



Association Internationale Villes et Ports

Le processus d'élaboration des chartes de places portuaires

RAPPORT FINAL

**Les chartes des places portuaires normandes
Caen - Rouen - Le Havre**

La charte de place portuaire de Marseille

SOMMAIRE

LES CHARTES DE PLACE PORTUAIRE DE CAEN, ROUEN ET LE HAVRE

Les chartes de place portuaire normandes	p.2
---	-----

<i>La charte de place portuaire de Caen</i>	
<i>Note de synthèse</i>	p.3

<i>La charte de place portuaire de Rouen</i>	
<i>Note de synthèse</i>	p.6

<i>La charte de place portuaire du Havre</i>	
<i>Note de synthèse.</i>	p.9

Compte rendu des réunions de concertation	p.13
--	------

Les grandes orientations présentées en CIADT	p.30
---	------

<i>La charte de place portuaire de Caen</i>	
<i>Les grandes orientations présentées en CIADT</i>	p.31

<i>La charte de place portuaire de Rouen</i>	
<i>Les grandes orientations présentées en CIADT</i>	p.33

<i>La charte de place portuaire du Havre</i>	
<i>Les grandes prientations présentées en CIADT</i>	p.38

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE MARSEILLE

Note de synthèse	p.43
-------------------------	------

Orientations susceptibles d'être présentées en CIADT	p. 47
---	-------

LES CHARTES DE PLACE PORTUAIRE DE CAEN, ROUEN ET LE HAVRE

Notes de synthèse

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE CAEN-OUISTREHAM

- note de synthèse -

L'agglomération caennaise est une unité urbaine de plus de 200.000 habitants qui constitue le pôle majeur de la région Basse-Normandie notamment en matière de services et de formation. Le port de Caen-Ouistreham est un port "d'intérêt national" qui apparaît relativement modeste par rapport à ce contexte urbain et à la puissante armature portuaire de l'ensemble "baie de Seine". Le principal enjeu de la charte de place portuaire semble donc d'assurer la restructuration et le développement d'une activité portuaire incertaine en positionnant cette dernière à sa juste valeur dans l'agglomération tout en assurant sa pérennité face aux nombreux autres enjeux qui s'exercent sur ce territoire. Il s'agit donc moins ici d'envisager l'activité portuaire en tant que facteur de développement, que **d'intégrer la réalité portuaire dans le dynamisme d'une agglomération** en tant que facteur positif pour les deux entités.

Le nouveau schéma directeur établi par le District du Grand Caen établit la volonté de **faire de Caen une agglomération en bord de mer**. Ainsi, la Basse-Vallée de l'Orne sur une quinzaine de kilomètres au nord de l'agglomération et dans laquelle se concentrent les activités portuaires est considérée comme un enjeu de développement majeur. Cet espace dispose d'un fort potentiel aussi bien pour les activités portuaires, urbaines, touristiques et environnementales qu'il s'agit d'articuler au mieux pour assurer le développement harmonieux de chacun des secteurs.

Les espaces portuaires se composent de deux grands ensembles :

- d'une part, le port amont près de la ville accessible par le canal via l'écluse de Ouistreham qui se caractérise par une activité polyvalente principalement sur les quais de Blainville et de Calix et par la présence d'infrastructures sous-utilisées voire abandonnées (la Presqu'île qui jouxte le centre-ville et l'ancienne Société Normande de Métallurgie) ;
- d'autre part, l'avant-port de Ouistreham qui dispose de deux passerelles pour le trafic transmanche.

La situation du port, géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie, apparaît aujourd'hui relativement fragile.

En 1982, les acteurs locaux avaient fait le pari de développer le trafic transmanche à Ouistreham. Aujourd'hui, la liaison avec Portsmouth assurée par la Brittany Ferries traite environ 1 million de passagers par an, constitue 70% du tonnage total du port et apporte 85 % des produits d'exploitation de la concession portuaire. Le **maintien et le développement du transmanche s'avèrent donc vitaux mais difficiles** en raison des mutations du secteur et de la concurrence sévère entre opérateurs et entre ports.

Quant à l'activité du port amont, elle s'est en partie effondrée avec la fermeture de l'usine sidérurgique qui assurait le principal fond de trafic. Il s'avère primordial aujourd'hui de prévoir son renforcement. A cette fin, des études sont en cours pour envisager le positionnement du port de Caen sur des niches de trafics en accord avec ses capacités nautiques et techniques. Si le port a l'avantage de proposer des coûts d'escales compétitifs, les perspectives de développement demeurent relativement limitées compte tenu des grandes faiblesses de la place : absence de liens entre le port et le tissu industriel local, trafics issus fréquemment d'une seule entreprise, lourdeur du remorquage et du dragage, présence d'une seule ligne régulière, fort endettement de la concession

portuaire compte tenu des coûts fixes d'exploitation et des investissements transmanches. Afin d'améliorer la compétitivité, il semblerait **profitable d'établir une meilleure complémentarité avec d'autres ports tels que Cherbourg et Honfleur** se positionnant sur des secteurs similaires mais disposant de meilleures conditions nautiques et armatures industrielles, et notamment de favoriser les coopérations techniques en matière de pilotage, de remorquage et de dragage qui induisent des coûts fixes trop élevés pour être supportés seuls par le port de Caen.

Au niveau des perspectives de développement, les céréales et les engrais constituent un trafic stable mais ne présentent pas de grandes potentialités de croissance, de même que les bois ou les ferrailles. Le feedering apparaît contraint par la trop grande proximité des grands ports. En revanche, **les exportations de viandes fraîches ou congelées, secteur à forte valeur ajoutée, pourraient être développées** sur le quai de Calix disposant d'un entrepôt frigorifique ce qui nécessiterait une forte démarche commerciale en direction de l'arrière-pays afin de cristalliser autour du port une véritable filière économique axée sur le commerce de la viande. Ce secteur économique pourrait ainsi être le premier exemple d'un développement du port qui serait accompagné par la formation d'un tissu industriel associé. Sur ce même concept, les acteurs locaux ont tout intérêt à **promouvoir les zones industrielles** de Caen-Canal en arrière du quai de Blainville, pour lequel une zone d'évitage doit être réalisée, et du Maresquier à Ouistreham **en privilégiant l'implantation d'entreprises en relation avec le port** qui pourraient constituer les fondations essentielles d'une stratégie de consolidation des trafics.

Parallèlement à cet affaiblissement de la réalité portuaire au sein de la zone stratégique entre la ville et la mer, la dynamique urbaine tend à investir cet espace et à créer de nouveaux besoins dans les domaines culturels, touristiques ou environnementaux. Les liens entre le port et la ville étant particulièrement peu développés et l'activité portuaire souffrant d'une image relativement négative auprès de la population, le principal risque pour la place est que ces enjeux s'opposent voire s'affrontent au détriment d'une des parties. Il est donc particulièrement important de **soigner les articulations et les équilibres** tout en veillant à ce que le port déjà fragile ne soit pas lésé voire absorbé par les enjeux urbains, mais également à ce que les enjeux portuaires ne soient pas hypertrophiés par rapport à ce que représente le port dans l'agglomération. A la vue des mutations récentes, **un rééquilibrage est particulièrement nécessaire pour la gestion des voiries ou des espaces**, ceux-ci étant parfois utilisés pour un usage autre que leur vocation première. Il s'avère donc indispensable de prévoir des transferts de gestion afin de **faire évoluer le territoire en accord avec les dynamiques nouvelles et les perspectives de développement de chacun**, notamment sur trois grandes zones d'intervention :

- **La presqu'île**, ancien territoire portuaire au coeur de la ville, qui doit bénéficier d'une **opération d'urbanisme** destinée à multiplier les fonctions centrales du centre-ville et à renforcer l'image maritime de la ville (valorisation du canal, de la plaisance, des loisirs nautiques). Une procédure de préemption est actuellement menée par le biais de l'Etablissement Public de la Basse-Seine qui acquiert progressivement les terrains. Cette reconquête urbaine devra néanmoins intégrer des aménagements de lutte contre les inondations (dont les modalités de gestion restent à préciser) et cohabiter avec des activités à risque toujours présentes (dépôts pétroliers et poste EDF).
- **Le site de l'ancienne usine métallurgique** dont les terrains ont été acquis par le District et sur lequel des études sont actuellement en cours pour valoriser le paysage, **réintroduire des activités sur les parties hautes et des fonctions portuaires dans la basse-vallée** (possible réutilisation du quai d'Hérouville).

- . La zone en aval du château de Bénouville qui constitue à la fois un **site touristique** (Pegasus Bridge, zone littorale) et **écologique majeur** (bocages, roselières, horticultures) et sur laquelle des aménagements doivent être prévus pour répondre aux attentes en matière de loisirs et de tourisme en accord avec les contraintes liées à la protection de l'environnement et à la présence d'un trafic portuaire.

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE ROUEN

- note de synthèse -

Rouen bénéficie d'une situation avantageuse en tant que port de fond d'estuaire à 100 km de la mer et à 120 km de Paris, avec pour hinterland la plus grande concentration humaine, industrielle et agricole en France. Si cette position peut sembler contraignante au niveau des accès maritimes (temps de parcours dans l'estuaire, limitation des capacités), elle permet en revanche aux chargeurs d'éviter un coûteux acheminement terrestre de la marchandise et donc de diminuer sensiblement les coûts de la chaîne du transport. Le port autonome de Rouen représente donc un atout logistique majeur pour le secteur industriel. Si sa vocation d'excellence est évidemment l'agroalimentaire (1er port européen pour l'exportation de céréales), d'autres secteurs s'affirment particulièrement : pétrochimie, hydrocarbures raffinés et une part importante de divers : produits forestiers, produits papetiers, farines, conteneurs (3e rang national).

En 1995, le Plan 2000 du port de Rouen avait déjà défini des orientations stratégiques et il avait également été l'occasion de souligner que le développement des trafics suscitait moins des enjeux techniques ou spatiaux que des enjeux financiers et commerciaux. Ce Plan 2000 sert donc de document de référence pour l'élaboration de la charte puisqu'il privilégie l'animation commerciale et l'intégration à l'environnement productif qui, au-delà d'un schéma directeur technique, constituent le véritable enjeu pour la place de Rouen.

Malgré de récentes difficultés conjoncturelles sur les grands vracs, notamment sur les céréales à l'export en relation avec la Politique Agricole Commune, les perspectives de développement du port sont importantes. Deux secteurs apparaissent particulièrement prometteurs : les trafics conventionnels traités dans des terminaux spécialisés (2e rang national) et les lignes régulières notamment Nord / Sud :

- **Le premier secteur repose, à l'instar des grands vracs, sur les investissements extérieurs, le partenariat public / privé et la création de terminaux privatifs** pour les marchandises conventionnelles en lots complets. Les programmations récentes (malterie, cacao, sucre, bois) annoncent déjà une croissance de ces secteurs. L'importance que prend ici le secteur privé pour le financement des superstructures et l'organisation logistique nécessite plus que jamais un environnement productif attractif et performant (communication, démarche qualité, conditions domaniales, informatique, formation, ...) et donc une **forte politique commerciale et une implication de tous les acteurs de la place qui pourraient se réunir sous l'égide d'une instance commune de promotion et de commercialisation.**
- **Le second secteur, celui des lignes régulières, dispose en revanche d'une masse critique insuffisante** et nécessite que l'outillage et les superstructures soient pris en charge par l'établissement portuaire. L'activité se concentre principalement sur le Terminal à Conteneurs et Marchandises Diverses de Grand-Couronne en arrière duquel se situe la zone "Rouen Vallée de Seine Logistique", en cours d'aménagement, et qui constitue un enjeu majeur de développement des activités portuaires. L'objectif est d'y établir une véritable plate-forme multimodale, d'y concentrer des activités de traitement de la marchandise à forte valeur ajoutée (empotage / dépotage, stockage, transit, distribution) et ainsi de **développer un tertiaire portuaire pour l'instant peu présent.** De plus, **le port de Rouen vise à un rôle de tête de pont pour les trafics Nord / Sud** de ce type, et souhaite y implanter des plates-formes de groupage, plus particulièrement pour les liaisons avec la Côte Occidentale d'Afrique, les DOM/TOM ou encore l'Océan Indien. Ces objectifs seront d'autant plus faciles à atteindre s'ils sont relayés par des capacités relationnelles et directionnelles adéquates. L'intérêt de la charte serait notamment

d'amener le port et la ville à raisonner dans le cadre d'une stratégie collective apte à générer de telles fonctions internationales qui leur seraient tous deux profitables.

Ces deux axes de développement qui concernent les marchandises diverses comportent néanmoins le risque de fragiliser un certain équilibre financier. En effet, les recettes du port sont en grande partie tributaires des grands vracs. Le port dispose de plus faibles marges sur les divers qui en revanche sont porteurs de davantage de développement, d'emplois et de valeur ajoutée pour la place portuaire. Les récentes baisses sur les vracs ont mis à mal les comptes d'exploitation ce qui s'est répercuté sur les capacités d'investissements du port concernant les trafics de lignes régulières. Ces interdépendances rappellent **que les objectifs stratégiques de la place de Rouen doivent intégrer aussi bien un développement des divers qu'un renforcement des vracs**, mais également que l'intégration économique croissante du port que sous-tend le développement des divers doit s'accompagner d'un **dialogue au sein de la place concourant à une lisibilité du rôle du port et à l'élaboration de stratégies communes** en vue de valoriser l'intégration comme générateur de partenariats et de nouvelles offres de services pour la place. Dans cette optique, **la charte propose que l'Etablissement public portuaire, les professionnels privés "usagers" du port et les industriels de la place se regroupent dans une structure au sein de laquelle pourraient être définies des propositions communes et des actions auprès des chargeurs.** Une telle "fédération" de la communauté portuaire autour du développement commercial de la place reste à définir, en particulier son lien avec les instances urbaines.

Sur le plan technique, les attentes concernent tout d'abord **l'amélioration des accès nautiques** avec la réalisation du plan d'approfondissement de la Seine inscrit au Contrat de Plan et permettant aux navires d'un tirant d'eau de 10,30 mètres à la descente et de 10,70 mètres à la montée d'emprunter le chenal à toutes marées. Au niveau des dessertes terrestres de l'hinterland, **la poursuite du schéma autoroutier national** est requise notamment pour la liaison vers Amiens et Reims (A29) et vers Orléans (RN154) afin de faire de Rouen un véritable carrefour Est / Ouest et Nord / Sud. Pour les accès rapprochés, la priorité réside dans **le contournement Est de l'agglomération** qui devrait diminuer les interférences entre le trafic de poids lourds et le trafic automobile urbain. Mais, outre ces grands objectifs, plusieurs points restent encore à définir. La question du **sixième franchissement de la Seine** n'est pas réglée (pont, pont levant ou tunnel), or de cette décision va dépendre une partie des stratégies en matière de croisières et de réaménagement urbain des berges. De même, **les dessertes ferroviaires et fluviales** sont abordées dans la charte mais ne donnent lieu à aucune proposition d'actions. **Le transport combiné rail / route connaît une baisse sensible et demande à être redynamisé**, ce qui nécessiterait la réalisation d'une plateforme adéquate et une gestion des nuisances d'un tel trafic en milieu urbain (à définir). Pour la **voie d'eau**, si Rouen reste "le plus fluvial des ports maritimes", les préacheminements notamment pour les céréales sont à un bas niveau. La charte pourrait être l'occasion de **définir une stratégie pour promouvoir ce mode de transport économique pour les chargeurs** (récent exemple des farines préacheminées depuis le Port Autonome de Paris). Il semblerait également intéressant d'envisager un développement des **liaisons fluviales pour les conteneurs**, ce qui permettrait d'établir un système logistique diversifié et compétitif le long de la Vallée de Seine autour des trois pôles complémentaires de Paris, Rouen et Le Havre tout en désengorgeant les liaisons terrestres.

Si le port a eu tendance à se développer vers l'aval, **les zones amont ne représentent pas moins un enjeu important** : une partie abrite toujours des activités et une autre partie est sous-utilisée voire dévalorisée. Or ces espaces représentent une zone privilégiée d'articulation avec la ville, support de la perception des acteurs urbains vis-à-vis du port. **La charte représente l'occasion d'établir une véritable politique de revalorisation respectant aussi bien les intérêts urbains que les intérêts portuaires et permettant d'établir un véritable espace de compréhension et de mobilisation.** Si

un dialogue commence à s'établir progressivement, les orientations à ce sujet se limitent pour l'instant à des intentions et des réflexions. Or comme le souligne les travaux préparatoires de la charte, il est aujourd'hui nécessaire que le débat soit tranché, que **le port et la ville s'accordent sur un échancier, un schéma d'aménagement, un zonage** qui définira avec précision ce qui devra demeurer portuaire et ce qui pourra devenir urbain en accord avec les activités toujours existantes. Il s'agit d'établir un cadre et une méthode de travail qui devrait permettre de débloquer une situation depuis longtemps dommageable. En premier lieu, la concertation concerne les berges de la Seine en bordure du centre ville qui sont à terme destinées à être transformées en espaces urbains attractifs, ce qui soulève des problèmes de domanialité et de circulations automobile et ferroviaire. Plus à l'ouest, le secteur du Bassin Saint-Gervais apparaît plus problématique. La ville a le projet de transformer une partie de cette zone en espace de loisirs (parc, plaisance,...), or une telle volonté soulève la question de la cohabitation avec les trafics du bassin (quai de l'ouest) et s'oppose avec la volonté du port de garder ces espaces pour un éventuel redéveloppement portuaire, qui constituerait une solution alternative dans un contexte d'espace restreint. En attendant un accord de fond, qui va notamment dépendre de la question du sixième franchissement, il apparaît urgent de **lancer une étude de marché sur la croisière maritime et fluviale**, secteur potentiellement porteur à Rouen susceptible d'initier une dynamique de reconquête, et **d'entreprendre des actions ponctuelles de nettoyage des sites et d'identification des friches**.

Outre l'émergence de nouveaux types de rapports avec la ville centre, *l'articulation avec les communes de la rive gauche apparaît également essentielle*. Une réflexion sur l'intégration du port et des activités industrielles dans leur environnement urbain doit permettre **d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains** : études d'insertion des ouvrages dans le paysage, aménagement et sécurité du boulevard maritime, gestion des nuisances et des risques. Néanmoins, le maintien des périmètres de sécurité en vigueur est requis notamment pour faciliter les opérations de redéveloppement industriel. **Toutefois il semble préférable que les implantations majeures se localisent sur le site de Port-Jérôme**, hors de l'agglomération, pour lequel la gestion de la desserte ferroviaire et des couloirs de pipelines constituent les principaux enjeux.

Toutes ces orientations s'inscrivent au sein d'un **contexte portuaire normand riche et diversifié**. **L'efficacité et la cohérence d'un tel ensemble nécessite une certaine complémentarité des axes stratégiques proposés avec les autres places et le développement de coopération**, notamment avec Le Havre du fait de la proximité des deux places portuaires voire de leur juxtaposition (la juridiction du Port Autonome de Rouen s'étendant jusqu'à Honfleur). En mars 1996, la création de la Commission Interportuaire Rouen-Le Havre puis en décembre 1996 du GIE Interportuaire a déjà permis d'établir un dialogue permanent et des échanges d'expériences et de qualification. Ce couple présente l'avantage de constituer un complexe comprenant à la fois un port de fond d'estuaire et un port de mer facilement accessible pour les navires, ce qui permet d'offrir une gamme logistique performante et diversifiée qui puisse contenter chargeurs et armateurs. **Mais si la coopération fonctionne bien sur un plan technique, elle s'avère pour l'instant difficile sur le plan commercial**. L'ensemble territorial de l'estuaire de la Seine est encore profondément marqué par une rivalité entre deux ensembles urbains et une division entre deux ports autonomes qui commencent seulement à se concerter. Alors que l'Etat a pendant longtemps servi de relais, il initie aujourd'hui la démarche des chartes de places portuaires qui apparaît comme l'occasion d'approfondir ce dialogue nécessaire à l'émergence d'une dynamique locale autour la fonction portuaire.

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DU HAVRE

- note de synthèse -

Le Havre est avant tout un port d'exception (premier pour le commerce extérieur français) qui bénéficie d'une accessibilité nautique idéale et d'une situation privilégiée à la fois comme porte du grand bassin parisien et comme premier port touché à l'import et dernier à l'export sur le Northern Range européen. Mais Le Havre est aussi une unité urbaine de plus de 200.000 habitants qui a eu tendance à s'effacer derrière la puissance de son port voire à en pâtir. Dans ce contexte, la démarche **charte de place portuaire apparaît ici comme une chance d'établir un projet local considérant aussi bien les intérêts portuaires et urbains et permettant d'envisager les activités portuaires comme un véritable atout**, source de dynamisme et de développement pour le territoire notamment urbain.

Ainsi, le principal postulat de la charte part du principe que la hausse des trafics du port du Havre est un objectif nécessaire mais qu'il ne saurait être suffisant dans un projet global de développement. Il apparaît également indispensable d'envisager les retombées de cette croissance pour l'économie locale, son impact sur la qualité urbaine et les possibilités de valorisation du passage des marchandises au bénéfice à la fois du port et du territoire. En effet, dans un contexte de globalisation des échanges fortement concurrentiel, les qualités techniques d'un port, aussi exceptionnelles qu'elles soient, ne sauraient suffire à garantir une abondance de trafics. Aujourd'hui, **l'attractivité d'un port maritime dépend également de l'environnement de la place portuaire dans son ensemble : ses services, ses compétences, son cadre de vie... Tous ces attributs, en renforçant les relations stratégiques et les capacités directionnelles de la place, constituent des facteurs d'efficience, de fidélisation, d'innovation donc de compétitivité globale.**

Or **Le Havre est loin d'assumer de telles fonctions** dignes d'une grande place portuaire au rayonnement international : la qualification est encore faible, les services aux entreprises et les emplois stratégiques sont sous-représentés, le tissu économique local est fortement dépendant de centres de décision extérieurs, l'image de la ville est toujours marquée par des clichés industriels. Toutes ces carences peuvent s'avérer à terme dommageables pour un établissement portuaire en quête de nouvelles parts de marché. Aujourd'hui, **ce port a donc de plus en plus intérêt à intégrer la ville dans ses stratégies et à privilégier une conception coordonnée des projets** afin que celle-ci puisse se renforcer, être plus attractive et développer des fonctions tertiaires liées aux échanges.

Une telle démarche est d'autant plus nécessaire au Havre que les territoires portuaires et urbains sont contigus et donc particulièrement interdépendants. De plus, le principal potentiel de recomposition et de densification urbaines se situe dans les quartiers sud de la ville, c'est-à-dire dans la zone d'interface ville / port. Il s'agit actuellement d'un espace sous-utilisé, enclavé, dégradé où se mêlent activités, friches et habitat social. Un schéma évolutif d'aménagement et une concertation ville / port se sont mis en place afin de définir l'avenir de ce territoire en accord avec les perspectives de développement de chacun et de pouvoir y développer en parallèle des projets urbains et portuaires.

Pour la ville, le **quartier Vauban-Docks constituent un enjeu urbain de premier ordre offrant la possibilité d'accueillir des fonctions urbaines aptes à renforcer la centralité du centre-ville et à valoriser le lien avec le port.** Le programme de réaménagement prévoit des équipements culturels, universitaires, des logements et de l'immobilier d'entreprises, le raccordement du quartier avec le centre-ville et avec l'axe gare / université et une mise en valeur des anciens bassins, éléments paysagers et d'animation liés à l'identité portuaire. Par cette reconquête urbaine, il s'agit également

de constituer une offre pour l'accueil de fonctions tertiaires dans un cadre attractif et directement en liaison avec l'environnement portuaire.

Pour le port, **la reconversion des secteurs anciens apparaît également nécessaire notamment pour conforter et développer deux types de trafics. Le transmanche** qui doit pouvoir s'agrandir et pour lequel une mission de veille doit être mise en place afin d'améliorer la réactivité de la place face aux mutations du secteur, et **les trafics conventionnels**, très peu présents au Havre, qui souffrent de structures anciennes devenues obsolètes. Cette dernière orientation reste néanmoins à étudier car elle doit d'une part se faire en cohérence avec la place de Rouen, très bien positionnée dans ce domaine, et car elle intervient à un moment où la part de conteneurisation des divers continue à augmenter. Elle nécessiterait également de modifier les habitudes des chargeurs, d'où l'intérêt d'envisager la mise en place d'un FOB (Free On Board) de type anversois intégré au fret maritime, profitable aux chargeurs et pouvant avoir un effet dynamique sur ce type de trafic. Cette cohabitation entre activités portuaires et urbaines émergentes sur un même site, en nécessitant une gestion permanente des interférences (nuisances, circulation) et des articulations, constitue une opportunité pour envisager la proximité ville / port non plus en terme de contraintes dévalorisantes mais en terme d'association dynamique attractive et profitable aux nouvelles activités.

Mais, le principal enjeu de développement portuaire au Havre réside dans la **réorganisation complète de l'activité conteneurs à travers le projet Port 2000**. Celui-ci prévoit la réalisation d'un terminal disposant d'un linéaire de quai suffisamment important, capable de recevoir les plus grands porte-conteneurs afin de faire face à la croissance prévisible de ce secteur. L'enjeu pour le Havre est de devenir l'un des deux ou trois grands ports d'escale nord-européens, objectif qui requiert une massification du trafic afin d'augmenter le nombre de mouvements par escales et d'en diminuer ainsi les coûts unitaires. Port 2000 ne se résume donc pas à un projet technique de construction de quais, car l'objectif poursuivi sous-tend nécessairement une réorganisation de la politique commerciale du port et notamment de son positionnement dans un hinterland qui doit s'accroître et être irrigué plus profondément. **Le projet a donc une ambition qui concerne toute la place portuaire, le développement du trafic nécessitant une palette d'actions faisant intervenir une multitude d'acteurs.** Il s'agit entre autre de développer le feederling (notamment atlantique vers l'Irlande, l'Angleterre, la France et l'Espagne) en favorisant les transbordements, de réorganiser la desserte ferroviaire, de multiplier les activités de groupage / dégroupage, de promouvoir le co-loading afin de constituer des conteneurs complets, d'accueillir des centres de distribution des grands groupes industriels internationaux. C'est donc la place portuaire dans son ensemble qui doit se mobiliser pour **bâtir un environnement capable de conforter les trafics tout en les valorisant, de multiplier les services, de développer les sites logistiques et d'améliorer la performance globale du transit portuaire.** Pour cela, elle se doit d'entreprendre une modernisation des professions portuaires, de proposer des services de qualité, de poursuivre son effort de formation et de coopération en transport / logistique et en ingénierie portuaire, de conforter et de diffuser ses avancées dans l'informatique portuaire, ou encore d'animer une politique active de communication et de prospection auprès des transitaires, des logisticiens et des chargeurs. Cependant la place a également besoin d'un **appui de la puissance publique, notamment à travers des dispositions réglementaires douanières, sanitaires et fiscales**, pour pouvoir rivaliser avec une concurrence européenne efficace et offensive. Une réflexion doit ainsi se mettre en place sur les possibilités d'exonérations fiscales et de statuts douaniers assouplis pouvant favoriser le développement du traitement sur place des produits transitant par le port.

Le Havre représente également une plate-forme industrielle majeure regroupant divers pôles tels que la chimie de base, la pétrochimie, l'industrie automobile, la mécanique ou les matériaux... **Cette armature industrielle constitue un fond de trafic essentiel pour le port, mais elle**

représente également un enjeu de gestion territoriale et de développement en rapport avec les contraintes qu'elle génère. Le port dispose de réserves foncières relativement importantes mais il s'avère nécessaire de gérer les implantations et les articulations au sein de ce territoire afin de maintenir des capacités d'accueil diversifiées et suffisantes pour des secteurs aux besoins différents (industries, logistiques, services aux entreprises...). Cette nécessité passe par **une réactualisation du plan de développement de la Zone Industriale-Portuaire**. Le premier enjeu est de conforter un secteur chimique et pétrochimique en pleine mutation. De nouvelles installations s'avèrent nécessaires pour garantir les approvisionnements et le stockage de produits intermédiaires (vacs liquides), mais celles-ci requièrent de lourds investissements et sont sources de risques et de nuisances importantes. La réalisation de ces équipements dépendra essentiellement de la stratégie de l'Etat et des possibles projets qu'il entend développer dans ce secteur. Un autre objectif majeur est d'améliorer les conditions d'accueil des entreprises sur la ZIP. Pour cela la charte propose de distinguer le Domaine Portuaire Maritime, réservé aux fonctions maritimes et fluviales, d'un domaine industriel périphérique ou alternatif, aux conditions d'implantation plus attractives (possibilités de baux à long terme et de pleine propriété) et d'établir et **de communiquer un plan directeur des terrains mentionnant le statut, le prix, les contraintes de chaque parcelle afin de constituer une offre lisible et disponible en direction des investisseurs**.

La gestion d'un territoire si dense en activités sous-tend des **enjeux environnementaux majeurs**, d'autant qu'il s'agit là d'une plaine alluviale estuarienne. Néanmoins, outre une valorisation de la réserve naturelle (à définir) et des préoccupations en faveur du paysage, de la sécurité et de la pollution (application des normes en vigueur), **il semble que ces enjeux soient quelque peu absents de la charte**. Les intérêts 'environnementaux' ne sont pas clairement exprimés, ce qui se traduit par l'absence d'engagement forts et de compromis à ce sujet. **Les seules requêtes claires à ce sujet visent à prémunir les activités des contraintes environnementales** : garanties juridiques pour les entreprises, absence de servitude, limitation des zones protégées à la réserve naturelle et à la ZPS et possible réversibilité de ces zones à terme dans le cas où elles deviendraient nécessaires au développement portuaire et industriel. Il semble donc important de clarifier une stratégie environnementale complète concernant aussi bien la pêche (nourisseries, emplois), les zones 'naturelles' et 'l'écologie urbaine', et intégrant à la fois une logique de protection et une logique dynamique.

Enfin, **la question des dessertes a une importance majeure car elle constitue l'une des bases de la stratégie de massification du trafic conteneurs**. Le port du Havre a longtemps été focalisé sur Paris, mais aujourd'hui pour constituer un pôle logistique d'envergure européenne, il doit également se positionner vers l'Italie du Nord, l'Allemagne et l'Europe de l'Est. Sa position excentrée par rapport à l'axe lotharingien et la traversée de la région parisienne sont aujourd'hui contraignantes. Ainsi, un effort particulier doit être entrepris sur les dessertes, notamment longues distances, pour contrebalancer ce désavantage. **Les priorités doivent se porter sur l'axe Est / Ouest et sur le contournement de la région parisienne, les liaisons routière (A29) et ferroviaire vers Metz puis vers les grandes plates-formes multimodales de l'Est constituant une priorité absolue**. Il semblerait également intéressant de s'interroger sur les **possibilités de liaisons avec Lyon et Marseille** et sur les coopérations qui pourraient s'esquisser entre ces places dans le cadre d'une stratégie portuaire nationale et européenne, notamment en matière de pré et post acheminement depuis ou vers l'Europe de l'Est. Aujourd'hui, il est évident qu'une desserte ferroviaire massive et efficace constitue un atout indispensable pour devenir un hub européen. Dans ce contexte, la mise en place de TERFF, **corridors ferroviaires libéralisés pour le fret**, vise à faciliter et à simplifier l'usage ferroviaire pour les dessertes portuaires. Il s'avère indispensable d'étudier au plus tôt les possibilités pour que le port du Havre bénéficie d'un tel instrument qui lui donnerait les moyens de desservir de manière compétitive l'Est et le Sud de l'Europe.

De même, au niveau des dessertes de proximité, cette importance croissante du fer, ajoutée aux potentialités offertes par Port 2000, poussent au dédoublement et à l'électrification des accès à la ZIP ainsi qu'à une réorganisation complète de ses chantiers ferroviaires. Le principal projet consiste à **créer au plus près des nouveaux terminaux de Port 2000 un site unique pour la constitution directe de trains longs de conteneurs**, l'objectif étant d'organiser au mieux l'interface entre les terminaux et le fer à travers une amélioration et simplification des échanges entre opérateurs portuaires et ferroviaires. Le site actuel de Soquence serait réaménagé pour **le transport combiné rail/route** dont le développement, notamment les liaisons avec l'agglomération parisienne, permettrait la constitution d'une **palette de services ferroviaires complémentaires et diversifiés** plus apte à générer de la valeur ajoutée que les seuls trains longs. La liaison fluviale est quant à elle actuellement sous-développée (1% des conteneurs). Sur les longues distances, l'enjeu serait de relier Le Havre au réseau fluvial rhénan, mais les projets actuels (Seine-Nord, Seine-Est) ne semblent pas aller dans ce sens. Néanmoins, la voie d'eau apparaît intéressante sur les plus courtes distances notamment pour les liaisons vers Paris, pour lesquels elle permet de diminuer sensiblement les coûts. Ainsi il s'avère **indispensable de prévoir à cette fin une interface entre Port 2000 et le réseau fluvial**.

LES CHARTES DE PLACE PORTUAIRE DE CAEN, ROUEN ET LE HAVRE

Compte rendu des réunions de concertation

Suite à la synthèse des documents disponibles sur les chartes de places portuaires de Caen, Rouen et Le Havre (cf. pages suivantes) réalisée par l'AIVP, trois réunions de concertations se sont tenues à la DATAR avec les acteurs de chaque place portuaire les 16 juin, 17 septembre et 30 novembre 1998:

A l'occasion de ces réunions, un bilan-analyse de la démarche "charte de place portuaire" menée dans leur place a été présenté et une concertation a été engagée autour des axes stratégiques à développer et des points insuffisamment pris en compte ou qui restent à clarifier. A l'issue de cette phase de concertation, une fiche de synthèse présentant les principales orientations de chaque charte a été arrêtée. Elles seront prochainement présentées en CIADT.

Les principales orientations retenues s'articulent autour de plusieurs axes :

- Pour Caen :
 - la relance de la fonction portuaire et la localisation de nouvelles activités ;
 - le renforcement de l'interface entre la ville et le port ;
 - l'amélioration des dessertes.
- Pour Rouen :
 - le rayonnement économique ;
 - la recherche d'un équilibre socio-économique à l'interface de la ville et du port ;
 - la confirmation de la grande industrie et le développement de la logistique.
- Pour Le Havre :
 - le renforcement des fonctions de centralité de la ville portuaire ;
 - la construction d'une stratégie portuaire et de diversification logistique ;
 - la valorisation des activités industrielles dans le respect de l'environnement ;
 - l'amélioration de la desserte du port

REUNION 1

DATAR, salle Gérard Weil, mardi 16 juin 1998

Liste des participants présents:

Mme Michèle Collin (CNRS) ;
Mme Priscilla De Roo (DATAR) ;
M. Thierry Baudouin (CNRS) ;
M. Emmanuel Boubacha (AIVP) ;
M. Gilles Chevasson (DDE du Calvados) ;
M Jacques Dehray (Préfecture de Seine Maritime) ;
Mme F. Delagenière (DTMPL) ;
M. Bruno Delsalle (AIVP) ;
M. Alain De Meyère (SGAR de Haute Normandie) ;
M. Louis-Laurent Dupont (Agence d'Urbanisme de la Région Havraise) ;
M. Olivier Lemaire (AIVP) ;
M François Marendet (DTMPL) ;
M A. Mermet (DDE de Seine Maritime) ;
M. Gilbert Meyer (CATRAM) ;
M. Olivier Moulin (DATAR) ;
M. Hubert Noret (Port Autonome du Havre) ;
M. Pierre Poupinet (SGAR de Basse Normandie) ;
M. Daniel Thomas (Port Autonome de Rouen).

Introduction

Mme Priscilla De Roo présente le programme et l'objectif de la réunion. Elle rappelle le foisonnement des dispositifs et des initiatives touchant aux stratégies portuaires de la Normandie (débat public Port 2000, chartes, DTA Seine, Schémas de services interrégionaux, GIE Rouen Le Havre, Commission Interportuaire). Elle insiste sur trois points :

- . la nécessité de dégager de grandes orientations pour chaque charte de place portuaire en vue d'une validation en CIADT d'automne (débat individuels place par place) ;
- . la volonté de mettre en oeuvre une réflexion au niveau interportuaire en vue de dégager des sujets d'intérêt interrégional sur lesquels mettre l'accent.
- . l'importance de conduire une analyse sur des orientations concurrentes et complémentaires en vue d'établir les bases d'un document d'objectif commun à l'échelle de la Haute et Basse Normandie. Madame De Roo précise qu'une telle convention d'objectifs constituerait un élément important dans l'élaboration de la DTA de l'Estuaire de la Seine, les volets logistiques et portuaires apparaissant peu pour l'instant. Cette charte serait également déterminante pour la négociation des futurs Contrats de Plan et peut-être pour celle d'un éventuel Contrat de Plan Interrégional.

M. François Marendet présente la réforme de la LOADT et insiste sur le lancement de schémas de services pour le transport fret et passagers. Il confirme que les schémas sectoriels sont abandonnés, l'objectif étant de développer l'intermodalité. Il précise que les schémas de services seront fondamentaux dans la définition des dessertes, pour promouvoir notamment l'articulation entre les places portuaires et le transport ferroviaire de marchandises. A cet effet, les préfets ont demandé la constitution d'une commission (qui n'est pas intégré au GIE interportuaire Rouen / Le Havre) pour définir une stratégie interportuaire. L'objectif est de définir un cadre cohérent entre les diverses stratégies portuaires pour aboutir à une convention d'objectifs. Des points d'approches communes sont ainsi à définir au niveau de la logistique, des services, etc. La stratégie portuaire devra être cohérente avec la politique du pays, mais M. Marendet rappelle qu'il n'y a pas de politique dirigée en la matière et que les ports gardent leur "autonomie". En dernier point, M. Marendet remarque l'absence de représentants des DRE qui ont commencé à travailler sur les cohérences régionales en matière de transport intermodal. Il propose de les inviter lors des prochaines réunions.

Mme Priscilla De Roo rappelle que la LOADT de 1995 comportait un schéma national et des schémas sectoriels (notamment pour les transports) et que la nouvelle loi prévoit des schémas de services intermodaux et une mise en oeuvre interrégionale.

M. Olivier Moulin précise que l'objectif pour la réalisation des schémas de services dans les transports est situé à l'horizon 2020. Les schémas voyageurs et fret seront définis par le même comité stratégique. Un premier document de cadrage doit être rendu pour la fin juin. Les deux principales priorités sont :

- . les transports urbains et régionaux de voyageurs ;
- . le développement du fret ferroviaire articulé avec les ports.

Monsieur Moulin rappelle que le calendrier de préparation des schémas de services est défini comme suit :

- . sept. / nov. 98 travail des services de l'Etat pour élaborer des propositions ;
- . nov. 98 / fév. 99 débats des objectifs de services avec les collectivités locales ;
- . fév. / juin 99 préparation des Contrats de Plan avec liste des opérations prêtes et celles à renvoyer sur un plus long terme
- . fin 1999 : bouclage des Schémas de services

La place portuaire de Caen

Après une présentation par M. Emmanuel Boubacha (AIVP) de la méthodologie employée pour élaborer les synthèses à partir de chacune des chartes et après un rapide rappel des principales conclusions de la note de synthèse concernant la place portuaire de Caen, les participants sont invités à réagir.

M. Gilles Chevasson précise que la charte a été l'occasion de rétablir localement un dialogue entre les différents acteurs. Une structure (association ou syndicat mixte) devrait prochainement voir le jour et apparaître comme un espace local de débat et de prise de décision, ce qui constituerait selon M. Chevasson une sérieuse avancée initiée par la démarche charte.

M. Chevasson informe le groupe que depuis le document de travail sur la charte, une étude prospective a été commandée par la CCI de Caen sur les perspectives de développement du Port de Caen. Les conclusions ont été présentées aux acteurs locaux et ont été validées localement. Cette étude sera intégrée dans la charte définitive (pas de calendrier défini).

Trois axes se dégagent :

- . adaptation de l'outil transmanche et recherche de nouvelles lignes (Irlande, Ecosse, Scandinavie) ;
- . développement des implantations industrielles sur le port amont ;
- . développement de l'axe nautisme / plaisance (dont un projet de salon) en particulier sur la presqu'île.

Il existe également un projet de plate-forme mer / fer en port amont en relation avec l'avant-port de Ouistreham. M Chevasson précise que le réseau ferroviaire local existe. Les acteurs caennais misent sur un développement du feederling.

M. François Marendet demande si un tel projet est compatible avec le réseau actuel : n'existe-t-il pas trop d'interférences avec les « créneaux voyageurs ? Par ailleurs, il s'interroge sur les marchés visés par ce projet.

M. Pierre Poupinet souligne que ce projet n'en est qu'à ses débuts et qu'il ne peut être envisagé qu'à long terme. Le réseau est électrifié vers Paris et l'électrification commencera prochainement sur le réseau Sud vers Tours, ce dernier réseau constituant la véritable priorité pour le Port de Caen. Pour atteindre une taille critique de marchandises pour le fer, la place de Caen souhaite collaborer avec celle de Cherbourg. Un agro-site pourrait ainsi se développer dans l'agglomération, qui compte pour l'instant une usine évoluant dans ce secteur d'activité.

M. Poupinet insiste par ailleurs sur le fait que la charte a permis de remobiliser les acteurs locaux autour de l'avenir du port, après le "traumatisme" causé par la fermeture de la Société Métallurgique de Normandie qui assurait une grande partie du trafic et payait de fait l'entretien du canal. Si Caen a jusqu'à présent "grappillé" les trafics qui ne pouvaient être détournés vers les autres ports, la place compte aujourd'hui adopter une attitude plus volontaire dans ses stratégies. M. Poupinet souligne que le sens de l'évolution est donc positif et même si l'hypothèse "on arrête tout" continue à se poser, elle apparaît de moins en moins comme la meilleure solution.

M. Thierry Baudouin remarque que la place de Caen développe des liens avec l'Arc Atlantique, ce qui peut constituer un facteur de différenciation par rapport aux places de Rouen et Le Havre. Elle occupe ainsi une position d'interface intéressante entre le Bassin Parisien et l'Arc Atlantique.

M. Pierre Poupinet précise qu'il y a toujours une hésitation dans le positionnement de Caen. Sur le plan économique, la place tend à se rapprocher du Bassin Parisien, mais sur le plan historique et agricole notamment, elle fait partie de la façade atlantique. Du point de vue portuaire, la place est plus proche de la Basse Seine.

Mme Priscilla De Roo s'interroge sur l'articulation des stratégies entre le port amont et Ouistreham qui disposent de deux profils différenciés :

- . à Ouistreham, l'enjeu est portuaire avec des possibilités notamment au niveau du feederling et de l'implantation d'entreprises ;

- . sur le port amont, l'enjeu se situe au niveau des services, d'une redynamisation et d'un lien avec les fonctions urbaines.

Madame De Roo remarque qu'il convient toutefois de s'interroger sur la pertinence de l'implantation d'une plate-forme mer / fer sur le port amont compte tenu notamment de l'éloignement du point de transbordement qui se situerait à Ouistreham car il paraît illusoire de penser que les feeders emprunteront le canal.

M. Olivier Moulin souligne que les orientations qui seront retenues doivent engager l'Etat. Cette responsabilité doit amener à distinguer :

- . les projets portés par les acteurs locaux dont l'Etat peut prendre acte ;
- . les projets qui intéressent vivement l'Etat et pour lesquels il est prêt à affirmer son rôle.

Il est donc important que l'Etat choisisse entre les orientations présentées afin de pouvoir tenir ses engagements. Le document présenté en CIADT devra faire apparaître une stratégie claire de l'Etat.

M. Thierry Baudouin constate que les stratégies de chartes de places portuaires sont en règle générale « localistes ». Il conviendrait que l'Etat y incluse une vision nationale permettant aux villes portuaires françaises de se positionner dans la mondialisation. Il serait regrettable que les chartes de places portuaires servent exclusivement à cautionner tel ou tel projet.

M. Olivier Moulin précise que, sur les sujets où il est sollicité, il faut que l'Etat se sente réellement engagé s'il décide de soutenir le projet. Dans le cas contraire, il est préférable de ne pas mentionner ledit projet dans le document présenté en CIADT.

Mme F. Delagenière déplore que les chartes n'établissent pas les échelles de temps, d'où le risque que l'Etat soutienne certains projets qui seront finalement abandonnés. Ces situations posent pour l'Etat un problème de discrédit.

Concernant la charte de place portuaire de Caen, **Mme Priscilla De Roo** conclut sur la nécessité de reprendre le document de synthèse en y intégrant les nouveaux éléments dont disposent les acteurs caennais, notamment les conclusions d'une étude récente sur le positionnement stratégique et le développement.

La place portuaire de Rouen

M. Emmanuel Boubacha rappelle les principales conclusions de la note de synthèse concernant la place portuaire de Rouen en précisant que cette synthèse a été réalisée à partir d'un document d'étape. Les participants sont invités à réagir.

M. Daniel Thomas rappelle que 85% du trafic du Port de Rouen repose sur l'investissement privé, le rôle joué par la puissance publique en terme d'investissement est donc relativement faible. Toutefois, l'avenir de Rouen dépend également principalement de la qualité des accès terrestres et de la réalisation du plan d'approfondissement du chenal récemment négocié. Ce dernier constitue le

principal grand investissement requis. Il rappelle également que ce plan devra vraisemblablement à long terme être renouvelé.

M. A. Mermet souligne que la charte de Rouen constitue une synthèse des apports individuels des différents membres du comité technique. La place de Rouen n'a pas voulu présenter, comme certaines autres, une liste d'actions et de projets à mener. Ainsi, la charte n'occulte pas les débats et les désaccords entre la ville et le port, notamment à propos du redéveloppement du Bassin Saint-Gervais. M. Mermet informe les participants que la charte définitive devrait être disponible en juillet.

Pour M. Mermet, la charte traduit également l'amorce d'une réflexion commune en matière de stratégies industrielles et logistiques. Les acteurs rouennais s'interrogent notamment fortement sur la pertinence d'un possible raccordement de Rouen au « freeway » nord. Un accent particulier est mis sur l'identification des besoins et des perspectives en matière de plates-formes et de services logistiques (M. Mermet regrette l'absence d'études sur ce sujet). La charte comporte assez peu de requêtes matérielles mais insiste beaucoup sur l'aspect immatériel du développement de la place portuaire : la formation, les emplois, les services. Il est important que Rouen dispose de compétences de haut niveau dans le secteur logistique et portuaire, qui constituent autant d'atouts pour le développement portuaire. Il est très important que les orientations immatérielles ne soient pas oubliées dans les chartes de places portuaires.

M. François Marendet précise toutefois que le volet formation sera abordé dans les schémas de services concernant l'enseignement supérieur.

Mme Michèle Collin rappelle que le développement des entreprises de distribution, complémentaires de l'activité industrielle, est primordial pour les places portuaires. A ce sujet, Mme. Collin cite l'exemple des Pays-Bas.

Mme Priscilla De Roo précise qu'il existe des études sur les plates-formes et services logistiques mais que celles-ci datent de 6/7 ans. Il existe donc :

- . premièrement un besoin d'actualisation ;
- . deuxièmement une nécessité de croiser ces recherches avec la problématique portuaire.

M. Olivier Moulin met l'accent sur deux projets de dessertes mentionnés dans la charte de Rouen : le contournement Est de l'agglomération Rouennaise et les prolongements routiers tant vers le nord que vers le sud. Il insiste sur la nécessité dans les chartes de hiérarchiser les besoins, les projets et les actions. Il relève qu'il est intéressant de constater que les acteurs rouennais s'interrogent sur « l'utilité » du « freeway » nord pour leur ville portuaire. Il souhaite que les priorités de Rouen soient davantage précisées.

M. Alain de Meyère rappelle que le point important pour le Port de Rouen se situe dans la desserte de Paris et de l'Ile de France qui constitue son principal marché.

M. Daniel Thomas précise que les acteurs rouennais n'ont pas beaucoup insisté sur les dessertes terrestres car elles n'apparaissent pas réellement être du ressort des chartes de places portuaires. Il précise dès lors que les priorités pour Rouen résident dans la modernisation de la N154 vers Orléans

et de la N31 vers Beauvais, très fréquentée et qui pose actuellement des problèmes de sécurité. De même, il rappelle que c'est dans le même esprit que les projets de desserte fluviale, notamment Seine-Est n'ont pas été repris.

M. François Marendet note que les chartes ne doivent pas être un document reprenant toutes les problématiques de développement. Ainsi la liaison Seine-Est, notamment par son caractère prématuré, n'a pas à être débattu dans le cadre des chartes de places portuaires.

M. Thierry Baudouin insiste sur l'importance de la desserte de la région parisienne. Il regrette que le Port Autonome de Paris ne soit pas représenté et qu'il n'ait pas été concerné par les chartes de places portuaires. Il s'interroge sur la justification de la stratégie du contournement nord de Paris qui constitue pourtant la première métropole européenne, et est donc un marché extrêmement lisible au sein de la mondialisation sur lequel les ports normands peuvent s'appuyer pour attirer des investisseurs étrangers.

M. Daniel Thomas rappelle qu'environ 13 Mt de marchandises traitées à Rouen transitent par l'Île de France et notamment 6 Mt de vrac. Ces vrac ne nécessitent pas un transit rapide mais leur libre circulation doit toutefois être garantie car elle est vitale pour la compétitivité du port.

M. A. Mermet souligne le double besoin pour les ports normands de disposer à la fois d'une bonne desserte de la Région Parisienne et d'un contournement nord indispensable dans le cadre d'une stratégie européenne.

M. Olivier Moulin évoque les sites de Port-Jérôme et de Honfleur, pour lesquels il existe des documents spécifiques. Il souhaite notamment avoir quelques précisions sur le problème des approvisionnements en éthylène de la plate-forme pétrochimique (Le Havre et Port-Jérôme) et le problème de la Zone Industriale Portuaire Eure Calvados (ZIPEC).

M. Alain De Meyère insiste sur les enjeux de l'offre foncière dans la Basse Seine.

Mme Priscilla De Roo rappelle que la DTA sera déterminante en matière de définition de l'offre économique tout en intégrant les contextes urbains et environnementaux. Quant à la ZIPEC, la question du statut juridique et d'un possible transfert doivent prochainement être débattus (en juillet).

La place portuaire de Havre

M. Emmanuel Boubacha présente les principaux enjeux discutés dans la charte de place portuaire du Havre.

M. Hubert Noret insiste sur le fait que la charte de place portuaire du Havre constitue un document qui a été longuement travaillé et débattu avec tous les acteurs havrais au sein du comité de pilotage. Il s'interroge ainsi sur le bien-fondé d'une synthèse de cette charte car chaque phrase qui figure dans

le document d'origine est importante et a été pesée et discutée. Il serait néanmoins possible de hiérarchiser les différents axes d'intervention proposés.

Mme Michèle Collin insiste sur la faiblesse du Havre en tant que place commerciale internationale. Elle déplore une gestion conduite selon la seule logique de port industriel et met l'accent sur l'importance pour la place de présenter ses capacités à commercer et à distribuer.

M. Thierry Baudouin, évoquant l'exemple d'une usine Ford situé à 100 kilomètres d'Anvers, rappelle que l'enjeu des places portuaires ne se situe pas seulement au niveau des implantations industrielles au coeur même de l'agglomération urbano-portuaire. M. Baudouin souligne que la performance d'une place se mesure également dans sa capacité à mettre en relation les différents facteurs de production des industries (notamment celles de son hinterland) et dans sa capacité d'intermédiation entre leurs productions et les différents marchés.

M. Hubert Noret souligne que le développement des plates-formes logistiques au Havre repose sur une question de seuil. Des implantations de société de transport / stockage / logistique sont en discussion dans le Parc du Pont de Normandie, mais des implantations supplémentaires seront nécessaires pour générer un effet de seuil dynamique sur la demande. M. Noret rappelle également le problème de la manutention dans l'efficacité de logistique.

M. Olivier Moulin tient à rappeler qu'un effort particulier doit être mené dans le secteur de la logistique. Sur les 70 projets logistiques de ces dernières années qui se sont concrétisés en Europe, un seul l'a été en France.

M. Moulin évoque par ailleurs l'avenir du site des docks Vauban qui semble constituer une opportunité intéressante pour Le Havre dans la mesure où la ville pourrait y accroître son offre de services. Cette dynamique aurait un effet salubre sur une zone sévèrement touchée par le chômage. M. Moulin demande où en sont les projets pour ce site et s'il existe une structure qui s'en occupe.

M. Louis-Laurent Dupont souligne qu'il n'existe aucune structure de ce type. Les négociations sont depuis longtemps en cours mais le problème est pour l'instant encore loin d'être réglé.

M. Hubert Noret précise que le dossier est complexe. Il y a notamment des problèmes de circulation à régler (en relation avec l'activité transmanche) et des questions de domanialité. Le dossier avance et les acteurs s'efforcent de trouver la meilleure articulation possible entre les besoins portuaires et urbains dans cette zone.

M. Noret revient également sur le problème de l'approvisionnement en éthylène de la plate-forme pétrochimique. Il rappelle les potentialités qui existent dans ce secteur et les investissements importants qui pourraient bientôt voir le jour. Il apparaît nécessaire de trouver une solution conjointe avec Port-Jérôme. Un approvisionnement maritime serait possible, il nécessite un appontement spécifique et des équipements de stockage.

Conclusions

Mme Priscilla De Roo invite les acteurs à réfléchir sur des orientations qui pourraient s'inscrire dans le cadre d'une charte interportuaire.

M. A. Mermet précise qu'il est difficile de définir maintenant des axes précis. Néanmoins de grands thèmes d'ordre interportuaire peuvent être définis pour ensuite être débattus avec toutes les parties. D'ores et déjà, M. Mermet identifie le thème de la stratégie logistique, celui de la stratégie foncière, celui de la formation et des services.

M. François Marendet note que la formation sera abordée dans les schémas de services concernant l'enseignement supérieur. Il s'interroge par ailleurs sur l'utilité d'une démarche de plus (charte interportuaire) qui vient s'ajouter au catalogue déjà important de procédures en cours : DTA, schémas de services, etc. Les préfets s'apprêtent de plus à organiser une commission interportuaire dans laquelle pourrait très bien s'intégrer cette réflexion. Pour M. Marendet, cette démarche s'inscrirait mieux dans une logique qui part du niveau déconcentré pour « remonter » jusqu'à l'Etat.

M. Louis-Laurent Dupont émet toutefois des réserves sur les conditions de participation des acteurs locaux à une telle démarche. **Mme Priscilla De Roo** rappelle que c'est le rôle des préfets d'assurer l'articulation entre l'Etat et les acteurs locaux.

Mme De Roo confirme que la réflexion se fera par le biais de la Commission Interportuaire. Elle pourra s'organiser autour de trois axes qui porteront :

- . sur les stratégies et la disponibilité en matière de foncier (dans lequel s'intègre l'avenir de la ZIPEC) ;
- . sur les stratégies logistiques en matière aussi bien d'équipement, de dessertes que de services ;
- . et enfin sur les complémentarités à développer pour certains trafics (transmanche, diverses, etc.).

M. Olivier Moulin invite les représentants des SGAR à consulter les acteurs locaux et à envoyer à la Datar les éventuelles remarques sur les fiches de synthèses "CIADT". Il rappelle qu'afin d'assurer une bonne lisibilité de ces documents, il est important de bien hiérarchiser les orientations en distinguant ce qui relève des responsabilités locales et ce qui pourra engager la responsabilité de l'Etat.

Mme Priscilla De Roo précise que le prochain CIADT est fixé au 15 novembre 1998. Il est donc convenu d'organiser une nouvelle réunion en septembre 98 dont la date indicative pourrait être le 15 septembre 1998 afin de débattre et valider les orientations des fiches de synthèse "CIADT" en fonction des remarques et des nouveaux éléments disponibles.

REUNION 2

DATAR, SALLE GERARD WEIL, JEUDI 17 SEPTEMBRE 1998

Liste des participants présents:

M. T. Baudouin (CNRS)
M. Baumel (DRE Basse Normandie)
M. E. Boubacha (AIVP)
Mme M. Collin (CNRS)
Mme F. Delagenière (DTMPL)
Mme P. De Roo (DATAR)
M. L.L. Dupont (AURH)
M. O. Lemaire (AIVP)
M. J.P. Lucas (DDE Seine-Maritime)
M. F. Marendet (DTMPL)
M. G. Meyer (CATRAM)
M. H. Noret (Port Autonome du Havre)
M. J.F. Plaut (DDE Calvados)

Introduction

Mme Priscilla de Roo précise que l'objectif de la réunion consiste à examiner les différentes propositions de rédaction concernant les documents synthétisant les grandes orientations des chartes de places portuaires de Caen, Rouen et Le Havre. Il s'agit de faire ressortir les points fondamentaux de chaque charte, en accord avec les différents acteurs, en vue d'une validation en CIADT prévu le 15 novembre 1998. Dans un premier temps, l'AIVP a proposé la rédaction d'une fiche pour chaque place. Suite à la première réunion du 16 juin 1998, la DDE du Calvados a proposé une contre-proposition reprenant les éléments de l'étude stratégique du Port de Caen-Ouistreham, non pris en compte dans la première version. La DDE de Seine-Maritime a, quant à elle, proposé la conclusion de la version définitive de la charte de Rouen, qui reprend les principales orientations. A propos de Rouen, il faudra néanmoins prévoir deux ajouts distincts concernant Honfleur et Port-Jérôme.

Le Havre

Mme Priscilla de Roo rappelle que les acteurs du Havre n'ont, à l'heure actuelle, pas envoyé de contre-proposition à la rédaction de la fiche telle que présentée lors de la dernière réunion.

M. Noret précise qu'une telle proposition, validée par les différents co-auteurs de la charte du Havre, devrait bientôt être disponible.

M. Lucas fait part de réactions « épidermiques » à la première proposition de la part des acteurs havrais et notamment de la Ville du Havre, de la CCI et du Havre Développement.

M. Noret remarque qu'il y a eu un certain flou dans la procédure locale de centralisation des réactions par rapport au premier texte. Néanmoins, l'AURH a recueilli les principales remarques. M. Noret insiste sur les réactions du Port Autonome vis-à-vis de ce texte. Premièrement, le PAH désire que les questions environnementales soient sorties du débat interne à la charte, celles-ci étant plutôt du ressort de la DTA. Deuxièmement, le PAH n'est a priori pas d'accord sur la forme du document qui manque de netteté et de précision. Il semble important d'employer des termes moins généraux et surtout de préciser le niveau d'engagement de l'Etat vis-à-vis des orientations proposées. Ainsi, le PAH souhaite que des actions soient précisées dans le document final.

Mme De Roo rappelle que le document ne doit pas excéder deux pages et qu'il doit rester au niveau des orientations. Comme il a été rappelé au dernier CIADT, les chartes ne sont pas des documents de programmation. Elles constituent une première étape dans les futures négociations des Contrats de Plan et des Schémas de Services. Il est important aujourd'hui de clairement hiérarchiser les orientations et d'insister sur celles qui apparaissent fondamentales sans rentrer dans un niveau de finesse excessif. Il s'agit de faire ressortir dans un document de cadrage la stratégie des communautés portuaires et la projection commune des acteurs par le biais de projets concernant le court et le moyen terme.

M. Marendet souligne qu'il est absolument nécessaire de distinguer ce qui relève des responsabilités locales et ce qui relève de la responsabilité de l'Etat. Comme il avait été dit dans la première réunion, la rédaction devra préciser si l'Etat prend acte ou si l'Etat soutient telle ou telle orientation.

Mme De Roo rappelle qu'il ne faut pas se focaliser sur une approche locale des problèmes et qu'il est important de replacer les orientations dans une dimension internationale.

M. Lucas aborde le problème de l'articulation entre les stratégies locales et globales. La place portuaire a surtout des attentes au niveau international et elle attend des positions de l'Etat à ce niveau. L'Etat n'a pas à statuer sur les problèmes locaux mais il doit répondre aux revendications locales par le biais d'une stratégie nationale. Ainsi, il est important de distinguer deux niveaux de stratégies qui ne sont pas à aborder de la même manière.

Mme De Roo souligne qu'il n'est pas nécessaire d'établir une différence entre un niveau local et un niveau global. A priori, les chartes doivent être considérées comme un projet commun quelle que soit l'échelle. Il s'agit de cimenter une communauté d'intérêts, plus que jamais ouverte sur l'extérieur.

M. Noret rappelle qu'il existe une hiérarchisation de fait. A propos du projet Vauban-Docks, il existe à la fois un enjeu concernant les services et les fonctions urbaines qui dépassent les problèmes locaux, et un phénomène plus localisé de réaménagement d'une interface ville-port. Dans le document, ces différentes échelles sont mises au même niveau dans le premier chapitre, ce qui peut entraîner une certaine confusion.

M. Marendet précise que les chartes n'ont rien à voir avec l'aspect budgétaire. Pour les projets à l'interface ville-port au Havre, l'Etat n'a pas à intervenir, il peut prendre acte tout au plus.

M. Dupont désapprouve car urbain ne veut pas dire local. Ce n'est pas parce que Vauban-Docks est un projet urbain qu'il ne doit pas être considéré comme un projet national.

Mme Collin pense que le problème se situe moins au niveau du plan qu'au niveau de la formulation des intitulés de chapitres.

Mme De Roo pense également qu'il faut revoir les têtes de chapitres. Les titres doivent faire ressortir les grands enjeux propres à chaque place. Il faut dès lors remplacer les titres standardisés du plan type proposé au début de la procédure « charte de place portuaire ». Ainsi, par exemple pour Le Havre, « Dans le domaine spatial et urbain » pourrait être remplacé par « Repositionner la ville portuaire » ou « Renforcer les fonctions de centralité de la ville portuaire ». Un tel intitulé pourrait ainsi mettre en avant l'objectif stratégique de centralité relatif à l'opération Vauban-Docks.

Mme Delagenière s'interroge sur la manière de mieux hiérarchiser et faire ressortir la volonté locale. Certains points présents dans les chartes ne sont d'ailleurs pas repris dans les synthèses. Il est nécessaire de donner la parole aux acteurs afin qu'ils puissent exprimer de manière hiérarchisée les orientations qu'il leur paraît important de citer.

M. Dupont confirme qu'il y a des orientations manquantes. Ainsi, dans l'introduction, il faudrait insister beaucoup plus sur l'importance des fonctions logistiques.

Mme De Roo propose qu'on retienne tout ce qui est d'intérêt national. L'interface ville-port est à analyser en terme de services et de participation du port à la redynamisation de la ville.

Mme Delagenière met en garde contre les généralités. Il y aurait au contraire intérêt à bien cibler les actions.

Mme De Roo confirme que, sans pour autant détailler les projets, il est important de bien cibler le lieu et les stratégies économiques choisies.

M. Baudouin expose la nécessité d'un acte politique pour convaincre de l'utilité des places portuaires. Il faut expliquer pourquoi la France a besoin de ces places. Il est important d'établir de nouveaux rapports entre la Ville et l'Etat et ne pas lister tous les projets. La formulation est trop floue et il faut insister sur les enjeux qui puissent permettre de distinguer ces orientations du flot de projets qu'expriment la plupart des villes.

M. Dupont expose les remarques des acteurs havrais à propos du document de synthèse concernant la place du Havre. Il insiste sur la nécessité d'imaginer un domaine foncier alternatif, complémentaire du domaine portuaire, qui offre des conditions d'implantations différentes.

Mme De Roo demande certaines précisions à propos de ce domaine.

M. Noret répond qu'il s'agit en fait de proposer aux entreprises une offre foncière diversifiée. Le domaine portuaire ne doit pas être bradé et doit être réservé à certaines activités logistiques et industrielles. Les activités qui ne nécessitent pas d'implantation sur le domaine même, doivent pouvoir trouver une offre de terrains adaptée à leur besoin.

M. Lucas prend l'exemple de Rouen où certaines entreprises ne veulent pas s'implanter sur le domaine portuaire pour des raisons tenant à son statut. Le fait de proposer une offre alternative est alors un véritable projet d'agglomération.

Mme De Roo propose que cette partie soit rédigée à nouveau en prenant en compte la DTA qui prévoit un schéma d'offre foncière à vocation économique.

M. Baudouin déplore que l'image du port soit uniquement celle d'un port industriel. Le domaine portuaire n'est en effet pas seulement une zone industrielle, c'est aussi une zone de services. Il est inconcevable de séparer les deux secteurs. Des conditions d'accueil adéquates doivent également être réunies pour attirer les activités de services sur le domaine portuaire.

M. Noret répond qu'il n'est pas possible d'envisager des implantations tertiaires sur la zone portuaire pour des raisons de sécurité.

Mme De Roo aborde le problème de la rareté de l'offre foncière au Havre. Il ne faut pas négliger l'industrie mais l'offre foncière de la place ne semble pas être à la hauteur, notamment sur le plan qualitatif. Ceci constitue un enjeu déterminant et l'Etat doit en prendre acte.

M. Dupont pense qu'il faut alors également intégrer à la réflexion les sites tertiaires spécialisés comme l'opération Vauban.

M. Marendet arrête ce débat en rappelant que ce sont des problèmes locaux et qu'ils n'ont rien à voir avec une fiche destinée à un CIADT.

Mme De Roo précise qu'il faut élargir la problématique. La question foncière ne concerne pas seulement le port du Havre mais l'ensemble de l'estuaire de la Seine. La clarification des modalités juridiques et réglementaires ne relève pas de la fiche CIADT mais de la DTA. De plus, il faut réécrire l'en-tête de chapitre « Dans le domaine industriel ». Elle propose « Une stratégie de développement économique basée sur la logistique ». Il est en effet important que la stratégie proposée soit lisible. A cette fin, la phrase introductive manque également de force et doit être revue.

M. Baudouin propose d'écrire en introduction « La place portuaire prétend à un rôle de plate-forme logistique et industrielle de dimension européenne qui manque à la France ». Il est en effet important de souligner le caractère stratégique du Havre.

M. Dupont propose d'intégrer le volet de la formation dans le premier point et d'y rajouter le domaine des affaires internationales. Il propose également de rajouter une orientation sur le développement du système informatique portuaire et des nouvelles technologies de l'information.

Mme De Roo regrette que la coopération avec le port de Rouen n'ait pas été abordée dans la charte du Havre. A l'inverse, dans la charte de Rouen, cette coopération bénéficie d'une réelle volonté politique.

M. Marendet souligne la nécessité de prévoir un préambule qui mette en avant la coopération Rouen-Le Havre et qui replace les orientations dans une logique de complexe interportuaire.

Mme Collin rappelle néanmoins que l'affirmation de cette coopération ne doit pas fermer la porte aux ports bas normands qui veulent s'inscrire dans cet ensemble.

M. Lucas désire que la coopération aille plus loin et que l'Etat soutienne les actions dans ce sens.

Mme De Roo craint qu'un préambule spécifique pour la coopération Paris-Rouen-Le Havre mette un peu de côté le port de Caen-Ouistreham. Elle préférerait qu'un tel rappel soit plutôt placé dans l'introduction des fiches de Rouen et Le Havre.

M. Marendet affirme au contraire l'utilité d'un préambule distinct des fiches.

Mme Collin rappelle l'utilité de repositionner les places portuaires et de replacer les orientations dans un ensemble géostratégique plus vaste.

M. Dupont aborde la question des dessertes. Il faut réécrire la partie sur la desserte ferroviaire.

Mme De Roo rappelle que le contournement nord de la Région Parisienne ne doit pas être une fin en soi. Dans ce cas, la marchandise passe le plus vite possible sans être valorisée. Il est important de soigner également la desserte rapprochée et de réserver des sillons fret vers Paris.

M. Baudouin remarque que les places de Rouen et Le Havre s'opposent totalement sur ce point. Le Havre souhaite vigoureusement un contournement Nord, tandis que Rouen désire soigner ses accès vers Paris.

M. Marendet souligne que ces deux stratégies ne doivent pas s'opposer mais qu'elles sont au contraire concomitantes. Les places doivent marcher sur leurs deux jambes et doivent aussi bien soigner leur desserte rapprochée et leur desserte générale.

M. Baudouin déplore la faiblesse des politiques en France concernant les freightways et la voie d'eau.

M. Marendet pense que les grands projets concernant la voie d'eau n'ont pas à figurer dans les chartes. Il s'agit de projets à long terme qui ne verront pas le jour avant 2020-2030.

Caen Ouistreham

M. Plaut commente la nouvelle proposition de rédaction. Les conclusions de l'étude stratégique du port ont été rajoutées, notamment dans l'introduction. Les trois axes sont le trafic roulier, l'implantation industrielle et la plaisance-nautisme.

Mme De Roo suggère que des éléments de l'introduction de la première version soit conservés, notamment la phrase «La place caennaise pour affirmer sa vocation maritime bâtit de nouvelles articulations entre les enjeux urbains, portuaires et environnementaux ». Un collage entre les deux versions est à envisager.

M. Plaut insiste sur l'importance des coopérations logistiques pour la place et de son positionnement dans des marchés de niches. Il met également l'accent sur l'émergence d'une véritable coopération entre les acteurs locaux qui doit se concrétiser par la création d'une "Structure des Parties Prenantes". Celle-ci doit être une structure de réflexion et de décision aussi bien sur le port, sur le foncier, etc.

Mme Collin remarque l'absence de positions vis-à-vis de l'Arc Atlantique.

Mme De Roo rappelle qu'il n'existe pas pour Caen-Ouistreham de document « charte de place portuaire » définitif. En attendant qu'une synthèse des documents existants soit réalisée, il sera demandé au Préfet d'établir une proposition définitive qui prenne en compte tous les éléments. Elle

demande ensuite si le port peut se positionner dans une nouvelle logique d'accueil d'entreprises de distribution en liaison avec les autres ports normands.

M. Plaut répond qu'il y a pour l'instant peu de réflexions sur le sujet. Des opportunités existent au niveau logistique. L'attention des acteurs locaux doit être attirée sur le sujet. Mais pour l'instant on ne peut pas vraiment dire précisément de quelle nature sera à l'avenir le lien port-industries. Néanmoins, un réel potentiel semble se dessiner dans l'agro-alimentaire autour de l'agro-site.

Mme De Roo propose d'élargir les orientations à l'agro-alimentaire sans le restreindre au marché des viandes. La rédaction doit ainsi mettre davantage l'accent sur le secteur. Le problème des crues et du canal ne doit, quant à lui, n'être cité qu'une fois en prenant garde de ne pas être trop localiste. Enfin, la réalisation de la zone d'évitage près du quai de Blainville est du ressort local et n'a pas à apparaître dans la fiche.

M. Baudouin pense qu'il faudrait également insister sur le développement du réseau de cabotage européen.

Rouen

Mme De Roo souligne que la conclusion de la charte de Rouen offre une bonne synthèse des orientations à faire apparaître dans la fiche CIADT.

M. Lucas expose l'interrogation des acteurs rouennais vis-à-vis de la stratégie havraise de contournement ferroviaire nord de la Région Parisienne. Rouen veut sortir de sa logique de port régional, mais pour le moment, il semble que l'intérêt et la priorité du port ne se situent pas dans le raccordement au barreau de contournement, mais dans l'amélioration de la desserte de la Région Parisienne et de la Champagne. De plus, une telle réalisation semble difficile sur le plan technique étant donné la configuration du site. Le problème de la circulation des wagons en tissu urbain pose également un sérieux problème.

M. Meyer expose le problème des freightways. Pour l'instant, de nombreuses incertitudes entourent encore ce dossier. Il insiste sur le fait, qu'en réalité, l'organisation des corridors est encore problématique, notamment pour ce qui concerne la qualité des services ferroviaires.

Conclusion

Mme De Roo précise que la stratégie ferroviaire de Rouen doit être plus clairement précisée, l'orientation de la conclusion de la charte apparaissant insuffisante. Le reste de la fiche de Rouen sera rédigé sur les bases de la conclusion de la charte. Les acteurs havrais sont chargés d'établir une nouvelle proposition. Lors de la prochaine réunion, toutes les nouvelles fiches seront relues en fonction des points qui ont été discutés. Des propositions spécifiques pour Port Jérôme et pour Honfleur devraient être disponibles et seront abordées. Cette réunion devrait avoir lieu vers la fin du mois d'octobre.

REUNION 3

DATAR, salle Gérard Weil, mardi 16 juin 1998

Liste des participants présents:

Mme Michèle Collin (CNRS) ;
Mme France Delagenière (DTMPL) ;
Mme Priscilla De Roo (DATAR) ;
M. Thierry Baudouin (CNRS) ;
M. Bruno Delsalle (AIVP) ;
M Alain De Meyère (SGAR de Haute Normandie) ;
M. Louis-Laurent Dupont (Agence d'Urbanisme de la Région Havraise) ;
M Olivier Lemaire (AIVP) ;
M. Gilbert Meyer (CATRAM) ;
M. Pierre Poupinet (SGAR de Basse Normandie) ;
M. Daniel Thomas (Port Autonome de Rouen).

Introduction

Mme Priscilla De Roo fait le point sur les différentes démarches administratives en cours, en particulier la DTA Estuaire de la Seine, et leur articulation en vue du prochain CIADT. Elle rappelle que l'objectif de la présente réunion est d'établir de définir pour les places portuaires de Rouen, Caen et le Havre les principales orientations des chartes de places portuaires qui seront présentées en CIADT le 15 décembre 98.

Débats

Les participants examinent les différentes chartes et adoptent la rédaction des synthèses des grandes orientations telles qu'elles sont présentées pour chaque place portuaire dans les documents ci-après.

LES CHARTES DE PLACE PORTUAIRE DE CAEN, ROUEN ET LE HAVRE

Les grandes orientations présentées en CIADT

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE CAEN-OUISTREHAM

- les grandes orientations présentées en CIADT -

L'activité du port de Caen-Ouistreham est particulièrement dynamique sur la partie aval grâce au trafic transmanche, mais sa partie amont mérite d'être diversifiée. La place portuaire caennaise entend affirmer sa vocation maritime et organiser de nouvelles articulations entre les enjeux portuaires et urbains. Pour mener à bien cette articulation, trois axes stratégiques ont été retenus : le trafic roulier, l'implantation industrielle sur des secteurs nouveaux, enfin, la plaisance et le nautisme,

Compte tenu de ces enjeux, le CIADT prend acte du projet de charte place portuaire de Caen-Ouistreham et de ses grandes orientations :

1. Dynamiser la fonction portuaire et la localisation de nouvelles activités

- . par le maintien et le développement du trafic transmanche à Ouistreham, avec une modernisation de la flotte et des équipements, la recherche de nouvelles destinations (Irlande, Ecosse Scandinavie).
- . par la mise en place d'une structure de concertation, regroupant l'ensemble des parties prenantes (État, autorités portuaires, collectivités locales, opérateurs et utilisateurs du port) avec pour objectif de discuter de la stratégie économique du port et des articulations urbaines à définir (zones à vocation portuaire et urbaine, réseaux de transport).
- . par la définition d'une stratégie logistique globale à l'échelle de l'agglomération, incluant la logistique à vocation portuaire et la logistique de distribution à vocation urbaine, et par la mise à l'étude d'une plate-forme mer / fer proche du bassin d'Hérouville, s'intégrant dans le réseau logistique de l'agglomération.
- . par le développement des échanges et des trafics générés par l'activité agricole et agro-alimentaire de la région.
- . par le développement du cabotage intra-européen et l'adhésion à un réseau de ports européens.
- . par la mise en place d'une réflexion sur l'organisation de l'offre de services (pilotage, remorquage, dragage) à une échelle interrégionale.
- . par le renforcement des liens entre le port et le tissu industriel régional ainsi que la promotion des zones industrielles proches des équipements portuaires afin d'y favoriser l'implantation d'activités génératrices de trafics; par l'élaboration d'un schéma d'aménagement portuaire et industriel précisant les potentialités d'offre foncière.
- . par le développement des activités de croisières et la création d'un pôle permanent d'activités nautiques marchandes.

2 - Renforcer l'interface entre la ville et le port

- . par la reconversion urbaine du port historique, afin de renforcer le centre-ville et de valoriser l'image maritime de la ville, en y intégrant des aménagements compatibles avec le projet de Plan de prévention des risques liés aux crues de l'Orne.
- . par la redynamisation du site de l'ancienne usine métallurgique à travers la création d'un agro-site, l'implantation d'activités compatibles avec le tissu urbain environnant et un redéveloppement des fonctions portuaires autour du quai d'Hérouville.
- . par la valorisation environnementale et touristique des berges du canal sans pénaliser le trafic portuaire.

3- Améliorer les dessertes

- . par la mise en place d'une réflexion sur la desserte de la ville portuaire en matière de fret et de personnes.
- . par l'aménagement des relations de la place portuaire vers le sud de la France et de l'Europe : liaisons routières (A 88) et ferroviaires (modernisation de la ligne Caen-Tours)

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE ROUEN

- les grandes orientations présentées en CIADT -

site de Rouen

Au sein du complexe portuaire de l'estuaire de la Seine, le port de Rouen occupe une position privilégiée. Trois sites d'implantation, Rouen, Port Jérôme et Honfleur font de cet ensemble un port stratégique pour la France et la porte maritime du Bassin parisien. Cette situation guide ses choix stratégiques : aux trafics traditionnels liés à la vocation industrielle et agricole du Bassin parisien, grands vracs et agroalimentaire, s'ajoutent aujourd'hui l'accueil des porte-conteneurs de taille moyenne et les activités logistiques liées à cette nouvelle activité. Compte tenu de ces éléments, la place portuaire rouennaise a dégagé trois axes prioritaires : le rayonnement économique, avec une amélioration des accès nautiques, routiers et ferroviaires et la professionnalisation accrue des métiers portuaires et logistiques ; la recherche d'un équilibre socio-économique pour la zone d'interface entre la ville et le port et la valorisation du fleuve, la confirmation de la grande industrie et le développement de la logistique.

Compte tenu de ces enjeux, le CIADT prend acte du projet de charte de place portuaire de Rouen et de ses grandes orientations.

I - Le rayonnement économique

- . par l'amélioration des accès nautiques, en particulier l'achèvement de l'approfondissement du chenal et le maintien du programme d'entretien du chenal. Ces travaux s'accompagneront de la recherche de solutions alternatives pour la mise en dépôt des matériaux extraits et privilégieront toute solution conduisant à leur réutilisation dans le respect des contraintes environnementales.
- . par l'amélioration des accès routiers, notamment dans le cadre du Dossier Voies Agglomération (DVA) pour permettre une desserte de proximité de qualité, au moyen du 6ème franchissement de la Seine, du contournement Est de l'agglomération et d'une voie de liaison entre la zone portuaire et la zone logistique de Rouen-Multimarchandises.
- . par l'amélioration des RN 31 et 154 et par la recherche de solutions permettant au port d'accroître son hinterland naturel, Picardie. Champagne, Ile de France¹, Sud du Bassin parisien.

- par l'amélioration et la pérennisation de la desserte ferroviaire, en particulier à travers la préservation du passage du fret ferroviaire en région parisienne ; la mise à l'étude d'une plate-forme multimodale connectée à l'activité portuaire ; l'amélioration des liaisons avec La Défense et la plate-forme d'interconnexion de Roissy.
- par une desserte, fluviale modernisée, avec une priorité sur la restauration des grands ouvrages de la Seine et l'élargissement de l'hinterland fluvial du port. Cet élargissement devra permettre d'étendre progressivement et de manière simultanée les liaisons à grand gabarit vers le Nord et vers l'Est, l'exécution des travaux devant être programmée de Paris vers le Nord et de Paris vers l'Est.
- par le renforcement de la synergie entre l'offre de formation, la stratégie d'attraction d'activités nouvelles (dans les domaines des nouvelles techniques de communication, de la logistique à flux tendus, des échanges internationaux) et les activités actuelles (dans les domaines de la manutention, de la logistique, de la protection de l'environnement, de la gestion des risques). Ceci dans un objectif de plus grande professionnalisation des acteurs rouennais.

2 - La recherche d'un équilibre socio-économique à l'interface de la ville et du port

- par l'identification des territoires portuaires qui pourront accueillir des projets urbains concourant au développement de la place portuaire et à la valorisation de son image. L'identification des territoires qu'à long terme le port envisage d'abandonner sera issue des négociations en cours.
- par la préservation d'offre foncière pour conforter et moderniser les activités portuaires et accueillir des activités connexes. Cette action devra s'accompagner d'une politique offensive de gestion de ces espaces ;
- par le réaménagement urbain des abords de la Seine dans le but de favoriser le développement d'activités à vocation touristique, tourisme fluvial et croisières.

3 - La confirmation de la grande industrie et le développement de la logistique

- par la mise en place d'une réflexion globale sur la place de la grande industrie dans l'économie rouennaise ainsi que sur l'avenir de ses implantations portuaires en recherchant, dans le développement de Port Jérôme une alternative à l'accueil dans le tissu urbain rouennais d'industries susceptibles de générer des nuisances importantes.
- par le développement de l'effort des industriels pour réduire les nuisances engendrées par leurs activités.

- . par la valorisation des activités logistiques liées au port et susceptibles de générer localement de la valeur ajoutée en particulier au moyen de la promotion de la zone "Rouen Vallée de la Seine Logistique", et plus globalement, au moyen de la promotion cohérente de l'ensemble des zones d'activités de l'agglomération.
- . par le développement des fonctions directionnelles liées à la situation de capitale régionale de la place portuaire au sein de la "métropole" Caen - Le Havre - Rouen, notamment par l'application à l'agglomération des outils d'attraction des activités tertiaires.

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE ROUEN

- les grandes orientations présentées en CIADT -

site de Port Jérôme

Situé entre les villes de Rouen et du Havre, le site de Port Jérôme a construit sa vocation industrielle sur l'accueil des activités pétrochimiques, ce qui en fait aujourd'hui un complexe international bien positionné sur l'hinterland du Nord de l'Europe, en particulier le Benelux. Ses possibilités d'extension sont encore importantes et doivent être définies dans le cadre de la DTA de l'estuaire de la Seine. Enfin, la gestion et le développement du site sont assurés par un syndicat mixte regroupant l'autorité portuaire, les collectivités locales et les industriels ce qui permet des financements partagés.

Compte tenu de ses potentialités, le CIADT prend acte de l'annexe du projet de charte de place portuaire de Rouen concernant le site de Port Jérôme et de ses grandes orientations :

I - Valoriser la vocation pétrochimique du site et améliorer son accessibilité

- . par la valorisation de la plate-forme pétrochimique, en coopération avec Le Havre, sa diversification vers des produits nouveaux, et la mise en place de moyens d'approvisionnement et de stockage adéquats pour les produits intermédiaires (oléoducs).
- . par la préservation de la ressource en eau et la pérennisation de l'unité de production d'eau industrielle en conformité avec les besoins croissants des industriels, la protection de la nappe et les exigences en matière de rejets.
- . par l'amélioration de l'accessibilité du site, en particulier au moyen d'une concertation avec RFF et la SNCF portant sur :
 - le stockage temporaire et le transport de matières dangereuses ;
 - la valorisation de la plate-forme ferroviaire du site ;
 - le développement de complémentarités avec les projets de desserte de la zone industrialo-portuaire du Havre.
- . par la facilitation des relations de transports entre le site, zone d'emplois et les zones de résidence sur la rive gauche de l'estuaire.

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE ROUEN

- les grandes orientations présentées en CIADT -

site de Port Jérôme

Situé entre les villes de Rouen et du Havre, le site de Port Jérôme a construit sa vocation industrielle sur l'accueil des activités pétrochimiques, ce qui en fait aujourd'hui un complexe international bien positionné sur l'hinterland du Nord de l'Europe, en particulier le Benelux. Ses possibilités d'extension sont encore importantes et doivent être définies dans le cadre de la DTA de l'estuaire de la Seine. Enfin, la gestion et le développement du site sont assurés par un syndicat mixte regroupant l'autorité portuaire, les collectivités locales et les industriels ce qui permet des financements partagés.

Compte tenu de ses potentialités, le CIADT prend acte de l'annexe du projet de charte de place portuaire de Rouen concernant le site de Port Jérôme et de ses grandes orientations :

I - Valoriser la vocation pétrochimique du site et améliorer son accessibilité

- . par la valorisation de la plate-forme pétrochimique, en coopération avec Le Havre, sa diversification vers des produits nouveaux, et la mise en place de moyens d'approvisionnement et de stockage adéquats pour les produits intermédiaires (oléoducs).
- . par la préservation de la ressource en eau et la pérennisation de l'unité de production d'eau industrielle en conformité avec les besoins croissants des industriels, la protection de la nappe et les exigences en matière de rejets.
- . par l'amélioration de l'accessibilité du site, en particulier au moyen d'une concertation avec RFF et la SNCF portant sur :
 - le stockage temporaire et le transport de matières dangereuses ;
 - la valorisation de la plate-forme ferroviaire du site ;
 - le développement de complémentarités avec les projets de desserte de la zone industrialo-portuaire du Havre.
- . par la facilitation des relations de transports entre le site, zone d'emplois et les zones de résidence sur la rive gauche de l'estuaire.

2 - Engager une véritable coopération avec la place havraise

- . par la mise en place de coopérations entre les ports du Havre et de Rouen pour valoriser conjointement la vocation pétrochimique du site et ses disponibilités foncières.
- . par la mise en cohérence des projets de desserte fret du site avec ceux de la place du Havre, et plus globalement, avec ceux du complexe portuaire de l'estuaire de la Seine.

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE ROUEN

- les grandes orientations présentées en CIADT -

site de Honfleur

Le site portuaire de Honfleur bénéficie d'une position géographique en entrée d'estuaire ainsi que de bonnes dessertes. Les trafics accueillis sont encore modestes en tonnage, mais la réserve d'espace importante dont il dispose mérite d'être valorisée. Pour cela, le site doit composer avec une forte imbrication des institutions et des fonctions urbaine, touristique, portuaire, industrielle, environnementale. Trois axes majeurs de développement se dégagent en priorité : la croissance des trafics portuaires sur des spécialisations précises où le site dispose d'un avantage concurrentiel certain, la filière touristique et la diversification industrielle liée aux trafics portuaires de la baie de Seine.

1 - La dynamisation des trafics portuaires sur des «niches»

- . par le développement des trafics du bois, trafics sur lesquels le site de Honfleur s'est hissé au troisième rang français. Ceci suppose l'extension du terminal Bois et marchandises diverses.
- . par l'augmentation de l'importation de granulats d'origine marine.
- . par la diversification des trafics vers le cabotage intraeuropéen.

2 - La valorisation de la filière touristique

- . par la valorisation du patrimoine honfleurais et le réaménagement urbain des zones en contact des bassins.
- . par la réalisation d'aménagements permettant de mieux accueillir les navires de croisière et les bateaux de plaisance.
- . par la mise à l'étude du projet de Maison de l'estuaire sur la rive droite de la Seine, intégrant une cité maritime, complétée sur Honfleur par un port de vieux gréments avec toutes les activités qui en découlent, ainsi que par une mise en valeur du bassin des Chasses.

3 - La diversification industrielle

- . par le développement des activités industrielles liées aux trafics portuaires, en s'appuyant sur la forte capacité de la baie de Seine, et notamment sur les développements futurs des ports du Havre et de Rouen.
- . par la définition des modalités de gestion et d'aménagement des terrains à vocation économique de la plaine alluviale.

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DU HAVRE

- les grandes orientations présentées en CIADT -

Le Havre est une place portuaire d'un intérêt national et européen majeur pour l'insertion de la France dans le commerce mondial. Son agglomération est marquée par la reconversion d'une partie de ses industries traditionnelles ou implantées dans les années soixante. C'est pourquoi, le complexe portuaire et urbain entend diversifier son économie vers des secteurs porteurs de valeur ajoutée et d'emplois locaux et s'orienter vers ce qui fait son avantage comparatif unique dans un contexte de globalisation des échanges : les fonctions tertiaires, de commerce international et de logistique, liées aux échanges maritimes, de conteneurs notamment. Pour mener cette ambition raisonnée, la place du Havre entend se positionner comme plate-forme européenne en cohérence avec les ports de la baie de Seine et en articulation avec le Bassin parisien.

Compte tenu de ces enjeux, le CIADT prend acte du projet de charte de place portuaire du Havre et de ses grandes orientations :

1 - Renforcer les fonctions centrales de la ville portuaire

1.1. : par la consolidation de l'agglomération havraise principalement dans le domaine des services économiques, mais aussi dans celui des services de formation, de recherche et des services publics permettant l'amélioration du cadre de vie, où d'importants retards doivent être rattrapés. Compte tenu de la forte interdépendance entre le port et la ville, cette orientation nécessite une concertation active entre les acteurs urbains et portuaires et une conception coordonnée de leurs projets.

1.2. : par la dynamisation de l'interface entre la ville et le port, en particulier à travers :

- . le projet "Vauban", opération urbaine de pôle directionnel visant à consolider la centralité économique de la ville et à capter des localisations tertiaires, en s'appuyant sur les potentialités exceptionnelles du site (position centrale, patrimoine portuaire, plans d'eau) ;
- . le redéveloppement du port historique pour les trafics transmanche et conventionnels, en pleine cohérence avec les objectifs du développement urbain ;
- . la gestion coordonnée et cohérente des trafics routiers, de marchandises notamment, garantissant une bonne desserte du port et efficace de la ville et évitant que les trafics de transit respectifs ne perturbent le fonctionnement des espaces urbains et portuaires.
- . le réaménagement des quartiers "sud" dans leur ensemble, site prioritaire de réinvestissement urbain. Ceci se traduira par un schéma d'aménagement des quartiers "sud" du Havre ;
- . le développement des activités de tourisme (accueil de croisières et passagers transmanche) et de loisirs (plaisance, nautisme), la valorisation urbaine des bassins anciens ;

2 - Construire une stratégie portuaire de diversification des services logistiques

2.1.: par le développement d'une place portuaire globale, complète au niveau des services offerts et capable de se positionner dans la concurrence mondiale, notamment sur la mer du Nord, en particulier à travers :

- . le projet "Port 2000" d'extension portuaire pour les porte-conteneurs, accompagné de la rénovation des services portuaires et de la desserte fret de l'hinterland de l'est de l'Europe ;
- . le développement du "feederling", notamment vers les ports atlantiques, en favorisant le transbordement ;
- . la relance des trafics conventionnels, en cohérence avec la place de Rouen ;
- . la mobilisation autour d'une politique commerciale active en direction des armateurs, chargeurs, transitaires et logisticiens ainsi que le développement d'une informatique portuaire sur mer et sur terre.

2.2.: par la valorisation de l'ensemble de la "filière" logistique, de l'amont (enseignement, recherche et services) jusqu'à l'aval (transformation logistique de la marchandise) comme facteur d'attraction des entreprises, de création de valeur ajoutée et d'emplois, en particulier à travers :

- . le développement des fonctions tertiaires liées aux échanges, des services logistiques et des activités de transformation logistique susceptibles d'apporter une valeur ajoutée aux marchandises. Cette orientation nécessite des aides et des mesures fiscales spécifiques ainsi que l'aménagement de zones d'activités adaptées et d'entrepôts spécialisés ;
- . le renforcement du pôle de compétences et de formation dans les domaines du transport, de la logistique, du commerce international et de l'ingénierie portuaire, autour du "Technopôle transport et logistique" du Havre. C'est à partir de ce technopôle que seront également favorisés les partenariats entre recherche et entreprises, ainsi que les coopérations régionales et internationales ;
- . la mise en place d'un plan de modernisation des professions du transport et de la logistique pour leur adaptation aux changements d'échelle et d'organisation induits par Port 2000.

3 - Valoriser les activités industrielles dans le respect de l'environnement

3.1. par la consolidation des activités industrielles constituant le fond d'activité traditionnel du port et par leur diversification vers des secteurs porteurs de valeur ajoutée locale, notamment à travers :

- . la valorisation de la plate-forme pétrochimique, en coopération avec Port Jérôme, sa diversification vers des produits nouveaux, et la mise en place de moyens d'approvisionnement et de stockage adéquats pour les produits intermédiaires (oléfines) ;
- . la préservation de potentialités foncières de la zone industrielle portuaire, à travers l'élaboration d'un schéma d'aménagement traduisant les objectifs suivants :
 - conserver et renforcer les capacités de desserte et d'échanges multimodaux ;
 - garantir l'accueil et l'évolution des activités classées (ICPE) ;
 - localiser et dimensionner les zones logistiques d'appui aux trafics portuaires ;
 - favoriser l'implantation d'activités de sous-traitance et de prestation de services ;
 - renforcer la cohérence avec les zones d'activités proches du site du Havre pour élargir et diversifier l'offre foncière et pour mener une stratégie de promotion commune.

- faciliter et développer les échanges de matières premières entre sites, notamment avec Port-Jérôme.

3.2. : par la protection de la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine ainsi que de la ZPS en précisant les contraintes qui leur sont attachées, en clarifiant l'affectation entre zones d'activités économiques et zones protégées et en les intégrant dans le schéma d'aménagement de la zone industrielle portuaire. Cette orientation sera mise en oeuvre dans le cadre de la "DTA Estuaire de la Seine".

4 - Améliorer la desserte du port

4.1. : par le développement du fret ferroviaire à partir de la place havraise, en particulier à travers :

- . la préservation de la qualité de services du transport de fret vers la région parisienne, notamment par la réservation de sillons dédiés au fret ;
- . la mise à l'étude d'un itinéraire fret de contournement nord de la région parisienne en direction de l'est de l'Europe ;
- . la réorganisation de la desserte rapprochée du port, par la réalisation du chantier de transport combiné du projet Port 2000.

4.2. : par le développement du trafic par la voie d'eau, notamment pour les liaisons avec la région parisienne et par la facilitation des transbordements fluvio-maritimes sur le site de Port 2000. L'élargissement de l'hinterland fluvial devra permettre d'étendre progressivement et de manière simultanée les liaisons à grand gabarit vers le Nord et vers l'Est, l'exécution des travaux devant être programmée de Paris vers le Nord et de Paris vers l'Est.

4.3 : par l'achèvement des liaisons routières longue distance (RN 154, A29) et la recherche de solutions face à la saturation prévisible de la A 13, afin de diversifier l'hinterland du port en contournant la région parisienne tout en garantissant la liaison fondamentale Le Havre / Paris.

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE MARSEILLE

**synthèse et orientations susceptibles
d’être présentées en CIADT**

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DE MARSEILLE - note de synthèse -

La place portuaire de Marseille a le double avantage d'être constituée d'un grand port (premier port français en tonnage) et d'un grand ensemble urbain (troisième agglomération française). **Marseille constitue donc un enjeu majeur pour la politique d'aménagement du territoire car elle réunit à la fois une dynamique portuaire et une dynamique urbaine fortes.** La cohésion de ces forces et leurs possibles synergies apparaissent comme l'un des enjeux majeurs pour renforcer Marseille en tant que pôle métropolitain majeur et en tant que porte internationale du sud de l'Europe. La charte constitue donc l'un des éléments importants pour esquisser des stratégies concourant à la réalisation de cet objectif.

Le port de Marseille, s'il reste un port majeur, doit aujourd'hui mener une politique volontariste pour s'affirmer au sein d'un contexte de plus en plus concurrentiel. Si son tonnage reste important, le port le doit en grande partie à la part d'hydrocarbures traités. En revanche, le trafic des conteneurs stagne à Marseille autour de 400.000 à 500.000 EVP par an, alors que ce type de trafic connaît une croissance généralisée, notamment dans d'autres ports méditerranéens. Si Marseille s'est longtemps reposé sur ses relations privilégiées avec le Maghreb notamment pour les lignes régulières de marchandises diverses, la place est maintenant mise en concurrence et doit bâtir une stratégie afin que davantage de chargeurs et d'acteurs du transport aient des raisons de choisir Marseille comme port de transit.

A l'heure actuelle, la place doit encore faire face à certaines lacunes pour améliorer sa compétitivité et donc son attractivité. Les efforts à entreprendre portent moins sur le plan technique que sur le plan organisationnel. En effet, **les principaux problèmes se situent surtout au niveau de la qualité des services, de leur coût et de la cohésion entre les différents prestataires.** Ces points représentent aujourd'hui des handicaps majeurs d'autant plus que dans le même temps les ports espagnols et italiens ont entrepris un processus de modernisation qui leur permet de garantir une fiabilité et une qualité de service meilleures ainsi que des coûts de passage moindres.

Il apparaît donc vital que la place de **Marseille entreprenne une véritable restructuration, qualifiée même de « révolution culturelle » dans la charte**, afin de profiter du potentiel de croissance lié au trafic de marchandises diverses, et afin que les fonctions portuaires constituent des facteurs d'attractivité pour les entreprises, et des facteurs de croissance pour l'économie régionale. Ceci ne peut réussir **qu'en impliquant tous les acteurs de la place dans la définition et la poursuite d'un projet commun.** Celui-ci est exprimé dans la charte par le biais d'une ambition majeure : **réunir les capacités pour que la place de Marseille devienne la porte d'entrée de l'Europe pour les grandes lignes intercontinentales fréquentant la Méditerranée.**

A cette fin, **le premier objectif est l'amélioration de la compétitivité.** Ceci nécessite tout d'abord **l'émergence d'une véritable cohésion** de place, indispensable pour dynamiser les circuits d'échanges entre les professionnels et pour mettre en place des stratégies convergentes adaptées. Ensuite, **l'ouverture et la multiplication des échanges** avec les clients doivent être entretenus afin que leurs attentes soient intégrées ou qu'ils soient directement associés par le biais de partenariats avec le port. **Les procédures de certification qualité** doivent être multipliées pour les différents services. Des bilans doivent être élaborés pour chaque terminal afin de pouvoir décider de plans d'amélioration de la performance en liaison avec les clients. **La spécialisation des terminaux** doit être recherchée ainsi que la centralisation de leur gestion par le biais d'un opérateur unique. **Ainsi d'une logique patrimoniale, le management portuaire doit passer à une logique**

entrepreneuriale visant à une meilleure adéquation de l'offre et de la demande. Ceci passe nécessairement par une évolution des pratiques professionnelles, en particulier dans le secteur de la manutention qui constitue le chaînon central de la compétitivité du port. La fiabilité doit donc être garantie et de nouveaux modes d'organisation doivent être négociés afin que le travail puisse s'adapter efficacement à toute activité.

L'informatique portuaire, pour laquelle la place marseillaise dispose d'un savoir-faire reconnu, constitue également l'un des moyens privilégiés pour améliorer la cohésion et la compétitivité. Une ambition forte se dessine dans la charte pour faire de Marseille un pôle d'excellence dans ce secteur, afin que **la place devienne la capitale de l'informatique portuaire pour la Méditerranée.** Ceci nécessite d'adapter et de moderniser les réseaux ainsi que de développer les services et de les rendre plus accessibles notamment aux clients. En outre, le développement des partenariats avec les autres ports méditerranéens dans ce domaine est à rechercher dans le but de mieux valoriser les compétences et les innovations marseillaises.

Le second objectif principal constitue à renforcer le positionnement du port pour la desserte de l'Europe du Sud. Il s'agit aujourd'hui de contrebalancer une certaine tendance à la concentration des flux sur les ports d'Europe du Nord, autour desquels sont organisés une grande partie des circuits de transport et de distribution à l'échelle européenne. Les ports du Sud, s'ils bénéficient d'un hinterland moins dense, sont néanmoins bien placés pour la desserte maritime de certaines destinations, tels que le Moyen-Orient ou l'Asie. Au sein d'Intermed, le port de Marseille coopère avec ceux de Gênes et Barcelone pour renforcer le positionnement des ports méditerranéens en Europe et pour favoriser ainsi un certain rééquilibrage des trafics vers le Sud.

Si la place de Marseille bénéficie d'une desserte efficace, notamment sur le plan routier, elle doit absolument **développer des filières logistiques susceptibles d'ancrer des circuits et des réseaux de dessertes en direction d'un hinterland élargi et plus structuré.** A cette fin, un effort particulier doit être entrepris pour attirer les activités connexes au transport maritime telles que le conditionnement et la distribution. C'est la vocation de **la zone Distriport** dont le développement doit s'accompagner d'une amélioration des conditions d'acheminement terrestre (notamment ferroviaire) pour contrebalancer l'éloignement relatif des principaux marchés européens. Sur ce point, il est important de **prévoir l'aboutissement d'un TERFF à Fos afin de favoriser une massification des flux de conteneurs.** De même, la mise en place de services ferroviaires performants avec la Région lyonnaise (deuxième agglomération nationale) pourrait renforcer les coopérations entre les deux métropoles et constituer un axe logistique structurant pour la desserte du Sud de l'Europe. Enfin, **des plates-formes intermodales avancées** doivent également être prévues en Aquitaine, en Région parisienne et en Alsace et un schéma de cohérence et de gestion des trafics doit être mis en place. **Pour le transport fluvial, une coordination avec le port d'Arles est à rechercher, ainsi qu'avec Lyon** pour la promotion d'une politique de développement et l'amélioration des infrastructures.

Outre le développement des trafics de marchandises diverses, **les efforts de compétitivité et d'attractivité doivent également s'avérer profitable à une relance du tramping** qui périclité plus ou moins (sauf pour les produits métallurgiques) et pour lequel les compétences particulières de la place sont en passe de disparaître. Il importe là aussi de prévoir une réorganisation des modes de travail, une formation des dockers et une réduction des coûts afin de permettre le redémarrage d'un secteur susceptible d'induire des activités à haute valeur ajoutée profitables à l'ensemble de la place.

Une telle restructuration s'avère également nécessaire dans le secteur de la **réparation navale** qui souffre de la concurrence, d'un manque de cohésion et de formation et qui doit faire face à des difficultés financières. Il faut **aujourd'hui organiser des partenariats et mettre en oeuvre une nouvelle politique commerciale** afin de réagir au désavantage concurrentiel de la place et à la perte d'un certain nombre de têtes de lignes. Celle-ci doit intégrer une valorisation des compétences (chimiquiers, gaziers), une promotion du site ainsi qu'une diversification des activités notamment en direction de la grande plaisance. De plus, afin d'assurer la pérennité de l'activité, un conservatoire de la réparation navale ainsi qu'une école spécialisée doivent être créés.

Ces enjeux ne doivent cependant pas faire oublier que le trafic du port de Marseille est majoritairement composé d'hydrocarbures (62,3 Mt en 1996) qui sont liés à la **Zone Industrielle de Fos**. Le développement de celle-ci s'avère donc vital pour la place, or elle n'a bénéficié d'aucune implantation majeure depuis une quinzaine d'années. Il importe donc de **réunir des conditions fiscales, environnementales et techniques avantageuses pour permettre d'y attirer de nouvelles activités** et conforter ainsi ce pôle pétrochimique de haut niveau. La chimie fine peut constituer un marché porteur, ainsi que la pétrochimie lourde, même si le secteur est plus incertain. La zone dispose d'une offre importante de terrains aménagés pour ce type de projet, néanmoins les facteurs attractifs doivent être multipliés sur le plan des équipements, des services et des incitations fiscales (une exonération de la taxe professionnelle pendant cinq ans est demandée pour toute nouvelle implantation à l'instar des pratiques fiscales dans certains ports du Nord de l'Europe).

Des exigences de compétitivité sont également requises pour l'important **secteur pétrolier**, afin de réduire des tarifs encore dissuasifs et pour faire face à la concurrence du port de Trieste pour les dessertes européennes. Outre **l'amélioration des services** (réparation, soutage, déballastage), **les cadences des navires doivent être augmentées en prévoyant notamment des appointements séparés pour les barges**. Un projet de centre international pour les bruts est également à l'étude pour conforter la vocation pétrolière de la place. Mais pour répondre à certaines mutations du secteur, **la place doit surtout viser à favoriser la diversification** en développant notamment une capacité de stockage plus importante pour les produits pétroliers finis en transit, ou encore en basant à Lavéra un site de déchargement des GPL ainsi qu'un hub pour les produits chimiques.

Si l'essentiel de l'activité portuaire se concentre aujourd'hui dans les bassins Ouest (Fos), les bassins Est à proximité de la ville de Marseille n'ont pas été pour autant délaissés. C'est à cet endroit que sont basées les installations **pour le trafic de passagers, principalement en direction du Maghreb et de la Corse**. Cette activité traditionnelle, si elle est encore importante (environ 1 million de passagers par an) demande pourtant à être consolidée. La situation politique en Algérie ainsi que la desserte de la Corse par NGV depuis Nice représentent des facteurs d'incertitude. **Un effort particulier doit donc être entrepris dans l'accueil et l'accès des passagers aux services de la place**. La réalisation d'un nouveau terminal Maghreb plus performant serait souhaitable ainsi qu'une meilleure articulation entre les trains et les navires pour capter une clientèle plus importante tout en minimisant pour les passagers les contraintes d'une rupture de charge durant leur parcours.

Les bassins Ouest accueillent également **l'activité croisières** qui représentent un secteur en pleine expansion (62.000 croisiéristes en 1996). Grâce à l'effort des acteurs locaux, Marseille se distingue aujourd'hui comme **port de référence dans ce domaine**. Pour poursuivre ce développement et en optimiser les retombées économiques et en terme d'image, la place doit continuellement assurer sa promotion et améliorer la qualité de ses services. Ceci implique, du point de vue portuaire, **la réalisation de terminaux et d'une gare maritime spécifique pour les grands paquebots, mais également, du point de vue urbain, la mise en oeuvre d'une politique d'accompagnement sur le plan touristique et commercial**.

La localisation à Fos de la majorité des trafics portuaires induit une relative incompréhension de la réalité portuaire actuelle de la part de la population marseillaise, qui le plus souvent pense au port en terme de passé ou de déclin. Pourtant, la présence d'activités au coeur de la ville peut permettre de reconstruire un rapport d'appropriation, indispensable pour établir une cohésion de place et pour promouvoir le port en tant que lieu d'activités économiques profitable au développement régional. **L'ouverture du port à la ville constitue donc l'un des enjeux majeurs de la place afin de favoriser une valorisation mutuelle des activités et des espaces, ainsi qu'une meilleure adéquation entre les projets.** Le programme **Euroméditerranée** vise ainsi à **inscrire les projets portuaires dans une dynamique de transformation urbaine, à travers le développement d'un centre tertiaire des fonctions portuaires et l'aménagement de l'interface ville-port dans le souci d'une plus grande ouverture et compréhension.** Les barrières physiques et symboliques entre les deux territoires seront supprimées quand cela sera possible, des promenades et des belvédères sur le port seront aménagés, l'accès à la digue du large sera autorisé et divers événements, visites, animations culturelles seront organisés. De plus, divers équipements, actuellement en projet, auront pour objectif de valoriser au mieux les fonctions portuaires dans leurs dimensions scientifique, économique et culturelle : une Maison de la Mer centralisant les diverses activités, institutions, entreprises liées au monde maritime, une Université de la Mer capitalisant les connaissances, les formations et les recherches dans ce domaine, et enfin l'Espace Saint-Jean qui devra devenir le lieu symbolique d'une nouvelle relation entre Marseille et son port.

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE DU HAVRE

- les orientations susceptibles d'être présentées en CIADT -

Marseille est un port d'un intérêt majeur pour la France ainsi qu'un pôle métropolitain de premier ordre. Cet ensemble peut prétendre à un rôle de porte internationale du sud de l'Europe à travers le renforcement des activités industrialo-portuaires et le développement des trafics de conteneurs et des fonctions d'échanges. Compte tenu de ces éléments, l'Etat pourrait prendre acte du projet de charte de place portuaire de Marseille et soutenir les grandes orientations suivantes :

1. Dans le domaine spatial et urbain

- . La poursuite du programme Euroméditerranée, visant à inscrire les projets portuaires dans une dynamique de transformation urbaine, et en particulier la réalisation de l'espace Saint-Jean, lieu symbolique entre la ville et le port, et le développement d'un centre tertiaire pour les fonctions portuaires.
- . L'aménagement de l'interface ville-port à Marseille dans un souci de valorisation mutuelle, d'ouverture et d'appropriation du port par la population, tout en respectant les contraintes de sécurité liées à la présence des activités portuaires.
- . Le développement de l'activité croisière et l'optimisation de ses retombées économiques et promotionnelles pour la place, ce qui implique la réalisation de nouveaux terminaux et d'une gare maritime spécifique pour les grands paquebots ainsi que la mise en oeuvre d'une politique d'accompagnement adaptée sur le plan touristique et commercial.

2. Dans le domaine industriel

- . L'amélioration de la compétitivité et de la qualité des services pour développer les trafics de marchandises diverses, principalement de conteneurs, et pour que Marseille puisse se positionner comme porte d'entrée de l'Europe pour les grandes lignes intercontinentales fréquentant la Méditerranée.
- . Le développement de Distriport comme plate-forme logistique d'envergure européenne concentrant des activités de conditionnement et de distribution, sources d'emplois pour la place, et propres à capter et à valoriser les flux de conteneurs.
- . La relance du tramping par le biais d'une revalorisation des compétences, d'un effort de formation et d'une réorganisation des modes de travail dans le but d'abaisser les coûts.
- . La restructuration de l'activité de réparation navale par la mise en place de partenariats et l'élaboration d'une nouvelle politique commerciale visant à promouvoir l'offre de services et à diversifier l'activité en direction de la grande plaisance.
- . L'amélioration des conditions d'implantation (équipements, services, incitations fiscales) sur la Zone Industrielle de Fos, afin d'attirer de nouvelles activités aptes à renforcer ce pôle pétrochimique de haut niveau.
- . Le renforcement de la vocation pétrolière de Fos à travers une baisse des coûts des différents services et la création d'un centre international pour les bruts, ceci devant également

s'accompagner d'une diversification des activités notamment en créant de nouvelles capacités de stockage pour les produits finis et en développant les trafics de GPL et de produits chimiques à Lavera.

- . La consolidation des trafics de passagers qui nécessite une amélioration de l'accueil et de l'accessibilité des équipements, une articulation facilitée avec le mode ferroviaire, et la réalisation d'un nouveau terminal Maghreb.

3. Dans le domaine scientifique et technique

- . La création d'un conservatoire de la réparation navale et d'une école spécialisée, afin de dynamiser l'activité et de pérenniser le savoir-faire marseillais dans ce domaine.
- . La création d'une Université de la mer dans le but de capitaliser les connaissances, les formations et les recherches liées au monde maritime et portuaire.

4. Dans le domaine logistique

- . L'amélioration des conditions d'acheminement ferroviaire à travers une amélioration des services, notamment avec la Région Lyonnaise, la mise en place d'une politique incitatrice, ainsi que l'engagement d'une réflexion sur l'aboutissement d'un TERFF à Fos.
- . La réalisation de plates-formes intermodales avancées en Aquitaine, en Région Parisienne et en Alsace, et le développement des filières logistiques susceptibles de renforcer le positionnement du port et de structurer l'hinterland.
- . Le développement des acheminements par transport fluvial grâce à la mise en oeuvre d'une politique volontariste, une amélioration des infrastructures et le développement des coopérations avec les ports de Lyon et d'Arles.
- . La poursuite de la coopération avec les places de Gênes et de Barcelone afin de promouvoir les atouts des ports méditerranéens pour la desserte du territoire européen, et pour élaborer des stratégies de cabotage aptes à éviter la saturation des axes de circulation terrestres.
- . Le développement d'un pôle d'excellence en informatique portuaire qui nécessite une adaptation des réseaux, l'amélioration de leur accessibilité, l'augmentation des capacités de formations et la valorisation des savoir-faire, notamment par la généralisation des partenariats avec d'autres ports méditerranéens.