des infrastructures.

Action 2 Sur l'axe Seine, soutenir plus fortement les actions en faveur de l'attractivité du corridor logistique

L'association Paris-Seine-Normandie (émanation des chambres de commerce et d'industrie de l'axe Seine) œuvre en faveur de la promotion d'un système global d'optimisation des flux économiques, en rendant notamment interopérables l'ensemble des systèmes d'information. Dans cette optique, un outil cartographique devrait voir le jour au premier trimestre 2016, dont la vocation est de représenter les flux industriels, logistiques, énergétiques, etc. Ce projet devrait être financé dans le cadre du CPIER 2015-2020 (axe 3.2). Parallèlement, la démarche Weastflows a permis de cartographier les infrastructures de transport existantes entre l'Est et l'Ouest de l'Europe.

L'accompagnement de ces projets liés à la connaissance des flux sur un axe d'importance nationale doit être sans faille. Les crédits annoncés par les différents partenaires sur le projet porté par PSN doivent être sanctuarisés lors de la signature définitive du CPIER. D'autre part, il serait intéressant de faire ressortir, outre les quantités, des indicateurs très précis (mode de transport choisi, nature de la marchandise transportée, origines et destinations) et d'en réaliser un tableau de bord annuel, afin de pouvoir en suivre l'évolution.

La délégation interministérielle au développement de la Vallée de Seine doit assurer le suivi de cette action et insister pour une large diffusion des résultats, en lien étroit

¹¹ Grand Réseau de Recherche « Logistique, Mobilité, Numérique ».

avec HAROPA, qui s'est engagé dans l'homogénéisation des processus statistiques des ports de l'axe Seine¹².

¹² Le rapport de la Cour des Comptes sur le Grand port maritime de Rouen (octobre 2014) recommande la mise en place d'un processus qualité concernant les données statistiques.

Axe 2 - Rationaliser l'organisation logistique du territoire

Connaître le foncier disponible, coordonner l'implantation des plateformes multimodales, répondre aux besoins propres à certaines filières économiques... Autant d'ambitions en faveur desquelles les acteurs locaux peuvent agir et qui auront un impact positif sur le report modal.

Action 1 Elaborer un schéma régional de développement logistique

La concurrence logistique entre territoires au sein même de l'axe Seine est forte. Des investissements peuvent ainsi être réalisés par des acteurs publics sur des équipements soit concurrents, soit inaptes à favoriser le report modal. Cette compétition est ressentie en particulier pour l'implantation des zones d'activités. Les collectivités, notamment les EPCI¹³, attirent sur leurs territoires des flux et des entreprises en profitant d'effets d'aubaines (terrains libres, carrefours infrastructurels...) sans pour autant que les choix réalisés ne soient au service d'une cohérence logistique régionale globale. Il en résulte un mitage de l'offre logistique, contre-productif à l'égard des objectifs de report modal et fortement consommateur de terres agricoles.

Il manque un outil régional permettant de rationaliser l'implantation de ces zones d'activités selon une orientation cohérente. Le projet de loi de réforme des compétences des collectivités territoriales (NOTRe) devrait instituer un nouveau schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Il fixera entre autres des objectifs stratégiques en matière d'intermodalité et de développement des transports. Ce futur SRADDT pourrait ainsi intégrer un volet « développement logistique » qui organise et rationalise les implantations. Il veillera à être en cohérence avec le « schéma directeur national de la logistique » que le Gouvernement souhaite mettre en place, ainsi qu'avec ses déclinaisons territoriales souhaitées¹⁴.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de la Basse-Seine comprenait des objectifs similaires qui n'ont pas trouvé de traduction concrète. Une telle initiative serait notamment cohérente avec l'action n°4 du SRIT¹⁵ de Haute-Normandie (« structurer une offre logistique d'envergure européenne » ; « hiérarchiser les zones d'activités logistiques sur le territoire ») qui n'a pas été menée à son terme. La fusion des régions normandes donne l'occasion de la réaliser sur un périmètre plus large et donc plus pertinent. L'observation logistique Paris-Seine-Normandie, mise en place par LSN, pourrait servir de base à la réalisation de ce travail.

¹³ Établissements publics de coopération intercommunale

¹⁴ Loi n°2013-431 du 28 mai 2013, réaffirmée à l'occasion de la « conférence nationale sur la logistique » (avril 2015). L'article 41 précise que « les régions et les métropoles seraient invitées à définir et à mettre en œuvre sur leur territoire des plans d'actions logistiques intégrés au plan d'action national ».

¹⁵ Schéma régional des infrastructures de transport

Action 2 Des critères liés à la multimodalité dans le financement des zones d'activités et des terminaux portuaires par la Région

Souvent construites sous la forme juridique de la ZAC (zone d'activité concertée), ces espaces dénommés « plateformes logistiques » ne manquent pas en région, qu'ils soient existants (ZAC « Calvados-Honfleur » ; parc d'activité du Roumois) ou en projet (ZAC Seine-Sud ; ZAC de Bourneville ; ZAC de Pitres-le-Manoir...). Ces zones sont généralement financées avec le soutien d'autres collectivités publiques, dans le cadre de contrats de territoires. Le Conseil régional de Haute-Normandie participe ainsi activement à leur développement, mais la desserte multimodale ne fait pas partie des conditions d'éligibilité au financement de la Région.

Il serait intéressant de mettre en place un système de conditionnement du financement des zones d'activités par l'introduction d'un critère lié à la desserte multimodale du site choisi.

Cette condition ne serait évidemment pas requise dans les zones où la desserte infrastructurelle est monomodale. Pour ce faire, dans le cadre du futur schéma régional de développement logistique, la Région pourrait réfléchir à un système de zonage simple (zone 1 : multimodalité aisée ; zone 2 : multimodalité possible mais difficile à mettre en œuvre ; zone 3 : multimodalité impossible). Par ailleurs, des critères de gradation de l'aide (bonus ou malus) en fonction de la zone considérée pourraient être mis en place.

Sur le même principe d'éco-conditionnalité, le soutien financier apporté aux entreprises de manutention des terminaux portuaires, dans le cadre de l'aide régional à l'investissement, pourrait intégrer des objectifs d'utilisation des modes massifiés.

De telles conditions ont été mises en place à Rotterdam dans la construction de la Maasvlakte¹⁶, sans freiner pour autant le développement portuaire.

Action 3 Etudier les besoins par type de flux pour déterminer les conditions précises de la massification

En matière de multimodalité, un raisonnement par grandes filières économiques ne s'impose pas : c'est bien la nature des flux transportés (solides, liquides, conteneurs...) qui prime. Les projets « Real Grain¹⁷ » ou « PEGASE¹⁸ » sont, en la matière, exemplaires puisqu'ils prennent en compte les spécificités des marchandises étudiées et analysent l'ensemble de la chaîne logistique : collectes, livraisons, marchés, etc. Une démarche similaire serait opportune sur d'autres types de flux.

A l'instar des projets Real Grain ou PEGASE, des études collaboratives pourraient être menées par grande nature de flux ou sur des segments très spécifiques sur lesquels les acteurs pressentent un potentiel multimodal (exemples : la filière bois en lien avec la future plateforme fluviale d'Alizay, la

¹⁶ Une opération d'extension des terminaux portuaires du port de Rotterdam.

¹⁷ Projet conduit par le CRITT T&L pour HAROPA sur le transport de céréales

¹⁸ Projet collaboratif (impliquant notamment l'UNICEM, HAROPA et VNF) sur la compétitivité de l'acheminement fluvial des granulats.

déconstruction...). Les marchés nouveaux ou émergents (déchets, économie circulaire...) doivent être intégrés dans la démarche. L'analyse des fréquences, des destinations, des entreprises concernées, des procédés de stockage et de transformation, etc., sont autant d'éléments qui mettent en évidence l'intérêt (ou pas) d'un report modal.

L'action du Conseil régional pourrait être d'abord de recenser les différentes études en cours ou en projet, et de s'assurer que tous les secteurs stratégiques ont été couverts. Les ressources préexistent sur le territoire pour mener ces actions (LSN, Novalog, CRITT T&L, Mov'eo...).

Dans le même esprit, une démarche spécifique sur les filières à haute-valeur ajoutée (cosmétiques, vins et spiritueux, pharmacologie) paraît utile. Ces secteurs sont en effet particulièrement sensibles aux questions de sécurisation de leurs marchandises (stockage et transport) et la concurrence entre ports se joue aussi sur ce terrain.

Les modes massifiés offrent des conditions de sécurité et de sûreté¹⁹ plus importantes que le mode routier (pour preuve, les déchets nucléaires ou le matériel militaire sont transportés de préférence par le train).

Action 4 Ports secondaires : une stratégie normande à inventer pour les trafics de niche

A ce jour, la Région Basse-Normandie est engagée au sein du syndicat mixte PNA²⁰ pour l'exploitation des ports de Caen et de Cherbourg ; la Région Haute-Normandie a pris la compétence de gestion régionale et la présidence du syndicat mixte du port de Dieppe et participe aux instances décisionnelles et consultatives des grands ports maritimes. Le projet de loi NOTRe pourrait permettre le transfert des ports départementaux aux Régions, ce qui viendrait renforcer leur marge de manœuvre en matière portuaire.

Ainsi que les CESER de Basse- et de Haute-Normandie l'ont indiqué dans leur travail sur la fusion des Régions, il conviendrait de réfléchir dès à présent à la création d'un organe de coopération portuaire (dont le portage pourrait être assuré par un établissement public ou un syndicat mixte...) pour garantir la cohérence des investissements portuaires. Cette coordination sera indispensable pour faire face à des questions relatives à la complémentarité et/ou concurrence entre les ports régionaux d'une part et les grands ports maritimes d'autre part (à l'instar du Transmanche, qui joue aussi un rôle en matière de fret).

¹⁹ La sécurité étant définie par des aléas internes au produit transporté (dans le cas de produits dangereux) et la sûreté étant définie par des aléas externes (vols...).

²⁰ Ports Normands Associés

La préservation de la multimodalité au cœur de ces ports secondaires devra être un objectif constant de leur future tutelle, quelle qu'elle soit. Les embranchements ferroviaires, notamment, devront être préservés. Dans cette perspective, on notera que la réalisation du volet « logement » du Grand Paris imposera l'acheminement de forts volumes de matériaux de construction²¹. Les carrières terrestres normandes étant en déclin, le granulat alluvionnaire marin est appelé à être de plus en plus sollicité²².

Le Port du Tréport pourrait utilement se positionner sur ce trafic, en lien avec son infrastructure ferroviaire qui permettrait un acheminement direct jusqu'aux portes de Paris. Une raison supplémentaire d'assurer la pérennité de la ligne ferroviaire Le Tréport-Abancourt, actuellement menacée de fermeture en raison de l'état de vétusté de ses voies.

Action 5 Soutenir la mise en place d'une bourse de fret multimodale par les acteurs du transport

Une bourse de fret est une place de marché virtuelle, lieu de rencontre entre l'offre et la demande de transport. Les transporteurs offrent en ligne leur capacité de transport disponible et les clients publient les chargements qu'ils souhaitent faire acheminer.

Les bourses de fret existent déjà pour le transport routier ou pour le transport maritime, mais aucune ne permet de croiser différents modes. Une bourse de fret multimodale pourrait donc être envisagée dans l'objectif de rendre plus efficaces les modes de transports. Ce type de système serait à même d'intéresser en particulier les PME, qui pourraient ainsi profiter des avantages tarifaires de la massification alors qu'elles n'en ont pas les moyens, faute de volumes.

Cette initiative présente un certain nombre de difficultés techniques dont le CESER est bien conscient. Sa réalisation est néanmoins envisageable à moyen ou long-terme (entre 5 et 10 ans). Elle nécessitera un pilotage par la filière LSN, associant de façon étroite, les représentants des chambres de commerce et des fédérations professionnelles des transports des trois modes.

Action 6 Soutenir la logistique dans la perspective de la troisième phase des investissements d'avenir

Le Président de la République a confirmé la mise en œuvre d'une troisième phase du plan « investissement d'avenir » (PIA 3). Malheureusement absente de la candidature I-Site déposée par la COMUE Normandie Université, la logistique doit pouvoir rattraper cette occasion manquée lors de la prochaine phase, puisqu'elle constitue un secteur important de différenciation de notre territoire. Il importera

²¹ L'Île-de-France est contrainte d'importer environ 45% de sa consommation annuelle de granulats.

²² En Haute-Normandie, les granulats alluvionnaires marins représentaient 22% de la production totale en 2012 contre seulement 5% en 1993.

d'abord de comprendre les raisons de cet échec malgré les spécificités portuaires et industrielles de la région : des laboratoires trop dispersés et insuffisamment adossés à de grands organismes de recherche semblent être des premiers éléments d'explication, qu'il conviendra d'affiner. Pourtant, des projets visibles et concrets pourraient être mis en œuvre autour de l'optimisation des réseaux dans une optique multimodale (exemple : technologies de l'information, sécurité...).

La COMUE Normandie Université ainsi que la future Région Normandie (présente au Conseil d'administration de la COMUE) doivent explorer dès 2016 la possibilité pour la logistique de figurer dans les candidatures qui seront déposées en vue de la troisième phase des investissements d'avenir. Cette orientation doit être activement soutenue par la Délégation interministérielle pour le développement de la Vallée de la Seine, afin de permettre des synergies avec des structures de recherche implantées dans l'Ouest parisien.

Axe 3 - Développer les initiatives autour de la logistique urbaine

Bien que le mode routier ne fasse pas partie des attendus de la saisine, la réflexion sur les modes massifiés ne peut ignorer qu'en bout de chaîne les marchandises sont acheminées jusqu'à leurs points de livraison par la route (problématique du dernier kilomètre).

Action 1 Dernier kilomètre : des actions d'adaptation de l'espace urbain contre la pollution et la congestion

Le coût du dernier kilomètre en milieu urbain dans le prix global du transport pose une multitude de questions. L'enjeu de la livraison finale doit être intégré dans les politiques d'urbanisme. Elle doit être au cœur de la réflexion dans la création de points multimodaux, y compris ceux a priori dédiés aux voyageurs.

A titre d'exemple, l'aménagement de la future gare Saint-Sever de Rouen doit impérativement inclure un espace réservé à la logistique urbaine.

Au cœur des grandes aires urbaines, un travail sur le long-terme de modification de l'espace urbain doit être mené, en coordination avec tous les acteurs de la ville (habitants, livreurs, commerçants...) et en liaison avec les pôles de compétitivité concernés (Mov'eo et Novalog), ainsi que les structures de recherche présentes en région.

Plusieurs initiatives, décrites ci-après, pourraient être menées. La plupart ont déjà été conduites avec succès dans des villes d'autres régions et sont peu coûteuses à la mise en œuvre, mais nécessitent des changements importants dans les habitudes.

On citera :

- la conception de lieux de stationnement allongés et temporaires pour les véhicules de livraison, transformables en places pour personnes à mobilité réduite et/ou réservées aux « modes doux » en dehors des horaires de livraison ;
- la création de « sas de livraisons », lieux de stockage de petite capacité permettant le dispatching des colis, pourrait être étudiée. Ces mêmes sas pourraient servir de lieux de stockage pour la « logistique de retour » (déchets propres, produits défectueux...) ;
- l'instauration d'un service de location horaire de véhicules utilitaires propres dans les centres-villes, à disposition des particuliers et des commerçants ;
- la mise en place de services d'information en temps réel sur le trafic ou le développement d'outils de gestion en temps réel des places de stationnement (notamment dans les éco-quartiers).

Il faut noter que la loi MAPAM (article 52) autorise, dans les périmètres de transports urbains, les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport à « organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine », en cas d'inadaptation de l'offre privée. Les communautés d'agglomérations normandes et la métropole de Rouen (où plusieurs initiatives n'ont pas eu de suite) doivent se saisir de cette possibilité.

Axe 4 - Fiabiliser la navigation sur la Seine pour maintenir la compétitivité du transport fluvial

Les freins techniques et financiers pour développer sensiblement les trafics sur le fleuve sont moindres que pour les autres modes, mais un déficit de concertation entre les acteurs retarde un certain nombre de projets ou d'harmonisations nécessaires.

Action 1 Accès direct à Port 2000 : remédier à la non-décision

Port 2000, le terminal à conteneurs du Port du Havre, a été construit sans accès fluvial direct. La desserte s'organise au moyen d'automoteurs spécialement conçus pour naviguer en mer, ou via une liaison ferroviaire qui assure la jonction entre le Terminal de l'Europe et les quais de Port 2000. Des solutions pour assurer un accès direct (écluse fluviale, chatière) sont en débat, quasiment depuis l'existence de Port 2000. Aucune n'a dépassé le stade des études. Si les professionnels du secteur plaident en faveur d'une chatière, l'autorité portuaire affirme que le nouveau terminal multimodal permettra de répondre aux attentes des opérateurs. Le CESER n'a pas vocation à trancher ce débat, d'autant plus qu'il ne dispose pas des éléments techniques pour le faire.

Une chose apparaît nettement : des années de non-décision ont fait perdre à la communauté portuaire dans son ensemble un temps précieux, alors même que la concurrence est rude sur le range Nord. Les constats entre autorité portuaire, opérateurs, chargeurs, dockers... ne sont pas partagés et ne le seront pas dans l'état actuel du dialogue. Les nouvelles études envisagées dans le CPIER 2015-2020 (pour 20 M€) ne doivent donc pas être seulement techniques, mais également d'opportunité. Sous l'égide du délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, une concertation devrait réunir l'ensemble des acteurs précités, qui aboutira à une décision d'ordre politique : réalisation ou non d'un accès direct à Port 2000.

Alors que la réalisation du Canal Seine-Nord Europe devient de plus en plus probable, les acteurs portuaires doivent rassembler leurs forces, soit autour du seul terminal multimodal (pour en garantir le succès d'exploitation), soit autour du terminal ET de la chatière si celle-ci est jugée nécessaire. La situation actuelle génère de l'attentisme dans les investissements ou des craintes nuisibles à la confiance nécessaire aux marchés.

Action 2 Seine : fiabiliser l'itinéraire sur le long-terme

Des améliorations substantielles seront apportées aux écluses si les crédits prévus au CPIER sont consommés. Ces aménagements auront pour but de fiabiliser la

navigation 24h/24, notamment pour maintenir la compétitivité de la voie d'eau dans la perspective de la concurrence du Canal Seine-Nord Europe.

L'entretien des écluses par VNF fait partie de la qualité de la chaîne logistique, dont l'interruption (parfois en raison d'une défaillance mineure) peut avoir des conséquences en cascades sur les acteurs du transport et leurs clients. L'écluse de Méricourt nécessite en particulier les investissements les plus urgents. Par ailleurs, au-delà des investissements réalisés sur la période 2015-2020, il conviendra de maintenir, à long-terme, la fiabilité des ouvrages sur la Seine, y compris ceux situés en zone portuaire (notamment l'écluse de Tancarville).

Action 3 Navigation fluvio-maritime : éviter les distorsions de concurrence en harmonisant les réglementations

Le cadre réglementaire de la navigation fluvio-maritime est contraignant. Dans ces eaux fréquentées à la fois par des navires de mer et des bateaux de navigations intérieures, soumises à de forts courants, l'encadrement de la navigation est impératif. Il faut en effet tenir compte des réglementations européennes relatives aux certificats de conduite et aux prescriptions techniques des bateaux. S'y ajoutent des dispositions spécifiques au code des transports français, de même que la réglementation nationale sur le pilotage des bateaux, ainsi que des arrêtés préfectoraux relatifs à la navigation en mer pour la desserte de Port 2000 (voie Nord – voie Sud). Un certain nombre de questions sont aujourd'hui posées relatives à des contradictions entre droit français et droit communautaire. Trois questions méritent ainsi une attention particulière :

- au regard du droit européen, la Seine n'est pas classée parmi les voies d'eau à caractère maritime, contrairement à d'autres estuaires (exemple : l'Escaut) ;
- les règles inhérentes à la conduite des bateaux (certifications européennes, licence de patron-pilote, obligation de pilotage) font l'objet de contestations par les opérateurs étrangers et français ;
- Le zonage de la Seine relatif aux prescriptions techniques des bateaux n'est pas harmonisé entre droit français et européen.

Il importe, sur ces questions, de se préserver d'une vision trop simplificatrice qui nuirait à la sécurité. Une concertation organisée autour des autorités de l'Etat (représenté par le Préfet de Région), des autorités portuaires et des opérateurs fluviaux sur les réglementations inhérentes à la navigation fluviale et leurs possibilités d'évolution paraît nécessaire. Les décisions relatives à la conduite et aux prescriptions techniques des bateaux appartiennent aux professionnels, mais il paraît important d'harmoniser les réglementations dans une optique de compétitivité des ports français.

Axe 5 - Innover et redonner confiance : de nouvelles directions pour le fret ferroviaire

Plusieurs explications peuvent être données aux difficultés que rencontre le transport ferroviaire de marchandises :

- un sous-investissement chronique de l'Etat aggravé par la situation financière de SNCF Réseau (ex-RFF), lourdement endetté du fait même des choix stratégiques réalisés sur la grande vitesse ferroviaire, qui ont monopolisé les financements publics pendant plusieurs décennies. Les conclusions de la commission Mobilité 21 semblent avoir mis un coup d'arrêt à la tendance du « tout-TGV », mais les comptes mettront un certain temps avant de revenir à l'équilibre ;
- la baisse des trafics liés aux industries lourdes, qui avaient les volumes suffisants pour emprunter la voie ferroviaire ; plus récemment, la crise du secteur de la construction automobile a contribué à la diminution des trafics sur le rail ; dans l'ensemble, la faiblesse d'utilisation du réseau orienté fret a entraîné la dégradation de l'entretien des lignes capillaires et des installations terminales embranchées (ITE) ;
- la mauvaise préparation de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, en 2006, a un peu plus encore fragilisé ce mode. Les nouveaux opérateurs entrants, de même que l'opérateur historique, se concentrent sur les trains entiers et fréquents, car rentables. Les petites ou moyennes entreprises, dans l'incapacité de fournir des trafics suffisants, ne peuvent plus prétendre accéder à ce mode ;
- la priorisation donnée aux trains de voyageurs sur les sillons mixtes.

Le fret ferroviaire parviendra à sortir de la crise qu'il traverse par l'innovation et par des orientations fortes données aux niveaux national et européen. Le déficit de confiance des chargeurs à l'égard de ce mode pourra être renversé si des adaptations sont mises en œuvre pour coller aux impératifs de l'organisation logistique actuelle.

Action 1 S'appuyer sur la dynamique ferroviaire issue de la LNPN pour penser l'avenir du fret ferroviaire

Malgré sa fragilisation, le maillage ferroviaire de la Normandie et de la France reste une opportunité exceptionnelle de réponse à la demande de massification des trafics. L'opportunité pourrait venir du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), auquel le CESER réaffirme son soutien justifié par la nécessité absolue d'améliorer les conditions de déplacements des usagers entre Paris et la Normandie. Outre les aspects « voyageurs », la communication du maître d'ouvrage à l'occasion du débat public (2012) avait porté également sur l'opportunité que pourrait représenter indirectement la LNPN pour le fret ferroviaire, dans la mesure où cette nouvelle ligne libérerait des sillons sur l'itinéraire historique. Couplé aux investissements consentis

sur Serqueux-Gisors, l'horizon capacitaire du fret ferroviaire est censé s'éclaircir en 2030, au bénéfice des ports de Rouen et du Havre.

Toutefois, on peut craindre que les évolutions citées ne soient pas suffisantes pour répondre aux attentes du fret ferroviaire. Deux raisons majeures appuient cette inquiétude :

- la ligne historique sera occupée par une part croissante de trains de voyageurs assurant les dessertes péri-urbaines ou régionales (TER) ;
- faute d'aménagements, des difficultés d'accès à l'Ile-de-France dans le prolongement de Serqueux-Gisors sont à prévoir, notamment si les objectifs de massification prévus sont tenus (voir action suivante).

Si la LNPN constitue l'occasion de penser un nouveau modèle ferroviaire pour les trains de voyageurs, il en va de même pour le fret, à l'heure où le matériel comme le réseau sont vieillissants.

Il serait intéressant d'intégrer le fret ferroviaire à la dynamique de recherche et d'innovation (en matériel et en infrastructure) qui découlera du projet de LNPN. Des améliorations techniques sont à apporter au parc des locomotives et des wagons fret français, dont la moyenne d'âge dépasse les 30 ans²³ ; cette perspective constitue un défi technologique qui s'inscrit parfaitement dans le « territoire d'expérimentation » souhaité pour la Vallée de Seine. Les retombées pour l'activité et l'emploi local pourraient être nombreuses, en s'appuyant sur les entreprises (nombreux équipementiers en Normandie) et sur les structures de recherche ou d'innovation (CERTAM, Mov'eo, laboratoires spécialisés sur la résistance des matériaux...).

On notera par ailleurs que dans d'autres pays d'Europe, des trains de fret circulent à grande vitesse sur les réseaux « grandes lignes ». De nouveaux trains, plus légers, supportent des pentes plus fortes (à l'instar des trains carénés, qui circulent sous la Manche en emportant à leur bord des conteneurs). Dans le but d'enrichir le projet, la question de la mixité de la LNPN, option écartée par SNCF Réseau, mériterait une étude plus approfondie, intégrant des paramètres propres aux itinéraires frets, à l'instar de la liaison Rouen-Evreux qui pourrait ainsi permettre de réactiver la route du blé vers Orléans. Ajoutons enfin que le bilan socio-économique de la LNPN sera meilleur si l'utilisation de l'infrastructure est maximisée.

L'hypothèse de la mixité de la LNPN peut être étudiée sans remettre en cause la concertation et les études menées à ce jour, la question du matériel roulant et de l'infrastructure n'ayant pas encore été abordée. Cette mixité n'est bien entendue envisageable que dans la perspective d'un matériel fret renouvelé et capable de circuler à grande vitesse ou d'aménagements complémentaires sur

²³ Des exemples venus d'autres pays peuvent être suivis : technologies opérantes de couplage automatique des wagons, de freins électropneumatiques, de vitesse de circulation à 200 km/h) ; des constructeurs étrangers (Siemens, Hitachi) ont déjà investi ces technologies.

certaines sections (notamment Rouen-Evreux), pour permettre une séparation des trafics.

Le Conseil régional pourrait être à l'initiative de ces nouvelles réflexions en mobilisant les acteurs locaux de la recherche, de l'innovation et de l'industrie (en lien étroit avec le pôle I-TRANS) autour de ce sujet.

Action 2 Serqueux-Gisors : une modernisation utile, mais des doutes à lever

Le Bassin parisien constitue le marché principal des ports de la Basse-Seine. Il convient donc de tout mettre en œuvre pour faciliter les liaisons ferroviaires. Le projet de modernisation du tronçon entre Serqueux et Gisors en est l'outil principal, puisqu'il permet de contourner l'itinéraire historique, aujourd'hui saturé, pour rejoindre la grande ceinture parisienne. L'opération est estimée à environ 260 millions d'euros (raccordement, électrification et signalisation).

De manière générale, le CESER considère que toute action permettant un débouché supplémentaire vers un mode massifié est positive. Néanmoins, les investissements concédés par les acteurs publics méritent que des réponses plus précises soient apportées à certaines questions.

Une première interrogation est liée à la connaissance des flux de marchandises sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre et aux perspectives de trafics. Les estimations de circulations ferroviaires de/vers la Haute-Normandie représenteraient quelques 180 trains par semaine, dont une centaine sur l'axe Seine. A l'horizon 2018, HAROPA envisage une croissance du trafic de 50%, pour un résultat de circulation sur Serqueux-Gisors (modernisé) d'un maximum de 25 trains par jour et dans les deux sens. Ces prévisions paraissent optimistes.

La modernisation de l'itinéraire Serqueux-Gisors devrait favoriser l'accroissement de l'utilisation du mode ferroviaire pour le transport de marchandises et donner au port du Havre la possibilité d'augmenter ses parts de marchés dans l'approvisionnement du Bassin parisien. Conscient des enjeux du projet, le CESER plaide pour une participation financière significative des grands ports maritimes aux travaux, les résultats en matière de multimodalité étant largement dépendants de la mise en œuvre des projets stratégiques portuaires, dans un contexte d'atonie du fret ferroviaire.

La clé de financement n'est pas arrêtée à ce jour. L'Etat prévoit un investissement de 100 millions d'euros et le Conseil régional de 90 millions. Une part significative devrait aussi être apportée par l'Union européenne à travers le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

Deuxième interrogation : si les prévisions se réalisent, l'accès à la grande ceinture par Conflans Sainte-Honorine et Argenteuil sera-t-il toujours possible dans l'état

actuel des infrastructures, en tenant compte de la densification des trafics « voyageurs » attendus (EOLE, Grand Paris Express...) ?

Une mission d'étude pourrait être conduite par SNCF Réseau, intégrant l'ensemble des aspects (travaux, ligne J du transilien, EOLE, Grand Paris Express, LNP...) pour lever définitivement les doutes sur cette partie de l'itinéraire, afin de ne pas risquer de rendre inopérants les investissements consentis sur Serqueux-Gisors.

De même, la mise en service de la tangentielle Nord, qui reliera notamment Argenteuil au Bourget, fait craindre de nouveaux conflits de circulation avec les trains voyageurs aux dépens du fret, sur l'axe Argenteuil-Conflans. Les aménagements nécessaires sur le plateau d'Argenteuil sont à l'origine des limitations de circulation imposées sur cet axe.

La mise en relation des différents projets ferroviaires, fret et voyageurs, montre que les accès à l'Ile-de-France ne sont pas encore garantis. Le CESER appelle donc le Conseil régional à la prudence dans les investissements qu'il souhaite consentir sur Serqueux-Gisors, en l'absence d'investissements en Ile-de-France permettant de sécuriser le passage du fret. Une solution pourrait être, dans l'ordre des priorités, de financer d'abord le raccord nécessaire en gare de Serqueux. L'électrification (coûteuse et non impérativement nécessaire aux opérateurs) pourrait être conditionnée aux améliorations susmentionnées en Ile-de-France.

Il faut enfin ajouter que la modernisation de Serqueux-Gisors pourrait servir d'itinéraire alternatif pour les trains de voyageurs normands et picards, dans la perspective de travaux sur les axes Paris-Rouen-Le Havre ou Amiens-Creil-Paris.

Il serait opportun que les Conseils régionaux des régions concernées se rapprochent pour étudier avec SNCF Réseau les circulations des années à venir sur cet axe.

Action 3 Favoriser le contournement de l'Ile-de-France

Pour le fer normand, l'Ile-de-France est tout autant une destination qu'un obstacle, en raison de la construction historique des réseaux ferroviaires français en étoile autour de Paris. Cette configuration ne facilite pas une desserte efficace vers l'est du Bassin parisien (nord-est de la France, Allemagne, axe rhénan) et le sud-est. La croissance de la taille des navires impose aux ports de rechercher l'élargissement de leur offre hinterland, pour ne pas risquer de perdre les lignes maritimes (et les trafics associés). Des liaisons ferroviaires performantes vers cet hinterland sont dès lors des atouts.

Vers l'Ouest :

Le monde agricole demande une route ferroviaire pour les céréales. Les circulations par le fer entre Rouen et Orléans s'effectuent aujourd'hui par Paris, dans des conditions parfois difficiles (exemple : l'itinéraire entre Epône et Mantes).

Dans la continuité des investissements engagés en région Centre (CPIER 2007-2013, itinéraire Chartres-Orléans), l'itinéraire Chartres-Evreux pourrait être remis en service, l'opération ne présentant pas de contraintes fortes au niveau de l'aménagement territorial. En cohérence avec les orientations énoncées précédemment, le CESER souhaite que le projet d'itinéraire de la LNPN entre Evreux et Rouen soit mixte. Une route du blé ferroviaire deviendrait ainsi opérationnelle.

Vers l'Est :

Le contournement de l'Ile-de-France (par exemple sur un itinéraire Le Havre – Strasbourg) peut être réalisé soit par l'utilisation de la grande ceinture, soit par Amiens. L'utilisation de la grande ceinture est soumise aux difficultés d'accès mentionnées précédemment. L'itinéraire par Amiens pose problème dans la mesure où des améliorations diverses seraient nécessaires sur la section Amiens-Châlons ; une solution « tout électrique » par Lille existe, mais impose un long détour.

A la question « y a-t-il un marché pour les ports normands au-delà de l'Ile-de-France », les avis sont modérément positifs, la principale réserve étant que ces territoires sont intégrés à la dorsale rhénane, un axe économique majeur et bien desservi par les ports d'Anvers et Rotterdam. Or, il apparaît d'une part que les terminaux desdits ports sont saturés, ou en voie de l'être. Pour les armateurs, le passage par les ports de la Basse-Seine pourrait constituer une alternative. De même, l'accès vers le couloir rhodanien en serait facilité.

Un plan d'action sur l'itinéraire Le Havre-Strasbourg-Mannheim paraît pertinent. Outre l'électrification du tronçon Amiens-Châlons, qui pourrait être intéressante si les trafics sont suffisants, il importe prioritairement d'assurer la communication autour de cette voie de contournement de la région parisienne (méconnue des opérateurs ferroviaires et de leurs plans de transports) et de rechercher des solutions pour assurer le fret retour. Le Conseil régional, engagé avec ses partenaires de la C8²⁴ et en s'appuyant sur les études menées dans le cadre de Weastflows, pourrait s'engager dans un projet européen visant à obtenir des financements pour améliorer ce parcours. Les fonds prévus dans le cadre du RTE-T pourraient utilement être sollicités, dans la continuité de la demande déposée pour Serqueux-Gisors.

Par ailleurs, et sans lui donner une importance excessive, une évolution se fait jour dans l'organisation des grandes routes logistiques mondiales, liée au déplacement du centre de gravité industriel de la Chine vers l'Ouest. Alors que les délais de transit

²⁴ Conférence des huit régions du Bassin parisien

sont d'environ 37 jours par la voie maritime classique (Canal de Suez), des opérateurs ferroviaires réalisent déjà des liaisons en une quinzaine de jours entre l'Europe et l'Asie²⁵. Globalement, les concurrents directs du port du Havre commencent à se positionner sur ce créneau.

Une étude fine des opportunités de développement commercial vers l'est (qu'il s'agisse de l'est de l'Europe ou de l'Asie) par la voie ferroviaire pourrait être mise en œuvre et conduite par la CCI de Normandie avec le soutien d'HAROPA et du Conseil régional. De son côté, le port du Havre pourrait se mettre en capacité de recevoir des trains longs, incontournables sur cet itinéraire. Le trajet est encore cher mais pourrait intéresser des produits à forte valeur ajoutée (cosmétiques et spiritueux) dans un premier temps.

Action 4 Mise en œuvre de mesures conservatoires pour la sauvegarde du réseau fret capillaire

La réduction des trafics de fret ferroviaire engendre mécaniquement la non-utilisation de pans importants du réseau :

- les installations terminales embranchées (ITE) vieillissent mal, faute d'entretien ; certaines sont mêmes supprimées²⁶ ;
- des terminaux logistiques embranchés fer sont inexploités, de même que certains faisceaux ferroviaires portuaires ;
- des voies sous-utilisées ont été désaffectées et parfois reconverties pour d'autres usages (exemple de la voie verte jusqu'à Dieppe).

La modification du tissu industriel a rendu inexploitable des pans entiers du réseau ferroviaire dans la perspective d'un rebond futur. La fermeture d'un certain nombre de ces ITE peut dans certains cas être justifiée, mais d'autres faisceaux devraient être préservés dans l'hypothèse d'une ré-exploitation. Or, l'absence d'un plan de développement logistique global empêche de définir avec pertinence les faisceaux qui mériteraient d'être protégés.

Le Ministère des transports envisage de faire participer financièrement les Régions au maintien du réseau fret local²⁷. La feuille de route de la conférence environnementale 2014 prévoit que l'Etat (à travers l'AFITF²⁸) apportera un financement de 30 millions d'euros sur trois ans (2015-2017), affecté à la rénovation des réseaux capillaires et aux voies de raccordement des ports et des plateformes multimodales. En région, cette participation s'effectuera dans le cadre d'un comité de concertation, dont la formalisation est toujours attendue en Haute-Normandie. La situation de plusieurs lignes sera traitée, en particulier l'itinéraire Etrépagny-Pont de l'Arche, qui mène à la sucrerie d'Etrépagny et dont le modèle économique pourrait

²⁵ A titre d'exemple, la liaison ferroviaire Chongqing/Anvers est actuellement assurée par trois compagnies en 18 jours.

²⁶ Pourtant, d'après SNCF Réseau, 80% du trafic de fret ferroviaire provient ou est acheminé d'une ITE.

²⁷ Orientation issue notamment des conférences ministérielles périodiques pour le fret ferroviaire. A noter que certaines Régions le font déjà, à l'instar de Midi-Pyrénées ou de la Basse-Normandie dans son « plan Rail 2020 ».

²⁸ Agence de financement des infrastructures de transports de France.

être fragilisé par l'abandon du ferroviaire. En Basse-Normandie, le cas de la ligne Glos-sur-Risle-Honfleur peut être cité.

Dans le cadre de cette concertation, le CESER propose au Conseil régional de demander à SNCF Réseau de réaliser un panorama cartographié des itinéraires frets utilisés ou existant au sein du Bassin parisien (en partenariat avec les Conseils régionaux présents dans ce périmètre). Cette action mettrait notamment en évidence des liaisons à développer avec la région Centre sur la route du blé.

Appelée à être sollicitée au cours des prochaines années, la future Région Normandie doit se doter des outils lui permettant de mieux connaître sa situation et de répondre le plus efficacement possible aux demandes qui lui seront formulées. Des bonnes pratiques, repérées dans d'autres régions, pourraient être reproduites.

En complément du schéma régional de développement logistique, et sur le modèle du travail réalisé par la Région Aquitaine, le Conseil régional pourrait faire réaliser une étude sur les installations terminales embranchées (ITE), incluant une localisation et une caractérisation précises de ces installations ainsi qu'une identification des usages et une anticipation des besoins. En parallèle, LSN pourrait réaliser (avec le soutien de SNCF Réseau, de la CCI, de la Région et de l'Etat) un guide à l'attention des porteurs de projets sur le raccordement d'un parc d'activités ou d'une entreprise au réseau ferré national (à l'instar de la région Midi-Pyrénées).

Action 5 Gestion des sillons : une nouvelle façon de travailler à inventer

HAROPA mène actuellement une démarche, aux côtés de SNCF Réseau, afin de définir un modèle pour favoriser/garantir la qualité des sillons et des accès aux terminaux. Cette initiative est issue des difficultés rencontrées par les opérateurs pour la réservation de leurs sillons. Cette situation limite le trafic réalisé, les incidents à répétition ayant érodé la confiance des chargeurs et ne permettant pas de démontrer la pertinence des investissements réalisés sur le terminal multimodal.

A cette difficulté s'ajoute les programmes de régénération en Ile-de-France et les nouveaux projets (EOLE). Le risque est donc élevé pour les trafics de fret de ne pas pouvoir circuler correctement dans les années à venir.

La majorité des problèmes étant situés sur le territoire de l'Ile-de-France, le CESER encourage le Conseil régional à accompagner HAROPA dans ses démarches de négociation avec les acteurs franciliens (Conseil régional d'Ile-de-France, SNCF, STIF...), notamment pour s'assurer de l'inscription de sillons fret en amont des plages de travaux programmées.

Enfin, dans l'optique de redonner de l'attractivité et de la fiabilité au mode ferroviaire, le CESER propose la mise en place d'une expérimentation inédite en

France d'acheminement rapide et garanti des conteneurs entre le Port du Havre et l'Ile-de-France, aux portes de Paris.

Il s'agirait de mettre en service un train de fret journalier partant du Havre et accédant à la petite couronne parisienne (sur un site logistique à définir, exemple Pantin) avant la densification du trafic voyageurs (6 heures du matin idéalement).

HAROPA pourrait être le porteur de cette action, avec la collaboration active de SNCF Réseau.

Plan d'action pour la multimodalité dans le transport de marchandises

N° de l'action	Priorisation	Intitulé de l'action P = Porteur ou co-porteur de l'action A = Associé prioritairement à l'action L'absence de mention ne signifie pas que le CESER écarte l'idée d'association du partenaire concerné																	
			Conseil régional (HN ou N)	Autre Conseil régional	Délegat* Vallée de Seine	Conseils Départementaux	Agglomérations	Préfecture ou DREAL	CCI / PSN	Pôles de compétitivité	Filières	Fédérat* professionnelles	Organisations syndicales	HAROPA / autres ports	Douanes	Ens. sup/recherche-innovation	VNF	SNCF Réseau	ADEME
Axe 1 - Améliorer la connaissance des flux et des perspectives de trafics																			
Action 1		Observation régionale																	
1.1	→	Création d'un Observatoire Régional des Transports	P		A	A	A	P	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
1.2	→	Intégrer la question des coûts induits du transports dans les missions de l'ORT	P					P							A				A
Action 2	→	Soutenir plus fortement les actions en faveur de l'attractivité du corridor logistique "Axe Seine"	A	A	P			A	P		A								
Axe 2 - Rationaliser l'organisation logistique du territoire																			
Action 1	→	Elaborer un schéma régional d'aménagement et de développement logistique	P	A	A				A		A			A					
Action 2	→	Des critères liés à la multimodalité dans le financement des ZA par la Région	P			A	A												
Action 3		Etudier les besoins par type de flux																	
3.1	→	Recenser les trafics en devenir et réaliser une étude sur leur potentiel multimodal	A								P			A		A			
3.2	→	Offrir des moyens massifiés sécurisés pour les filières à forte valeur ajoutée	A								P			A		A			
Action 4		Coordonner la stratégie des ports secondaires																	
4.1	→	Création d'un organe de coopération stratégique pour les ports secondaires	P											A					
4.2	→	Saisir les opportunités sur les graves de mer liées au Grand Paris	A	A	A						P			A					
Action 5	→	Aider à la mise en place d'une bourse de fret par les acteurs du transport	A		A				A		P								
Action 6	→	Soutenir la logistique pour la 3e phase des investissements d'avenir	A		A					A	A					P			
Axe 3 - Développer les initiatives autour de la logistique urbaine																			
Action 1		Des actions d'adaptation de l'espace urbain contre la pollution ou la congestion																	
1.1	→	Réserver un espace à la logistique urbaine dans la future gare Saint Sever	A					P		A									
1.2	→	Adaptation de l'espace urbain aux contraintes de la livraison	A					P		A									
1.3	→	Utiliser la disposition de la loi MAPAM pour organiser la logistique urbaine	A					P		A									
Axe 4 - Fiabiliser la navigation sur la Seine pour maintenir la compétitivité du transport fluvial																			
Action 1	→	Accès direct à Port 2000 : remédier à la non-décision	A		P								A	P		A			
Action 2	→	Ecluses : fiabiliser les itinéraires sur le long-terme	A	A	P												P		
Action 3	→	Navigation fluvio-maritime : éviter les distorsions de concurrence en harmonisant les réglementations			P			A					A			A	A		
Axe 5 - Innover et redonner confiance : de nouvelles directions pour le fret ferroviaire																			
Action 1	→	S'appuyer sur la dynamique ferroviaire issue de la LNPN pour penser l'avenir du fret ferroviaire	A	A	P					A	A		A	A		A			A
Action 2		Serqueux-Gisors : une modernisation utile mais des doutes à lever																	
2.1	→	Une participation financière significative des GPM	A		P			A						A					A
2.2	→	Une mission d'étude pour lever les doutes sur l'insertion en Ile-de-France	A	A	P								P						A

N° de l'action	Priorisation	Intitulé de l'action P = Porteur ou co-porteur de l'action A = Associé prioritairement à l'action <i>L'absence de mention ne signifie pas que le CESER écarte l'idée d'association du partenaire concerné</i>																	
			Conseil régional (HN ou N)	Autre Conseil régional	Déligat* Vallée de Seine	Conseils Départementaux	Agglomérations	Préfecture ou DREAL	CCI / PSN	Pôles de compétitivité	Filières	Fédérat* professionnelles	Organisations syndicales	HAROPA / autres ports	Douanes	Ens. sup./recherche-innovation	VNF	SNCF Réseau	ADEME
2.3	➡	Prioriser le financement du raccordement à Serqueux sur l'électrification	A	A	P								A				A		
2.4	➡	Rapprochement avec le Conseil régional de Picardie	P	P									A				A		
Action 3		Favoriser le contournement de l'Ile-de-France																	
3.1	➡	Route du blé ferroviaire : remise en service de Chartres-Evreux puis d'Evreux-Rouen	A	A					chambres d'agric.				P				A		
3.2	➡	Plan d'action sur l'itinéraire Le Havre-Strasbourg-Mannheim	A	A	P								P				A		
3.3	➡	Etude des opportunités de développement commercial vers l'est et l'Asie	A	A	A				P				A						
Action 4		Mesures conservatoires pour la sauvegarde du réseau fret capillaire																	
4.1	➡	Panorama cartographié des itinéraires fret au sein du Bassin parisien	P	P							A		A				A		
4.2	➡	Etudes sur la localisation et l'usage des ITE + guide de raccordement au RFN	P								A		A				A		
Action 5		Gestion des sillons : une nouvelle façon de travailler à inventer																	
5.1	➡	S'assurer de l'inscription de sillons fret en IDF pendant les plages de travaux	P	A	A								P				A		
5.2	➡	Train de fret journalier entre Le Havre et un entrepôt logistique à l'ouest de Paris	A	A					A				P				A		

Légende	
→	Action de court-terme / urgente Pour le Conseil régional : à engager avant la fusion et à poursuivre, si nécessaire, après
→	Action de moyen-terme Pour le Conseil régional : action à engager rapidement à partir de la fusion
→	Action de long-terme Pour le Conseil régional : action à engager ultérieurement après la fusion

Déclarations des groupes

DÉCLARATION DE M. DENYS DECLERCQ <i>Au titre du comité régional CGT de Normandie</i>

Monsieur le Président,

Chers collègues,

Le groupe CGT apprécie à sa juste valeur le travail rendu au travers de cette saisine sur la multimodalité dans le transport de marchandises. En élargissant la thématique initialement proposée par le Président de Région, le rapport et l'avis du CESER présentent une vision cohérente que nous partageons. Ainsi, nous retrouvons dans ces textes une logique qui rentre dans notre approche globale de l'intermodalité avec une conception de complémentarité des infrastructures de mobilité, leur maillage et leur capacité, incitatrice des rééquilibres nécessaires entre la route, la voie d'eau et le fer.

Nous rappelons cependant, que la recherche d'une meilleure efficacité logistique, au service de l'économie, doit se mener conjointement à une démarche vertueuse en matière de progrès social. Nous savons combien certaines pratiques ayant recours au dumping social sont monnaie courante dans ce secteur d'activité. À ce propos, il semble que certaines dispositions législatives seraient de nature à y mettre un terme ! Gageons que les conditions en nature de moyens humains de contrôle permettront une bonne application de la loi.

Dans tous les cas, La CGT exercera toute sa vigilance et usera de tous les moyens, pour que dans ce secteur d'activité, comme dans d'autres, force reste à la loi et au droit. De même, si cela ne semble pas être dans l'air du temps, l'exigence de droits conventionnels de haut niveau doit prévaloir à la mise en place des organisations de travail sur les futurs terminaux multimodaux disséminés sur les ports et axes fluviaux.

Ces remarques auraient pu, de notre point de vue, figurer au titre de recommandations dans le présent avis, nous regrettons qu'il n'en soit pas ainsi, ceci étant comme nous le disions en préambule : « *l'avis présente une vision cohérente que nous partageons* », la CGT le votera !

DÉCLARATION DE M. JEAN-PIERRE GIROD

Au titre du parc naturel régional des boucles de la Seine normande

Cet avis est important au vu des flux de marchandises importants qui traversent ou viennent dans notre région. La décarbonisation de notre économie normande nécessite de pouvoir avoir recours à des moyens de transport moins polluants c'est-à-dire par le fret ferroviaire ou fluvial. Ce renforcement de ces moyens de transport améliorerait la qualité de l'air de notre région et la santé de ses habitants.

RAPPORT

« La dernière décennie, durant laquelle le prix du pétrole a été multiplié par un facteur trois, aurait dû être celle du report modal. Au lieu de cela, le mode routier reste fortement dominant dans le transport de marchandises »¹.

¹ CAS, *Pour une complémentarité du rail, de la route et du fleuve*, note d'analyse n°288, sept. 2012

Partie 1

Report modal : objectifs ambitieux, perspectives limitées

Chapitre 1

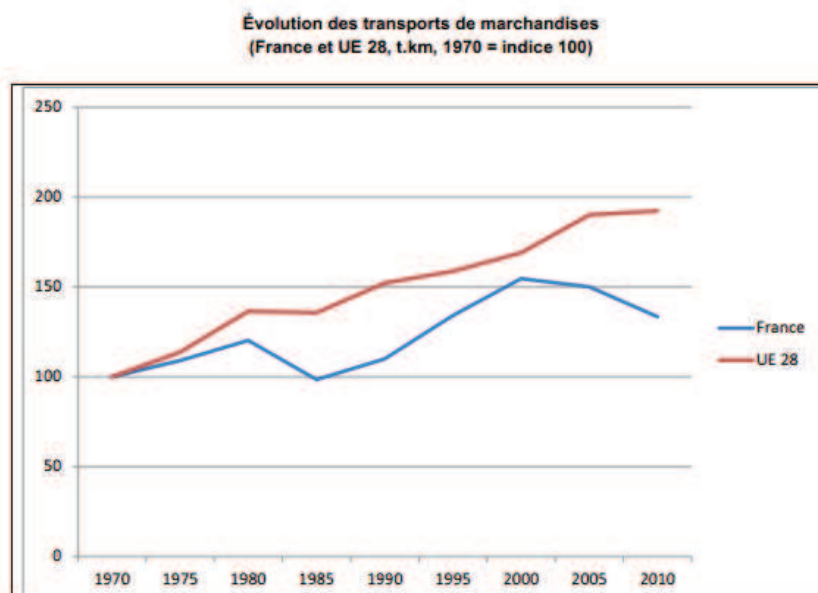
Aux sources de l'ambition multimodale

Le rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), portant sur l'année 2012, formule les constatations synthétiques suivantes :

- le transport intérieur français subit un contexte économique mondial et surtout européen dégradé ;
- la demande de transport baisse. Cette diminution provient essentiellement des entreprises et se traduit par une baisse du transport de marchandises ;
- les investissements en infrastructures de transports ralentissent mais se poursuivent ;
- l'emploi se dégrade moins que dans d'autres secteurs ;
- malgré des améliorations, le secteur des transports ne participe pas encore assez aux efforts nationaux sur la qualité de l'environnement¹.

1 La répartition modale en France : avantage route

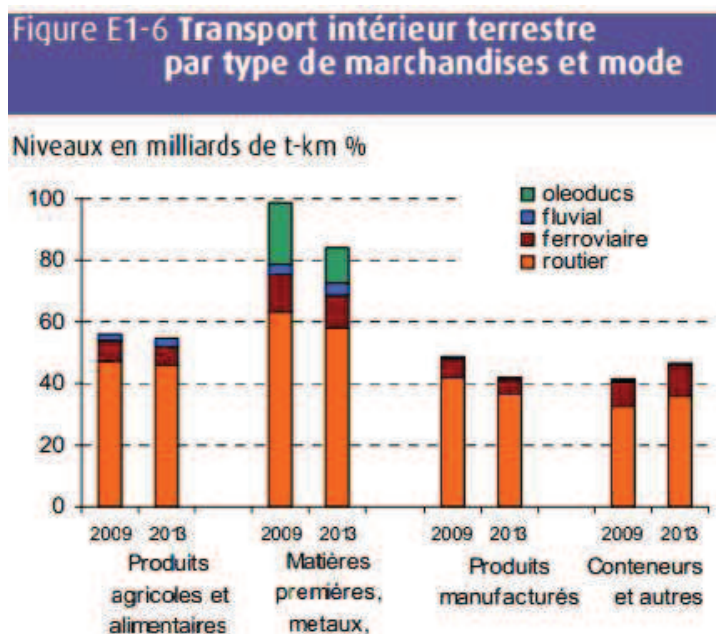
L'évolution du transport terrestre de marchandises en Europe montre une progression constante des flux, malgré une légère diminution en France depuis les années 2000 (voir graphique ci-après).



Source : TDIE, *10 propositions pour une nouvelle politique européenne des transports*, déc. 2014

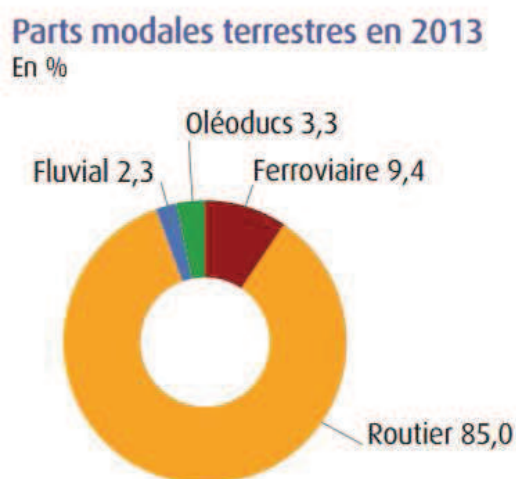
¹ Commissariat général au développement durable, *Les comptes de transports en 2012*, juillet 2013

Le transport intérieur terrestre de marchandises a diminué en 2012 (- 5,6% en t-km) et en 2013 (-0,5%). La baisse des marchandises transportées est particulièrement sensible pour les produits pétroliers et les produits manufacturés.



Source : CCTN, 2013

Les chiffres publiés par le Ministère de l'Écologie confirment la part prépondérante du transport routier en France (85% des flux intérieurs en 2013). Cette part a peu varié au cours des dernières années.



Source : Les chiffres clés du transport (édition 2015)

L'augmentation des flux, combinée à la part dominante du mode routier, ont conduit les acteurs publics à favoriser les modes massifiés, principalement pour des raisons environnementales.

Les collectivités locales ont dépensé 33 Mds€ pour les transports en 2008 (dont 13 Mds€ pour la route). L'État a dépensé environ 15 Mds€ (dont 8,1 Mds pour le ferroviaire et 3,1 Mds pour la route). Le secteur ferroviaire reçoit chaque année des subventions publiques (principalement sous la forme de subventions d'investissements ou d'exploitation). La SNCF et RFF ont par exemple perçu, en 2009, un montant de près de 9 Mds€¹.

2 La volonté d'agir en faveur de l'environnement

2.1 Après le Grenelle, moins de consommations et moins de rejets

L'intérêt pour la mise en œuvre d'un report modal vers les modes massifiés (fer et eau) est justifié par la prise en considération accrue des problématiques environnementales (augmentation des émissions de CO₂) et infrastructurelles (saturation de certains réseaux routiers). Le Grenelle de l'Environnement a précisé que les politiques menées devraient porter la part modale du mode non-routier pour le transport de marchandises à 25% en 2022. En juin 2014, le ministère de l'Ecologie a présenté le projet de loi sur la transition énergétique qui entend diminuer de façon significative (objectifs précis toujours en discussion à la date de parution de ce rapport) la consommation d'énergie en France. Le même projet rappelle que les transports représentent 31,9% de la consommation énergétique finale en France.

En Haute-Normandie, le SRCAE² a été élaboré en application de la loi Grenelle II afin de définir une stratégie régionale permettant de contribuer aux engagements nationaux et internationaux de la France sur les questions du climat, de l'air et de l'énergie. Il s'agit d'un document d'orientation à horizons 2020 et 2050. Dans son diagnostic, le SRCAE indique que le secteur du transport représente 14% des émissions de GES en Haute-Normandie et 12% de la consommation d'énergie finale. Il rappelle également que la région se caractérise par une qualité de l'air « globalement dégradée », notamment le long de la vallée de la Seine ; les zones dites sensibles couvrent 47% de la population.

Dans les pôles urbains du Havre et de Rouen, les poids lourds représentent 5% du trafic routier mais 35% des rejets de NOx (oxydes d'azote) dus aux transports, 18% des particules PM10 et 20% des émissions de CO₂.

L'évolution tendancielle régionale permet d'observer, à l'horizon 2020, une diminution globale de 10% des consommations énergétiques et de 12% des GES. Parmi les variables permettant d'expliquer cette tendance entrent en compte les évolutions technologiques attendues sur les véhicules particuliers à travers l'application des normes européennes d'émission (dites normes Euro), qui fixent des seuils d'émissions pour les principaux polluants atmosphériques. Le tableau ci-

¹ Terra Nova, *Pour une mobilité durable*, projet 2012, contribution n°13

² Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

dessous reprend les objectifs retenus par le SRCAE pour les transports de marchandises.

Objectifs du SRCAE par rapport à 2005 dans les transports de marchandises	
Consommation d'énergie finale 2020	-9 %
Emissions de GES en 2020	-11 %
Emissions de GES en 2050	-60 %
Emissions de PM10 en 2020	-32%
Emissions de NOX en 2020	-23%

S'y ajoutent d'autres objectifs stratégiques à l'horizon 2020 :

- atteindre 25% de tonnes.km par voie fluviale ou ferroviaire (anticipant une croissance globale du trafic de marchandises de 12%, hors produits pétroliers) ;
- améliorer de 15% les performances énergétiques du transport routier (via l'augmentation du taux de remplissage des camions, la réduction des retours à vide, le développement de l'activité logistique régionale ou la mutualisation des flux entre chargeurs) ; la charte CO₂ régionale des transporteurs routiers est citée comme un exemple d'initiative à généraliser ;
- une évolution majeure dans l'organisation logistique pour renforcer la performance énergétique, en jouant sur différents leviers (modalités d'aménagement des zones d'activités et des zones logistiques, la localisation des sites d'accueil des entreprises, la préservation des emprises ferroviaires).

2.2 La mesure des externalités négatives

Les externalités (ou effets externes) décrivent les situations où les décisions de consommation ou de production d'un agent affectent directement la satisfaction ou le profit d'autres agents sans que le marché évalue et fasse payer ou rétribue l'agent pour cette interaction. Autrement dit, ces coûts (ou avantages) sont externes au sens où le système de prix payés par les agents ne rend pas correctement compte des coûts pour la collectivité. Par conséquent, les prix ne reflètent pas la valeur sociale des biens et services, ce qui entraîne des inefficacités (mauvaises allocations de ressources)¹.

Mesurer les externalités implique donc de mesurer des effets (bruit, pollution, congestion...) qui ne font pas l'objet d'échanges marchands mais qui modifient le comportement des acteurs économiques. Le CGDD² s'est livré à l'exercice en monétarisant les externalités. Les résultats sont synthétisés dans le tableau ci-après.

¹ CGDD, *Les comptes de transports en 2011*, tome 2, mars 2013

² Commissariat général au développement durable

Bilan des externalités et des prélèvements pour le transport de marchandises (en c€/t.km)

	Route	Fer	Fluvial		Air	
	PL	Fret	Freycinet	Autres gabarits	Court et moyen courrier	Long courrier
Environnement	1,28	0,51	0,79	0,50	4,37	2,60
<i>dont CO2</i>	<i>0,34</i>	<i>0,02</i>	<i>0,14</i>	<i>0,09</i>	<i>3,39</i>	<i>2,51</i>
<i>dont Pollution locale</i>	<i>0,8</i>	<i>0,25</i>	<i>0,65</i>	<i>0,41</i>	<i>0,72</i>	<i>0,06</i>
<i>dont bruit</i>	<i>0,14</i>	<i>0,24</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,26</i>	<i>0,03</i>
Insécurité	0,46	0,08	0,00	0,00	0,15	0,01
Congestion	1,70	0,37	0,00	0,00	0,36	0,03
Usage de l'infrastructure	0,59	1,96	6,20	0,76	6,37	0,54
Total coûts externes	4,08	2,90	7,00	1,30	11,3	3,2
Prélèvements	2,24	0,60	0,30	0,30	nd	nd
Bilan	-1,80	-2,30	-6,70	-1	-	-

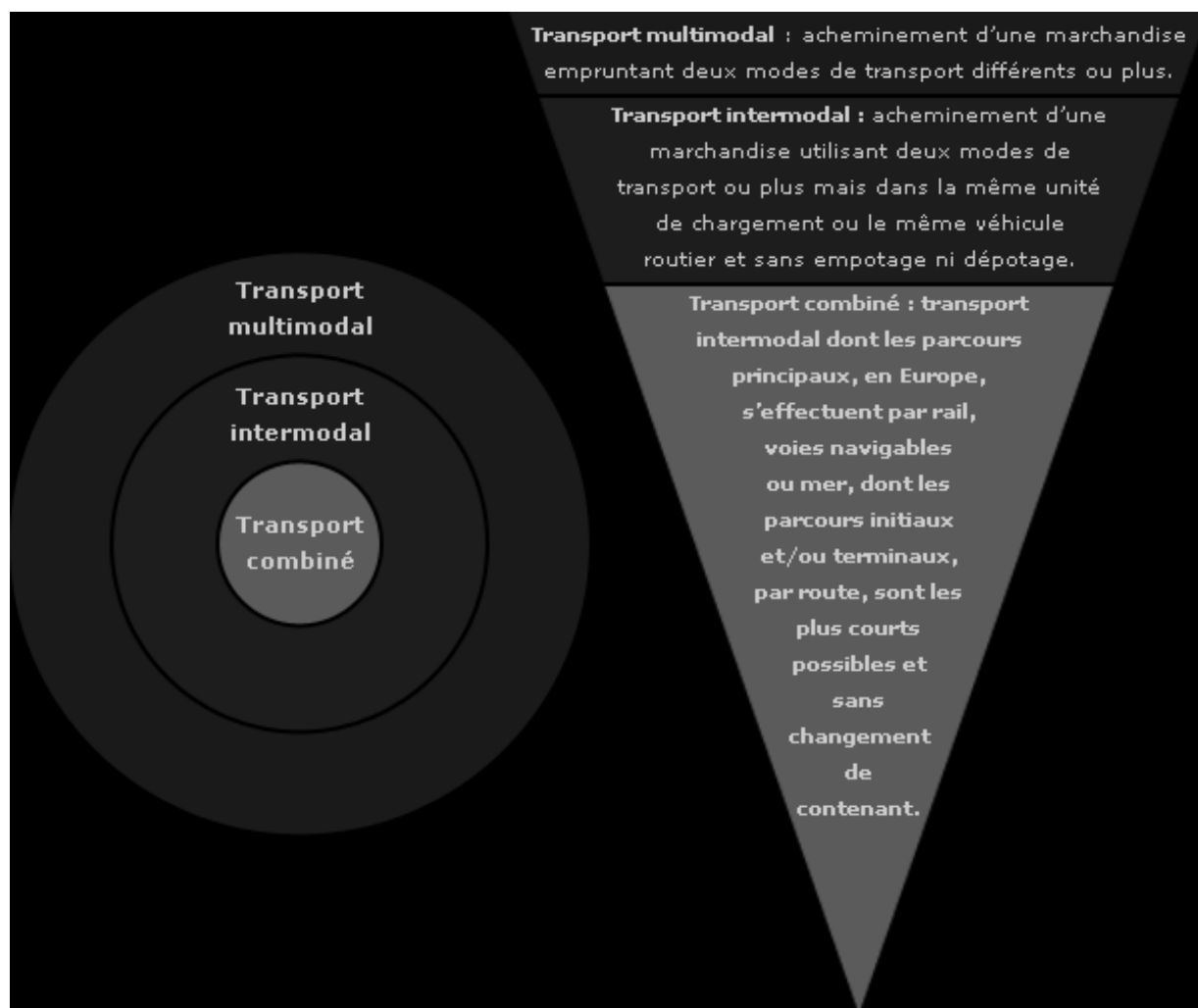
Source : Calculs CGDD

Si l'on exclue l'indicateur Freycinet (non-représentatif en raison du très faible volume de fret sur ce segment) ainsi que le fret aérien, le transport routier apparaît nettement comme le mode de transport terrestre comportant le plus d'externalités négatives (4,08), suivi par le fer (2,9) et le fleuve (1,3).

La ligne « prélèvements » recense les différents prélèvements directs liés à l'usage de ces modes de transports. Le rapprochement avec les externalités permet d'évaluer à quelle hauteur les recettes des différents modes de transports couvrent les externalités qui leur sont propre. On découvre ainsi que le mode fluvial est celui dont les prélèvements couvrent le plus largement les coûts externes, à l'inverse du transport ferroviaire. On notera qu'aucun des modes de transports considérés ne couvre entièrement ses coûts externes : les transports de marchandises sont donc sous-tarifés.

2.3 La multimodalité : une solution *a minima*

Le schéma ci-après donne quelques repères pour appréhender le concept de multimodalité et les notions afférentes :



Source : viacombi.eu

Le principal obstacle à sa mise en œuvre reste le coût des services multimodaux vis-à-vis de la route, ainsi que leur manque de souplesse. Des raisons techniques ou technologiques sont aussi évoquées. Enfin, les conséquences en termes d'emploi (effectifs, qualifications...) diffèrent selon les modes retenus.

De l'avis général, le transport multimodal manque de maturité. Les offres sont insuffisamment structurées. Un rapport interministériel récent¹ ne donne pas des perspectives optimistes sur le sujet. En voici les principales conclusions :

- l'efficacité énergétique du transport ferroviaire et fluvial est plus de trois fois supérieure à celle de la route ;
- les créations d'emplois liées à une montée en puissance du report modal ne compenseront pas les pertes pour le transport routier. En revanche, l'emploi dans les modes massifiés serait plus qualitatif (moins de trajets longues-distances, accidentologie réduite) ;
- l'équilibre du fret ferroviaire n'est pas assuré sans financements publics importants ;

¹ PIPAME, *Les chaînes logistiques multimodales dans l'économie verte*, mars 2013

- des mesures réglementaires importantes (exemple : la circulation des poids lourds de 44 t) ne sont pas cohérentes avec les objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement.

L'étude formule également trois scénarios d'évolution des parts modales du transport de marchandises. Le plus optimiste correspond aux objectifs du Grenelle, soit une part du transport de marchandises non-routier qui atteindrait 25%. Même dans ce dernier cas, on observe une consommation d'énergie en augmentation par rapport à la situation de référence, du fait de la croissance des volumes transportés. Le constat est quasi similaire pour les émissions de CO₂, qui ne varient guère selon le scénario étudié.

La croissance des volumes transportés, tout mode confondu, est confirmé par une étude prospective récente de l'ADEME, qui estime que les besoins du transport routier de marchandises continueront de croître au moins jusqu'en 2030¹.

¹ ADEME, *Contribution à l'élaboration d'une vision énergétique*, juin 2013

Chapitre 2

Le traitement des flux sur la vallée de la Seine

Si la Haute-Normandie est la région centrale de la présente étude, il importe de dépasser ce périmètre administratif pour se concentrer sur les grands corridors de transports qui le traversent, au premier rang desquels la Vallée de la Seine. Les chiffres ont plus de sens à cette échelle.

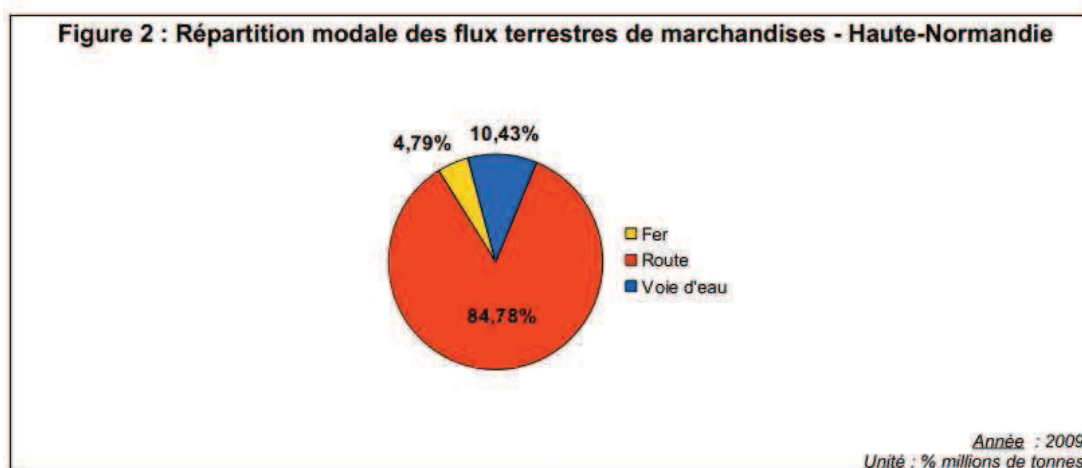
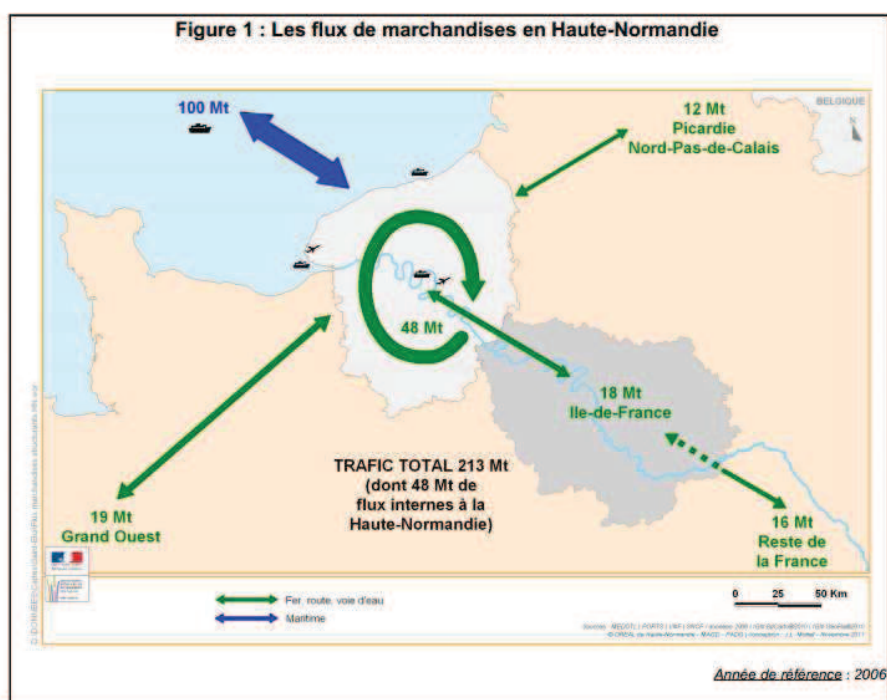
Pourtant, l'accès aux données de trafics (même celles à caractère généraliste) est souvent difficile, pour différentes raisons (absence d'outils de comptabilisation, absence d'agrégation des données, secret statistique). Le problème n'est pas spécifique à notre région. C'est ce que rappelle le CGEDD¹, en citant différents points de blocages :

- RFF produit des statistiques internes, non-publiées ;
- aucune donnée n'est publiée en matière de transport combiné (pour cela, un règlement impose au moins trois entreprises sur le marché dont aucune ne dépasse 85% de part de marché) ;
- les statistiques portuaires enregistrent les flux selon la nomenclature statistique des transports (NST), qui comptabilise les opérations de chargements/déchargements et fait mention des pays d'origines/destinations (mais ne mentionne malheureusement pas les origines/destinations en France) ;
- les statistiques douanières portent uniquement sur la valeur des marchandises².

Les derniers chiffres officiels pour la région, publiés par la DREAL, (voir-ci-après) prennent pour années de référence 2006 et 2009. Il y a fort à parier que des évolutions sensibles sont intervenues depuis.

¹ Conseil général de l'environnement et du développement durable. Voir le rapport de René Genevois et Alain Gille, *Evolution du fret terrestre à l'horizon de 10 ans*, juillet 2010.

² Le marché unique européen (mis en place le 1^{er} janvier 1993) s'est accompagné de la suppression des contrôles aux frontières intérieures, d'où une perte d'information pour mesurer la part du commerce extérieur français transitant par les autres ports européens. En 2006, les données douanières sont de nouveau allégées (suppression du tonnage des marchandises en intra-communautaire).



Source : DREAL, *Les transports de fret en Haute-Normandie*, 2012

Des recoupements plus récents peuvent être réalisés en exploitant l'une des bases de données en ligne du ministère des transports, mais l'aspect ferroviaire reste manquant. En outre, les origines/destinations ne sont pas mentionnées.

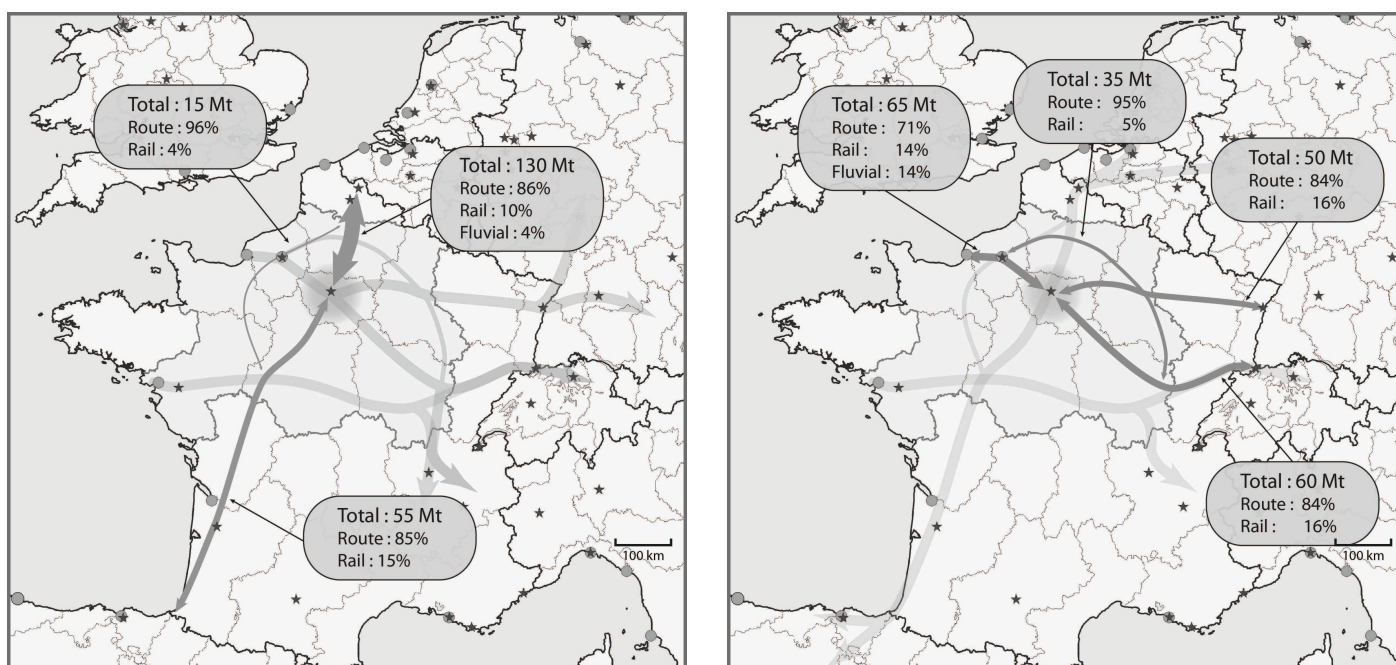
	Flux de transports entre la Haute-Normandie et les autres régions métropolitaines françaises (chiffres 2012, en millions de tonnes)		
	Flux entrants	Flux sortants	Flux internes
Route	22,6	21,5	43
Fer	ND	ND	ND
Fleuve	4	5,4	2,7

Source : SITRAM

1 Les principaux corridors de transport

La Haute-Normandie est traversée par un corridor de transport européen Nord-Sud, qui passe principalement par l'Ile-de-France mais pour lequel il existe aussi une alternative par l'Ouest, afin de connecter les ports normands. Cette voie alternative n'enregistrait que 15 Mt de marchandises en 2007, soit une part très modeste des flux Nord-Sud. Par ailleurs, le mode routier absorbe 96% des flux sur cet axe.

Un deuxième corridor dit « Manche-Allemagne » traverse la région. Il relie l'Atlantique à l'Allemagne et l'Europe centrale. La Vallée de Seine s'inscrit au cœur de cet axe. Principal handicap : un contournement de l'Ile-de-France difficile. 65 Mt ont transité sur cet axe en 2007, dont une partie par la voie d'eau. Le développement de ce corridor répond à une volonté nationale et européenne de développement des flux Nord-Sud, affirmée devant la Commission européenne par les régions du Bassin parisien réunies au sein de la C8.



Source : C8

L'Union européenne travaille à la réalisation d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Sa vocation est de mettre de l'ordre dans la mosaïque de routes, de voies ferrées ou encore d'aéroports qui couvrent le territoire et dont le maillage ou les caractéristiques techniques ne sont pas toujours cohérents. Il vise à encourager l'abandon de la route au profit du rail et d'autres modes de transport, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. A l'horizon 2030 est prévue la création d'un « réseau central », qui formera la charpente de l'ensemble des transports au sein de l'Union. Les financements proposés pour la période 2014-2020 seront centrés sur les goulets d'étranglement. Au total, une dizaine de corridors ont été définis.

A ce réseau central s'ajoutera un « réseau global » d'ici 2050, dont le rôle sera d'irriguer le premier. Il est censé couvrir l'ensemble de l'UE et donner accès à toutes les régions.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) prévoit d'affecter 26 milliards d'euros aux infrastructures de transports entre 2014 et 2020. 80 à 85% des fonds seront utilisés pour soutenir :

- des projets prioritaires le long des neufs corridors du réseau central ;
- des projets liés aux technologies de l'information (de type ERTMS, le système européen de gestion du trafic ferroviaire).

La Commission européenne indique qu'elle publiera régulièrement des appels à proposition pour s'assurer que seuls les meilleurs projets dont la valeur ajoutée pour l'UE est la plus forte bénéficieront des fonds. Les réseaux Est-Ouest seront fortement favorisés. L'aide de l'UE avoisinera les 20% des coûts d'investissement sur une période de sept ans. L'aide pourra aller jusqu'à 50% pour les études individuelles. Des exigences strictes d'éligibilité seront appliquées (exigences techniques pour favoriser l'interopérabilité, exigences de sécurité...)¹.

La France compte cinq corridors sur son territoire. La Haute-Normandie est concernée par le corridor Atlantique, qui relie les ports espagnols et portugais d'Algésiras, Lisbonne et Bilbao, traverse l'ouest de la France puis rejoint Paris avec un tronçon jusqu'au Havre et jusqu'à Rouen. Plus à l'Est, il atteint Mannheim et Strasbourg².

Un premier appel à propositions a été lancé dans le cadre du MIE en février 2015, avec une enveloppe de 11,93 milliards €. Les ports de l'axe Seine sollicitent environ 40 millions €³.

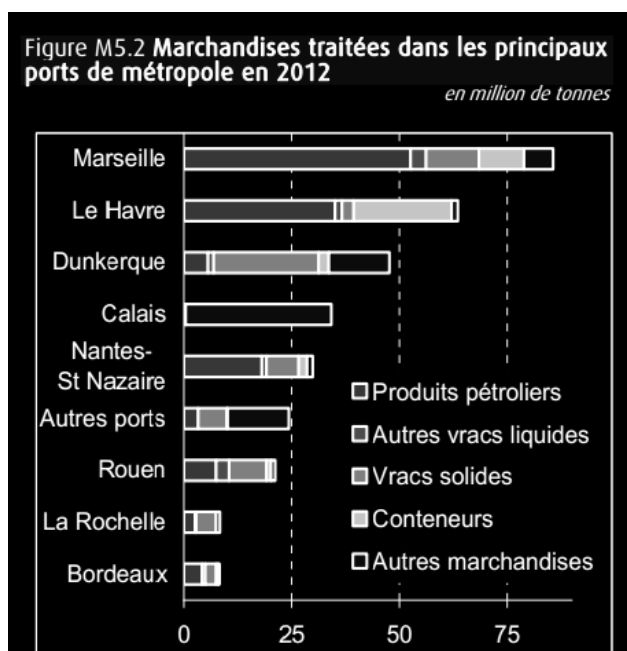
2 Réception des trafics mondiaux de marchandises

L'activité des ports maritimes doit être regardée avec attention lorsque l'on traite de la multimodalité, car les marchandises ont pour origine ou destination principales les deux grands ports maritimes de Rouen et du Havre.

¹ Commission européenne, Mémo n°13/897

² http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

³ Etudes : accès fluvial à Port 2000, Port-Seine-Métropole. Travaux : modernisation et fiabilisation des écluses de Tancarville, amélioration des accès maritimes (port de Rouen) et construction d'un terminal fluvial à Alizay (source : HAROPA)



Le Havre et Rouen se classent respectivement aux 2^e et 6^e rangs des ports métropolitains. Toujours dominés par les produits pétroliers, le Port du Havre se classe en tête des ports français pour les trafics de conteneurs. Rouen est le premier port européen de trafic pour les céréales.

Quelques points de comparaison sont néanmoins nécessaires pour remettre ces trafics en perspective. Sur la rangée Manche-Mer du Nord, d'Hambourg au Havre, le tableau ci-dessous montre le statut dominant du port de Rotterdam, que ce soit sur l'ensemble des trafics ou sur les conteneurs spécifiquement.

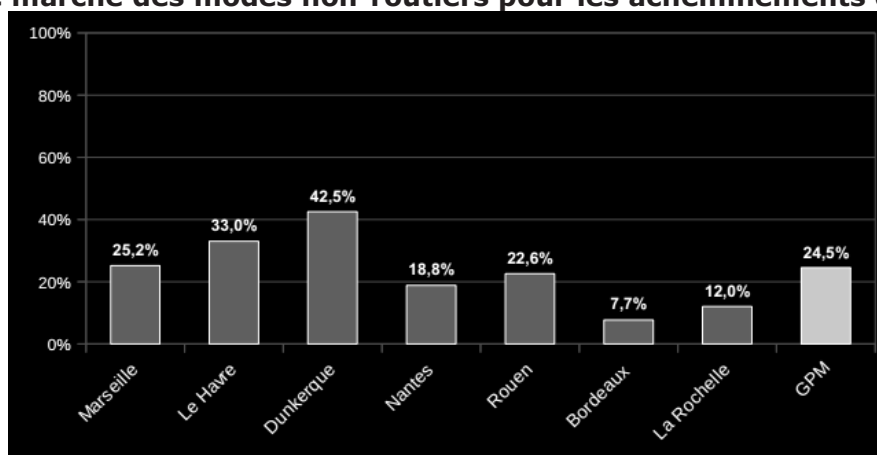
Evolution des parts de marché du Grand Port Maritime du Havre au niveau européen (en milliers d'EVP)						
	2009	2010	2011	2012	2013	Part de marché 2013
LE HAVRE	2 240	2 358	2 215	2 306	2 486	6,24 %
ZEEBRUGGE	2 328	2 500	2 206	1 953	2 026	5,09 %
ANVERS	7 310	8 468	8 664	8 635	8 578	21,53 %
ROTTERDAM	9 743	11 146	11 876	11 865	11 664	29,28 %
BRÈME	4 564	4 876	5 915	6 134	5 830	14,63 %
HAMBOURG	7 008	7 896	9 014	8 864	9 253	23,23 %
TOTAL	33 913	37 248	39 890	39 757	39 837	
Part de marché du Havre	6,70 %	6,33 %	5,55 %	5,80 %	6,24 %	

Source : DREAL HN - Suivi de la DTA – Q1

La direction générale des transports a mis en place un système de suivi de la part de marché des modes non-routiers pour les acheminements à destination et en provenance des grands ports maritimes (à l'exclusion des marchandises acheminées par oléoducs ou gazoducs). Cette part est passée de 26,8% à 24,5% entre 2007 et 2012. La situation est très variable selon les ports, mais cette baisse est notable pour les ports du Havre et de

Rouen, consécutivement à la chute des trafics de vracs liquides et solides qu'ont connu ces ports depuis 2007¹.

Part de marché des modes non-routiers pour les acheminements des GPM



De manière plus précise, on observe un déclin du mode ferroviaire dès l'année 2008 à Rouen. Ce déclin est moins marqué et plus tardif (2010) sur le port du Havre. Le mode fluvial connaît des progressions assez similaires dans les deux ports.

Grand Port Maritime de Rouen – Répartition modale des trafics susceptibles de pré- et de post-acheminement (tous trafics confondus)							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fer	11,4%	11,3%	6,5%	6,4%	6,2%	5,2%	5,9%
Fluvial	11,6%	13,0%	13,7%	15,0%	16,9%	15,1%	16,8%
Route	77,0%	75,8%	79,8%	78,6%	76,9%	79,7%	77,4%
Modes alternatifs	23,0%	24,2%	20,2%	21,4%	23,1%	20,3%	22,6%

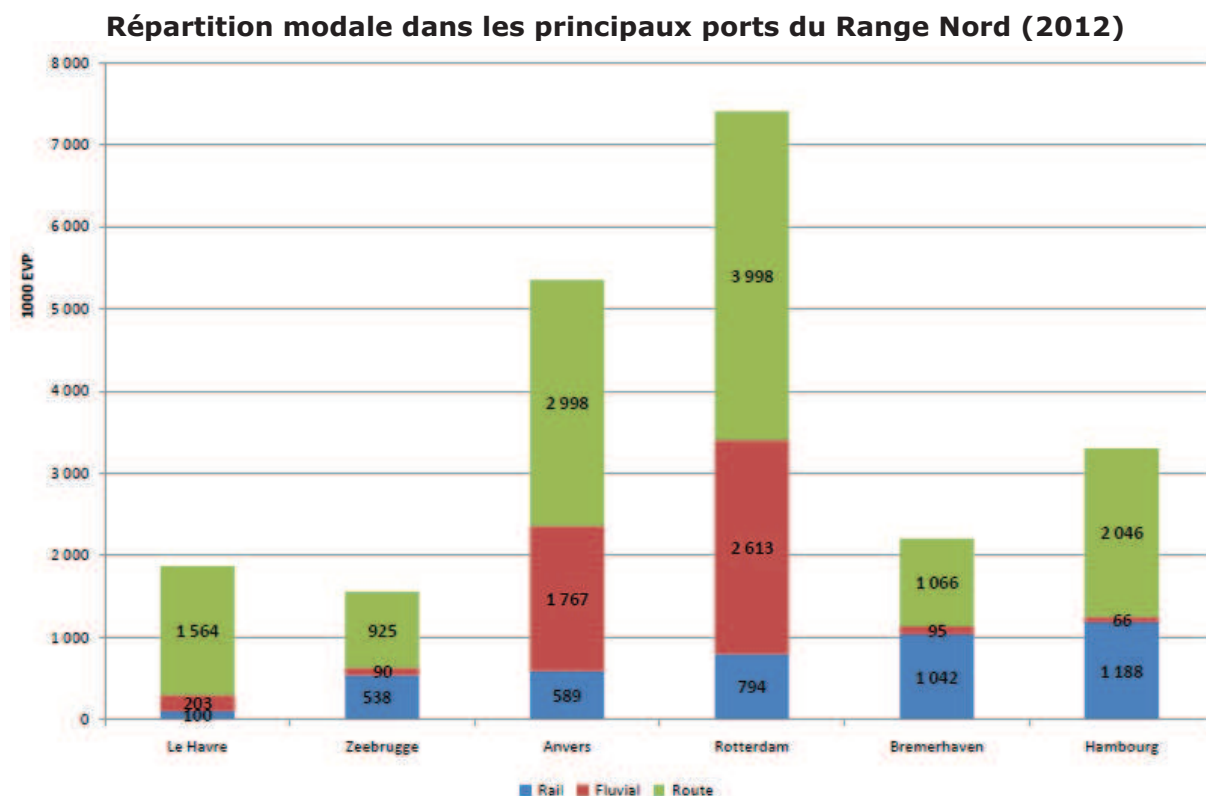
Grand Port Maritime du Havre - Répartition modale des trafics susceptibles de pré- et de post-acheminement (tous trafics confondus)							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fer	17,2%	17,3%	18,8%	20,0%	18,7%	15,9%	13,2%
Fluvial	15,8%	17,9%	16,7%	20,2%	17,0%	19,0%	19,8%
Route	67,0%	64,8%	64,4%	59,8%	64,3%	65,1%	67,0%
Modes alternatifs	33,0%	35,2%	35,6%	40,2%	35,7%	34,9%	33,0%

¹ DGITM, Note d'analyse des pré et post acheminements sur la période 2007-2012, août 2013

Grand Port Maritime de Rouen – Répartition modale des trafics susceptibles de pré- et de post-acheminement (par type de trafic – année 2012)				
	Vracs liquides (hors oléoducs)	Vracs solides	Conteneurs	Marchandises diverses (hors conteneurs)
Fer	3,4%	8,7%	0,0%	0,0%
Fluvial	3,3%	27,4%	2,0%	11,9%
Route	93,2%	63,9%	98,0%	88,1%
Modes alternatifs	6,8%	36,1%	2,0%	11,9%

Grand Port Maritime du Havre – Répartition modale des trafics susceptibles de pré- et de post-acheminement (par type de trafic – année 2012)				
	Vracs liquides (hors oléoducs)	Vracs solides	Conteneurs	Marchandises diverses (hors conteneurs)
Fer	50,4%	11,8%	6,6%	4,2%
Fluvial	49,6%	70,9%	12,8%	5,3%
Route	0,0%	17,2%	80,6%	90,4%
Modes alternatifs	100,0%	82,8%	19,4%	9,5%

Des résultats à mettre en perspective avec ceux des autres ports du Range Nord (voir graphique ci-dessous), dont les performances en termes de report modal sont nettement meilleures :



Source : HAROPA

Cette prise de conscience d'un déficit de compétitivité des ports français est ancienne. La dernière réforme menée (2008) avait pour vocation de redresser la

situation, mais les résultats se font encore attendre. Dernière opération en date : la stratégie nationale de relance portuaire (mai 2013), qui vise à faire de la France un hub du commerce international en Europe¹.

L'alliance des ports de Paris, Rouen et Le Havre (dans le cadre du groupement d'intérêt économique HAROPA) est l'une des illustrations de la volonté nouvelle des ports de fonctionner en réseau. L'ambition principale est de faire de l'axe Seine un système logistique majeur en Europe. Les projets stratégiques d'HAROPA et des ports s'en font l'écho :

- le projet stratégique « HAROPA 2030 » vise une augmentation de 50% des trafics maritimes par rapport à 2012 (soit 140 Mt) et un accroissement de 16 à 20% de la part de marché du multimodal sur le trafic terrestre de conteneur ;
- le projet stratégique 2014-2019 du port du Havre se donne pour objectif de passer de 25 Mt de conteneurs traités en 2013 à 40 Mt en 2019 ; l'activité « conteneur » devra atteindre 25% de part modale massifiée ;
- le projet stratégique 2014-2019 du port de Rouen prévoit d'augmenter de 10 à 20% les trafics maritimes par rapport à 2013 pour atteindre entre 25,5 et 27,8 Mt en 2019 et d'atteindre 25 % de part de marché pour les modes alternatifs à la route.

3 Les plateformes multimodales

En France, leur nombre est encore faible et peu sont trimodales.

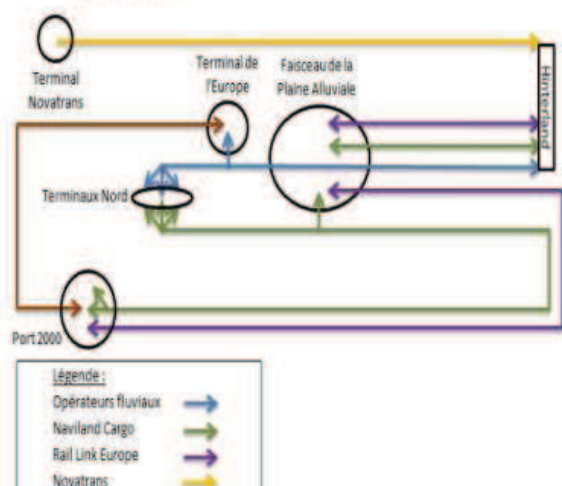
3.1 Le terminal multimodal du Grand Port Maritime du Havre

Le terminal multimodal du port du Havre devrait entrer en service en juin 2015. L'objectif affiché est le développement des trafics massifiés ferroviaires et fluviaux sur un large hinterland ouest européen. La plateforme s'étend sur une emprise 100 ha au cœur de la zone industrialo-portuaire. La société d'investissements LH2T, co-porteuse du projet avec le port, annonce une capacité de traitement de 200 000 UTI par année (soit environ 300 000 conteneurs EVP). Une société d'exploitation (Le Havre Terminal Exploitation – LHTE -) a été créée par les opérateurs de transport combiné présents sur le port pour assurer l'exploitation de la plateforme. Son actionnariat est constitué de Naviland Cargo, Novatrans, Greenmodal et Logiseine².

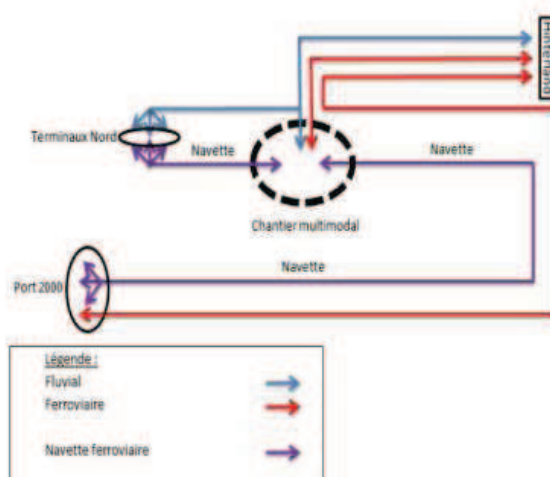
¹ Parmi les ambitions, on retrouve la volonté de faire des ports des architectes de solutions logistiques, favorisant les moyens massifiés ; de favoriser l'implantation d'activités industrielles à proximité des ports ; de responsabiliser les ports dans leur fonction d'aménageur de leur territoire, notamment sur le plan environnemental.

² Dossier de presse LH2T, 24 mai 2013

L'organisation actuelle de la massification des transports est assurée par chaque opérateur, sur des plateformes distinctes, selon le schéma suivant :



L'organisation future est regroupée sur une seule plateforme raccordée par navette ferroviaire à Port 2000 selon le schéma suivant :



Source : Autorité environnementale, *Avis sur le projet de chantier multimodal*, 2011

Le schéma ci-dessous permet de bien comprendre l'organisation actuelle des transports massifiés sur la zone portuaire du Havre, ainsi que l'évolution prévue une fois le terminal opérationnel (nota : l'élaboration du graphique datant de 2011, certains opérateurs peuvent avoir changé. C'est par exemple le cas de Novatrans, qui a depuis fermé son terminal).

La faiblesse du trafic multimodal au Havre s'explique en deux points¹ :

- la configuration du site. Les terminaux à conteneurs sont dispersés sur le port, entre le port ancien et Port 2000. Ces différents terminaux sont de petites tailles. Les opérations de collectes massifiées sont donc fastidieuses et coûteuses. Par ailleurs, la variété des destinations finales empêche d'organiser des trains complets depuis chacun des terminaux maritimes, d'où l'idée du rassemblement des trains (quel que soit l'opérateur) en un même point. Le mode fluvial est lui aussi à la peine dans la mesure où Port 2000 n'est pas directement accessible. Les conteneurs transitent donc entre Port 2000 et le port ancien par une navette ferroviaire qui effectue une dizaine de rotations chaque jour ;
- la proximité de la zone de chalandise. Le port dessert majoritairement des sites situés à moins de 500 km. En-dessous de cette distance, le mode routier est fortement dominant car ses prix sont très concurrentiels.

L'étude d'impact précise que « les trafics de marchandises qui seront opérés sur le site existent déjà sur le port du Havre », qu'il s'agisse des modes fluvial et ou ferroviaire. Il s'agit davantage de « réorganiser les transports de conteneurs pour aboutir à une gestion plus globale et plus optimale ». A l'achèvement complet du

¹ Antea Group, *Etude d'impact sur l'environnement du projet de chantier multimodal*, juin 2011

projet, il est prévu 40 mouvements de trains/jour sur la ligne dédiée au fret de la zone d'étude (contre 20 aujourd'hui)¹.

La conjoncture économique défavorable a retardé l'ouverture du terminal de plusieurs mois, les 125 000 UTI attendus en première année d'exploitation n'étant pas au rendez-vous. Autre frein : la réduction des aides d'Etat au transport combiné, passées en 2014 de 36 à 24 € par conteneur².

3.2 Les autres plateformes multimodales

La Vallée de la Seine compte d'autres plateformes multimodales. A l'évidence, les terminaux des grands ports maritimes de Rouen et du Havre sont tous des plateformes multimodales, desservis par au moins deux modes (routier et fluvio-maritime). Le long de la Seine, on note aussi la présence d'Honfleur³, Port-Jérôme⁴, Saint-Wandrille⁵, Le Trait, RVSL⁶, Port Angot⁷, Limay, Gennevilliers... D'autres sont en projet, à l'instar de « Port Seine Métropole », infrastructure portuaire multimodale située en partie sur la commune d'Achères, mais aussi Seine-Sud⁸, Pitres-Le Manoir⁹, Thuit-Ebert, Mézidon-Canon... Citons enfin le projet porté par Eiffage de construire sur l'ancien site de la raffinerie Petroplus de Petit-Couronne une plateforme logistique multimodale sécurisée destinée aux industriels et à la grande distribution (livraison prévue au 1^{er} trimestre 2018).

On ne compte plus en revanche les plateformes logistiques monomodales, dont le succès est souvent au rendez-vous. Ainsi à Bourg-Achard, au croisement de l'A13 et de l'A28, le parc d'activité¹⁰ du Roumois ne désemplit pas. Lancée par la communauté de communes du Roumois Nord, de nombreuses entreprises de transport routier s'y sont déjà installées. Près de la moitié de la surface totale (45 ha) est dédiée aux activités logistiques. La création a été réalisée sous la forme d'une zone d'activité concertée¹¹ (ZAC de Quicangrogne).

¹ Ibid.

² Le Marin, 30 janvier 2015

³ Géré en partenariat avec la CCI du Pays d'Auge, cette plateforme est connue sous le nom de parc d'activité Calvados-Honfleur.

⁴ Le site regroupe les plateformes dites « Port-Jérôme 1 » (qui comprend notamment la raffinerie Exxon Mobil) et « Port-Jérôme 2 » (avec le terminal portuaire de Radicatel).

⁵ Embranché fer, le site est installé juste en amont du Pont de Brotonne.

⁶ Adossée au terminal « conteneurs et marchandises diverses » de Grand-Couronne, Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL) est l'une des rares plateformes quadri-modales de la région.

⁷ Géré par la CCI d'Elbeuf, le site a généré 400 000 t. de trafic pour l'année 2013.

⁸ Projet de ZAC (800 ha) porté par la CREA sur les communes d'Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray et Sotteville-Lès-Rouen. Il repose sur la reconversion de friches industrielles. Coût de l'aménagement : 7M€. Les travaux et la commercialisation des parcelles devraient démarrer courant 2016, avec l'aménagement de la ZAC du Halage (16 ha à Saint-Etienne-du-Rouvray) et la ZAC de la Sablonnière (25 ha à Oissel).

⁹ Suite à la reprise de la papèterie d'Alizay par le groupe Double A, le GPMR a annoncé la construction d'un terminal fluvial à Alizay (financé par le CPIER à hauteur de 4 millions d'euros).

¹⁰ Les zones d'activités (artisanales, industrielles, commerciales, portuaires, etc.) sont des sites réservés à l'implantation d'entreprises, gérés par une collectivité publique sur le territoire de laquelle elles sont implantées. Elles sont généralement placées sous le régime juridique de la ZAC (zone d'aménagement concertée).

¹¹ Les ZAC sont des opérations publiques d'aménagement (art L.300-1 du code de l'urbanisme). Elles permettent à une collectivité publique d'engager une opération importante, complète et cohérente d'aménagement de l'espace (source : CERTU).

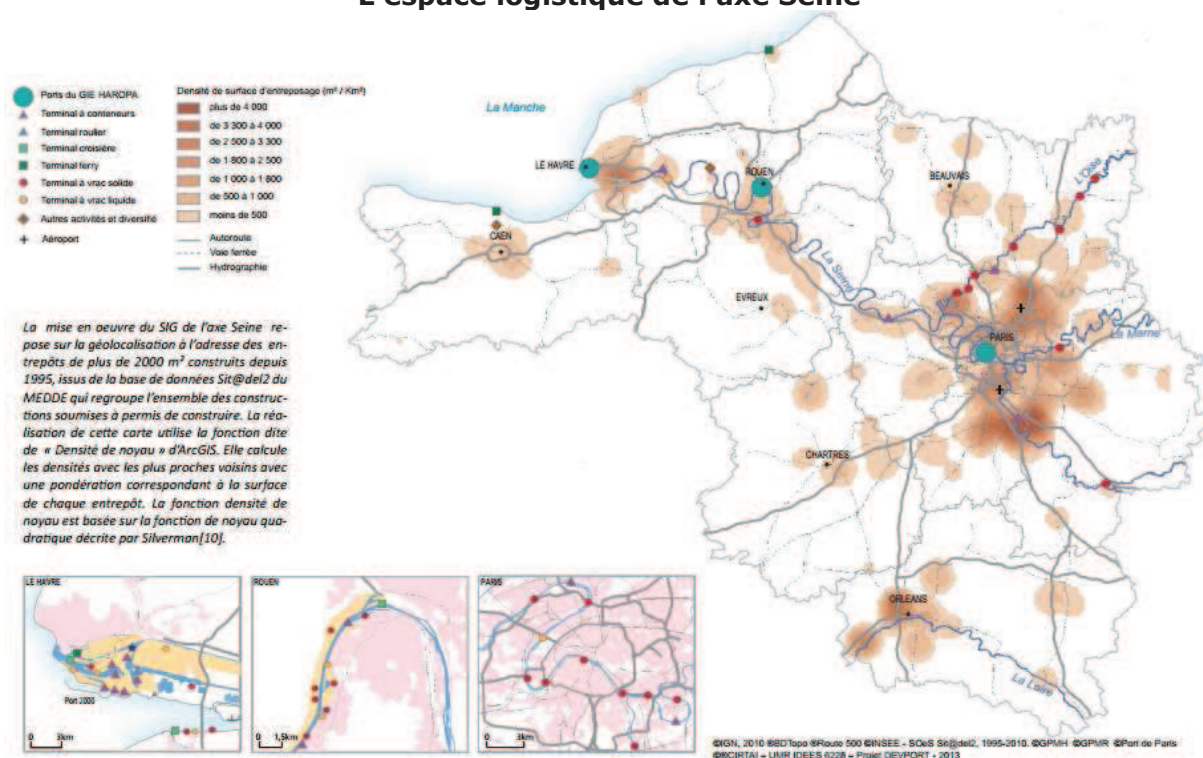
D'autres modèles visant à promouvoir la massification des marchandises existent. A Bologne, en Italie, un site baptisé « Interporto » allie le concept de plateforme logistique et de plateforme multimodale, en proposant, au cœur de la Plaine du Po, du foncier dédié au stockage des marchandises combiné à un haut-niveau de services logistiques. L'embranchement fer et des destinations vers l'Europe entière, la sécurité et les services (restauration, carburants...) aux transporteurs sont les atouts majeurs de cette infrastructure.

4 Les implantations logistiques

L'organisation logistique actuelle détermine en grande partie le choix du mode de transports. Les coûts de stockage et l'exigence de rapidité dans les livraisons ont fait du « juste-à-temps » le principe de référence de la logistique moderne. La demande croissante des chargeurs en faveur de convois de petites tailles, souvent non-programmables, ont propulsé la route au rang de mode ultra-dominant pour l'acheminement des marchandises.

Conséquence de cette organisation, le territoire s'est progressivement couvert d'entrepôts qui répondent aux exigences logistiques : plateformes logistiques¹, entrepôts de cross-docking², entrepôts frigorifiques... (Voir carte ci-après).

L'espace logistique de l'axe Seine



¹ Généralement situées à proximité des lieux de distribution ou d'un nœud infrastructurel majeur.

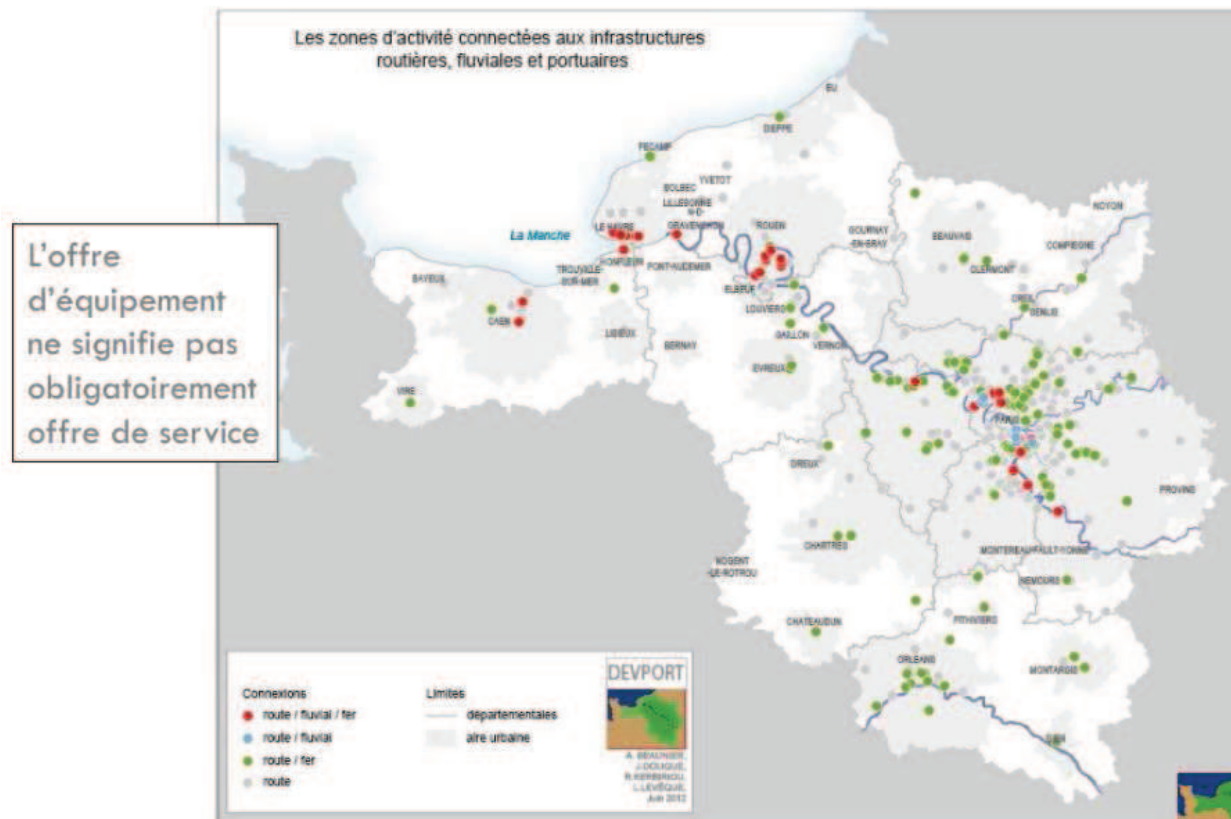
² Entrepôts constitués de quais disposés en vis-à-vis et d'une zone tampon de stockage au centre. Ils permettent de consolider sur un même lieu des produits de fournisseurs et de destinations finales différentes (source : L. Levêque et alii., *Le passage portuaire*, 2013).

La plateforme logistique, définition

Souvent employé pour désigner des réalités différentes, le terme de plateforme logistique recouvre pourtant une situation précise. Ainsi :

- l'établissement, ou l'entrepôt, est le lieu de stockage construit par un industriel ou un opérateur logistique ;
- la plateforme logistique est un site spécialement aménagé pour accueillir des activités logistiques, généralement sous la forme de zone d'aménagement concerté (ZAC) dont tout ou partie est dédié à la logistique ; l'aménageur est en général une collectivité locale. Certaines peuvent être multimodales ;
- le pôle logistique est une concentration de plusieurs plateformes logistiques dans un même périmètre.

L'Observatoire logistique Paris-Seine-Normandie, mis en place par LSN, fait état, en 2015, de 914 ha de foncier logistique disponible sur 93 zones d'activités.



Source : L. Leveque, UMR IDEES, 2012

5 Logistique urbaine

La logistique urbaine est la façon d'acheminer, dans les meilleures conditions, les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Ces conditions

intègrent des problématiques de sécurité, de partage de la voirie, de congestion, de bruit ou de pollution¹.

Des outils variés ont déjà été expérimentés, avec plus ou moins de succès en fonction des territoires :

- centre de distribution/dégrouperage urbain (CDU) ;
- point d'accueil des marchandises (PAM) ou bureaux de ville (ex : points relais colis de Kiala) ;
- espace de livraison de proximité² (ELP) ;
- consigne urbaine ou boîte logistique urbaine (BLU) ;
- livraison de colis en transports en commun.

Les services de logistique urbaine existant en France sont, selon l'ADEME, majoritairement d'initiatives privées. Néanmoins, les expériences relevées de gouvernance prouvent que les partenariats entre acteurs publics et privés sont indispensables.

En 2010, une étude³ sur l'implantation d'un CDU à Rouen a permis de dégager quelques éléments d'état des lieux de l'activité messagerie⁴ dans l'hyper-centre rouennais (rive droite et rive gauche) : environ 67 t. de marchandises sont acheminées chaque jour par 29 véhicules, principalement à destination des commerçants et dans une large mesure entre 8h00 et 8h30 le matin. L'étude a pourtant conclu au manque de pertinence, tant sur le plan technique qu'économique, d'une telle implantation à Rouen. En cause, des problématiques de responsabilité quand la plateforme de dégroupage est exploitée par une autre entité que le transporteur lui-même.

¹ Source : ADEME

² Entre 2005 et 2006, à l'occasion des travaux du TEOR, une expérience d'ELP (« La Petite Reine ») a été conduite à Rouen, pour installer un service de livraisons terminales par vélo électriques, pouvant transporter jusqu'à 100 kg de marchandises. Le service a été pérennisé, mais s'est interrompu en 2011 face au manque de rentabilité.

³ *Optimisation du transport de marchandises en ville en Haute-Normandie*, déc. 2012

⁴ La messagerie est un secteur du transport de marchandises qui traite les envois de moins de trois tonnes constitués de colis faisant l'objet à la fois d'un groupage sur un quai, d'un transport, d'un dégroupage et d'une opération de distribution (source : l'Usine Nouvelle).

Partie 2

Les modes de transport à la loupe

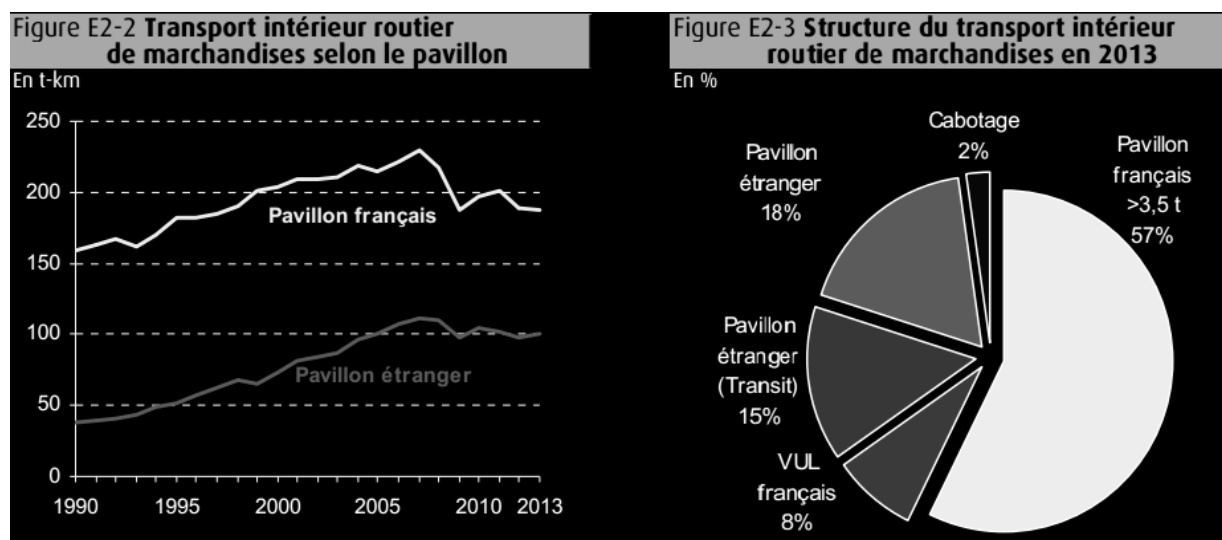
Chapitre 1

La route, voie royale du fret

Pour tenter de limiter le déficit croissant du chemin de fer, l'Etat jette les bases, dans les années 1930, d'un encadrement strict du secteur du transport routier de marchandises, qui se traduira après-guerre par un contingentement des licences et le système de la tarification routière obligatoire (TRO), qui permettait à l'administration de fixer le prix du transport. La libéralisation intervient tout au long des années 1980, entraînant une forte concurrence entre les nouvelles entreprises et une dégradation des conditions de travail et de sécurité. Un constat acté par le « contrat de progrès » de mars 1994, qui ouvre la porte à un encadrement du secteur, où le prix du transport reste libre mais où l'Etat réglemente les conditions d'accès à la profession et contrôle les temps de conduite¹.

1 Généralités sur le transport routier de marchandises

Le transport intérieur routier de marchandises progresse de 1% en 2013 après une baisse très forte en 2012 (-5,6%). La route domine toujours très largement le transport de marchandises (87,8% en 2013), mais sa part semble légèrement s'infléchir depuis 2010.



Source : CCTN

La tendance est identique en Haute-Normandie, où le trafic routier de marchandises n'a jamais retrouvé les niveaux atteints en 2007-2008 (voir tableau ci-après).

¹ Claude Abraham, *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises*, 2008

Évolution du trafic routier de marchandises en milliers de tonnes						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Compte d'autrui	78 517	81 639	81 869	79 776	78 426	76 138
Compte propre	18 299	23 827	24 937	19 346	21 576	18 718
Total	96 816	105 466	106 806	99 122	100 002	94 856

Source SITRAM

Sans surprise, les courtes distances sont privilégiées, puisque la Haute-Normandie échange beaucoup avec les régions limitrophes (Ile-de-France et Picardie notamment).

La Haute-Normandie compte 427 km d'autoroutes au 1^{er} janvier 2011, soit 3,7% du réseau français. Plus généralement, le réseau autoroutier de l'axe Seine, dont la colonne vertébrale est l'A13, est géré par la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)¹. La Cour des Comptes, dans l'un de ses derniers rapports², a vivement critiqué certaines évolutions liées aux mécanismes de péages, notamment leur lien avec le coût d'exploitation réel des autoroutes. La Cour note ainsi que la SAPN a relevé les tarifs de l'A13 en moyenne de 3,25% par an depuis 1995 et qu'elle applique, sur certains tronçons, des tarifs identiques aux poids lourds et aux véhicules légers. Cette dernière observation pose la question du juste paiement de l'infrastructure par l'utilisateur, en fonction des coûts d'entretien générés (voir aussi le chapitre sur l'écotaxe poids-lourds).

Dans une étude sur la couverture du coût des infrastructures routières³, le Ministère des transports a procédé à l'évaluation des coûts complets (ratio recettes/coûts) sur différentes sections routières :

- sur l'ensemble du réseau national concédé et non-concédé, le transport routier de marchandises couvre 86% des coûts complets (contre 133% pour les véhicules légers) ;
- sur l'ensemble des réseaux routiers nationaux et locaux, une sous-tarification nette du transport routier de marchandises apparaît puisque les poids-lourds ne couvrent plus que 56% des coûts complets (contre 90% pour les véhicules légers).

2 Le contournement Est de l'agglomération rouennaise

Parmi les projets routiers en cours sur le territoire, la liaison A28/A13 concerne au premier plan le transport de marchandises. Selon le maître d'ouvrage (en l'occurrence l'Etat), cette nouvelle infrastructure doit permettre de détourner les trafics de transit qui traversent aujourd'hui le cœur de l'agglomération rouennaise. La solution proposée consiste en la création d'une liaison autoroutière reliant l'A28 à l'A13, avec un barreau de raccordement sur la RD18 (à hauteur du carrefour dit du « rond-point aux vaches »). La réalisation est estimée à 1 milliard €, pour une

¹ L'ouverture du capital (2002) puis la privatisation (2006) des autorités gestionnaires des autoroutes françaises ont profondément modifié la relation entre l'État (qui est propriétaire de l'infrastructure) et les opérateurs (qui en assurent la gestion).

² Cour des Comptes, *Rapport public annuel*, 2008

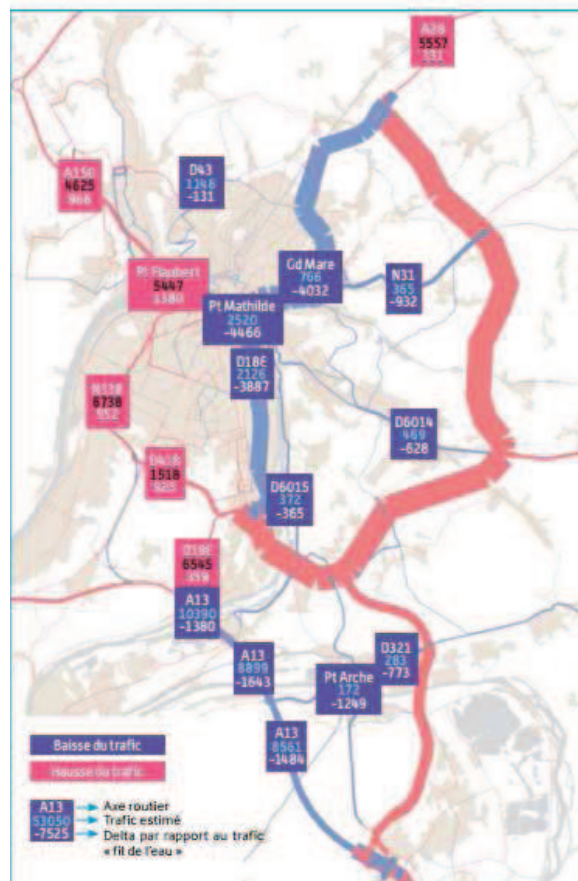
³ METLTM, *Couverture des coûts des infrastructures routières*, septembre 2003

ouverture prévue en 2024. Selon les secteurs, 20 à 30 000 véhicules par jour sont attendus.

Parmi les objectifs du projet de liaison A28/A13 :

- décongestionner l'ensemble des axes routiers de la partie Est de l'agglomération rouennaise, notamment le tunnel de la Grand-Mare (46 000 véhicules/jour dont 14% de poids-lourds). Des bouchons récurrents se forment aux heures de pointes de l'aval du tunnel jusqu'au Pont Mathilde (80 000 véhicules/jour), entraînant la fermeture du tunnel pour des raisons de sécurité environ 50 fois par an. Les prévisions font état de 4000 camions en moins par jour dans le tunnel une fois le contournement réalisé¹ ;
- détourner le trafic de transit de la voirie locale. D'après le CETE Normandie Centre, 85% des trafics de poids-lourds en transit qui empruntent le cœur de l'agglomération sont susceptibles d'être captés par le projet ;
- orienter les trafics liés aux zones portuaires et logistiques vers des axes sécurisés. L'accident d'un camion d'hydrocarbure sur le Pont Mathilde est venu rappeler les dangers de ces trafics en transit pour le cœur d'agglomération.

Ecarts de trafics journalier des poids lourds à l'horizon de mise en service du projet



Source : DREAL Haute-Normandie

¹ Il semble que la construction du Pont Flaubert (ouvert en 2008, 39 000 véhicules/jour), à l'ouest de Rouen, n'ait pas permis de résorber la congestion de l'agglomération dans sa partie Est (les trafics de la RN28, de la RD6014 et du Pont Mathilde augmentent depuis 2004).

Chapitre 2

La redécouverte du fleuve

On observe une légère progression de l'activité fluviale depuis quelques années. La typologie des produits transportés évolue : autrefois cantonné aux pondéreux (matériaux pour le BTP, céréales...), le fluvial investit le monde du conteneur et des produits recyclables¹.

27 • Transport combiné fluvial : bilan de l'activité de conteneurs				
Équivalents vingt pieds (6 mètres)	2011	2011-2010 en %	2012	2012-2011 en %
Rhône	69 637	13,0	77 314	11,0
Seine	237 400	21,5	251 004	5,7
Nord	68 145	35,0	67 835	-0,5
Rhin	156 818	-14,1	164 017	4,6
Total	532 000	8,6	560 170	5,3

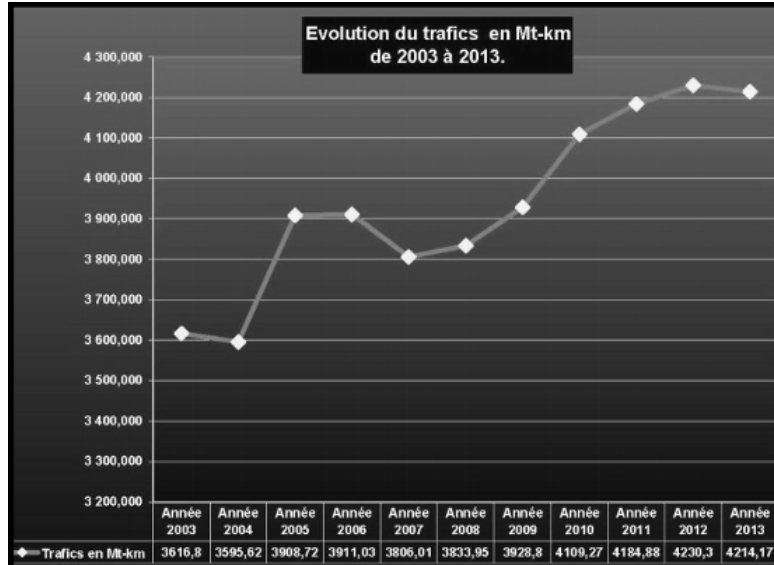
Source : VNF

Sur le bassin de la Seine, l'activité reste dynamique avec une progression en 10 ans de 16% en t-km et de 6% en tonnes transportées. L'activité conteneur (toujours au 3^e rang des produits transportés) a cessé sa progression en 2013, avec un total de 230 000 EVP transportés.

Les atouts du mode fluvial sont nombreux : un convoi fluvial équivaut à 250 camions en moins sur les routes ; il consomme 3,7 fois moins de carburant et rejette 4 fois moins de CO₂ que le transport routier.

¹ Supply Chain Magazine, *Transport modal, des infrastructures à développer*, n°70, décembre 2012

Evolution du trafic fluvial sur le bassin de la Seine



Source : VNF

L'engouement récent pour le fluvial peut s'expliquer par :

- le développement des plateformes portuaires sur la Seine à Limay ou Gennevilliers ;
- l'apparition de navettes conteneurs régulières (Marfret, LogiSeine, MSC, etc.), dont une rejoint directement Port 2000 (FluvioFeeder exploité par Marfret aux côtés de l'armement Maersk).

1 La Seine

La Seine est un fleuve navigable de l'Estuaire jusqu'à Troyes. VNF est responsable du réseau jusqu'au pont Boieldieu à Rouen. Commence ensuite la partie maritime de la Seine, placée sous la responsabilité du port de Rouen. La Basse-Seine, entre Rouen et Le Havre, est accessible aux navires de haute-mer et offre un tirant d'eau de 10 mètres. Le fleuve est constamment dragué pour maintenir cette profondeur.

Entre Rouen et Paris, la Seine a été aménagée au 19^e siècle. Cela se traduit par sept barrages éclusés (Poses-Amfreville-sous-les-Monts, Notre-Dame-de-la-Garenne, Méricourt, Andrésy, Bougival, Chatou et Suresnes). Les automoteurs, les convois de barges poussées ou des caboteurs fluvio-maritimes peuvent y naviguer. Les actions prévues au CPER 2007-2013 ont permis la modernisation des ouvrages (écluses et barrages) de la Seine-Aval (Poses et Notre-Dame-de-la-Garenne). De nouvelles opérations d'entretien ou d'amélioration sont inscrites dans le CPIER 2015-2020¹.

La principale difficulté de navigation tient à l'absence de liaison directe entre Port 2000 et le fleuve. Les conditions de navigation estuarienne étant soumises à des

¹ Parmi les opérations inscrites : rehaussement de la passerelle de Poses-Amfreville (1,15 M€), écluses de Notre-Dame de la Garenne (4,58 M€), suppression de la porte levante NDG4 (3,05 M€), allongement de l'écluse d'Amfreville (0,29 M€), barrage de Poses (12,59 M€), barrage de Port Mort (6,36 M€), régénération d'ouvrages en services (5,75 M€), écluses de Suresnes, Bougival et Méricourt (11,82 M€), barrages de Suresnes, Bougival, Méricourt, Andrésy (16,22 M€).

règles spécifiques¹, un convoi de barges standard ne peut pas circuler directement (ni par la voie Nord, ni par la voie Sud) vers Port 2000. Ces restrictions imposent :

- un passage par le Canal de Tancarville, dont les problèmes d'engorgement sont connus, l'écluse n'étant ouverte que 12h sur 24 ;
- un déchargement de la marchandise sur le quai fluvial du terminal de l'Europe, puis un acheminement jusqu'à Port 2000 via le service ferroviaire opéré par la SAITH.

Les opérateurs fluviaux contournent aujourd'hui le problème puisque la plupart ont fait l'acquisition d'automoteurs spécifiques, capables de naviguer en mer, mais leur coût (de l'ordre de 5 millions € pièce) et les frais de maintenance afférents plaident aussi en faveur de l'utilisation de bateaux et de barges classiques. D'après le port du Havre, le terminal multimodal en cours d'achèvement devrait résoudre la plupart des difficultés.

Autre solution : la construction d'une chatière (une brèche à l'ouest des entrepôts de la CIM), dont le principe est toujours à l'étude². L'ouvrage permettrait le passage des barges et autres engins fluviaux (quelle que soit leur catégorie) entre le port historique et Port 2000. La seule restriction concernerait de mauvaises conditions météo (houle) et empêcherait le passage 4 à 5 jours par an. Le port du Havre n'est pas favorable à cette solution dans la mesure où elle obérerait une éventuelle prolongation de Port 2000 le long de la digue nord.

¹ Le régime des eaux estuariennes est complexe car il mélange des règles d'origines variées. De manière générale, une obligation de pilotage est imposée sur les eaux fluvio-maritimes. En France, cette obligation est imposée par le décret 69-515, art.20. C'est ensuite aux préfets de région d'instaurer l'obligation de pilotage. Sur la Seine, le pilotage est obligatoire pour les bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui naviguent dans l'Estuaire et sur la Seine jusqu'au pont Jeanne d'Arc (premier obstacle à la navigation rencontré par les navires). Mais des exemptions sont prévues : ainsi, certains bateaux peuvent être affranchis de l'obligation de prendre un pilote à condition que le conducteur ait déjà une licence de patron-pilote, délivrée par le préfet du département. L'obtention de cette licence est réservée aux titulaires du certificat de conduite européen du groupe A (un certificat qui permet de naviguer sur toutes les voies d'eau européennes, y compris les voies maritimes). Cette condition est contestée par les armateurs fluviaux dans la mesure où la directive européenne 91/672 ne classe pas la Seine parmi les voies maritimes et que la conduite des bateaux sur ce fleuve ne requiert donc qu'un certificat du groupe B. Parallèlement, les armements fluviaux considèrent que le certificat de conduite européen leur est suffisant pour naviguer sur la Seine sans la contrainte du pilotage (Source : IDEERISC).

² En 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) décide de la réalisation d'une écluse fluviale, un accès direct entre Port 2000 et la darse de l'océan. Le Ministre des Transports confirme la décision en 2006 et mandate le Préfet de Région pour aller plus loin, mais la priorisation d'autres projets d'investissements n'a pas conduit à l'inscription de l'écluse dans le CPER en discussion. Plus récemment, le projet stratégique 2014-2019 du GPMH indique que des études techniques et une étude d'impact socio-économique sur une chatière sont programmées sur la période 2015-2017, sous réserve d'un plan de financement partenarial. Ces études sont aussi mentionnées dans le CPIER 2015-2020, pour un montant de 20 M€. La décision finale dépendra notamment du volume global de trafic fluvial de conteneurs et de la capacité d'accueil des bateaux fluviaux par les terminaux de Port 2000.

L'exemple d'UPM Kymmene

Face à l'image environnementale dégradée du secteur papetier au début des années 1990 (déforestation), le groupe finlandais UPM Kymmene décide d'utiliser la Seine pour l'acheminement du papier depuis son usine de Grand-Couronne (Chapelle Darblay), qui produit du papier non-cartonnier (papier journal).

Le papier produit était acheminé par la Seine de Grand-Couronne à Paris puis les vieux papiers revenaient vers Chapelle Darblay, pour être ensuite envoyés vers la Chine. De nombreux partenaires ont été associés, parmi lesquels :

- le SYTCOM, syndicat de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne ;
- l'armateur Marfret, qui a participé au développement d'un nouveau type de conteneur adapté à cette production ;
- Europorte-Westerlund, manutentionnaire portuaire.

Lancé en 2003, le projet a duré cinq ans. Malgré 3000 camions par an en moins sur les routes, les surcoûts pour l'entreprise avoisinaient les 20%. Sans compter un aléa majeur de conjoncture : la baisse de la production papetière en France et la délocalisation de l'impression des journaux en Belgique et en Italie. Conséquence : le papier traité à Rouen arrive désormais par Anvers.

2 Le canal Seine-Nord Europe

En cours de réflexion, le projet de Canal Seine-Nord Europe vise la réalisation d'un lien fluvial entre la Seine et l'Escaut. Les bassins de la Seine et du Nord-Pas-de-Calais sont en effet reliés par le seul Canal du Nord, à petit gabarit (600 t maximum). L'objectif est donc d'ouvrir la voie à des convois atteignant 4 400 t entre la France, la Belgique et les Pays-Bas.



Source : VNF

Le projet a été profondément remanié au cours des derniers mois. En cause, le coût de l'infrastructure dans le projet initial, initialement estimé à 4,7 Mds € mais réévalué à environ 6 Mds, voire 7 Mds selon certaines estimations. Un nouveau tour de table financier et un aménagement du projet¹ ont permis de réduire le coût à environ 4,5 milliards €, dont 40% pourraient être financés par l'Union européenne. Les travaux pourraient débuter en 2017 pour achèvement en 2023.

Le principe même du canal Seine-Nord Europe a longtemps été contesté² par les ports du Havre et de Rouen, qui y voyaient une menace pour leur hinterland naturel. Mais ce discours a évolué. Les craintes sont moins vives, car le CSNE n'est pas conçu pour le transport des conteneurs (du fait des hauteurs de ponts insuffisantes). En revanche, il sera idéal pour le transport des granulats, des déchets de chantiers ou des matériaux recyclables, segments sur lesquels les ports du Nord concurrencent déjà les ports de l'axe Seine : par conséquent, le canal, en permettant une desserte fine et locale des régions françaises traversées, ouvrira aux ports français un segment de marché sur lequel ils sont peu compétitifs aujourd'hui.

La mission de reconfiguration confiée au député Rémi Pauvros³ a consulté les ports de l'axe Seine sur leur vision du CSNE :

- le port du Havre, en raison de sa faible intégration dans les chaînes logistiques, considère comme plutôt positive la construction du CSNE, car il permettrait d'élargir son hinterland par la construction de plateformes logistiques attractives ;
- le port de Rouen estime que l'impact du CSNE sur son activité serait plutôt neutre. Si le canal pourra lui permettre d'élargir sensiblement son hinterland céréalier (notamment vers la région Champagne-Ardenne), la résultante sera également une compétition accrue avec les ports du range Nord.

3 Problématiques havraises

3.1 De Port 2000 au client : le parcours d'un conteneur par la voie fluviale

Une entreprise de la région parisienne, située par exemple dans les environs de Gennevilliers, doit se faire livrer un conteneur de marchandises en provenance d'Asie. Le conteneur arrive via Port 2000. Si cette entreprise (ou le transitaire à qui elle a fait appel) choisit la voie fluviale pour acheminer le conteneur, ce dernier rencontrera plusieurs difficultés sur son chemin.

¹ Une mission de reconfiguration a rendu ses conclusions en décembre 2013, recommandant la réalisation immédiate du canal sur la base d'une réduction de l'enveloppe financière, grâce à une moindre envergure du projet, des adaptations du tracé et le portage par une société de projet en lieu et place d'un contrat de partenariat.

² Le scepticisme est d'ailleurs toujours de mise. Dans une tribune en date du 16 mars 2015, parue dans Les Echos, le maire du Havre, Edouard Philippe, se demande si la construction du canal ne signe pas « la fin des ambitions portuaires françaises ». Il déplore entre autres le gigantisme du projet, qui mobilisera les fonds européens au détriment d'autres projets, notamment ferroviaires. Il ajoute enfin que le canal confortera « Anvers et Rotterdam comme les portes d'entrée de l'Europe au détriment du Havre, de Dunkerque et de Calais ».

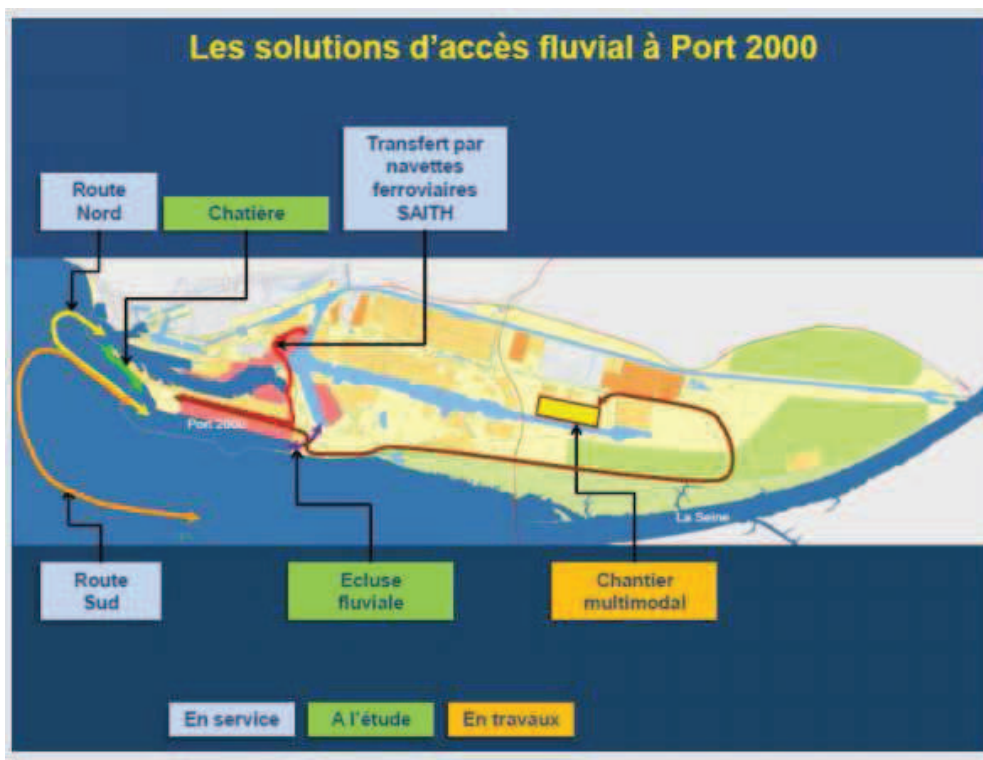
³ R. Pauvros, Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe, déc. 2013

- Une surtaxe dès l'arrivée...

Le conteneur est déchargé sur les quais de Port 2000. Pour être ensuite transféré sur une barge, il devra s'acquitter des frais de manutention sur barge, spécifiques au mode fluvial, auxquels ne sont pas soumis les modes routiers et ferroviaires, car déjà intégrés dans les frais supportés par l'armement maritime pour le passage portuaire des conteneurs. Coût par conteneur supporté par l'opérateur fluvial : environ 45 €.

La mutualisation des frais de manutention (c'est-à-dire le partage entre les différents modes du surcoût lié au fluvial) est une solution identifiée et débattue depuis longtemps, sans avancée concrète. Cette mutualisation des frais entre modes est une réalité dans les pays du nord de l'Europe, ce qui peut expliquer en partie leurs très bons niveaux de report modal.

- Voie Nord, voie ferrée, Voie Sud : trois itinéraires, trois problèmes



Source : R. Pavvros, Mission de reconfiguration du canal SNE, déc. 2013

Les itinéraires « Nord » et ferroviaire accueillent la grande majorité des EVP à destination ou en provenance des terminaux de Port 2000 (voir graphique ci-dessous).

EVP fluviaux 2013	Terminaux de Port 2000	
Via Route nord	57 457	44 %
Via Route sud	18 459	14 %
Via transferts SAITH	55 450	42 %
Total	131 366	100 %

Source : HAROPA

Avant de rejoindre la Seine, le conteneur doit sortir du port. Une opération peu aisée. Aucune solution ne permet de quitter Port 2000 facilement :

- la solution « voie Nord » : pour rejoindre le port historique puis le canal de Tancarville, le conteneur doit être chargé sur un automoteur (un bateau spécifique qui permet de naviguer en mer, puisqu'il doit sortir de Port 2000 pour accéder au port historique) ; coût par conteneur : 45 € ;
- la solution « SAITH », une société ferroviaire, récupère le conteneur sur le quai de Port 2000 pour l'acheminer vers un quai fluvial dédié sur le quai de l'Europe (coût par conteneur : entre 60 et 70 €) et, d'ici quelque temps, vers la plateforme multimodale ;
- la solution « voie Sud » : la barge contourne Port 2000 pour accéder directement à l'estuaire puis à la Seine. Cette solution, apparemment séduisante puisqu'elle permet d'éviter les ruptures de charges inhérentes aux deux solutions précédentes, est en fait complexe à mettre en œuvre pour des raisons réglementaires. Les barges n'ayant pas le droit de naviguer en haute-mer pour des raisons évidentes de sécurité, les armateurs fluviaux doivent utiliser des bateaux répondant à des caractéristiques techniques spécifiques, récemment assouplies par le décret du 15 décembre 2014. Les unités fluviales autorisées à accéder à Port 2000 sont de toute façon soumises à de fortes restrictions pour naviguer en mer : les conditions météorologiques, notamment, n'autorisent un accès à Port 2000 que 78% du temps. Ce chiffre ne permet pas aux armateurs fluviaux d'offrir à leurs clients la fiabilité qu'ils peuvent attendre. Enfin, le chenal d'accès à Port 2000 par l'estuaire oblige les convois à faire un long détour en mer avant de pénétrer dans le port à conteneurs.

Qu'ils choisissent la voie Sud ou la voie Nord, les pilotes des automoteurs devront être titulaires de la licence dite « voie Nord » ou « voie Sud », délivrée par les pilotes du port du Havre. Pour la navigation en Seine, il leur faudra être titulaire du certificat de conduite européen du groupe A.

Si le conteneur passe par le port historique, il devra, pour rejoindre la Seine, longer le Canal de Tancarville jusqu'à l'écluse, qui n'est ouverte que 12h sur 24 en raison des mouvements de la marée ; ces amplitudes horaires réduites génèrent des encombrements au niveau de l'écluse. Le Canal de Tancarville reste malgré tout la seule façon offerte à un convoi de type pousseur avec barges pour accéder à Port 2000.

Comparatif des prix de transport d'un conteneur entre Port 2000 et le port historique

Desserte	Voie Nord	Voie Sud	SAITH	Chantier multimodal (mai 2015)	Chatière (à l'étude)
Prix	50 €	> à 50 €	Entre 70 et 80€ en 2015	60 à 65 €	Prix équivalent chantier multimodal ?
Avantages	• Accès direct encadré par une réglementation spécifique, modifiée par l'arrêté ministériel du 15/12/2014	• Accès direct • Capacité importante	• Solution de transfert fluvial • Continuité de service	• Quai fluvial dédié • Tous convois, 4 conteneurs en hauteur • Offre de service sur site (anticipation, stockage...) • Plusieurs navettes par jour (délai court) • Baisse des prix avec le volume	• Accès direct quasi-permanent tous convois fluviaux 4 conteneurs en hauteur
Contraintes	• Réglementation spécifique (arrêté de 2007 modifié en 2012) • Disponibilité légèrement réduite liée à la navigation en mer (houle, vent) • Chargement maxi sur 3 hauteurs...)	• Arrêté ministériel du 15/12/2014 • Bateaux adaptés (Division 229)	Limites de capacité, délais de transfert liés au déficit d'exploitation		• Investissement de 100 M€

Source : HAROPA

- Et même sur la Seine

Les armateurs fluviaux se plaignent de l'inadaptation des écluses ou de leurs défaillances à répétition. En outre, le tirant d'air (c'est-à-dire la hauteur disponible sous les ponts) est régulièrement réduit en raison de travaux de maintenance sur les différents ouvrages du parcours. Or, ce tirant d'air conditionne le nombre de conteneurs qui peuvent être empilés. Après une ultime manutention (passage de la barge au camion pour le transport final), le conteneur arrive enfin à destination. Entre temps, les armateurs fluviaux auront dû supporter une baisse de « l'aide à la pince » (une aide d'Etat sur les opérations de manutention).

Coût total moyen : 450 €. Il en coûtera peu ou prou le même prix si l'entreprise avait choisi de faire passer sa marchandise par la route, les armateurs fluviaux alignant leur prix sur leurs concurrents routiers.

Comparatif des prix de transport par route et par fer/fleuve entre Le Havre et Paris

	Tout route	Fer / fleuve
Manutention, livraison finale et retour des conteneurs vides en Ile de France		230 €
Transport Le Havre – Ile de France	450 €	170 €
Manutention et transfert au Havre		50 €
TOTAL	450 €	450 €

« Projet de chantier multimodal, étude d'impact, juin 2011 »

3.2 Focus sur les *Terminal Handling Charges* (THC)

Pour mieux comprendre les surcoûts qui pèsent sur le mode fluvial, il faut distinguer deux notions :

- les CSC (Container Services Charges) représentent les prestations facturées par le manutentionnaire à son client armateur maritime. Elles incluent la traversée physique du terminal et la mise/démise des conteneurs sur les moyens d'évacuation terrestre (route et fer en France, route, fer et fleuve dans les pays d'Europe du Nord). Cette non-inclusion du fluvial dans les CSC français résulte de la crainte des manutentionnaires de perdre en compétitivité auprès des armateurs. Cette décision a été compensée par l'attribution d'une subvention du ministère des Transports, mais depuis la réforme portuaire, le coût du passage fluvial a fortement augmenté ;
- les THC (Terminal Handling Charges) représentent le coût du passage portuaire facturé par l'armateur à son client chargeur. Elles incluent, entre autres, les CSC.

Les opérateurs de transport combiné fluviaux sont dans l'impossibilité de répercuter à leur client ce surcoût pour maintenir leur compétitivité vis-à-vis du mode routier. Ils ne peuvent pas davantage faire jouer la concurrence entre manutentionnaires, le choix de ce dernier étant imposé par l'armateur, lui-même choisi par le client (ou le commissionnaire).

3.3 Le projet EMERHODE

Confronté à un manque de surfaces aménageables et à des difficultés de circulation dans l'enceinte du port et de la ZIP liées à l'ouverture des ponts¹, le projet EMERHODE a soumis à la concertation en 2009 deux options :

- le prolongement du Grand Canal ;
- le rehaussement des ponts routiers.

En juin 2010, suite au Débat Public, le GPMH a rendu sa décision de poursuivre l'élaboration du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre. Des études complémentaires ont été menées en 2011 et 2012. En décembre 2012, le grand port maritime du Havre (GPMH) a annoncé un report du projet, expliquant qu'il souhaitait compléter les études menées sur les grands ouvrages mobiles. Aucune date n'a été avancée pour la fin de ces études².

¹ Le port du Havre estime à un million d'heures le temps perdu dans la congestion routière liée à l'ouverture des ponts.

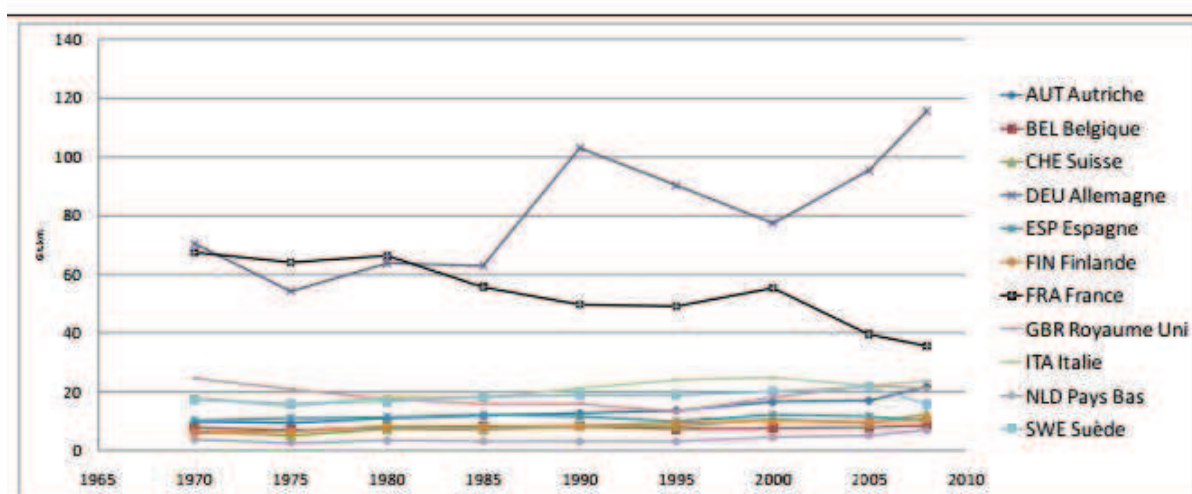
² Source : CNDP

Chapitre 3

Le lent déclin du fer

Au regard de la situation des autres pays européens, où le fret ferroviaire est considéré comme une activité dynamique et rentable (Royaume-Uni, Allemagne, Suède...), on ne peut que s'interroger sur les raisons de son déclin progressif en France. Aujourd'hui sous la barre des 10% de part modale, le fret ferroviaire, selon les spécialistes du secteur, a pâti essentiellement des coûts de structure, de la mauvaise gestion des sillons et de trafics portuaires (principaux lieux de massification) encore timides¹.

Transport ferroviaire de fret par pays d'Europe occidentale, 1970-2008



Source : TDIE, 10 propositions pour une nouvelle politique européenne des transports, déc. 2014

Les perspectives pour le fret ferroviaire ne peuvent pas être dissociées de la situation financière critique de Réseau Ferré de France (RFF), devenu SNCF Réseau en 2015. En 2013, la dette du régulateur ferroviaire atteignait 33,7 milliards d'euros, en hausse par rapport à 2012. La baisse des recettes de péages et les nécessaires travaux de modernisation du réseau génèrent un indéniable effet ciseau. Selon son Président, Jacques Rapoport, la dette devrait continuer d'augmenter jusqu'en 2016 pour atteindre 40 milliards d'euros, avant de commencer à décroître².

L'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence a raréfié les données disponibles sur le trafic, du fait du secret statistique commercial applicable à tous les opérateurs.

¹ Jean-Michel Normand, *Le retard du fret ferroviaire, une exception française*, Le Monde, 3 juin 2010

² Le Monde, *RFF, la dette s'accroît toujours*, 25 mars 2014

Quelques chiffres pour la Haute-Normandie

Longueur totale de lignes	1044 km
Longueur totale de voies	1485 km
Dont voies électrifiées	774 km (soit 74% des lignes)
Dont lignes ouvertes au trafic « voyageurs »	564 km (soit 54 % des lignes)
Dont 11 lignes dédiées au fret	212 km

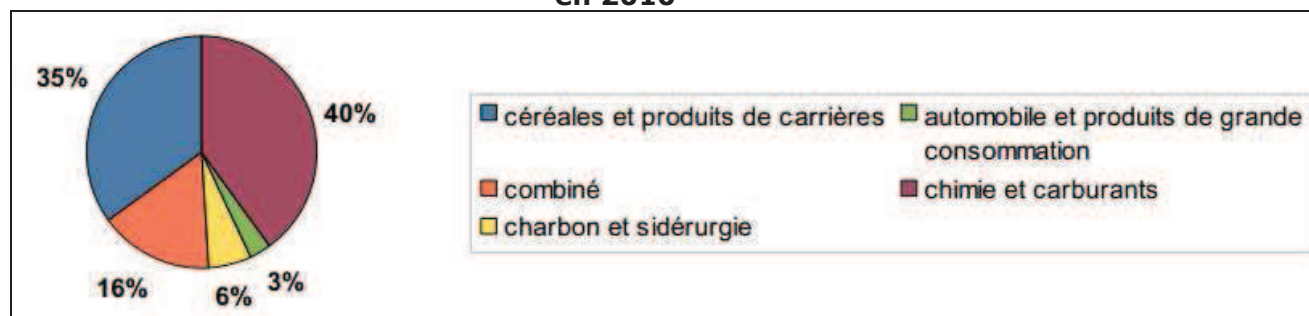
Source : DREAL Haute-Normandie

L'activité du fret, à l'unisson de la tendance nationale, a connu un net repli entre 2000 et 2010 (voir tableau ci-dessous).

Fer (en tonnes)	2000	2006	2010
Entrées	5 459 567	2 751 772	-
Sorties	4 640 611	3 049 053	-
Interne	398 763	304 776	-
TOTAL	10 498 941	6 125 796	5 400 000

Source : DREAL Haute-Normandie

Nature des marchandises acheminées par mode ferroviaire en Haute-Normandie en 2010

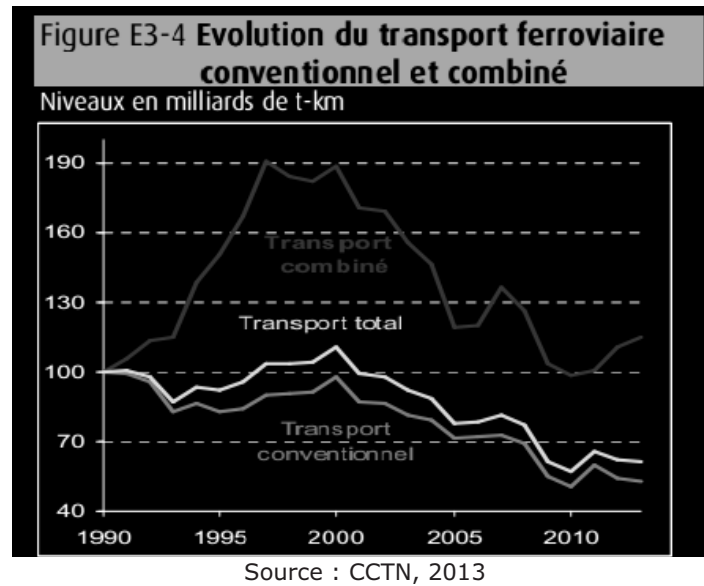


Source : DREAL Haute-Normandie

L'activité du fret ferroviaire est particulièrement concentrée : 10% des clients représentent 80% des trafics. Une grande partie de l'activité est irrégulière, du fait de la saisonnalité de certains produits, notamment céréaliers¹.

¹ LSN, *Les flux logistiques en Haute-Normandie*, 2009-2010

1 Le transport combiné rail/route (TCRR)



Une entreprise de transport combiné assure les prestations intermodales liées à l'acheminement d'un produit de point à point, via des chantiers de transport combiné. La partie principale du trajet est réalisée par le chemin de fer. L'opérateur peut aller jusqu'à assurer le pré et le post acheminements de ses clients chargeurs (porte à porte). Dans tous les cas, il doit faire appel à une entreprise ferroviaire chargée de la traction du train commercialisé.

L'opérateur de transport combiné est l'entreprise (ou le groupement d'entreprises) qui supporte, au moins sur le maillon central de transport entre terminaux terrestres et/ou maritimes, le risque financier d'organiser un service ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance complet dans une chaîne de transport combiné.

On distingue :

- le TCRR continental de caisses mobiles : réalisé entre terminaux terrestres, son modèle économique est fragile car soumis directement à la concurrence de la route. On considère qu'il ne peut être compétitif que sur une distance de plus de 500 km ;
- le TCRR maritime de conteneurs : il est moins vulnérable à la concurrence routière car il s'organise à partir des ports maritimes, où les flux sont pré-massifiés. Il peut par conséquent être compétitif sur de moins longues distances¹.

Le coût de la manutention au terminal (c'est-à-dire le « passage chantier » du fer à la route) est estimé à 35/40 €/UTI. En 2011, « l'aide à la pince » versée par l'état à un opérateur de transport combiné s'élève à 15 €/UTI HT (ou 10 € en cas de passage par un point nodal ou de massification)². A noter que le coût ne constitue plus le seul

¹ CGEDD, *L'accès aux terminaux de transport combiné*, déc. 2011

² Ibid.

critère de la compétitivité du transport combiné, mais que bien d'autres paramètres entrent en jeu (voies ferrées et sillons, dessertes ferroviaires et routières, espaces de stockage).

En France, il existe différents types de terminaux :

- les sites RFF, sur le domaine public ferroviaire. Ils sont aujourd'hui majoritairement occupés par Novatrans et Naviland Cargo ;
- les sites privés, à l'instar de la plateforme Delta 3, à Dourges. Cette dernière a vu le jour sur une initiative des collectivités territoriales agissant pour désengorger l'agglomération lilloise. Desservie par l'autoroute, le fer et un canal à grand gabarit, elle a nécessité des financements publics importants et de nombreuses innovations techniques ;
- les sites sur le domaine public fluvial, qui relèvent souvent de ports autonomes fluviaux (ex : Gennevilliers) ;
- les projets de grands terminaux en site portuaire maritime (exemple : le terminal multimodal du Havre). Exigeant des investissements lourds et fortement subventionnés, ces sites opèrent à la jonction des maillons maritimes pré-massifiés et des maillons terrestres¹.

26 • Part du transport combiné dans le fret ferroviaire

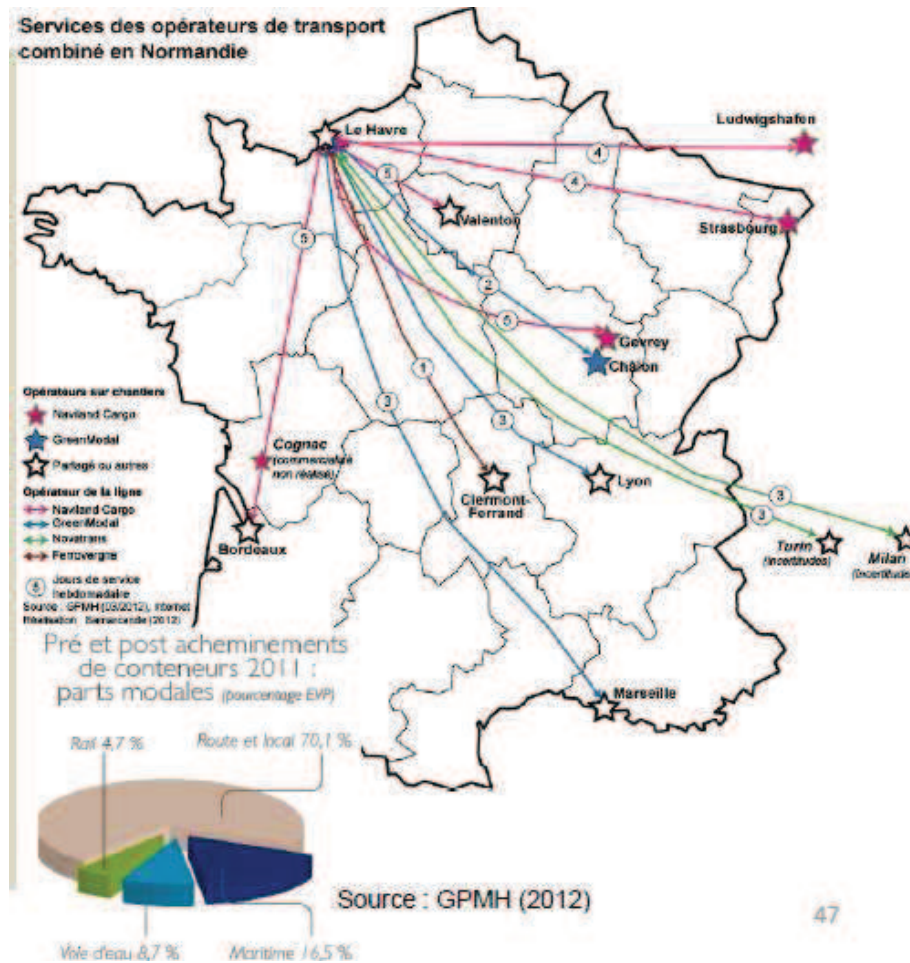
Milliards de t-km	2010	2011	2012
Transport conventionnel	22,8	25,5	24,3
Transport combiné	7,2	8,7	8,3
% combiné	24,0	25,4	25,5
Total	30,0	34,2	32,6

Source : SDeS (enquête opérateurs ferroviaires)

Un seul chantier de transport combiné existe en région, au Havre : quatre opérateurs ferroviaires sont présents : Naviland Cargo, Greenmodal Transport, Ferrovergne et Groupe Charles André (GCA). En 2013, ils exploitent 11 navettes ferroviaires, principalement vers la France² mais aussi vers l'Allemagne (Ludwigshafen) et le nord de l'Italie.

¹ Ibid.

² Bordeaux, Lyon, Paris, Cognac, Strasbourg, Marseille, Clermont-Ferrand, Dijon et Châlons.



En 2010, le combiné représentait 16% du trafic ferroviaire en Haute-Normandie.

2 Les itinéraires

Plusieurs grandes routes ferroviaires existent en Normandie, à destination quasi exclusive des ports :

- l'axe Le Havre – Rouen – Mantes-la-Jolie – Ile-de-France : il supporterait plus des 2/3 du trafic ferroviaire généré par les ports du Havre et de Rouen ;
- l'axe Le Havre – Amiens – Douai permet la desserte directe de l'Est de la France et de l'Europe, aussi possible en passant par l'Ile-de-France ; cet axe reste peu utilisé dans la mesure où la section Amiens-Chalons n'est pas électrifiée ;
- pour rallier l'Ouest, le Sud-Ouest et le Centre, les trains empruntent l'itinéraire principal jusqu'à la grande ceinture de l'Ile-de-France, qu'ils contournent par Valenton et l'itinéraire Sud, ou bien sortent de l'itinéraire principal à Epônes-Mézières (peu après Mantes) pour descendre vers Chartres via Plaisir-Grignon ;
- vers l'Ouest, la liaison Mezdun – Alençon – Le Mans – Tours (non-electrifiée).

Le fret des ports normands peut être acheminé en région parisienne par deux itinéraires :

- l'itinéraire historique Le Havre – Valenton, qui peut accueillir jusqu'à 32 trains par jour dans les deux sens ;
- l'itinéraire Le Havre – Amiens – Creil – Valenton, qui peut accueillir jusqu'à 24 trains par jour dans les deux sens.

Selon HAROPA, les circulations de fret ferroviaire de/vers la Haute-Normandie représentent en moyenne 179 trains réguliers hebdomadaires. Parmi ces trains, 100 empruntent l'axe Seine. Les ports génèrent la grande majorité de ces trafics.

Moyenne des circulations ferroviaires en 2013 (source HAROPA)		
Port du Havre	Port de Rouen	Autres ITE haut-normandes
86 trains par semaine (dont 62 passant par l'Ile-de-France) - 46 passent par l'axe historique (dont 20 pour du combiné) - 40 empruntent l'axe Amiens-Creil (dont 6 pour du combiné)	- 50 trains par semaine de/vers le port de Rouen, dont 28 sur l'axe Seine - 20 trains par semaine de/vers Notre-Dame-de-Gravenchon, dont 10 de/vers l'Ile-de-France	23 trains par semaine

3 Les travaux

Plusieurs travaux d'infrastructures ont été réalisés ou sont en cours pour offrir plus de sillons au fret ferroviaire :

- un itinéraire alternatif à l'axe historique Le Havre-Rouen-Paris est en voie de finalisation. Le tronçon Motteville – Montérolier-Buchy a été ré-ouvert en 2008, après des travaux d'aménagement (renouvellement de la voie et du ballast – électrification) ; l'itinéraire de contournement ne sera complet que lorsque la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors¹ aura été achevée (en 2019 selon RFF). Ce dernier est aujourd'hui en service pour des trains voyageurs, mais son opérationnalité pour le fret est conditionnée, notamment, à son électrification et à la mise en place d'un raccord en gare de Serqueux pour éviter les rebroussements ; une fois modernisé, l'itinéraire pourra accueillir 25 trains de fret au maximum chaque jour (12 dans un sens, 13 dans l'autre) ; le trafic réel dépendra des besoins des entreprises ferroviaires de transport de marchandises qui desservent le port du Havre ; d'après RFF,

¹ L'opération est inscrite au CPIER 2015-2020.

la modernisation de cet axe devrait permettre de répondre aux besoins du GPMH jusqu'en 2025 environ¹ ;

- indirectement, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie comporte parmi ses fonctionnalités la mise à disposition de sillons supplémentaires pour le fret, en libérant l'itinéraire historique des liaisons voyageurs longues distances ;
- des investissements récents sont spécifiquement portuaires. Ainsi au Havre, 80 millions d'euros ont été dépensés pour le fret (incluant le raccordement de la Brèque).

D'autres travaux ne sont encore qu'à l'état de projet :

- l'électrification du tronçon Amiens-Chalons (inscrite dans les « études » de l'Engagement national pour le fret ferroviaire) ;
- l'électrification du tronçon Mézidon-Tours (inscrite dans le projet « Maillon Ouest » porté par la C8) ;
- la liaison Rouen-Evreux-Dreux-Chartres (aujourd'hui fermée à la circulation, mais inscrite au CPER Centre 2007-2013 pour la liaison Chartres-Orléans)² ;
- le raccordement Sud du port de Rouen, permettant d'éviter la future gare Saint-Sever (des études de faisabilité sont en cours).

4 Grandes évolutions nationales

4.1 L'ouverture à la concurrence

En France, le secteur du fret ferroviaire a été ouvert à la concurrence en 2006. Cette évolution résulte de la volonté de l'Union européenne de moderniser le fret afin qu'il regagne des parts de marché sur la route. Les nouveaux entrants ont globalement pris 20% des parts de marché de l'opérateur historique, Fret SNCF. Cette proportion serait à peu près identique pour la Normandie.

Leur offre tarifaire attractive leur a permis de capter des trafics sur Fret SNCF mais leur arrivée n'a pas permis d'enrayer la chute du transport par voie ferrée. Alors que cette part a augmenté dans tous les pays d'Europe depuis les dix dernières années (à l'instar de l'Allemagne, +45%), la France fait figure d'exception en perdant 40% de part de trafic sur ce mode. L'évolution est similaire en Haute-Normandie, où la part modale du fer est passée de 7,2% à 3,4% entre 1993 et 2006.

4.2 L'engagement national pour le fret ferroviaire

En 2011, l'Etat a lancé « l'engagement national pour le fret ferroviaire », un programme d'investissement de 7 Mds € pour redynamiser le secteur. Les efforts ont porté principalement sur le développement des autoroutes ferroviaires et les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

¹ Source : www.modernisation.ligne-serqueux-gisors.fr.

² Transversales, *Analyse et enjeux du fret ferroviaire dans la région Normandie*

4.2.1 Les autoroutes ferroviaires

Les autoroutes ferroviaires consistent à transporter des poids lourds sur des trains spéciaux. En France, deux liaisons sont en service :

- l'autoroute ferroviaire alpine, qui traverse les Alpes vers l'Italie. Sur 175 km, elle transporte notamment des matières dangereuses, leur évitant ainsi les désagréments de l'environnement alpin. 200 000 poids lourds ont été transportés depuis sa création en 2003 ;
- l'autoroute Luxembourg-Perpignan, inaugurée en 2007 (qui ne transporte que des remorques). Sur ce dernier tronçon, le service opéré par Lorry-Rail, une filiale de la SNCF, offre 4 navettes par jour. Les trains en circulation mesurent jusqu'à 850 m. 56 000 poids lourds ont été transportés en 2012. La même année, 45 000 tonnes de gaz à effet de serre auraient ainsi été économisées.

Le ministère des transports a annoncé en septembre 2013 un projet d'ouverture de deux nouvelles autoroutes ferroviaires, entre Lille et Bayonne d'une part, et entre la Côte d'Opale et Le Boulou d'autre part¹. La Cour des Comptes a néanmoins estimé, dans son rapport annuel 2012, que le concept de l'autoroute ferroviaire peinait à faire ses preuves sur les plans économique et financier et qu'il n'avait pas démontré sa capacité à fonctionner sans aide publique récurrente.

4.2.2 Les opérateurs ferroviaires de proximité

Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) sont des entreprises ferroviaires, de statut privé, qui assurent localement un transport de fret de proximité et gèrent l'infrastructure dédiée. Ils ont vocation à faire la jonction avec un opérateur fret de longue distance, en transportant ses wagons à partir d'un point d'échange jusqu'au lieu d'arrivée. Certains ports, par exemple, ont choisi de gérer de cette manière leurs trafics ferroviaires. C'est le cas du Havre, où l'opérateur Normandie Rail Services (NRS) filiale de SNCF Geodis, est opérationnel depuis octobre 2011. Il regroupe les activités de Naviland Cargo et de Fret SNCF. La desserte est assurée jusqu'à Gravenchon – Port-Jérôme.

¹ Ministère des Transports, *Dossier de presse « autoroutes ferroviaires »*, 18 septembre 2013

Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité au cœur du réseau de fret ferroviaire



Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

4.3 La réorganisation du fret ferroviaire

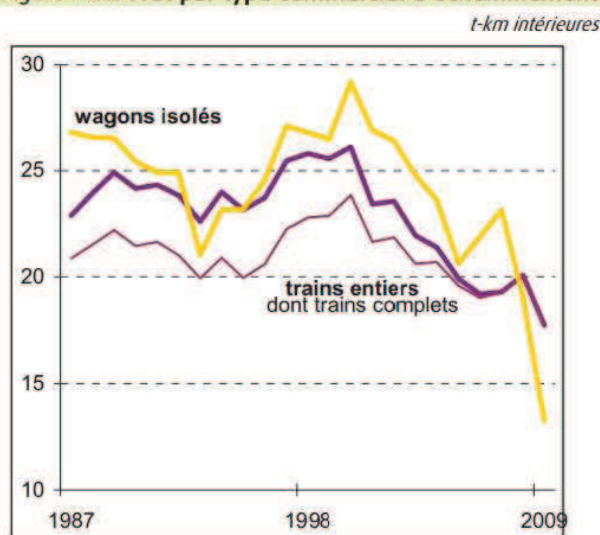
En Normandie comme ailleurs en France, le fret ferroviaire s'est considérablement réorganisé face à la faiblesse des trafics. Trois centres de triage (Mézidon, Soquence et Sotteville) sont fermés depuis 2003. L'ensemble de l'activité de lotissement (wagon isolé) a été transférée sur le site du Bourget, dans le cadre de la reconfiguration nationale du réseau.

4.3.1 La fin du wagon isolé

La messagerie ferroviaire (ou transport par lotissement, dit « wagon isolé ») consiste à organiser des trains complets à partir de wagons provenant de divers chargeurs. L'assemblage des trains s'effectue ensuite dans des gares de triage. Rebuté par les coûts de traitement logistique liés à l'offre du wagon isolé, Fret SNCF a décidé de réorganiser le secteur en mettant en place une nouvelle offre, dite « multi-lots, multi-clients » - MLMC. Le service de wagon à la demande a donc pris fin en décembre 2010, remplacé par une offre de service d'axes entre zones économiques permettant d'effectuer au moins trois allers-retours par semaine.

Les pertes de marchés du mode ferroviaire de ces dernières années correspondraient essentiellement à l'abandon de ce type de trafic¹.

Figure M3.5 Fret par type commercial d'acheminement



Source : SOeS, Les transports en 2011

4.3.2 Le rétrécissement du réseau secondaire

La Haute-Normandie compte 112 installations terminales embranchées (ITE) sur son territoire (92 en Seine-Maritime et 20 dans l'Eure). Ce chiffre inclut les ITE des ports

¹ Objectif OFP, *La lettre d'information*, n°10, mars 2014

de Rouen (34) et du Havre (39). La Seine-Maritime est ainsi le 2^e département français (derrière le Nord) pour sa densité en ITE. Cette spécificité offre des dispositions particulièrement favorables pour la constitution de trains entiers¹. A l'échelle de la Normandie, 20% d'entre elles concernent des carrières BTP (dont 2/3 réalisent des trafics).

Depuis septembre 2013, le ministère des transports a installé des « conférences périodiques » pour la relance du fret ferroviaire, à l'issue desquelles plusieurs mesures sont esquissées, telles que :

- la création de clusters fret ferroviaire sur des territoires volontaires, pour faire émerger un modèle adapté aux besoins de l'économie locale ;
- la création d'un observatoire national de la demande de transport de fret ferroviaire ;
- la cration d'un événement annuel autour du fret ferroviaire pour se faire rencontrer l'offre et la demande...

D'après un diagnostic réalisé par RFF, sur 3200 km de lignes ouvertes à la circulation en France, 85% voient passer moins d'un train par jour et 1000 km présentent un risque de fermeture d'ici 3 à 5 ans faute de réhabilitation. Selon le ministère, l'entretien de ces lignes de fret locales pourraient à l'avenir être financé par les entreprises concernées et par certaines collectivités, au premier rang desquelles les Régions dans le cadre de leur compétence économique². Pour l'AUTF, qui craint de voir la charge de ces lignes revenir aux entreprises, un référentiel spécifique doit être mis en place pour diminuer le coût de la maintenance sur ces voies en les plaçant sous la responsabilité d'un gestionnaire dédié³.

Le déclassement est déjà effectif pour de nombreuses lignes en Haute-Normandie. Ainsi, une section de la ligne reliant Gisors-embranchement à Pont de l'Arche a été déclassée en 2003. Le tronçon reliant Etrépagny à Pont de l'Arche reste opérationnel grâce à la sucrerie d'Etrépagny.

4.3.3 Des sillons très sollicités

Plusieurs goulots d'étranglement existent en Normandie et aux abords de Paris :

- le nœud rouennais, seule traversée de la Seine en Normandie (viaduc d'Eauplet) jusqu'à Mantes ;
- le nœud mantois (gare de Mantes et liaison Paris – Mantes utilisée par de nombreux trains).

¹ Observatoire Régional des Transports et des Mobilités, *Les transports de fret en Haute-Normandie*, juin 2012

² Localtis, 12 décembre 2014

³ Ces lignes de fret capillaires font aujourd'hui parties du référentiel national géré par RFF. Le coût de leur entretien est calé sur celui du réseau national, dont le cahier des charges en matière de sécurité est fortement contraignant. Or, les circulations de trains sur ces voies ne sont qu'épisodiques et à faible vitesse (source : WK Transport-Logistique, juillet 2014).

A cela s'ajoutent des sillons parfois non-utilisés (certains opérateurs ont coutume de doubler leur demande auprès de RFF pour s'assurer des axes de passage). Sans compter les nombreux travaux réalisés chaque année sur le réseau.

4.3.4 Vers des trains plus longs

Pour la première fois en France, un train de fret d'une longueur de 850 m a circulé sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. C'était en décembre 2011, alors que la limite était jusqu'à alors fixée à 750 m. Les évolutions techniques devraient permettre prochainement la circulation de trains de plus de 1000 m.

Partie 3

Impacts socio-économiques et environnementaux du report modal

Chapitre 1

Un modèle économique fragile

1 Les aides au report modal

Les difficultés économiques rencontrées dans la mise en œuvre d'un report modal ont généré l'apparition d'aides diverses au profit des chargeurs ou des opérateurs, émanant de l'Europe, de l'Etat et de ses agences ou du niveau régional. Elles concernent les études, les investissements ou l'exploitation.

Panorama non-exhaustif de quelques aides au report modal :

Aide	Attributeur	Descriptif
Aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné	Etat / DGITM	Bénéficiaires : opérateurs de transport combiné / commissionnaires de transport. Principe : versement d'une aide forfaitaire par unité de transport intermodal - UTI (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques, remorques) transbordée dans un terminal terrestre ou portuaire situé sur le territoire français métropolitain et intégré dans une chaîne de transport incluant un pré et post acheminement routier aux extrémités du maillon principal, et par UTI passant par un point nodal pour les trafics terrestres nationaux et internationaux en import/export ayant un transbordement sur le territoire français métropolitain. <i>Note : appelée « coup de pince » dans le jargon des transitaires, l'aide représenterait de 5 à 10% du chiffre d'affaires des opérateurs de transport combiné. Le régime de l'aide doit être approuvé périodiquement par la Commission européenne pour échapper à la qualification d'aide d'Etat. Le versement de l'aide pour l'année 2013 a donné lieu à un fort mécontentement des professionnels, puisque l'aide unitaire est passée de 18 à 12 €, alors que les opérateurs avaient construit leur budget sur la base de 18 €.</i>
Aides à la décision	ADEME	Bénéficiaires : chargeurs Principe : aides pour les pré-diagnostics, diagnostics, études..., notamment en matière d'optimisation logistique du transport
Aides à l'investissement	ADEME	Bénéficiaires : entreprises, chargeurs Principe : concerne les opérations exemplaires de développement du report modal
Certificat d'économie d'énergie	ADEME	Bénéficiaires : entreprises (transporteurs ou opérateurs de transport combiné) Principe : obtention d'un CEE pouvant être revendu à un « obligé », permettant ainsi une valorisation complémentaire
Plan d'aide au report modal	VNF	Bénéficiaires : chargeurs et logisticiens. Principe : participation financière aux études de logistique fluviale, aux expérimentations fluviales et à l'installation d'outillages de manutention

Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation	VNF	Bénéficiaires : transporteurs fluviaux Principe : accompagner la croissance du transport fluvial en participant financièrement aux travaux de modernisation de la cale existante, à la construction de bateaux de capacité suffisante pour répondre à de nouveaux marchés ainsi qu'à l'achat de la première unité fluviale d'un nouvel entrant ou d'un jeune repreneur
Appel à projet Energies	Conseil régional de Haute-Normandie	Bénéficiaires : l'édition 2013 s'adresse aux entreprises et aux organismes de recherche Principe : soutenir la recherche et l'innovation et encourager la production de sources d'énergies alternatives partout où cela est possible, notamment dans les transports.

En 2013, le programme Marco Polo II a pris fin. Mis en place par l'Union européenne en 2003, il n'a pas rencontré l'efficacité escomptée. La Cour des comptes européenne en a purement et simplement suggéré l'abandon et il ne semble pas, à ce jour, qu'il doive être reconduit¹.

Enfin, une aide au démarrage de nouvelles lignes maritimes à courte distance avait été mise en place par le Gouvernement en 2009. Les candidatures étaient recevables jusqu'en 2013.

2 Les entreprises et l'emploi

En 2013, la situation de l'emploi salarié est à la baisse dans le secteur des transports (-0,4% entre fin 2012 et fin 2013). Le recul concerne le transport routier de fret (-0,4%), le ferroviaire (-0,8%), mais aussi l'organisation du transport de fret (-1%). 4,2% des salariés du secteur fin 2013 étaient intérimaires (59 400 personnes). La baisse des offres d'emploi en 2012 (-16,3%) et en 2013 (-19,2%) met fin à la reprise entamée en 2010.

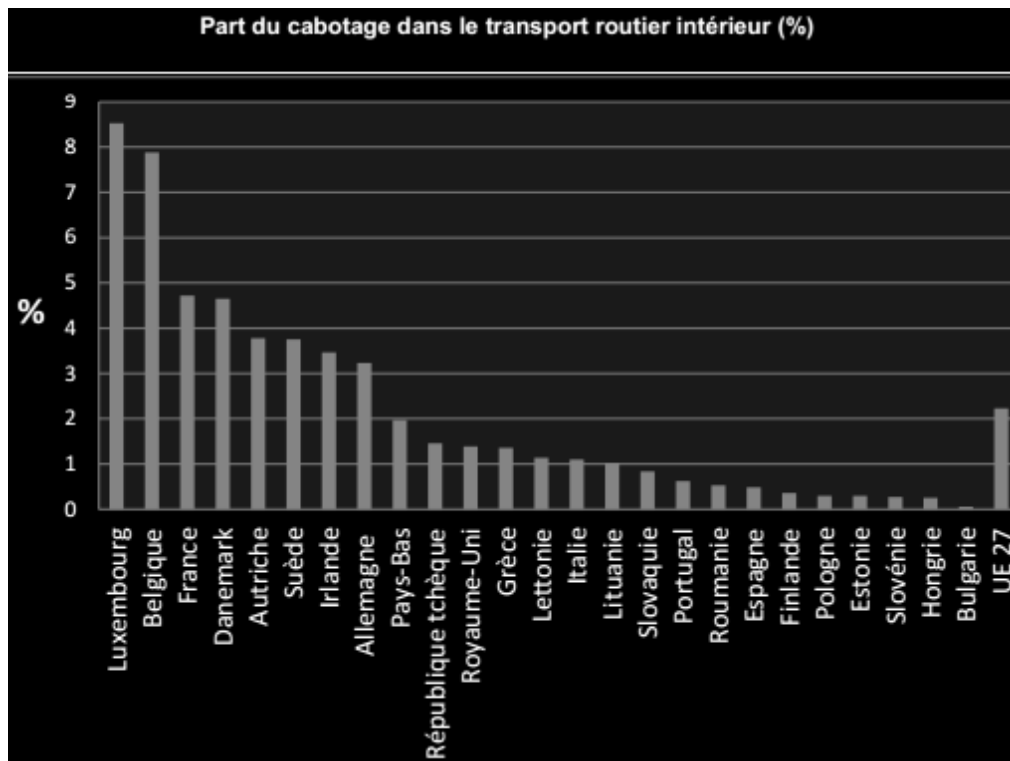
L'articulation du droit social français avec les règles européennes du transport reste un enjeu fort. Les débats portent notamment sur la durée de travail des conducteurs routiers ou encore sur les règles de cabotage². L'explication la plus couramment fournie pour expliquer le recul du pavillon français en France comme à l'international est celle d'une détérioration de la compétitivité³.

¹ Entre 2007 et 2013, quelques 450 millions d'euros ont été distribués via ce programme, dont la Commission européenne estime qu'il aura permis le report d'environ 400 millions de tonnes vers les modes maritimes et fluviaux. La Cour des comptes a au contraire constaté un renforcement du mode routier depuis le début du lancement du programme et un fort effet d'aubaine.

² Le cabotage est l'activité consistant pour un transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui, titulaire de la licence communautaire, à effectuer à titre temporaire des transports nationaux de marchandises par route pour compte d'autrui dans un autre Etat membre, sans y être établi (source : règlement CEE n°3118/93, cité dans le rapport de C. Abraham « *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises* »).

³ Une étude réalisée en 2003 par le CNR a montré que le coût unitaire de l'heure de conduite en France était le plus élevé des différents pays européens comparés.

La législation autorise actuellement un transporteur routier étranger à réaliser trois opérations de chargement et de déchargement sur le sol français, dans la limite de sept jours. Les règles du droit social français ne lui sont pas applicables¹.



Source : TDIE, 10 propositions pour une nouvelle politique européenne des transports, déc. 2014

Le graphique ci-dessus montre une nette séparation, en Europe, entre pays dits « cabotés » (dont la France fait partie) et pays dits « caboteurs » (situés pour la plupart en Europe de l'Est).

¹ Un article du projet de loi « pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » (dit projet de loi « Macron ») précise les modalités d'application des règles du détachement de salariés dans le domaine du transport routier et du transport fluvial. Il prévoit que les chauffeurs étrangers de passage dans en France et réalisant une opération de cabotage se voient appliqués les règles sociales françaises, notamment le SMIC.

Chapitre 2 Environnement

1 Emissions de gaz à effet de serre

Une statistique communément admise indique que lorsque le PIB croît de 1 point, le transport croît de 1,3 point. Le secteur des transports demeure le seul domaine, au niveau européen, pour lequel les émissions de CO₂ continuent de croître.

Les instances européennes exercent une forte pression à la réduction : elles ont fixé pour objectif une réduction de 20% des émissions de CO₂ à l'horizon 2020, tout comme le Grenelle de l'Environnement.

Le transport émet quatre gaz à effet de serre différents :

- le dioxyde de carbone (CO₂) ;
- le protoxyde d'azote (N₂O) ;
- le méthane (CH₄) ;
- les hydrofluorocarbures (HFC).

A lui seul, le CO₂ représente 95% des émissions. La tonne équivalent CO₂ est donc l'unité de mesure conventionnelle.

50 • Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports (tous modes)				
Millions de tonnes équivalent CO ₂	1990	2011	2012 ^p	2012-2011 en %
Émissions de GES	119,5	132,0	129,3	-2,0
En % des émissions nationales [*]	21,6	27,8	27,3	-2,1
<i>dont CO₂</i>	<i>118,0</i>	<i>127,0</i>	<i>124</i>	<i>-2,4</i>
<i>en % des émissions nationales</i>	<i>30,3</i>	<i>36,5</i>	<i>35,2</i>	<i>-3,5</i>
[*] Hors UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt. ^p : données provisoires.				
Source : Citepa, format Secten avril 2013				

La diminution légère mais régulière des émissions de GES a été notamment permise par les normes Euro et les progrès techniques, engendrant une baisse de la consommation de carburant et donc de l'ensemble des rejets gazeux.

2 Milieux naturels

Les infrastructures de transport représentent environ 2,7% des surfaces artificialisées. Les conséquences pour l'environnement sont multiples. Les surfaces revêtues sont pour la plupart imperméables et perturbent le cycle de l'eau. Les infrastructures linéaires conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels. Entre 2006 et 2010, les surfaces liées aux transports ont augmenté d'environ 90 000 ha¹.

¹ Source : Commissariat général au développement durable, *Les comptes de transports en 2012*, juillet 2013

Chapitre 3

Fiscalité et recettes publiques liées aux transports

En 2012, les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 42 Md€.

1 La TICPE

Parmi les taxes et redevances diverses, on peut citer la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE, ex TIPP), assise sur la quantité de produits pétroliers achetés. C'est la principale recette liée aux transports des administrations publiques (23,7 Md € en 2013, dont 4,3 Md pour le financement des aides aux entreprises par les Régions¹).

La Région Haute-Normandie :

- devrait percevoir 94 M€ au titre de la TIPP pour l'année 2014 ;
- a opté pour les taux maximum de la part modulable ;
- a opté pour les taux maximum de la TIPP « Grenelle » (ou aussi appelée TIPP 2).

2 La taxe à l'essieu

Elle ne s'applique qu'aux poids lourds. En 2013, la recette s'est élevée à 171 millions d'euros.

3 L'écotaxe poids-lourds

Le dernier grand chantier fiscal visant à favoriser le report modal concerne l'écotaxe poids lourds. Inscrite dans la loi Grenelle I et devant initialement s'appliquer au 1^{er} janvier 2014, son application a été reportée *sine die* en octobre 2014 suite à un mouvement de contestation des transporteurs routiers. Son principe : taxer les poids lourds circulant sur le réseau français. Elle visait aussi à faire payer l'usage des

¹ Depuis 2005, un dispositif concernant la TICPE est institué pour apporter aux Régions un financement dans le cadre du transfert de compétence prévu par loi du 13 août 2004. Les Régions sont donc autorisées à appliquer une sur-taxation ou une décote de 1,15€ par hectolitre sur la TICPE du gazole et 1,77€ sur le super. Depuis 2010 (et en vertu du Grenelle de l'Environnement), les Conseils régionaux peuvent majorer à l'aide d'une deuxième modulation le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finals sur leur territoire.

routes par l'utilisateur réel, tout en dégagant des recettes pour financer des modes alternatifs de transports, tels que le fer et le fluvial. Elle concernait également les camions vides pour inciter les transporteurs à rationaliser leurs échanges.

Payée par les transporteurs routiers, elle aurait été répercutée sur les chargeurs. Les routes soumises à l'écotaxe auraient été les itinéraires nationaux non-payants et les routes départementales qui contournent les itinéraires payants, soit 15 000 km. Les poids lourds étrangers auraient été taxés au même titre que les transporteurs nationaux. D'après le Gouvernement, le prix du transport sur route aurait augmenté de 4,1% après la mise en place de l'écotaxe. Dans le projet initial, l'écotaxe était censée rapporter 1,15 Md€ par an, reversés à AFITF¹. La part provenant de la circulation sur les routes départementales et communales devait être reversée aux collectivités locales concernées.

Une remise à plat du dispositif est à l'étude. Le secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies, a fixé au 1^{er} janvier 2016 l'échéance pour trouver un dispositif pérenne permettant le financement de la multimodalité². Pour compenser le manque à gagner de l'AFITF en raison de l'ajournement de l'écotaxe, une augmentation des prix du gazole a été votée au budget 2015.

¹ Agence de financement des infrastructures de transport de France

² L'Antenne, 24 novembre 2014

Chapitre 4

Nouvelles technologies

1 Technologies de traçabilité

Les outils technologiques d'interfaçage et de traçabilité constituent des éléments de simplification dans la chaîne de transport aptes à faciliter la décision vers un report modal. L'innovation logistique porte aujourd'hui majoritairement sur la gestion des flux d'informations, qui permettent de piloter les flux physiques. On regroupe ainsi sous le vocable « infologistique » l'ensemble des outils et solutions technologiques qui permettent le pilotage informationnel des marchandises¹.

L'hétérogénéité des systèmes d'information des différents acteurs de la chaîne logistique a conduit au développement de protocoles d'échanges sécurisés de données informatiques. La plupart des grands ports internationaux ont ainsi développé leur système informatique communautaire (les cargo community system). Les ports du Havre, Rouen et Gennevilliers sont gérés par le système « S)One », qui permet de suivre l'ensemble des mouvements d'une marchandise.

Il existe également des plateformes électroniques multimodales, autrement dit des portails uniques donnant accès à un maximum d'informations durant toutes les étapes d'un transport multimodal (exemple : SISSTEMS)². Des traceurs permettent de suivre la position d'une marchandise tout au long du processus de transport. Des technologies réseaux (GPS) ou des capteurs (RFID) transmettent des informations instantanées au système informatique associé³.

Les pouvoirs publics comptent aujourd'hui sur ces nouvelles technologies pour réduire l'empreinte écologique des activités de transports. De fait, les outils à disposition permettent de rationaliser les différents flux (taux de remplissage, transferts modaux...). On assiste ainsi à l'émergence d'un « internet des objets », c'est-à-dire l'affectation aux objets (palettes, conteneurs...) d'une certaine autonomie de décision⁴.

La Haute-Normandie peut s'appuyer sur la présence :

- du pôle de compétitivité Novalog, dédié à la logistique et à la *supply chain*. Parmi ses domaines d'actions stratégiques, on retrouve l'interopérabilité, la traçabilité des flux et la multimodalité ;
- du grand réseau de recherche (GRR) « Transport Logistique Technologies de l'Information », qui contribue au développement de moyens d'analyses et de structuration de l'information, d'aides à la décision, etc. dans différents métiers.

¹ PIPAME, L'impact des technologies de l'information sur la logistique, nov. 2009

² LSN, Guide de recommandations du transport

³ Ibid.

⁴ PIPAME, L'impact des technologies de l'information sur la logistique, nov. 2009

Lorsque les alternatives à la route ne sont pas possible, il est possible de jouer sur des évolutions techniques (moteurs électriques, amélioration des moteurs thermiques).

2 Technologies de transport

Des expérimentations sont menées pour améliorer l'efficacité des modes terrestres. Le Predit a ainsi lancé une démarche baptisée InnoFret, qui associe chercheurs et industriels pour développer de nouveaux systèmes de transport interurbain. Parmi les projets retenus dans le cadre d'un appel à propositions, on retrouve :

- Véhicules Automatiques Marchandises (VAM). Porté par Egis, ce système envisage le fonctionnement de wagons automoteurs, indépendant les uns des autres. L'objectif est de s'affranchir de la nécessaire massification dans le transport ferroviaire ; le projet n'a pas été poursuivi ;
- Marchandises sur route électrique (MAREL). Porté par le Commissariat à l'Energie Atomique, le projet utilise un captage électrique pour les poids lourds, situé dans l'infrastructure routière. En Allemagne, le projet ENUBA, déjà testé, est similaire : il consiste à électrifier les axes routiers en permettant aux véhicules de capter l'énergie par voie aérienne. La propulsion électrique ainsi permise serait comparables à celle des moteurs thermiques actuellement sur le marché. Siemens a déposé un brevet.

Annexes

Lettre de saisine du Président du Conseil régional



REPUBLIQUE FRANCAISE

MONSIEUR GERARD LISSOT
PRESIDENT DU CONSEIL ECONOMIQUE,
SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL
5 RUE SCHUMAN
76174 ROUEN CEDEX

CONSEIL REGIONAL
LE PRESIDENT

ROUEN, LE 06 FEV. 2014

N° D14-02096

Monsieur le Président, *Gerard*

Ainsi que nous l'avons évoqué récemment, je souhaite que le CESER puisse contribuer à l'évolution de l'action de la Région, en diligentant les études nécessaires.

En particulier, je vous serais obligé de bien vouloir dès à présent engager des travaux sur les deux sujets suivants :

- **La politique en faveur de la jeunesse** : la Région conduit de longue date de nombreuses actions en direction de ce public, sans toutefois avoir jusqu'ici formalisé une stratégie globale. Aussi, dans la continuité de vos travaux antérieurs, en particulier l'étude sur les modes de vie des jeunes qui date du mois d'octobre 2007, il serait utile de disposer de votre analyse et de vos propositions, dans la perspective d'un futur schéma régional pour la jeunesse.
- **Le schéma cible d'une offre intermodale de transport de marchandises** : la situation privilégiée des ports du Havre, de Rouen et de l'estuaire de la Seine pour la réception des trafics maritimes mondiaux de marchandises conduisent notre territoire à traiter des flux toujours plus importants.
Le transport routier est largement dominant pour le transport de fret. Les modes dits massifiés (fer et fleuve) peinent à s'imposer. Aussi, je souhaite que vous puissiez analyser les conditions optimales d'un report modal, tant dans ses composantes physiques que dans son modèle économique, qui reste fragile dans les conditions actuelles du marché.

HOTEL DE REGION

5 RUE ROBERT SCHUMAN - CS 21129 - 76174 ROUEN CEDEX - TEL : 02 35 52 56 12- FAX : 02 35 52 56 72
STANDARD - TEL.: 02 35 52 56 00 - FAX : 02 35 52 56 56 - hautenormandie.fr

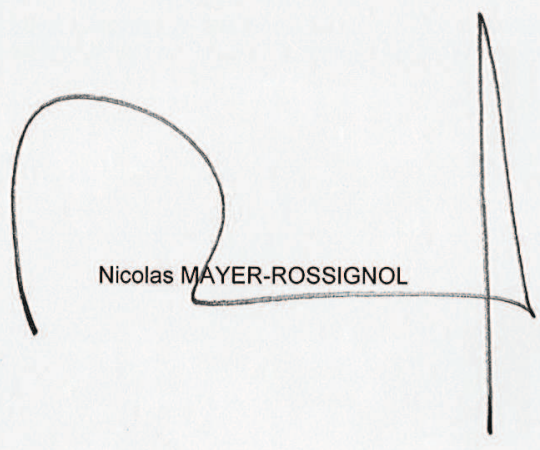


En particulier, il conviendrait de porter une attention particulière à la question du fret ferroviaire, qui est aujourd'hui un enjeu stratégique pour le développement de la Haute-Normandie.

Je vous invite à prendre l'attache de mes services pour toute contribution technique utile à vos travaux.

Vous remerciant de bien vouloir me faire connaître votre accord sur ces propositions, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

A toi,



Nicolas MAYER-ROSSIGNOL

Liste des sigles

ADEME	.....	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFITF	.....	Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France
AUTF	.....	Association des Utilisateurs de Transports de France
C8	.....	Conférence des Huit Régions
CCI	.....	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDU	.....	Centre de Dégrouper Urban
CPER	.....	Contrat de Projet Etat-Région
CRDE	.....	Contrat Régional de Développement Economique
CRITT	.....	Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie
CSNE	.....	Canal Seine Nord Europe
DATAR	.....	Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale
DREAL	.....	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ERTMS	.....	European Rail Traffic Management System
EVP	.....	Equivalents Vingt Pieds
GES	.....	Gaz à Effet de Serre
GPMH	.....	Grand Port Maritime du Havre
GPMR	.....	Grand Port Maritime de Rouen
GRR	.....	Grands Réseaux de Recherche
HAROPA	.....	Le Havre Rouen Paris
IDIT	.....	Institut du Droit International des Transports
ITE	.....	Installation Terminale Embranchée
LNPN	.....	Ligne Nouvelle Paris-Normandie
LSN	.....	Logistique Seine Normandie
MIE	.....	Mécanisme pour l'interconnexion en Europe
OPF	.....	Opérateur Ferroviaire de Proximité
RFF	.....	Réseau Ferré de France
RTE-T	.....	Réseau Transeuropéen de Transports
SAPN	.....	Société des Autoroutes Paris-Normandie
SRADDT	.....	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SRCAE	.....	Schéma Régional Climat Air Energie
SRIT	.....	Schéma Régional des Infrastructures de Transports
STIF	.....	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TCRR	.....	Transport Combiné Rail Route
THC	.....	Terminal Handling Charges
TICPE	.....	Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques
TIPP	.....	Taxe Intérieur sur les Produits Pétroliers
VNF	.....	Voies Navigables de France
ZAC	.....	Zone d'Aménagement Concerté
ZIP	.....	Zone Industriale Portuaire

Sources documentaires

Presse, Revues

- Fil-Fax
- L'Antenne
- L'Usine Nouvelle
- La Chronique de Normandie
- La Lettre de Haute-Normandie
- Le Marin
- Le Monde
- Les Échos
- Paris-Normandie
- Supply Chain Magazine
- WK Transport-Logistique

Etudes et rapports

- Abraham C., *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises*, 2008
- ADEME, *Contribution à l'élaboration d'une vision énergétique*, juin 2013
- Antea Group, *Etude d'impact sur l'environnement du projet de chantier multimodal*, juin 2011
- CAS, *Pour une complémentarité du rail, de la route et du fleuve*, note d'analyse n°288, sept. 2012
- CGDD, *Les comptes de transports en 2011*, mars 2013
- CGDD, *Les comptes de transports en 2012*, juill. 2013
- CGEDD, *L'accès aux terminaux de transport combiné*, déc. 2011
- Cour des Comptes, *Rapport public annuel*, 2008
- DGITM, *Note d'analyse des pré- et post- acheminements sur la période 2007-2012*, août 2013
- Genevois R., *Évolution du fret terrestre à l'horizon de 10 ans*, juill. 2010
- Levêque L. et. Alii, *Le Passage portuaire*, 2013
- LNPN, *Dossier du maître d'ouvrage*, 2012
- LSN, *Les flux logistiques en Haute-Normandie*, 2009-2010
- LSN, *Observatoire des capacités d'accueil logistiques*, févr. 2012
- LSN, *Optimisation du transport de marchandises en ville*, févr. 2012
- METLM, *Couverture des coûts des infrastructures terrestres*, sept. 2013
- ORTeM, *Les transports de fret en Haute-Normandie*, juin 2012
- Pavros R., *Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe*, déc. 2013
- PIPAME, *L'impact des technologies de l'information sur la logistique*, nov. 2009
- PIPAME, *Les chaînes logistiques dans l'économie verte*, mars 2013
- Transversales, *Analyse et enjeux du fret ferroviaire dans la région Normandie*, mars 2013

Documents stratégiques

- CPER Haute-Normandie 2007-2013

- CPER Haute-Normandie 2015-2020
- CPIER Vallée de Seine 2015-2020
- Projet Stratégique HAROPA 2030
- SRCAE Haute-Normandie

Sites Internet

- europa.eu
- haute-normandie.ademe.fr
- haropaports.com/fr/le-havre
- haropaports.com/fr/rouen
- modernisation.ligne-serqueux-gisors.fr
- developpement-durable.gouv.fr
- hautenormandie.fr/

Le CESER en quelques mots

♦ Le CESER est un lieu d'échanges et de dialogue ...

Constitué de personnes issues de la société civile et reconnues pour leurs compétences, leur sens de l'intérêt général et leur expérience, le CESER est un véritable laboratoire d'idées pour répondre aux besoins des citoyens.

Par la diversité de ses membres, le CESER est un lieu de discussion, de partage d'idées, de réflexion permettant d'aboutir à des avis et propositions concrètes reflétant le souci de l'intérêt collectif de la Haute-Normandie.

Il a pour mission principale d'apporter aux décideurs politiques une vision des enjeux fondamentaux pour la région et ainsi d'éclairer leur choix pour l'avenir des haut-normands sans se substituer au pouvoir politique, seul habilité à décider.

♦ ... qui émet des avis sur les grands dossiers régionaux

Le CESER mène des études, présente des rapports et émet des avis sur tout sujet relevant de la compétence du Conseil régional ou lié à la gestion et au développement économique, social, sanitaire, éducatif et culturel de la région.

Les sujets d'étude relèvent de 3 procédures définies par la loi :

Les saisines obligatoires

Préalablement à leur examen par le Conseil régional, le CESER est obligatoirement saisi pour avis des documents relatifs :

- à la préparation et à l'exécution dans la région du plan de la nation,
- au projet de plan de la région et à son bilan annuel d'exécution ainsi qu'à tout document de planification et aux schémas directeurs qui intéressent la région,
- aux différents documents budgétaires de la région, pour se prononcer sur leurs orientations générales,
- aux orientations générales dans les domaines sur lesquels le Conseil régional est appelé à délibérer (éducation, formation, transports, etc.),
- aux orientations générales dans le domaine de l'environnement.

Les saisines formulées par le Président du Conseil régional

A l'initiative du Président du Conseil régional, le CESER peut être saisi de demandes d'avis et d'études sur tout projet à caractère économique, social ou culturel ou intéressant l'environnement de la région.

Les auto-saisines

Le CESER peut prendre l'initiative de réaliser des rapports et donner des avis sur toute question entrant dans les compétences de la région ou de tout dossier qui lui paraît être d'intérêt régional.