



## 15ème législature

<b>Question N° : 287</b>	De <b>Mme Agnès Firmin Le Bodo</b> ( Les Constructifs : républicains, UDI, indépendants - Seine-Maritime )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> >aménagement du territoire	<b>Tête d'analyse</b> >Axe Seine	<b>Analyse</b> > Axe Seine.
Question publiée au JO le : <b>01/08/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/02/2018</b> page : <b>1499</b> Date de changement d'attribution : <b>12/09/2017</b> Date de signalement : <b>17/10/2017</b>		

### Texte de la question

Mme Agnès Firmin Le Bodo attire l'attention de M. le ministre de la cohésion des territoires sur les enjeux de l'axe Seine. En effet, la politique maritime de la France a été trop longtemps ignorée ou maltraitée. Or dans une économie mondiale libre et ouverte, un grand pays comme la France qui possède la plus grande frontière maritime d'Europe, ne peut ignorer que la maîtrise des flux maritimes est primordiale pour que la France et l'Union européenne restent de grandes puissances économiques. Or une des principales voies de communication maritime française est aujourd'hui malmenée faute d'avoir bénéficié d'un pilotage politique dynamique et surtout d'investissements nécessaires : Mme la députée veut parler bien sûr de l'axe Seine et du port du Havre. En effet en 2009, M. Nicolas Sarkozy, venu au Havre, déclarait que la France devait « cesser d'ignorer son formidable destin maritime et bénéficier d'une politique et d'une ambition maritime », reprenant ainsi les termes du Grenelle de la mer. Il soulignait aussi l'ardente nécessité de développer la ligne ferroviaire Le Havre-Paris. Pourtant aujourd'hui force est de constater que ces déclarations n'ont pas été suivies d'effets. En 2011 M. Antoine Rufenacht animait le « le commissariat général pour le développement de la vallée de la Seine ». À la tête de l'axe Seine du projet du Grand Paris, il avait constitué une équipe pour travailler sur les grands projets d'équipements entre Le Havre et Paris, notamment sur une nouvelle ligne de train rapide entre Paris et la Normandie. Beaucoup d'espoirs sont nés de ce travail et de cette ambition portée par l'ancien maire du Havre. Mais il a été malheureusement mis fin à sa mission suscitant les inquiétudes légitimes du monde portuaire. Il lui semble absolument nécessaire que le développement de l'axe Seine soit de nouveau porté. Aussi, elle lui demande pourquoi ne pas créer un haut-commissariat pour fédérer et dynamiser les actions de développement de cet axe. Par ailleurs, les acteurs de la place portuaire havraise sont inquiets quant aux investissements de l'État et de l'Europe sur l'axe Seine. Le port du Havre, et les ports de Rouen et de Paris sont déterminants quant à l'activité économique du pays. Ils sont concurrencés par les ports du nord de l'Europe et le seront encore plus lorsqu'un canal reliera la Seine à l'Escaut ouvrant donc encore plus le marché français aux ports du nord de l'Europe. Pourtant les projets sont nombreux, mais n'ont hélas pas abouti, à l'exemple de la chatière, par exemple, réclamée par les opérateurs. Face à un paysage maritime en mutation, à des navires de plus en plus grands, aux alliances pesant sur la concurrence, les investissements sont nécessaires et attendus, et pour cela les acteurs du marché se structurent et se rassemblent pour porter leur projet auprès de Bruxelles. Collectivités territoriales, agence de développement, représentants des ports maritimes et fluviaux, fédérations d'entreprises, CCI etc., tous souhaitent agir ensemble pour qu'enfin soit portées, les ambitions portuaires normandes et que les financements européens les accompagnent. L'État doit prendre sa part dans ce travail nécessaire. Enfin, l'axe Seine ne bénéficie pas à ce jour de dessertes ferroviaires et fluviales adaptées. Les promesses n'ont pas été tenues. Si les effets délétères sur le trafic passager sont régulièrement pointés du doigt (on



met aujourd'hui plus de temps qu'il y a 50 ans pour relier Paris et Le Havre) c'est le transport du fret qui inquiète tous les acteurs économiques locaux. Il devient donc urgent de se pencher sur la LNPN et la modernisation des lignes normandes. Pour cela, il est nécessaire de créer un nouvel itinéraire fret pour renforcer la desserte du Port du Havre, en offrant le même temps de trajet que l'itinéraire historique, avec des contraintes d'exploitation satisfaisantes ; offrir de la capacité supplémentaire pour les trains de fret entre les ports normands et la région parisienne pour éviter que les ports du Havre et de Rouen ne soient pénalisés par la saturation prochaine de l'itinéraire actuel. Ce projet est essentiel pour Le Havre car il constitue l'un des deux axes ferroviaires d'évacuation massifiée de la marchandise. Le ferroviaire constitue le seul moyen port du Havre de toucher des marchés lointains au-delà de 250 km ; pour cela, il a impérativement besoin de disposer des facultés de contourner l'Île-de-France. En un mot : favoriser la logistique venant du Havre comporte un enjeu potentiel de gains importants d'emploi et de richesses pour les territoires destinataires. C'est pourquoi elle souhaite savoir quels sont ses projets pour soutenir cette politique certes ambitieuse mais absolument nécessaire non seulement pour les territoires normands, mais aussi pour la France.

### Texte de la réponse

Les ports du Havre, Rouen et Paris forment un maillon essentiel de la chaîne d'exportation et par là, concourent à la compétitivité de la France dans le commerce mondial. Ils permettent également d'approvisionner efficacement les bassins de consommation et les entreprises de leur hinterland, au premier lieu duquel le territoire francilien et le Bassin parisien. Aussi, le développement du premier ensemble portuaire maritime et fluvial français, fort d'un trafic de 87 Mt en 2016, constitue un enjeu national. Plusieurs instances sont aujourd'hui à l'œuvre pour porter le développement de cet axe. Ainsi, la coopération interportuaire pour une stratégie d'axe est portée depuis 2009 au sein du Conseil de coordination interportuaire de la Seine qui réunit notamment ports, collectivités territoriales et État. De plus, cette stratégie a acquis depuis 2012 une dimension commerciale avec la création du groupement d'intérêt économique HAROPA. Enfin, la délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine (DIDVS) instituée en 2013 se préoccupe également des enjeux portuaires. La qualité des infrastructures constitue également un élément déterminant pour le développement de l'axe et c'est pourquoi les contrats de plan État-région pour la période 2015-2020 prévoient 630 M€ (dont 160 M€ financés par l'État) d'investissements portuaires le long de l'axe Seine. Concernant les dessertes ferroviaires, élément déterminant dans la compétitivité des ports, les premiers travaux de la modernisation de la ligne Serqueux – Gisors viennent de débiter pour créer un itinéraire fret alternatif à celui de l'axe historique de la Vallée de la Seine, actuellement en limite de saturation. La mise en service est attendue à l'été 2020. S'agissant du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), qui dégagera de nouvelles capacités sur le réseau existant au profit notamment du fret, il va être examiné avec la plus grande attention dans le cadre de la mission confiée au Conseil d'orientation des infrastructures, par le Gouvernement, conformément aux orientations fixées par le Président de la République. Les impacts positifs de ce projet sur le développement des ports normands seront bien évidemment des éléments dont il sera tenu compte dans les réflexions qui vont s'engager pour définir une politique soutenable en matière d'infrastructures. Par ailleurs, plus spécifiquement au Havre, après plusieurs mois de doutes, le terminal multimodal fonctionne désormais efficacement et conformément à ses prévisions de trafic. L'État, en investissant 52 M€ pour la construction du terminal depuis 2010, a soutenu un projet dont l'ambition est de permettre au port du Havre de se doter d'un outil industriel au service de sa desserte massifiée. Ceci permet tout autant d'améliorer la desserte ferroviaire que la desserte fluviale du port et notamment de ses terminaux à conteneurs. Il s'agit ainsi d'un outil supplémentaire pour l'accès fluvial aux terminaux de Port 2000. Ainsi, concernant les accès fluviaux à Port 2000, dans l'objectif de partager le plus largement possible les résultats des études en cours pour leur amélioration, le port a entamé au début d'année 2017 un processus de pré-concertation avec les professionnels, les associations et les institutionnels locaux qui a déjà permis d'échanger sur les hypothèses techniques de ces études. La Commission nationale du débat public (CNDP) a validé au début du mois d'octobre le dispositif présenté par le port en lien avec la garantie pour une concertation qui doit débiter le 20 octobre. Le calendrier des études et de la concertation doit conduire à une décision du port début 2018.