UMEP

UNION MARITIME ET PORTUAIRE LE HAVRE

United know-how

SEINEPORT EUROPE

Port of the future

Dossier de presse

Conférence de Presse du 05 Janvier 2017

Communication

Plan stratégique SEINEPORT EUROPE

Présentation

- à la Presse régionale, nationale et européenne
- aux Présidents de Régions
- aux candidats à l'élection présidentielle 2017

UMEP
UNION MARITIME ET PORTUAIRE
United know-how

FCPAS
Fédération des Communautés Portuaires de l'Axe Seine

SEINEPORT EUROPE

Port of the future

Plan stratégique à 2050

Avant-propos

Ce Plan Stratégique à 2050 porté par l'Union Maritime et Portuaire (600 Entreprises et 22 000 salariés) et la Fédération des Communautés Portuaires de l'Axe Seine (1 000 Entreprises et 60 000 salariés) n'est pas un énième Livre Blanc mais un véritable plan « Marshall » visant à engager les réformes et les investissements nécessaires au développement de l'activité économique et portuaire de l'Axe Seine.

Alors que la France a la plus grande façade maritime du continent européen, la moitié des conteneurs à destination de nos bassins de consommation ne passent pas par les Ports français.

Pour le trafic des conteneurs, le Port d'Anvers est aujourd'hui le premier port alimentant Paris.

Plusieurs milliards d'euros vont être investis pour creuser un canal de 107 kms reliant la Seine à l'Escaut et donc Paris à la Belgique et aux Pays-Bas.

Malgré de multiples alertes lancées auprès des Politiques sur le risque majeur de voir les volumes de conteneurs siphonnés par les ports du Nord et la catastrophe économique prévisible pour la Région Normandie, ce projet va démarrer.

L'Etat, et donc le contribuable français, la Région des Hauts de France et l'Ile de France donnent leur bénédiction à un chantier pharaonique qui va profiter majoritairement à nos concurrents belges et hollandais.

Ce projet aberrant a pu voir le jour grâce à une présence puissante de ses principaux acteurs au sein des Commissions bruxelloises.

La situation est pire quand on pense que le Port du Havre et ses principaux terminaux à conteneurs situés sur Port 2000 ne sont pas reliés à la Seine et donc pas accessibles aux transports fluviaux classiques et notamment aux pousseurs.

Le canal reliant le bassin de la Darse de l'Océan à Port 2000 n'a jamais vu le jour, alors qu'il était demandé par les opérateurs de manutention dès la conception de Port 2000 et qu'il avait été inscrit dans le projet initial.

Avant-propos

De même, le projet alternatif qu'est la « chatière », permettant une connexion directe et sans contrainte de la Seine à Port 2000, tarde à voir le jour.

Après Port 2000 livré en 2006, le projet « Grand Paris Vallée de Seine » en 2009, l'étude d'un Gateway de la vallée de Seine par l'AURH en 2011, la création de HAROPA en 2012, l'inscription par Bruxelles en 2013 de l'Axe Seine à la carte des grands corridors européens (RTE-T), en 2014 les CCI de la Vallée de Seine créent Paris Seine Normandie.

Certains pouvaient imaginer que la mesure des enjeux avait été prise et que les ports de la Vallée de Seine étaient sur les bons rails... Mais là encore, les développements se font attendre alors qu'ils revêtent un caractère d'urgence.

HAROPA, les Régions Ile-de-France et Normandie, l'Etat mais aussi et surtout la société civile, doivent peser plus intensément dans les débats au sein de l'UE pour préserver nos intérêts commerciaux communs.

Par ailleurs, comment ne pas s'interroger sur les conséquences du Brexit si des accords ultérieurs de libre-échange ne sont pas conclus avec l'Union Européenne ?

Face à ces constats et à ces perspectives qui s'imposent, il est nécessaire de nous battre avec tous nos moyens pour préserver nos territoires, notre attractivité économique, nos emplois, et porter nos ambitions et notre audace comme nos concurrents ont su le faire depuis près de trois décennies.

Il n'est pas trop tard si nous opérons les bons changements de mentalité et de communication en interne comme en externe.

Il est indispensable de pouvoir se rassembler et dialoguer sur tous les sujets (massification, éducation-formation, automatisation, transition énergétique, politique portuaire, Europe...) pour non seulement imaginer le Port du Futur, mais le créer véritablement.

Une nécessaire adaptation

Un paysage maritime en mutation

Au moment où la puissance des transports réduit les distances, massifie les flux, au moment où la circulation de l'information et celle des capitaux ont gommé ces distances, la globalisation du monde devient incontournable, qu'on la souhaite ou pas.

Nos ports sont les portes du monde, brider ou filtrer leur développement est illusoire, ce qui ne passe pas par eux, passe par les ports étrangers pour approvisionner nos industries et nos bassins de consommation.

Des navires de plus en plus grands

La tendance au gigantisme des navires porte-conteneurs ne semble connaître aucune limite.

En Europe, le Deep Sea Port du Havre offre une des meilleures capacité d'accueil pour ce type de géant pouvant transporter entre 15 et 20 000 Equivalent Vingt Pieds (EVP).

Cette concentration des mouvements sur un même espace portuaire oblige à la massification, à l'accroissement des parts modales ferroviaire et fluviale pour garantir fluidité et respect de l'environnement.

Le mode routier, actuellement 87% des mouvements entrée/sortie du Port, ne peut être le seul servi dans ces conditions qui créent alors un phénomène de goulot d'étranglement.

Les Alliances...

La tendance au resserrement de l'offre s'est accentuée au cours de l'année 2016.

Pour assurer un taux de remplissage correct de leurs géants des mers, les Armateurs poursuivent et amplifient leur concentration au sein d'un nombre d'Alliances de plus en plus restreint.

Ainsi, entre l'Asie et l'Europe, ils ont articulé leurs schémas opérationnels sous la forme de 3 grandes Alliances, qui leur permettent de charger les conteneurs sur les navires de leurs partenaires.

Les lignes régulières sont donc élaborées par un nombre de plus en plus restreint d'opérateurs qui pèsent bien plus dans les négociations sur les Ports et les Chargeurs.

PRIORITE ABSOLUE : RASSEMBLER

La priorité de nos Territoires pour les rendre attractifs est la **paix sociale**.

Celle-ci ne peut être acquise que par un dialogue constructif avec l'ensemble des partenaires sociaux ; dialogue qui n'existe actuellement pas dans notre Pays.

Les attitudes passéistes ne sont plus acceptables dans un monde moderne hautement concurrentiel, où les clients français, internationaux, importateurs, exportateurs, petites, moyennes ou grandes entreprises et leurs fournisseurs, ne peuvent supporter l'incertitude comme une donnée constante intégrée dans leurs choix et positionnements stratégiques.

Rassembler également l'ensemble des parties prenantes privées et publiques pour porter ensemble nos ambitions.

Il est vital pour tous les acteurs du territoire de se rassembler et de dialoguer pour tendre vers un même objectif: la Satisfaction de nos Clients et le Développement.

Pour porter une ambition commune :

SEINE PORT EUROPE

Le Futur des Ports du Havre, de Rouen et de Paris, réunis sous un même nom

Les services Publics, d'Etat, de Régions et HAROPA associés aux représentants du secteur Privé œuvrant à la constitution d'un seul et même espace cohérent.

A l'image de Thamesport, le port de la mégalopole londonienne, SEINEPORT EUROPE est un espace structurant qui fédère tous les acteurs de la Vallée de Seine et les projette dans une dimension européenne et mondiale.

Paris deviendra une Ville Monde en structurant un nouvel espace industrialo-portuaire et logistique sur son accès naturel et en intégrant le programme de développement des infrastructures de transport de l'Union Européenne dans sa propre stratégie de développement territorial.

Ce projet suppose de recenser nos faiblesses par rapport à nos concurrents et d'apporter une juste réponse pour développer le commerce et donc l'emploi.

Mutualiser nos forces

L'Organisation de la communauté portuaire de la vallée de Seine, est une première et grande priorité.

Elle doit permettre à la Région Normandie et Ile-de-France de se positionner en tant que région portuaire d'excellence au service de notre pays.

Il convient donc de créer un partenariat solide et renforcé entre tous les acteurs représentant le Secteur Privé et Public pour peser sur les commissions bruxelloises aux seules fins de construire un espace cohérent sur un maillage équilibré entre Nord-Sud (la banane bleue) et Est-Ouest de l'Europe, et y voir ainsi élaborer, discuter et développer plus rapidement des projets et leur concrétisation.

L'Agence de Développement pour la Normandie (ADN) offre des conditions favorables à l'aide et à l'investissement, mais elle ne peut à elle seule peser sur les grands projets transnationaux.

Pour réaliser cet objectif, il est essentiel de réunir tous les acteurs qui sont à l'origine et au relai des projets de développement, tels que les représentants des ports maritimes et fluviaux, les fédérations d'entreprises, les chambres de commerce, les représentants des industriels et les pouvoirs publics (Régions, Ministères, SG Mer).

Unis et concentrés dans une même démarche prospective, ces acteurs doivent travailler dans une approche concertée visant à structurer les territoires, aménager les espaces propices aux investissements, pérenniser et développer l'emploi.

Une collaboration nécessaire des Régions européennes et un partenariat des fédérations patronales européennes

Il faut favoriser les projets construits articulés autour de la nouvelle dynamique créée par le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) Le Havre – Mannheim, qu'ils soient sur les énergies, la logistique, la culture, l'enseignement...

Ils trouveront tous un écho favorable s'ils sont cohérents, c'est-à-dire inscrits dans un grand projet stratégique à dimension européenne.

Pour conquérir

Un « commando » de l'Axe Seine à la conquête de l'Europe

Si vous ne vous déplacez pas, vous n'existez pas.

La FCPAS et toute autre fédération patronale ont l'impérieuse nécessité de réviser leur champ d'action en développant et en entretenant des relations durables avec leurs homologues allemands et européens, afin de comprendre leur problématique et offrir des services adaptés.

Une mise en action d'une délégation Privé/Public dédiée est une nécessité pour notre développement économique visant à mieux équilibrer les flux en dépolarisant peu à peu les ports du Nord et irriguer les volumes entre l'Ouest et l'Est de l'Union Européenne.

Il est nécessaire et urgent de créer des liens puissants en mutualisant nos forces.

Pour financer nos ambitions

Plan Junker (315 milliards €), prêts bonifiés

M.I.E. subventions (33,2 milliards €)

On peut s'étonner du faible intérêt qu'ont eu les territoires à quasiment ignorer ce plan européen d'investissement stratégique.

Une somme de 315 milliards d'euros d'investissements entre 2015 et 2017 sous forme de prêts bonifiés qui auraient pu accélérer de nombreux projets visant à construire le Grand Paris et à le connecter à l'Europe de l'Est.

Le niveau élevé des investissements à réaliser pour connecter nos territoires au cœur de l'Union Européenne invite tout de même à se pencher sur la question, tant l'écart entre notre territoire et nos concurrents des ports du Range Nord n'a cessé de se creuser.

Un plan Juncker 2 est en cours de préparation qui doublerait la mise: 630 Milliards d'Euros.

Il est donc urgent d'accélérer la conception des projets s'inscrivant dans le développement de nos infrastructures pour conquérir les marchés intérieurs de l'Europe et mieux équilibrer les flux entre l'Est et l'Ouest du continent.

Ce type de prêt combiné aux subventions issues du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) doivent permettre le financement d'une politique de grands travaux, dont l'économie réelle a tant besoin.

Et refonder notre stratégie portuaire nationale

Deux ports d'entrée pour la France : SEINEPORT et MARSEILLE-FOS

Cesser le saupoudrage des subventions et développer les infrastructures sur les ports historiques du trafic de conteneurs

Deux façades maritimes : Manche/Atlantique et Méditerranée

Il faut résolument positionner la Seine et Marseille-Fos comme les futures portes d'entrée avancées du cœur de l'Europe à l'heure où seront congestionnées les portes actuelles.

Ceci est particulièrement vrai pour Le Havre à l'heure où la saturation des routes maritimes et des ports du range nord vont obliger à trouver des alternatives ; à l'heure également où l'augmentation de la taille des navires va poser des problèmes d'accessibilité à moyen terme dans certains ports du range Nord, à l'heure enfin où l'optimisation des coûts pour les compagnies maritimes est une préoccupation permanente.

Le Havre, premier port touché en sortie d'Asie, accessible 24x7 offre les solutions d'optimisation naturelle recherchées.

Axe SEINE : Corridor Européen

L'Axe Seine ne bénéficie pas de dessertes ferroviaires et fluviales adaptées

SEINEPORT ne bénéficie pas d'un axe ferroviaire adapté à conquérir de grands volumes depuis et vers Strasbourg-Reims, l'Allemagne et in extenso l'Europe de l'Est.

De même, une connexion fluviale directe et sans contrainte de navigation de la Seine à Port 2000 où opère la plupart des porte-conteneurs escalant au Havre, n'existe pas.

Pourtant, le Corridor Atlantique (RTE-T) est bel et bien défini et référencé parmi les projets de développement de l'Union Européenne, et il englobe l'Axe Seine.

Le lien du Havre et de Rouen, vers Paris, Strasbourg et Mannheim est acté, mais la réalité est loin des ambitions.

C'est donc bien sur l'ensemble de cet axe qu'il convient de raisonner et donc de renforcer nos partenariats transrégionaux et transnationaux.

Le développement de l'Axe Seine sera accéléré si l'ensemble de ses acteurs est conscient et empreint de sa dimension européenne et intercontinentale. Il est indispensable de mutualiser nos forces.

Porter les projets d'infrastructures cohérents avec nos ambitions

Phase 1 : à court terme – 850 Millions€

Dont en priorité : Chatière, Electrification du tronçon Serqueux-Gisors, achèvement postes 11 et 12 de Port 2000.

OBJECTIF : SEINEPORT favorise le massification des flux et consolide sa place de 1er port Français, en particulier vis-à-vis de l'hinterland naturel que constituent Paris et l'Ile de France.

Phase 2 : à moyen et long terme – 1 Milliard 743 Millions €

Notamment : Contournement « Amiens Nord », Extension de Port 2000 / refonte du Port intérieur, Réalisation du prolongement du Grand Canal.

OBJECTIF : Par le contournement « Amiens-Nord », SEINEPORT dépasse le région parisienne et se projette au cœur de l'Europe dont il devient véritablement la porte d'entrée avancée. A cet horizon, le Terminal Multimodal prend toute sa dimension de nœud structurant.

Phase 3 : à long terme - LNPN - 15 Milliards €

Total pour SEINEPORT pour les 30 ans: 17 milliards et 732 millions

Plans Juncker/ Fonds Européens

- 500 milliards d'investissements à l'échéance 2020
- 630 milliards d'investissements dès 2022

Le détail chiffré des investissements à programmer est développé en fin de document.

Investir pour l'avenir de SEINEPORT et de nos territoires

Un investissement pour des retombées économiques majeures.

Le développement du trafic conteneurisé, à lui seul, génère 5 emplois pour 1000 conteneurs (1 Manutentionnaire + 4 postes liés à l'activité logistique).

En phase 1, la réalisation des projets à court terme doit permettre de gagner 1 Million de conteneurs et de générer **5 000 emplois** directs uniquement sur la Supply Chain.

En phase 2, 1,5 à 2 Millions de conteneurs supplémentaires sont accessibles, soit **7000 à 10 000 emplois** supplémentaires.

Les emplois générés par capillarité doivent faire l'objet d'une étude socio-économique pour en mesurer la pleine potentialité.

Pour cela, une ambition nécessairement portée par une volonté politique forte

Un véritable Ministère de la Mer et des Transports

Comment défendre et valoriser nos façades maritimes sans un Ministère de la Mer ?

Cette question n'en est pas une mais surtout une invitation à la réflexion sur l'ambition que l'on souhaite porter pour notre pays sur le plan international.

Relégué au dernier échelon de la hiérarchie ministérielle, l'actuel Secrétariat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a certes bien des sujets transversaux avec son tuteur, le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer.

Il est donc primordial de recentrer l'approche de notre pays sur le Transport et la supply chain pour accélérer l'adaptation de nos territoires et des réglementations aux enjeux du commerce international.

Une seule autorité de gouvernance de l'Axe Seine

HAROPA doit se structurer en holding sous une seule et même gouvernance, se concentrer sur son rôle d'autorité et ses fonctions de service public.

Et la volonté d'accompagner, de favoriser, de simplifier et de fluidifier les conditions de développement

Accompagner

Promouvoir les aides au développement stratégique de SEINEPORT EUROPE

Les aides au démarrage d'activités, des services de transports massifiés, les aides à la manutention, qui répondent au développement stratégique de l'Axe Seine doivent être intensifiées et promues.

Réforme de la domanialité publique pour rassurer les investisseurs

Apporter toutes les garanties juridiques nécessaires aux industriels, logisticiens et opérateurs de terminaux portuaires pour investir dans le développement des places portuaires.

Simplifier

Transposition des textes internationaux

Dans un monde hautement concurrentiel, la juste transposition en droit français des textes et règlements internationaux est un enjeu majeur.

La France doit cesser d'interpréter et d'ajouter de la complexité là où il n'y en a pas, en demeurant fidèle au texte d'origine, pour ne plus créer des écarts de compétitivité, notamment avec ses voisins européens.

Accompagner

Une nouvelle offre foncière harmonisée sur l'ensemble de la Vallée de Seine

En aval de la Seine, au Havre, l'offre foncière en zone logistique permettant l'implantation de nouveaux entrepôts doit être soutenue et accompagnée, notamment sur les zones assujetties au PPRT.

De nouveaux espaces doivent être aménagés le long de la Seine, pour faciliter le recours à la voie d'eau.

Il convient d'offrir un tarif harmonisé sur cet espace pour accélérer l'implantation des investisseurs.

Une simplification des procédures

Sur tout l'Axe Seine, il est crucial d'offrir rapidement des terrains pré-chargés et aménagés prêts à l'implantation de nouveaux investisseurs et notamment un volet fiscal plus favorable.

Telle est la norme pour les Ports du Range Nord.

Obtenir l'autorisation d'aménagement, en amont des engagements des investisseurs, avec une disponibilité quasi-immédiate permettant de répondre très rapidement à des demandes dans un contexte très concurrentiel.

Simplifier

Des procédures administratives d'implantation deux fois plus longues que dans les ports du Nord de l'Europe

Pour les Ports du Nord, tout ce qui n'est pas interdit est autorisé, alors qu'en France, tout ce qui n'est pas interdit doit être étudié puis autorisé par le législateur.

Le principe de précaution est inscrit depuis 2005 dans le marbre de notre Constitution et inhibe toute action favorable au changement, à l'innovation, au progrès, dès lors que ces projets touchent aux paysages de nos territoires.

Le dialogue est nécessaire mais ne peut s'étaler sur une échelle de temps indéterminée : les consultations, évaluations et éventuelles mesures correctives du Maître d'Ouvrage doivent respecter un rétro planning dynamique, propice à l'innovation et au progrès.

Une même région douanière pour SEINEPORT EUROPE

La compétitivité logistique de l'Axe Seine suppose d'avoir un même espace douanier cohérent, ce qui n'est pas le cas.

Il est urgent et déterminant que l'ensemble couvert par SEINEPORT EUROPE soit une même région douanière unique.

Aujourd'hui, l'Axe Seine relève de la compétence de 3 interrégions douanières et d'au moins 4 régions douanières.

Cette situation conduit à exiger des formalités administratives pour des transferts sur le seul axe Seine, alors qu'elles sont absentes pour des mouvements de marchandises entre Dunkerque, Montoir de Bretagne ou Bordeaux vers Le Havre, du fait du passage par les eaux internationales.

La vocation logistique et industrialo-portuaire de l'Axe Seine, telle qu'elle a été affirmée par l'Etat, n'a de sens que si elle s'appuie sur une organisation adaptée.

Fluidifier

Développer les applicatifs numériques pour sécuriser et fluidifier le passage de la marchandise

Atouts majeurs pour la France, fleurons des Cargo Community Systems (CCS), les sociétés SOGET au Havre et MGI à Marseille participent à la sécurisation des échanges.

Fruit des Communautés portuaires et du savoir-faire français, les CCS s'exportent et s'adaptent aux contextes locaux et internationaux. Il sont actuellement considérés comme les meilleurs au Monde.

Ces deux sociétés œuvrent à l'élaboration d'un CCS unique qui devra intégrer à terme un VTS* unique, permettant aux différents acteurs (chargeurs, commissionnaires, armateurs, agents, douanes, capitainerie...) d'avoir un Port Community System (PCS) ou Guichet Unique, dédié au traitement des flux de transports et de marchandises d'un point à un autre de la planète et facilitant l'adaptation des opérateurs aux réglementations locales.

Pour le développement de nos territoires, il est indispensable de tendre vers l'excellence en matière de sûreté et de sécurité.

*Vessel Traffic System

Développer

Les flux énergétiques de la Seine : un ancrage de la chimie, du pétrole et du transport de charbon

La chimie, le pétrole et le transport de charbon irriguent la zone industrialo-portuaire seino-parisienne.

Ces industries sont profondément ancrées sur nos territoires depuis des décennies.

Elles opèrent elles aussi dans un contexte compétitif particulièrement âpre et observent attentivement la concurrence entre les territoires.

Les liens entre les professionnels de ces secteurs, les fédérations patronales et les pouvoirs publics doivent continuer à s'intensifier dans une même démarche prospective visant à offrir un espace favorable aux investissements et à l'accompagnement de leurs projets de développement.

Le système de subvention et de financement en France est trop centré sur la R&D et doit nécessairement soutenir le développement industriel.

La fiscalité de production industrielle doit tendre vers une harmonisation avec le régime fiscal pratiqué en Allemagne.

Valoriser

Supporter de la même manière les producteurs, transporteurs et consommateurs d'énergies alternatives

Les producteurs, les transporteurs et les consommateurs d'énergies alternatives doivent être supportés par les institutions, européennes notamment, pour permettre à l'Axe Seine mais aussi aux régions à l'Est de Paris, d'offrir un véritable corridor de transport propre et connecté.

Organiser une économie circulaire

La revalorisation de nos déchets doit être priorisée et supportée par l'ensemble des partenaires économiques. Elle doit être la pierre angulaire à l'édification du port du futur.

Issu des stations d'épuration et de l'activité agricole, le biogaz représente une filière industrielle d'avenir.

L'Etat, les Régions Ile-De-France, Normandie et HAROPA, dans leurs rôles d'aménageurs du Territoire, doivent être très largement soutenus pour organiser ce futur espace, avec une ambition: « zéro déchet ».

Formation

Créer des vocations dès le plus jeune âge

Familiariser les citoyens avec leur Port et le commerce extérieur de la France pour qu'ils en deviennent de véritables ambassadeurs et inscrire durablement le maritime, le portuaire, et le tourisme maritime et fluvial, dans la chaîne d'enseignement, de l'apprentissage à l'enseignement supérieur.

Promouvoir l'« Ambition de la mer »

Convenir avec la Région Normandie d'un nouveau positionnement en tant que région portuaire d'excellence au service de notre pays, imaginer par exemple des jumelages avec les régions clientes d'Allemagne ou de Suisse.

Combiner les activités croisières

Augmentation constante du nombre d'escales au Havre

Inscrite au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, la Ville du Havre a vu au fil des années l'augmentation constante du nombre d'escales des navires de croisière : 300 000 croisiéristes en 2016.

L'offre de services s'est bien étoffée sur l'Axe Seine mais elle peut et doit aller plus loin en combinant les croisières fluviales et maritimes.

La croisière fluviale est promise à un grand développement, doit s'accompagner d'accueil d'escales et de halte, se combiner avec les pistes cyclables, des chemins de promenade et de randonnées.

Ce tourisme est adapté au vieillissement de la population, et au tourisme familial (slow attitude).

Certains imaginent également des bus amphibies touristiques, et des téléphériques à Paris franchissant la Seine à partir des quais pour atteindre les reliefs de bordure.

Tout ceci n'est pas de l'imagination, il suffit d'aller voir le Danube : en Autriche et à Prague.

Développement des Infrastructures

Courte (- 5ans) – Moyenne (10 ans) – Longue (15 ans)

	Ouvrages	Investissements nécessaires	Echéance	Subvention	Prêt bonifié
Port 2000 **Accessibilité et développement**	**Chatière**	**100 millions d'€**	COURTE	X	
	Extension Port 2000 / + 2 300m	**1 milliard d'€**	LONGUE	X	
	Approfondissement du chenal d'accès à Port 2000 (pour tirant d'eau 17 mètres)	**60 millions d'€**	MOYENNE	X	
	Postes à quai 11 et 12 (700m)	**220 millions €**	COURTE	X	
	Doublement de la route de l'Estuaire		COURTE	X	
	Porte Est accès A29		COURTE	X	
	Accès routier terrestre extension		COURTE	X	
Fleuve	**Grand Canal du HAVRE** incluant modification des ponts	**220 millions €**	MOYENNE	X	

Développement des Infrastructures

	Ouvrages	Investissements nécessaires	Echéance	Subvention	Prêt bonifié
Réhabilitation du Port Intérieur	Quai de liaison Terminal de l'Atlantique/Europe	160 millions d'€	LONGUE	X	
	Terminaux Asie/Osaka dont : - Extension quai Ouest - Reprise du rail avant et couronnement - Approfondissement	63 millions d'€	LONGUE	X	
Hinterland	Electrification tronçon ferroviaire Serqueux-Gisors	291 millions d'€	COURTE	X	
	LNPN (Ligne Nouvelle Paris-Normandie)	10/15 milliards d'€	LONGUE DUP 2020 Horizon 2030	X	X

Développement des Infrastructures

	Ouvrages	Investissements nécessaires	Echéance	Subvention	Prêt bonifié
FLUVIAL ROUEN	Amélioration des accès nautiques	50 Millions d'€	COURTE	X	
	Aménagement logistique amont/aval RVSL à Moulineaux	14,5 Millions d'€	COURTE	X	
	Création d'un terminal fluvial à Alizay	4 Millions d'€	COURTE	X	
	Aménagement de la plate-forme quadri-modale du port d'Honfleur	5 Millions d'€	COURTE	X	

Développement des Infrastructures

	Ouvrages	Investissements nécessaires	Echéance	Subvention	Prêt bonifié
FLUVIAL ROUEN	Modernisation des écluses et barrages	28,1 Millions €	COURTE	X	
	dont Bougival		COURTE		
	dont Suresnes		COURTE		
	dont Méricourt		COURTE		
	Pont-Rail de Maisons-Laffitte	2,5 Millions €	COURTE	X	
	Régénération d'ouvrages	3,9 Millions €	COURTE	X	
	Etudes Seine aval	1,3 Millions €	COURTE	X	
	Modernisation des équipements de sécurité et de stationnement	5,3 Millions €	COURTE	X	

Développement des Infrastructures

	Ouvrages	Investissements nécessaires	Echéance	Subvention	Prêt bonifié
FLUVIAL PARIS	Port Seine Métropole-Port de Triel	24,5 Millions €	COURTE	X	
	Port Seine Métropole	19 Millions €	COURTE	X	
	Extension de la plate-forme de Limay	20 Millions €	COURTE	X	

Développement des Infrastructures

	Ouvrages	Investissements nécessaires	Echéance	Subvention	Prêt bonifié
FERROVIAIRE AMIENS-REIMS « GRAND CONTOURNEMENT DE PARIS »	ETUDE DU PROJET	300 Millions €	MOYENNE		
	EVENTUELLE ELECTRIFICATION				
	MODERNISATION				

UMEP

United know-how

FCPAS

Fédération des Communautés Portuaires de l'Axe Seine

SEINEPORT EUROPE : *Port of the future*