



Rapport annuel

2011

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

Sommaire

▶ Edito	3
▶ L'année du nouveau départ	4
▶ Accueillir les navires	6
▶ Planifier et réguler les transports terrestres	7
▶ Accueillir et vivre sur le domaine	8
▶ 1 / Le Havre, porte maritime de l'Europe	10
▶ 2 / Le Havre, premier port français pour les conteneurs	12
- 2.1 Un port à la mesure de tous les navires	14
- 2.2 Un port à la mesure du monde	18
- 2.3 Le port du Havre s'engage dans l'action environnementale « ESI »	20
- 2.4 Reprise de l'activité conteneurs et bon maintien de l'hinterland	22
▶ 3 / Le Havre, port d'importation et d'exportation de véhicules neufs	24
- 3.1 Le projet RORO MAX	26
- 3.2 Confirmation de la croissance pour les trafics de véhicules neufs	28
▶ 4 / Le Havre, port énergétique	30
- 4.1 Le port du Havre et l'axe Seine, grand pôle chimique et pétrochimique européen	32
- 4.2 Les trafics de vrac liquides	34
▶ 5 / Le Havre, port de passagers	36
- 5.1 2011 : l'essor du trafic de passagers et de croisiéristes	38
▶ 6 / Logistique et développement de l'axe Seine,	40
des leviers essentiels de la croissance	
- 6.1 Une coopération accrue sur la Seine	42
- 6.2 Le transport fluvial	44
- 6.3 Le transport ferroviaire	46
- 6.4 Le développement des transports massifiés	50
- 6.5 Le transport routier	52
- 6.6 La logistique, créatrice de valeur ajoutée du territoire	54
▶ 7 / Une nouvelle dynamique au service du développement du territoire	56
- 7.1 Le port et sa ZIP : un espace rempli d'énergies	58
- 7.2 Le port du Havre, acteur majeur du territoire	66
▶ 8 / Une nouvelle dynamique au service des clients	70
- 8.1 Des relations renforcées avec les clients	72
- 8.2 Des services renforcés pour les clients	74
- 8.3 Le développement des outils informatiques	76
▶ 9 / Une nouvelle dynamique interne au Grand Port Maritime du Havre	78
- 9.1 Un programme d'actions en Ressources Humaines	79
- 9.2 La démarche « Projets »	81
▶ 10 / Le savoir-faire et l'expertise du port du Havre s'exporte dans le monde	82
▶ 11 / Des finances maîtrisées, priorité du GPMH	84
▶ 12 / La gouvernance 2011 du GPMH	90

Edito



GILLES FOURNIER

Président du Conseil de Surveillance du GPMH

« L'année 2011 a été celle du changement et des nouvelles perspectives. Le changement a été occasionné par la réforme portuaire – mise en œuvre le 3 mai -, qui a permis de mettre en place une organisation nouvelle, aux standards internationaux. Au Havre, le bénéfice a été immédiat : une amélioration constatée de la productivité de l'ordre de 15 à 20%, une lisibilité accrue du rôle de l'autorité portuaire et des opérateurs de terminaux pour nos clients et partenaires ainsi qu'une performance équivalente à celle de nos concurrents.

L'aboutissement des négociations liées à la réforme a permis aux grands dossiers d'aménagement du port d'avancer et nous avons pu conclure le dossier d'implantation de TNMSC à Port 2000 ainsi que celui de notre plateforme multimodale.

Nos clients, qui ont souffert des troubles sociaux du début 2011, sont revenus. La distinction du Havre comme meilleur port européen par les professionnels asiatiques nous conforte dans notre action vers un meilleur service au Port du Havre.

Des opportunités nouvelles se créent et des perspectives s'ouvrent. Des mécanismes d'amélioration continue se mettent en place et justifient nos ambitions en matière d'accueil des navires, de qualité du passage portuaire de la marchandise et d'amélioration du report modal vers des moyens de transport moins générateurs de CO₂. Déjà largement engagé dans la préservation du milieu naturel estuarien, le port du Havre a l'ambition d'être efficace et respectueux de l'environnement.

Notre action prend désormais une dimension nouvelle aux côtés des ports de Rouen et de Paris au sein du G.I.E. HAROPA, nous donnant ainsi une formidable opportunité de montrer un visage unique à nos interlocuteurs, qu'ils soient clients, partenaires ou collaborateurs. »

L'année du nouveau départ



LAURENT CASTAING

Président du Directoire et Directeur Général du GPMH

« Une grande étape a été franchie le 3 mai avec la mise en œuvre effective de la réforme portuaire, qui s'est en particulier traduite par le détachement de 210 conducteurs de portiques de bord à quai. Les négociations locales se sont déroulées dans un esprit ouvert et dans un climat social constructif permettant d'aboutir au commandement unique des activités des opérateurs de manutention. Cette étape a permis au Grand Port Maritime du Havre de recentrer ses actions sur les missions qui lui sont fixées par la loi portant réforme portuaire.

Ce nouveau départ doit tous nous mobiliser car, même si Anvers garde des positions fortes sur des marchés riches en fret tels que le Nord et l'Est de la France, Le Havre reste le port leader pour les échanges nationaux conteneurisés. C'est la raison pour laquelle nous avons engagé une politique de reconquête de ces marchés, qui se traduit par la mise en place de nouvelles offres de services et de transport (par exemple, la navette ferroviaire entre Le Havre et Ludwigshafen, premier pas vers les marchés de l'Est), par le retour de la fiabilité, de la compétitivité, des investissements et surtout de la confiance de nos clients (cf. notre nomination comme « Best seaport in Europe 2011 » par Cargonews Asia, leader de la presse professionnelle asiatique).

Autre atout majeur : avec nos partenaires de Rouen et Paris, nous formons le 1^{er} complexe portuaire français et le 1^{er} complexe pétrochimique européen. La diversité et la complémentarité de nos trafics constituent un avantage qui nous ouvre des perspectives dans la compétition internationale.

Tous ces éléments confortent Le Havre comme un port d'avenir dont l'ambition est de se positionner comme hub ouest-européen majeur sur nos grands axes stratégiques : les conteneurs, les véhicules neufs, les produits énergétiques, la chimie et autres vracs liquides, les passagers, la logistique, les énergies nouvelles (éolien offshore, bio-carburants...), les transports massifiés et le développement durable. Cela passera également par la mise en place d'une dynamique nouvelle : en interne, à l'échelle du territoire avec nos partenaires professionnels et institutionnels et surtout au service de nos clients. »



Accueillir les navires



PATRICK ABJEAN

Commandant de port

« La démarche qualité appliquée au processus d'accueil des navires vise à faciliter, du début jusqu'à la fin, l'escale de tous les navires dans le port. Au-delà, son objectif est de créer les conditions fluides du transport de la marchandise dans le port du Havre. Cette démarche, qui place le client au cœur de nos préoccupations, nous a conduits à développer des outils pour mesurer la qualité de notre activité quotidienne, soutenue par une solide base documentaire. Ces outils sont autant de leviers que nous activons pour améliorer notre service aux clients. Notre nouvelle façon de travailler devrait nous permettre, en 2013, d'obtenir la certification ISO 9001 aux côtés des autres processus du GPMH. Pour mieux coordonner nos performances avec les lamaneurs, les remorqueurs et les pilotes, nous avons signé ensemble fin 2011 une Charte de l'accueil des navires au port du Havre ».

Planifier et réguler les transports terrestres



OLIVIER DE LA LAURENCIE

Directeur des Opérations

« Au-delà du maritime, le port est une ruche où les trois modes de transport routier (Véhicules Légers, Poids Lourds), ferroviaire et fluvial se croisent en permanence. La performance de notre activité repose aussi sur la fluidité de circulation, ce qui représente une force par rapport à nos concurrents européens. Pour préserver cette pépite, l'améliorer et surtout pour préparer le port à absorber le doublement de son trafic de conteneurs, l'enjeu de cette fluidité combinée est l'objet des projets TRIP et OPTIROUTE. Déjà en 2011, en complément de quelques aménagements de proximité (Aircelle), nous avons commencé à améliorer les procédures de combinaisons des trafics, comme la modification de feux routiers (Pont Rouge) ou l'optimisation des franchissements d'ouvrages mobiles. Cette coordination s'articule avec la Communauté d'agglomération du Havre (CODAH), générateur d'un important trafic, la CCI et les autres gestionnaires de réseaux. »

Accueillir et vivre sur le domaine

HERVÉ HOUIS

Chef du service aménagement du territoire portuaire à la Direction du Domaine et du Développement Territorial

« Contribuer au développement et à l'aménagement des 10 000 hectares sur lesquels s'étend la zone industrialo-portuaire, c'est garantir une cohérence globale de ce territoire tout en apportant aux investisseurs des réponses « plug and play », c'est-à-dire des solutions clés en main et personnalisées. En effet, qu'il s'agisse de commercialiser des entrepôts logistiques (30 000 m² en 2011), de construire des usines comme Osilub et Ecomotion ou encore d'accompagner les projets liés à l'éolien, chaque besoin est spécifique : aidés d'experts dans tous les domaines - économiques, logistiques, institutionnels -, nous proposons des aménagements sur mesure. Notre ambition est aujourd'hui de répondre mieux et plus vite à tout porteur de projets. C'est le sens de la démarche qualité que nous avons engagée et sur laquelle nous nous appuyerons plus que jamais dans les prochaines années. »

accueillir



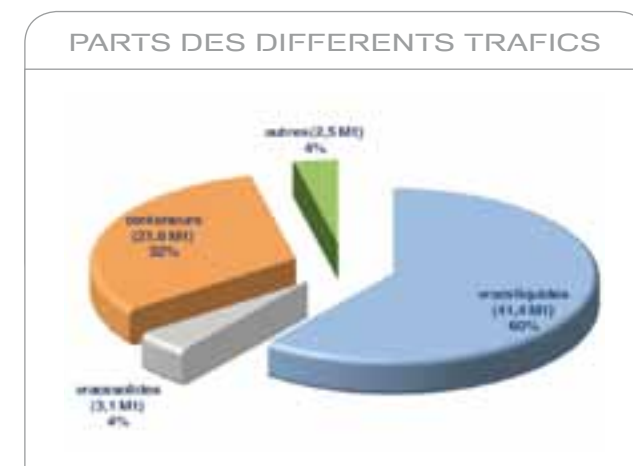
1/ Le Havre, porte maritime de l'Europe

Un trafic annuel global de 68,5 millions de tonnes

Avec un cumul de 68,5 millions de tonnes traitées (avitaillement inclus), le trafic 2011 du premier port du commerce extérieur de la France reflète le contexte de l'année : une conjoncture économique tendue sur les grands marchés mondiaux et, pour les marchandises diverses, un début d'année marqué par des négociations importantes dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme portuaire en France.

Au terme de l'année 2011 et malgré le constat d'une amorce de reprise sur le deuxième semestre (+4% par rapport à la même période de 2010), le tonnage global traité au port du Havre affiche un résultat en retrait de 4% au regard de 2010. Ce résultat est en particulier le reflet du commerce extérieur de la France et d'une consommation en baisse des ménages français. Avec 63 Mt, les **vracs liquides** (41,4Mt) et les **conteneurs** (21,6 Mt) représentent 92% des tonnages du port du Havre (cf. évolution détaillée dans les pages correspondantes de ce rapport annuel).

Pour les **vracs solides**, l'année 2011 a été marquée par une réduction des tonnages de l'ordre de 10% à 3,1 Mt. Ce repli est lié à la baisse de 37% des flux de charbon notamment corrélée à la douceur du printemps et de la fin d'année. On constate par ailleurs une forte croissance des matériaux de construction (sables, graves et pierres concassées), qui progressent de +59% à près de 1,3 Mt, ainsi que des trafics de ciments : +18% à 0,4Mt.



2/ Le Havre, premier port français pour les conteneurs

MARC LAPLACE-BUILHÉ

Responsable du Pôle Armements à la Direction Commerciale et de la Promotion
« L'année 2011 a été marquée dès le deuxième trimestre par une nette reprise de trafic, conséquence directe d'une forte amélioration de la productivité. Nos clients qui la comparent à présent aux meilleures performances de nos concurrents du range nord, ont souhaité témoigner de leur satisfaction en choisissant Le Havre comme le lauréat au concours du "Best Seaport in Europe 2011" de la revue Cargonews Asia. La mise en place de la réforme portuaire a été suivie rapidement par le retour et le développement de nouveaux services maritimes. A présent, la position géographique du port du Havre à l'entrée de l'Europe du nord est considérée par les compagnies maritimes comme un atout majeur à intégrer dans leur stratégie de développement de hub pour la desserte des marchés périphériques ne disposant pas de ports avec des moyens nautiques suffisants pour l'accueil des grands navires ; symbole de cette confiance dans la place havraise, le choix de l'armateur italo-suisse MSC, deuxième armement mondial pour le transport de conteneurs, d'installer un grand terminal à Port 2000. Malgré une conjoncture économique difficile, les compagnies maritimes perçoivent le port du Havre comme un port d'avenir à fort potentiel de développement et particulièrement bien adapté pour accueillir les nouveaux standards de navires et ceux des prochaines générations. »

premier
port français

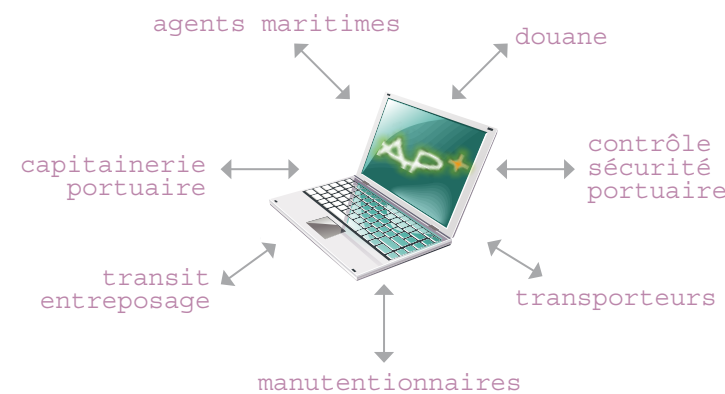


2.1 Un port à la mesure de tous les navires

La qualité de l'accueil des navires

Premier grand port européen touché sur l'axe de navigation Manche / Mer du Nord, le port du Havre a enregistré 30 entrées et sorties de navires de mer par jour en 2011. La fluidité et la rapidité du trafic maritime sont facilitées par des atouts de taille, un vaste plan d'eau à niveau constant, des infrastructures portuaires accessibles 24h/24, 7j/7 sans restrictions de marée, de tirant d'eau et de taille de navires. Moins d'1h30 est nécessaire entre la prise en charge du navire et le début des opérations de manutention.

Un guichet unique, le Cargo Community System AP+ développé par SOGET SA, simplifie, unifie et sécurise tous les processus métiers des acteurs de la communauté logistique portuaire : capitainerie, douanes, agents et compagnies maritimes, transitaires, manutentionnaires, sécurité portuaire, chargeurs, groupeurs et dégroupes, logisticiens, transporteurs routiers, ferroviaires et fluviaux.



Un port adapté aux géants des mers

250 navires porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP (Equivalents Vingt Pieds) ont été accueillis au Havre en 2011. La capacité du port à traiter les plus grands navires a notamment été illustrée par l'escale le 8 juin 2011 du « CSCL Venus » de l'armement China Shipping Container Lines. Ce géant de 14 074 EVP, 3^{ème} de la série des plus imposants porte-conteneurs de la compagnie, a été accueilli en avant-première au Terminal de France (voir photo ci-contre). C'est l'un des plus grands navires dédiés au transport des conteneurs accueillis au Havre à ce jour.



PATRICIA PICINI, Directrice Générale CMA-CGM Agences France, 3^{ème} compagnie maritime mondiale

« Le groupe CMA CGM a déjà appréhendé l'espace de l'axe Seine comme une entité à part entière par les implantations au Havre, à Rouen et à Suresnes de sa structure d'agences CMA CGM Agences France. Le Groupe a investi dans Port 2000, et est actionnaire de l'opérateur GMP sur le Terminal de France, opérant avec pas moins de 10 portiques post-panamax sur 850 mètres de quai. Il existe aujourd'hui une bonne

fluidité de déplacement physique des marchandises entre les ports de Paris Seine Normandie, grâce à un travail conjoint mené sur la mise en place de procédures douanières dématérialisées, gage de traitements en temps réel, et à la mutation du système AP+, qui était initialement un outil de gestion logistico-douanier de places portuaires et est devenu un outil informatique intégrant l'ensemble des différentes places de l'axe Seine existantes et en voie de création. »

Extension de Port 2000 : TNMSC investit 160 M€

L'aménagement effectif d'un nouveau terminal à Port 2000 a concrétisé la volonté de MSC, 2^{ème} armement mondial – associé à l'opérateur de manutention Terminaux de Normandie (groupe PERRIGAULT) dans les sociétés SETO et TNMSC – de faire du port du Havre une des plates-formes portuaires majeures en Europe de l'Ouest. Cet investissement portera la longueur totale de Port 2000 à 3,5 km de quai opérationnels fin 2012.



CHRISTIAN DE TINGUY,
Directeur Général de
TNMSC

« La réalisation par TNMSC d'un grand hub pour MSC à Port 2000 marque une nouvelle étape de développement de l'armement au Havre. Les aménagements de

1 400 mètres de quai, qui représentent pour TNMSC/ SETO un investissement total de 160 millions d'euros, permettront à MSC de faire escaler sur le même site, à toute heure et à toute marée, tout navire de sa flotte, y compris ses 14 000 EVP. Le nombre d'emplois générés par l'exploitation de ce terminal sera à la hauteur du développement de trafics prévu. »



1 400
mètres de quai
C'est la distance
totale de
l'extension du
nouveau terminal
TNMSC soit 4
postes à quai.



STEPHAN SNIJDERS,
Directeur Général de
MSC France

« Nous sommes ravis que les travaux aient démarré avec une première livraison, prévue début 2012, en attendant la livraison des autres postes à l'horizon fin

2012. Les nouvelles installations nous permettront de faire escaler nos plus grands navires grâce à un tirant d'eau garanti de 16 mètres. Ceci amènera à coup sûr une hausse d'activité et un développement de MSC au Havre. »

160 Millions d'€
d'investissements

17

2.2 Un port à la mesure du monde

De nouvelles offres de services maritimes

Avec plus de 500 ports dans le monde connectés par 40 compagnies maritimes et un choix de plus de 75 lignes régulières, l'offre maritime du Havre continue de se développer. Ainsi, deux nouveaux services ont été inaugurés en 2011 par les plus grands armements mondiaux :

- ▶ Opérée conjointement par les armements Hamburg Süd et CCNI, une première liaison directe avec Vancouver ;
- ▶ Maersk relie par une nouvelle liaison Le Havre, l'Europe et l'Asie. Il s'agit du 6^{ème} service sur ce trade qui touche chaque semaine le port du Havre avec des navires de 10 000 EVP et plus, dont deux services opérés par Maersk Line.

Parallèlement, Hamburg Süd a complété en octobre 2011 la ligne Europe – Côte Est de l'Amérique du Sud par un navire dernière génération, capable d'accueillir les produits sous température dirigée.



2 départs
quotidiens du Havre
vers l'Asie



Le port du Havre élu « Best Seaport in Europe 2011 » en Asie

Le 27 avril 2011, après le vote de plus de 13 000 acteurs du monde du shipping (importateurs, exportateurs, commissionnaires de transport et compagnies maritimes), Cargonews Asia - leader de la presse professionnelle en Asie - a élu le port du Havre « Best Seaport in Europe 2011 » pour la qualité de son accueil et de ses prestations. Cette distinction valorise en premier lieu le professionnalisme de toutes les entreprises portuaires havraises. Le port du Havre a été choisi parmi sept autres nominés (dont Hambourg, Rotterdam, Anvers...).



Le port du Havre, leader incontesté pour les flux de vins et spiritueux en bouteilles

L'ascension de la France comme 1^{er} producteur mondial de vins place tout naturellement Le Havre en tête des exportations dans ce secteur. Maillon incontournable de la chaîne logistique internationale des vins et spiritueux, le port du Havre a participé au Hong Kong International Wine and Spirit Fair, du 3 au 5 novembre 2011. Cette participation du GPMH au plus grand salon asiatique pour les vins et spiritueux s'est faite, aux côtés de grands donneurs d'ordre tels que Giorgio Gori (DHL), le Groupe Balguerie, TGD Consolidations et Seafrigo/SD'Log.



+ 14%
De croissance
des exportations
de vins et
spiritueux en
bouteilles au
port du Havre
en 2011

La place havraise attire les plus grands clients mondiaux du secteur. Slaur Sardet, filiale du numéro 2 français des spiritueux, a d'ailleurs investi plus de 13 millions d'euros sur son site du Parc Logistique du Pont de Normandie.

2.3 Le port du Havre s'engage dans l'action environnementale « ESI »



JEAN-PAUL RAFFINI

Chef de service adjoint Environnement

« Le Havre est le premier port français - et parmi les premiers au monde - à s'être engagé sur une action permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre dont le CO2. Approuvée en décembre 2011 par le Directoire du GPMH, la mesure consiste à encourager les compagnies maritimes à recourir à la navigation la plus propre. Depuis 2012, la possibilité est offerte aux 10 armements maritimes conteneurs ou rouliers les plus performants au regard de leurs rejets dans l'atmosphère, d'obtenir une « récompense environnementale » pouvant atteindre jusqu'à l'équivalent de 10 % des droits de port navire. Cette initiative trouve un réel écho auprès des plus grands ports du monde, de terminaux privés, mais également auprès des principales compagnies maritimes qui touchent le port du Havre : la majorité d'entre elles a adhéré à cet « Environmental Ship Index (ESI) ». Cette action traduit concrètement la charte internationale « World Port Climate Initiative » et vise à contribuer à améliorer la qualité de l'air et ainsi préserver la santé des populations aux abords des places portuaires.»

Un programme pour encourager les compagnies maritimes respectueuses de l'environnement

Dans la continuité des actions mises en œuvre en faveur de l'environnement, le GPMH a initié dès 2011 une réflexion sur un projet permettant de réduire les émissions de CO2. Approuvée en décembre 2011 par le Directoire, cette mesure consiste à récompenser des compagnies maritimes qui exploitent, au Havre, les navires les plus respectueux de l'environnement. Expérimentée dès 2012, la possibilité sera offerte aux 10 armements maritimes conteneurs ou rouliers les plus performants, au regard de la diminution des rejets de leurs navires dans l'atmosphère, d'obtenir une « récompense environnementale » permettant d'atteindre jusqu'à l'équivalent de 10 % des droits de port, selon les conditions mises en place au Havre.

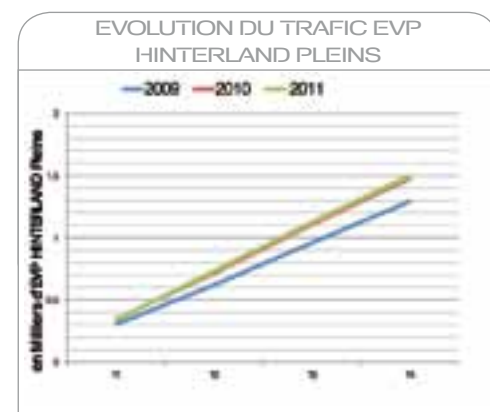


2.4 Reprise de l'activité conteneurs et bon maintien de l'hinterland

Le trafic conteneurisé a retrouvé le chemin de la croissance au fil des trimestres avec 2,22 millions d'EVP traités en 2011, tout en concluant l'année sur un résultat en retrait de 6% lié au recul du transbordement. Les mauvais résultats du 1^{er} trimestre (483 KEVP) ont en partie été compensés au cours des mois suivants. Avec 559 KEVP, le 2^{ème} trimestre a montré une reprise nette de +16% au regard du 1^{er} trimestre. Le pic de l'activité a été atteint à l'été 2011 avec 600 KEVP. Tout en progressant de 5,7% au regard de la même période de 2010, le 4^{ème} trimestre 2011 a marqué le pas à 576 KEVP.

Deux facteurs expliquent ces évolutions. En premier lieu, le **retour de la confiance des clients**, qui ont constaté une augmentation de la productivité après l'application effective de la réforme portuaire au printemps 2011. En second lieu, la conjoncture économique morose de la 2^{ème} moitié de l'année, dont l'impact s'est fait ressentir sur l'activité conteneurisée. Dans ce contexte, on peut se féliciter de la bonne coopération entre les professionnels portuaires et le GPMH qui a permis de mieux satisfaire les clients du port.

Elément favorable à retenir: le **maintien du trafic hinterland du port du Havre** à 1,85 million d'EVP, avec même une progression du **trafic hinterland de conteneurs pleins** (+1,65% à 1,5 MEVP).



+15%
De productivité constatée sur les terminaux



HERVÉ CORNÈDE

Directeur Commercial et de la Promotion du GPMH

« Le port du Havre s'appuie sur de solides atouts pour marquer la différence avec les ports du range nord-européen. Nous proposons d'excellents transit-times sur tous les continents grâce à une position géographique très favorable, qui nous positionne le plus souvent comme premier et dernier port touché en Europe. Sur place, un large choix de services et d'armements connectent Le Havre à tous les continents et cette offre se développe en continu. Le port du Havre est animé d'un esprit d'amélioration permanente soutenue par des projets d'envergure comme l'illustre l'extension de Port 2000. Plus que jamais, nous cherchons à développer l'activité autour des conteneurs- fortement créatrice de valeur ajoutée et d'emplois - pour atteindre 5 millions d'EVP en 2020. »

3/ Le Havre, port d'importation et d'exportation de véhicules neufs



LINDA DOUET

Chef de projet RORO MAX

« Lancé en juin 2011 pour une durée de 18 mois, RORO MAX a permis de rassembler les acteurs du transport routier : aux côtés du GPMH, les logisticiens, manutentionnaires, syndicats des dockers, laboratoires et écoles ont travaillé dans une dynamique de développement du trafic, les uns apportant leur analyse de terrain, leurs attentes, les autres leur vision de chercheurs. Cette collaboration nous a permis d'être plus en anticipation des besoins et donc plus réactifs, notamment en mettant rapidement à la disposition des acteurs du roulier 10 hectares de nouvelles surfaces pour accueillir le nouveau trafic DACIA. Le projet, qui a porté ses fruits en termes d'image tant auprès des médias que des clients et prospects, entrera à mi-parcours dans une phase nouvelle : les laboratoires vont restituer les résultats de leurs analyses et simulations. Ils permettront de lancer des expérimentations qui auront un objectif commun : contribuer à atteindre 500 000 véhicules par an à l'horizon 2015. »

port d'importation
et d'exportation



3.1 Le projet RORO MAX

Une démarche d'optimisation des performances du terminal roulier

RORO MAX est un projet novateur visant à accroître la compétitivité et le développement des trafics du terminal roulier du Havre.

Cette démarche collaborative de progrès qualité vise à optimiser l'ensemble des activités du terminal roulier. Le projet se décline en 5 axes de recherches :

- ▶ **les services innovants**
Expérimentations de technologies mobiles d'échanges d'informations pour le suivi des véhicules, technologie d'identification des véhicules...
- ▶ **les nouvelles offres de services**
Des études ont permis de dégager de nouvelles prestations à valeur ajoutée pour préparer les véhicules avant leur livraison finale,
- ▶ **les nouvelles infrastructures**
Une extension de 10 ha a été mise en service au Nord du quai Bougainville pour répondre aux besoins de la clientèle et développer les trafics, portant ainsi le terminal roulier à 80 ha aujourd'hui,
- ▶ **des process administratifs et douaniers harmonisés et simplifiés,**
Etudes sur la mise en œuvre de nouvelles fonctionnalités du Cargo Community System AP+
- ▶ **une organisation optimisée sur le terminal,**
Capacités de stockage plus importantes, création de zones de préparation, amélioration de l'accueil des camions.

Ce projet a pour objectif de faire du Havre le port de référence en France pour le chargement et le déchargement des véhicules neufs, de faire reconnaître le savoir-faire du port du Havre parmi les professionnels de la logistique automobile tout en intégrant une politique de développement durable des trafics.

Le projet RORO MAX est cofinancé par l'Etat, la Région Haute-Normandie et l'Union européenne. L'Europe s'engage en Haute-Normandie avec le Fonds européen de développement régional (FEDER).



100 ha
C'est la surface totale du terminal roulier prévue à terme.



JOHANN FORTIER,
Responsable du Syndicat des dockers
« Le projet ROROMAX ne se limite pas à la simple maintenance. Il réunit des universitaires et des entreprises de tous horizons pour améliorer la qualité et le développement du terminal. On ne peut que soutenir ce projet, surtout s'il contribue à retrouver le volume des années 2000, à conserver et à créer des emplois. L'apport des nouvelles technologies, auxquelles les dockers se sont toujours adaptés, a été un atout décisif. »

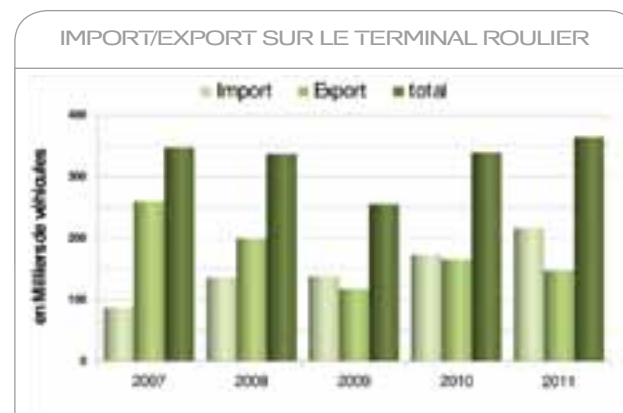


GUILLAUME BACHELAY,
Vice-Président de la région Haute-Normandie
« Ce projet est un bon projet parce qu'il est collectif, ambitieux, exigeant et innovant et qu'il renforce des filières industrielles structurantes d'avenir pour l'économie régionale et le territoire (logistique, automobile...). Nous le soutenons parce qu'il correspond à notre conception de la compétitivité. En effet, il réunit l'innovation et une progression de la valeur ajoutée, de la qualité et des services. A ce titre, il offre une montée en gamme et une prestation améliorée et va dans le sens de l'histoire. »

3.2 Confirmation de la croissance pour les trafics de véhicules neufs

Avec 365 000 véhicules traités en 2011 (+8% par rapport à l'année précédente), le terminal roulier poursuit le développement initié en 2009, malgré une tendance à la baisse du marché automobile français. Cette progression fait suite à celle enregistrée en 2010 où l'activité avait déjà augmenté d'un tiers.

On peut noter un basculement progressif de l'export (largement majoritaire jusqu'en 2007) vers l'import du fait d'une action commerciale offensive des acteurs du roulier dans un contexte très concurrentiel. Aujourd'hui, les grands constructeurs mondiaux s'appuient sur le terminal roulier du Havre pour distribuer leurs véhicules sur le marché français : Renault / Nissan, Peugeot PSA, Kia, BMW...



DIDIER JOLY, Directeur des Fonctions Logistiques Monde", au sein de l'Alliance Global Logistics.

« Le Havre est vraiment un port stratégique pour l'alliance Renault-Nissan, à la fois sur l'import/export, et sur le shortsea/deepsea. Depuis la mise en œuvre de la réforme, Renault a senti une volonté de faire évoluer le port vers une autre dimension : l'ambition de se mettre au niveau de compétitivité et de performance des meilleurs ports en Europe.»



1 000
véhicules / jour
ont été traités sur le
terminal roulier en 2011



4/ Le Havre, port énergétique



ISABELLE GODIN

Commerciale Grands comptes chimie – Direction Commerciale et de la Promotion

« Le port du Havre affiche ses ambitions dans le domaine de la chimie, aujourd'hui placée au cœur de sa stratégie de développement. Dans cette optique, le GPMH a lancé en 2011, en collaboration avec les industriels, une étude dressant l'état des lieux de cette activité au Havre et sur l'ensemble de l'axe Seine. C'est également dans cette perspective de développement que nous avons lancé en 2011 un appel à projets : il concerne l'aménagement d'une nouvelle zone de stockage de 30 hectares, accessible par navires maritimes et fluviaux. Développer l'attractivité du territoire en matière de chimie, c'est aussi recueillir sur le terrain les attentes des industriels. C'est tout le sens de la nouvelle politique commerciale « Grands comptes » mise en place en 2011, parmi lesquels figure le secteur de la chimie. Notre mission est d'aller au-devant des clients et de traduire leurs besoins en solutions sur mesure, sur l'ensemble de l'axe Seine. »

port énergétique



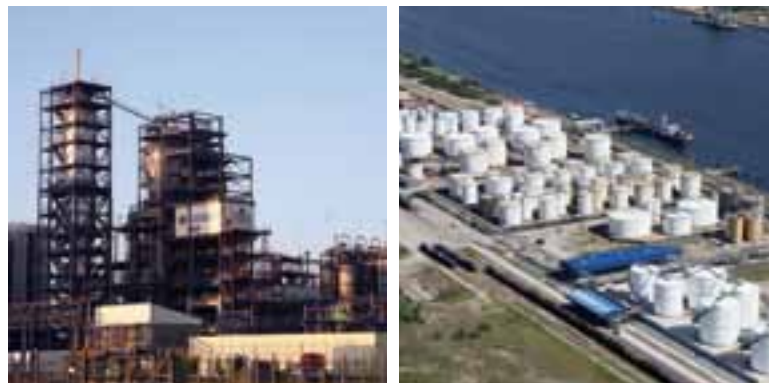
4.1 Le port du Havre et l'axe Seine, grand pôle chimique et pétrochimique européen

La chimie sur l'axe Seine, un secteur stratégique pour l'économie régionale et nationale

- ▶ Près de 16% de l'emploi industriel (et environ 2% de l'emploi total) des régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Ile-de-France ;
- ▶ Près de 20% des établissements (environ 1 400) et 23% des effectifs de la chimie en France (près de 100 000 emplois) ;
- ▶ L'Ile-de-France est la 1^{ère} région française exportatrice de produits chimiques.
- ▶ La Haute-Normandie est la 4^{ème} région exportatrice de produits chimiques.

La Zone Industriolo-portuaire havraise, principal bassin chimique de la France

Tous types de conditionnement confondus, Le Havre est, depuis 2009, le 1^{er} port français en termes de trafics de produits chimiques. Le port dessert l'une des zones industrielles et portuaires les plus importantes d'Europe, avec la présence des plus grands noms du secteur de la chimie : Total Petrochemicals France, Chevron Oronite, Yara, Lubrizol, Eliokem... En ce sens, le trafic de produits chimiques et l'industrie manufacturière qui y est associée doit être pensé sur tout l'axe Seine.



L'axe Seine constitue **35 milliards d'€** de valeur ajoutée en France dans cette activité



JACQUES CAZIN, Directeur Industriel de Chevron Oronite SA

« La chimie constitue un métier extrêmement important pour la région Haute-Normandie, pour l'ensemble du bassin du Havre et pour l'ensemble de l'axe Seine. L'axe fluvial est d'ailleurs un outil important pour Chevron, principalement en logistique entrante. Nous utilisons ces réseaux pour l'approvisionnement et l'acheminement de nos matières premières sur le site de fabrication. Il y a devant notre usine, un appontement qui est essentiel pour nous, puisqu'il y a plusieurs barges qui s'arrêtent par semaine pour approvisionner certaines de nos matières premières. Je pense qu'il faut travailler à améliorer son image, sa reconnaissance et son existence. »

4.2 Les trafics de vracs liquides

Pétrole brut : 1^{er} trafic du port du Havre en tonnage

Avec 27,5 Mt traités en 2011, Le Havre est l'une des deux portes d'entrée maritime des approvisionnements de la France. La baisse des tonnages de 2% est étroitement corrélée au ralentissement global de l'économie (croissance de 1,7% principalement réalisée au 1^{er} trimestre (source : INSEE / Banque de France).

Les vastes travaux de modernisation entrepris par la 1^{ère} raffinerie européenne de Total sur son site de Gonfreville-l'Orcher (projet RN 2012 de 740 Millions d'euros) confortent cette activité au Havre et vont permettre de répondre à l'évolution de la demande des marchés puisque la France consomme moins d'essence et plus de gazole.

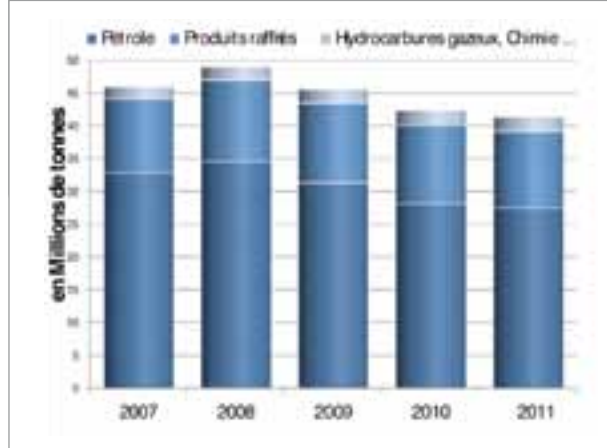
Produits raffinés

Avec 11,7 Mt, ce flux est en retrait de 2% par rapport à l'année précédente. A l'origine de cette évolution, la baisse des activités de raffinage et la réduction de la consommation de carburants sur les 12 derniers mois (-5,3% pour les supercarburants selon le Ministère du Développement Durable).

Vracs liquides chimiques

Ce trafic enregistre un léger recul de 2% en 2011 avec 1,7 Mt, après une très bonne année 2010. Cette évolution traduit la conjoncture nationale de cette activité : selon l'Union des Industries Chimiques, après un très bon 1^{er} trimestre, la production chimique en France a ralenti dès le 2^{ème} trimestre 2011.

TRAFIC DE VRACS LIQUIDES DU PORT DU HAVRE



5/ Le Havre, port de passagers



CHARLOTTE BELLANGER

*Responsable relation clientèle –
Direction Commerciale et de la
Promotion*

« Le port du Havre travaille à l'amélioration de l'accueil des passagers pour offrir le meilleur service possible, notamment à travers les circulations pédestres, cyclistes et routières entre les navires et le centre ville. Nous prévoyons ainsi de faciliter l'accès des transports en commun aux terminaux d'escale et de renforcer les connexions aux grands axes de dessertes de la ville. La circulation maritime est également un axe prioritaire. Nous voulons aussi redynamiser et mutualiser les espaces d'accueil - les gares maritimes ferry et croisière - par la mise en place d'un schéma directeur de l'accueil des passagers maritimes, croisières et ferry. Le succès de l'activité croisière et passagers transmanche est le fruit d'une étroite collaboration entre le Port, la Ville, la CCI, la CODAH et bien sûr l'Office de Tourisme de l'Agglomération havraise, chargé depuis deux ans de la coordination. »

port de passagers



5.1 2011 : l'essor du trafic de passagers et de croisiéristes

En 2011 au Havre, le trafic de passagers a été un très bon millésime avec un total de 537 000 passagers accueillis sur l'activité croisière et transmanche.

Grand soleil sur l'activité croisière

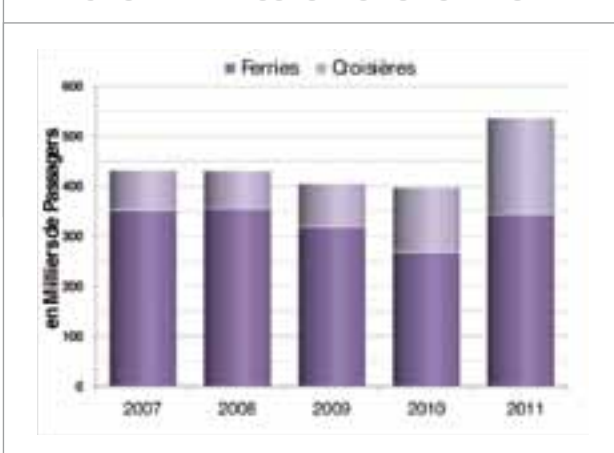
Cette activité a marqué un véritable « boom » au Havre en 2011, enregistrant une progression de 50% du nombre de passagers par rapport à 2010. Au total, 193 700 passagers ont transité par Le Havre au cours des 95 escales annuelles (contre 128 760 et 70 en 2010). Plusieurs facteurs ont permis de favoriser cet essor : le positionnement du Havre comme tête de ligne, l'inscription de la ville au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, l'ouverture d'un bureau administratif douanier sur le terminal, une saison touristique 2011 meilleure que la précédente ainsi qu'une augmentation des nuitées et un allongement des séjours en France. L'action efficace de l'Office de tourisme de l'agglomération havraise a fortement contribué à attirer les grands groupes mondiaux au Havre. Les faits marquants :

- Printemps 2011 : L'armement croisière Costa lance ses escales tête de ligne au Havre
- 10 avril 2011 : Triple escale de paquebots au Havre avec la présence simultanée du « AIDAcara » (groupe AIDAcruises), « Ventura » (Carnival) et « Oceana » (P&O Cruises).
- Fin avril 2011 : Ajout d'une rotation quotidienne de LD Lines entre Le Havre et Portsmouth avec la mise en service du « Norman Spirit ».

Reprise de l'activité transmanche

Plus de 343 000 passagers ont emprunté la liaison transmanche Le Havre - Portsmouth, en hausse de 28% grâce à une très belle saison estivale. Cette reprise s'est accompagnée d'un net regain du trafic de véhicules de passagers (41% à 125 900) après une année 2010 morose.

TRAFIC TOTAL DE PASSAGERS DU PORT DU HAVRE



760 mètres
C'est la longueur de quais occupés à la Pointe de Floride lors de la triple escale AIDAcruises / P&O Cruises / Carnival du week-end du 10 avril 2011 (voir photo ci-contre).



VALÉRIE CONAN, Directrice croisière, Office du tourisme de l'Agglomération havraise « L'activité croisière a poursuivi son développement atteignant presque cent escales, soit presque deux fois plus qu'en 2007. Sur les 186 000 passagers (en majorité de nationalité allemande ou anglaise), plus de 70 000 ont visité la Porte Océane. Des efforts ont été entrepris avec le GPMH, la Ville du Havre et la CODAH pour améliorer encore plus l'accueil des croisiéristes, notamment lors des doubles ou triples escales qui se multiplient. Ces efforts se poursuivent en 2012, année notamment marquée par la mise en service de nouvelles installations au hangar 12 et sur le quai Joannès-Couvert. Le Havre, qui continue d'intéresser les compagnies maritimes, profite de l'allongement de l'activité croisière en arrière-saison : nos quais sont de plus en plus exploités en hiver. Présent dans toutes les instances et réseaux internationaux de la croisière, Le Havre est devenu un port d'embarquement reconnu et recherché par les compagnies de croisière. »

6/ Logistique et développement de l'axe Seine, des leviers essentiels de la croissance

“

HERVÉ MARTEL

Directeur Général de Ports de Paris (2011)
« Proposer des solutions logistiques innovantes sur l'axe Seine est un enjeu collectif. Cela implique en effet la participation de nombreux acteurs comme les ports du Havre, Rouen, Paris bien sûr, mais également, l'ensemble des opérateurs privés et les douanes, interfacés grâce au système AP+, en cours de généralisation sur toutes les plateformes de la Seine. Une offre globale séquanienne se construit en ce moment même sur la base d'une écoute permanente des attentes des clients. En parallèle, pléthore de projets se développent. Le port de Gennevilliers, spécialisé dans l'activité conteneurs, connaît une croissance spectaculaire au point que sa capacité d'accueil va être doublée. Et à plus long terme, nous travaillons à la construction d'une nouvelle plateforme logistique « Seine-Métropole ». Enfin, dès 2020, un parc logistique en bord de voie d'eau permettra des chaînes de transport parfaitement optimisées, pour desservir l'Île-de-France et l'Europe. »

logistique
&
transports



6.1 Une coopération accrue sur la Seine

Vers une stratégie globale de l'axe Seine

Fruit du travail du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine créé dans le cadre de la réforme portuaire pour coordonner les orientations stratégiques des 3 ports, Le Havre, Rouen et Paris ont décidé un Groupement d'Intérêt Economique (HAROPA). Ensemble, les trois ports se situent en 4^{ème} place de la hiérarchie des grands ports nord-européens. Ils dotent la région capitale d'une façade maritime de dimension internationale qui s'inscrit dans les grands flux logistiques internationaux. Dans cette optique, ils pourront présenter une offre de services unique, efficace et compétitive.



La mise en Seine de votre logistique



6.2 Le transport fluvial

Une très belle progression du transport combiné fluvial

Avec plus de 192 000 EVP acheminés en 2011, la voie fluviale constitue l'un des fers de lance de la massification. A titre d'exemple, la part modale de conteneurs sur la voie d'eau a dépassé pour la première fois 10% en 2011. Le 50^{ème} anniversaire d'Interbrau - l'un des plus grands négociants mondiaux de céréales -, qui s'est tenu le 25 mai 2011 au Havre en compagnie de ses partenaires, illustre le choix progressif des chargeurs dans l'intégration du maillon fluvial dans leur chaîne logistique.

Le port du Havre est desservi par la Seine - voie navigable à grand gabarit accessible aux convois poussés de 5 000 tonnes -, soit jusqu'à 352 conteneurs EVP. Six opérateurs de transport combiné fluvial assurent des services réguliers entre les terminaux portuaires havrais et 11 plates-formes réparties dans le bassin de la

Seine : Logiseine, RSC (River Shuttle Container), Fluviofeeder, MSC, S.N.T.C.-CARLine et enfin Logiyonne, dont le premier anniversaire a été célébré à Gron en présence des donneurs d'ordre le 28 septembre 2011.

Le développement des colis exceptionnels et du transport de véhicules neufs sur la Seine

► Colis exceptionnels et projets industriels

Il s'agit d'un secteur en plein essor où la place portuaire havraise bénéficie d'une expertise reconnue. Chaque jour, deux colis exceptionnels transitent désormais par voie fluviale de / ou vers Le Havre.

► Véhicules neufs

Aujourd'hui, plus d'un véhicule sur 10 destinés à la région parisienne est acheminé par voie fluviale à partir du port du Havre.

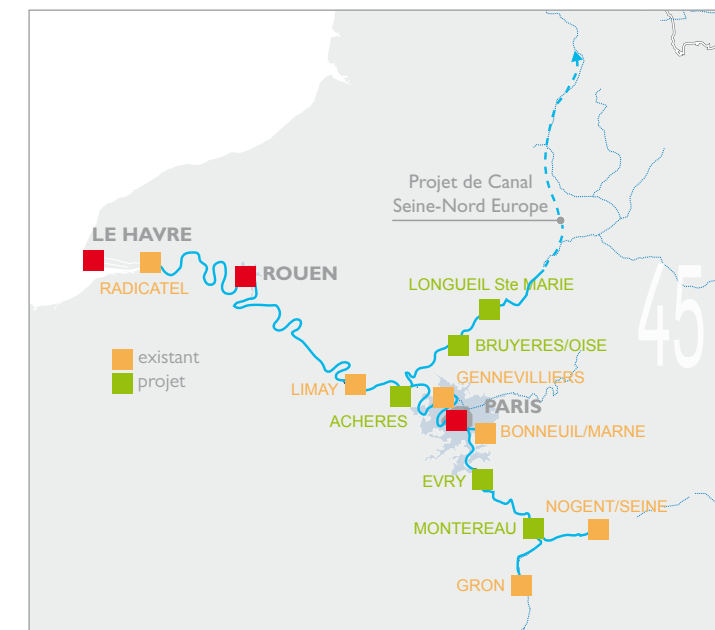


1 conteneur sur 5
se répartit sur la région parisienne



Soutien du projet fluvial sur la petite Seine

Le Havre, aux côtés des ports de l'axe Seine, s'est associé au projet de mise à grand gabarit de l'accès fluvial sur 27 km de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine, au Sud-est de Paris. Ce programme permettra de fluidifier la desserte de l'arrière-pays de la région parisienne, notamment pour l'acheminement de conteneurs, de céréales et de granulats. Il crée également une alternative au transport routier de bout en bout, en permettant des transports de marchandises encore plus massifiés sur l'ensemble du réseau fluvial à grand gabarit. Lors du débat public de décembre 2011, les ports de l'axe Seine se sont prononcés favorablement au scénario n°3 étudié par VNF, qui permet, sans rupture de charge, à des bateaux de classe Va (soit de 1 500 à 3 000 t) de desservir Le Havre, Rouen et Paris.



6.3 Le transport ferroviaire



CHRISTIAN FEUVRE

Directeur des transports terrestres et du passage de la marchandise

BÉATRICE DEVILDER

Responsable de la facilitation du passage de la marchandise

« Réunir autour d'une même table tous les acteurs de la chaîne de transport de l'axe Seine, telle est la démarche participative que nous avons lancée en 2011. L'objectif est double : faire émerger les propositions d'actions des transporteurs, manutentionnaires, compagnies maritimes, commissionnaires de transport, logisticiens, pour améliorer le passage de la marchandise et amorcer une réflexion sur les échanges informatisés de l'information à l'échelle européenne. Le GPMH a joué son rôle de fédérateur, de facilitateur et les fruits de cette démarche n'ont pas tardé à apparaître : deux groupes de travail Route et Fluvial se sont constitués. Ils se réunissent chaque mois et rapidement, des actions ont vu le jour : un tableau de bord sur le groupe de travail Route est en cours avec la SOGET et un site extranet est en cours d'élaboration au niveau d'HAROPA pour promouvoir le mode fluvial. »

transport
ferroviaire



6.3 Le transport ferroviaire

Le mode ferroviaire est en retrait de 13% à 105 000 EVP. Une évolution liée en particulier aux travaux de modernisation engagés sur l'ensemble du réseau ferré national. Néanmoins, de nouvelles liaisons ferroviaires continuent de se développer afin de générer des flux et d'acheminer les gros volumes dans les meilleures conditions :

► Le Havre / Ludwigshafen

Présentée au Havre le 28 janvier 2011 par l'opérateur Naviland Cargo, cette navette relie Le Havre au berceau de l'industrie chimique allemande via Strasbourg, à raison de 3 allers-retours par semaine.

► Le Havre / Chalon-sur-Saône

Dès le 16 mars 2011, cette liaison, opérée par Rail Link Europe, relie Le Havre à la destination bourguignonne avec une fréquence de 2 allers-retours par semaine.



Soutien du port du Havre à la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

Le port du Havre, aux côtés du port de Rouen, s'est prononcé favorablement en faveur de la LNPN, projet qui contribuera également à l'augmentation des capacités disponibles sur le réseau existant pour le développement du fret ferroviaire. En effet, les trafics ferroviaires des deux ports, dont les trains circulent sur le même réseau, devraient connaître une croissance significative, en raison du développement de la massification liée à la demande forte des chargeurs et des logisticiens et à l'existence de nouvelles offres de transport par lots par les nouveaux entrants. Les options proposées dans ce projet prévoient notamment la modernisation de l'itinéraire Gisors-Serqueux. Dans ce cadre, les ports de Rouen et du Havre ont souhaité que le maître d'ouvrage, dans le cadre des décisions prises après le débat public, les associe à une étude globale des capacités disponibles pour les trafics fret, en intégrant des aménagements nécessaires pour les sillons fret et leur fluidité.



11 allers-retours / jour en moyenne pour le transport conventionnel et 5 allers-retours / jour en moyenne pour le transport combiné



PIERRE BLAYAU, Directeur Général de SNCF Géodis et Président Directeur Général de Géodis

« L'avenir du port du Havre réside à la fois dans l'amélioration des dessertes ferroviaires, ce qui nous satisfait, et la mise en place d'une plateforme multimodale à laquelle nous participons. Ce sont aussi les opportunités offertes en termes d'infrastructures dont Port 2000. L'axe Seine entre Le Havre, Rouen et Paris est un facteur déterminant pour le développement de Géodis, via tous les modes de transport que nous opérons. »

6.4 Le développement des transports massifiés

La maîtrise et la massification des transports terrestres deviennent des enjeux clés pour la compétitivité des ports : les chargeurs mais aussi les logisticiens, les transitaires et les expéditeurs sont très attentifs vis-à-vis de la qualité et la rapidité de l'interconnexion entre les ports et les modes terrestres de desserte.

Dans cette optique, la massification est l'une des priorités du port du Havre qui ambitionne de faire passer la part modale fer+fleuve de 15% en 2011 à 25% d'ici 2020.

Le terminal multimodal

Pour répondre au besoin croissant de massification et renforcer l'attractivité du port du Havre, le GPMH et ses partenaires ont décidé, dès 2010, de lancer le projet d'un terminal multimodal. Le Conseil de Surveillance a donné son accord en juin 2011. Le montage du projet s'articule autour d'une société d'investissement, Le Havre Terminal Trimodal (LH2T). Composée du GPMH, de Projenor et de la Caisse Régionale du Crédit Agricole Normandie Seine, cette entité investit et planifie la réalisation du chantier. Une société d'exploitation, Le Havre Terminal Exploitation (LHTE), gèrera la future plateforme. LHTE réunit des opérateurs de transport combiné (SNCF, via ses filiales Naviland Cargo et Novatrans, CMA-CGM, via ses filiales River Shuttle Containers et RailLink et LogiSeine). Après une phase de concertation publique, la préfecture a donné en décembre 2011 son autorisation sur le démarrage effectif des travaux pour début 2012.



Un projet de massification d'envergure

- ▶ 4 portiques
- ▶ 2 postes à quai fluviaux de 200 m chacun
- ▶ Une cour ferroviaire à 8 voies
- ▶ Une zone de stockage
- ▶ Une capacité de traitement jusqu'à 500 000 unités de transport intermodal (UTI)
- ▶ 139 millions d'€ d'investissements
- ▶ Mise en service prévue en 2014



CHARLES MASSE, Directeur Général de LH2T

« 2011 a été l'année de l'ordre de service de lancement des travaux du chantier du terminal multimodal. Pour lancer cette opération, il était nécessaire de conclure trois préalables. Tout d'abord, l'obtention des autorisations administratives nécessaires au projet ; elles ont été délivrées au cours du mois de décembre 2011. Deuxième étape déterminante, l'obtention par LH2T d'accords de subventions à hauteur de 70,4 M€ de la part de l'Etat, de la CODAH, de la Région et du GPMH. Ces participations publiques ont été déclarées conformes aux règles communautaires par la Commission Européenne, par décision du 21 décembre 2011. Cette autorisation nous a permis de confirmer un accord de prêt à court terme de 42,5 M€ auprès du Crédit Agricole Normandie Seine et de prêts à long terme auprès du Crédit Agricole et de la Caisse des Dépôts. Enfin, un contrat de location a été conclu avec les associés fondateurs de la société LHTE pour une durée de 10 ans renouvelable pour la même durée. Ceci m'a permis de lancer l'ordre de service des travaux fin décembre 2011. »

6.5 Le transport routier

Optimiser les flux sur la ZIP, un défi quotidien

La zone industrialo-portuaire havraise, c'est chaque jour :

- ▶ un trafic de 12 000 poids lourds et 50 000 véhicules légers, et autant échangés avec les autres régions et avec l'étranger
- ▶ 100 manœuvres de ponts et écluses
- ▶ 100 mouvements de train sur le réseau ferré portuaire

C'est aussi :

- ▶ 10 000 hectares de superficie
- ▶ 150 km de routes
- ▶ 200 km de voies ferrées
- ▶ 28 carrefours équipés de signalisation tricolores « dynamiques »

Les actions de fluidification des trafics

Orchestrer les circulations route / fer / fleuve

Engagé en 2008 par le GPMH, le projet TRIP (Transport Régulation Intermodalité Portuaire) vise à améliorer la connectivité entre les modes de transports route / fer / fleuve sur la zone industrielle et portuaire. Le projet centralise toutes les données sur ces flux à partir d'un Poste Central de Régulation des Trafics (PCRT). Ces informations sont récoltées, analysées par des experts afin de trouver les solutions les plus pertinentes pour fluidifier les modes de transport.

Faciliter l'accès des terminaux grâce au système de rendez-vous routiers

Initiée depuis février 2011 au Terminal de France (Port 2000), une expérience pilote visait à limiter les temps d'attente des transporteurs routiers par un système de planification basé sur les prises de rendez-vous. 190 entreprises ont participé à cette expérimentation menée par les transporteurs routiers et manutentionnaires en lien avec le GPMH. Grâce à ce principe, l'opérateur s'engage à traiter le poids lourd dans un temps donné (90 minutes en 2011) avec pour objectif de le réduire rapidement à 60 minutes et, à terme, d'anticiper les démarches administratives pour optimiser la planification des rendez-vous. Les premiers tests réalisés en 2011 ont montré que ce système est adapté aux variations des flux routiers et ont permis de mesurer les meilleurs créneaux horaires. Autant d'informations utiles pour la généralisation de ce programme réalisée début 2012.



3 millions d'euros économisés en coût de transport grâce au projet TRIP



LOUIS JONQUIÈRE,
Directeur Général de la GMP (Générale de Manutention Portuaire)

« La GMP, en tant que maillon nécessaire à la chaîne logistique, travaille en permanence à la

facilitation du passage de la marchandise dans le souci constant d'apporter de la valeur ajoutée au port du Havre : dynamisme, professionnalisme et qualité de service. Le système des rendez-vous routiers à l'entrée des terminaux fait partie de cette ambition et ce projet est sur la voie de la réussite. En 2011, 65% des volumes traités par la route font l'objet de prises de rendez-vous, ce qui est très encourageant. »



LÉONARD DE LA SEIGLIÈRE,
Président des transporteurs Mertz et Président du Groupement Routier des Activités Portuaires (GRAP)

« Bien plus qu'un simple outil informatique, le système de rendez-vous est avant tout un mode d'organisation entre le terminal et les transporteurs.

Par la compréhension des contraintes et des besoins réciproques, il permet une optimisation de l'ensemble dans un intérêt commun. Nous avons obtenu cette synergie avec la GMP grâce à une excellente communication qui s'est fondée sur la confiance et la transparence des informations. Le facteur clé du succès dans le futur sera la capacité à anticiper la charge pour permettre à toute la chaîne de s'adapter aux variations d'activité qui seront de plus en plus fortes. »

6.6 La logistique, créatrice de valeur ajoutée du territoire

Le Havre, plateforme logistique stratégique en Europe

1^{er} hub logistique de France avec Roissy, la zone industrielle et portuaire havraise concentre les plus grands logisticiens européens. Doté d'une expertise dans les secteurs clés de la logistique, Le Havre dispose déjà de plus de 1,2 million de m² de surface d'entrepôts logistiques en service et 600 000 m² en projet.

Les nouvelles implantations en 2011

- Danone Baby Nutrition Africa & Overseas a choisi Le Havre pour implanter sa base d'exportation de produits destinés aux nourrissons vers l'Afrique, soit un volume annuel de 1 700 EVP.
- Fedex, l'un des leaders mondiaux du transport international de fret maritime et aérien a ouvert au Havre son second bureau français en mai 2011.
- Nichirei, premier producteur japonais de produits surgelés et leader dans les entrepôts de stockage à froid, fait l'acquisition des transports Godfroy.
- La société immobilière Eurasia annonce l'achat de 76 000 m² d'entrepôts sur le port du Havre en vue d'en faire un centre d'import-export avec la Chine (septembre 2011).

Le Havre, spécialiste dans le domaine des marchandises sous température dirigée

► 350 000 m³ d'entrepôts privés pour les produits frais et congelés.

- Un guichet unique de la Direction Départementale des Services Vétérinaires et des Douanes.
- 1^{er} centre français de contrôle vétérinaire et phytosanitaire en volume, le PIF (Poste d'Inspection Frontalier) et le PEC (Point d'Entrée Communautaire) : plus de 17 000 lots traités en 2011
- Large offre de services (transit, stockage, reconditionnement, transport, prestations logistiques spécifiques).
- Proximité des principales plates-formes de distribution situées en région parisienne (Rungis).



PATRICK SESBOUE,
Directeur Maritime France de Kuehne + Nagel

« Kuehne + Nagel n'est pas un prestataire logistique issu initialement de la culture française. Pourtant, le port du Havre représente à nos yeux une place stratégique forte dans la distribution du marché français et européen. Les derniers événements ont prouvé que Le Havre table sur une augmentation des capacités, que ce soit par l'intégration de nouveaux outils, de services maritimes ou de nouvelles infrastructures. En tant que partenaire dont le destin est intimement lié avec le port du Havre, nous accompagnerons ces évolutions en donnant toujours plus de fiabilité à nos clients, en misant sur la qualité et la sécurité de nos services. »



3 000 emplois directs sur le bassin d'emploi du Havre et plus de 45 000 en Haute-Normandie



CHRISTOPHE POISSON, Responsable Logistique de Danone Baby Nutrition Africa & Overseas

« Notre décision de passer par Le Havre est le résultat d'une étude de schéma directeur qui a confirmé

Le Havre comme localisation cible pour notre plateforme Afrique. La qualité des infrastructures a bien sûr été déterminante, avec une proximité des installations portuaires qui nous garantit une meilleure réactivité dans nos expéditions, et donc une mise sur le marché plus rapide de nos produits. Dans un contexte de croissance forte de l'activité, nous avons choisi avec SD'Log de confier notre flux à un spécialiste de l'export agroalimentaire. En s'appuyant sur les compétences de leurs équipes, nous avons un vrai levier pour atteindre nos objectifs en termes d'excellence logistique et de création de valeur pour nos clients. »



PASCAL RAYÉ, Directeur Général de FedEx Trade Networks en France

« Le port du Havre est le cinquième plus grand port d'Europe du Nord et représente l'un des principaux ports français en termes

de trafic conteneurs. En tant que port de mer en eau profonde, il peut accueillir des navires de forte capacité parmi les plus gros, ce qui permet d'intensifier les échanges internationaux. Cela représente pour FedEx Trade Network, transitaire de fret international, une excellente opportunité de développement. »

7/ Une nouvelle dynamique au service du développement du territoire

PASCAL POITOU

*Directeur du Domaine et du Développement Territorial
Un territoire majeur au service du développement
industriel durable de la France*

« Le port du Havre et sa ZIP représentent un espace de premier rang européen dédié au développement industriel et logistique. C'est aussi un haut lieu du développement durable comprenant 2 000 ha de la réserve naturelle de l'Estuaire de la Seine. La marque du territoire portuaire, c'est de savoir préserver cette richesse, valoriser les paysages et améliorer la qualité de vie et de travail. C'est également de travailler de façon permanente à l'amélioration et à la valorisation de ses atouts, que sont la qualité des dessertes et du site en termes de potentiel industriel, autour de sujets forts comme le multimodal, les services sur la ZIP et le PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques). C'est enfin de tout faire pour que chacun trouve, dans une dynamique collective, les conditions de son développement : le foncier, la visibilité sur les réglementations, les synergies inter-entreprises, le dialogue entre les partenaires publics et privés, sans oublier le ressort majeur que représente la capacité d'expérimentation et d'innovation. A ce titre, avec les projets de recherche et de démonstration sur la captation du CO2, les démarches en cours d'écologie industrielle et l'arrivée de nouvelles filières telles que le recyclage, ou les énergies renouvelables, c'est non seulement le port, mais tout un territoire qui prépare son avenir ! »

une nouvelle
dynamique



7.1 Le port et sa ZIP : un espace rempli d'énergies

De nouvelles implantations sur des espaces en mutation

AREVA choisit LE HAVRE : des transatlantiques aux éoliennes offshore.

Fin septembre 2011, AREVA choisit le port du Havre pour implanter ses usines d'assemblage de nacelles et de fabrication de pales d'éoliennes. Une décision qui intervient dans le cadre de l'appel d'offre de l'Etat, qui prévoit l'implantation de 500 à 600 éoliennes offshore sur 5 parcs le long des côtes françaises. L'implantation d'AREVA s'inscrit également dans une perspective de long terme, fruit de la volonté d'AREVA de développer la filière des énergies renouvelables en France, avec Le Havre comme port d'attache. Le site retenu se situe à proximité du quai Joannès Couvert à proximité de la ville. Il remplit toutes les conditions nécessaires à l'implantation de cette filière exigeante, à savoir 30 ha, avec accès direct à la mer disponibles d'un seul tenant. Autres atouts de taille : la proximité avec les futurs parcs, des infrastructures portuaires de qualité, un tirant

d'eau adapté, sans oublier l'axe Seine avec son tissu industriel de sous-traitance en appui et l'axe privilégié de transport de colis exceptionnels qu'il constitue. Avec LOGEOLE, une démarche collaborative en recherche et développement a été engagée avec le CRITT Transport & Logistique pour optimiser les mouvements liés à la manutention des colis exceptionnels sur le futur hub maritime qui prendra place le long du quai. L'implantation d'AREVA sur l'ancien « quai des Transatlantiques », c'est à la fois la reconversion d'un site au travers d'un projet qui en valorise les atouts et l'accueil d'une nouvelle filière industrielle pour Le Havre et toute la Haute-Normandie. La zone industrialo-portuaire accueillera quand à elle un site d'essai et de qualification pour les éoliennes offshore de demain, une activité de formation à la maintenance. Sur le site de Bougainville devront se dérouler les chantiers de production, stockage et d'assemblage des fondations en béton ou métalliques des futures éoliennes, qui bénéficieront des plans d'eau à niveau constant et des quais et espaces libérés par l'opérateur du terminal à conteneurs TNMSC qui se repositionne sur Port 2000.

16 500 emplois portuaires directs en synergie avec 16 500 emplois liés aux industries et aux services associés concentrés sur la ZIP havraise

1,5 milliards d'euros de projets publics et privés ont été lancés et engagés depuis 2009 sur le port du Havre, venant conforter les potentiels productifs et logistiques du territoire

+100 millions d'euros à venir pour l'accueil dans le port de l'éolien off-shore, véritable nouvelle filière industrielle

Mutations en frange Ville/port : les anciens hangars et bassins au service de nouveaux projets

L'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) s'amarre le long du quai...

L'Ecole Nationale de la Marine Marchande, plus connue sous le nom de l'Hydro, quitte les hauteurs de la ville de Sainte-Adresse pour rejoindre le quai du Cameroun. L'établissement havrais, devenu l'ENSM, s'érigera sur un site de 15 000 m² et sera capable d'accueillir 1 000 étudiants. Il formera les officiers de la marine marchande dans le cadre d'un cursus conduisant à la délivrance un titre d'Ingénieur. L'ENSM va prendre place en face de Sciences Po et de l'INSA, pour compléter le pôle de formation supérieure composé de divers instituts universitaires et l'école d'Ingénieurs.

L'Espace 78 succède aux hangars 76, 77, 78

Sur l'emplacement des hangars frigorifiques détruits lors d'un grand incendie en 1997, un projet de deux bâtiments de 1 500 m² chacun a pris place pour accueillir des activités de messagerie express et de transport. Le premier livré en octobre 2011 sur le quai de Gironde a accueilli la Société COLIPOSTE et le formateur en transport, logistique et maintenance PROMOTRANS. La construction d'un second bâtiment sera finalisée au printemps 2012. Il accueillera la Société PANALPINA.

Le site de Millenium se prépare à laisser place à de futures activités

Construite en 1956, l'usine Millenium (MIC) du Havre a produit jusqu'en 2008, date de sa fermeture, des pigments à base d'oxyde de titane entrant notamment dans la composition de la peinture et du PVC. Le Groupe Cristal, propriétaire du site, a engagé les travaux de démantèlement des installations et de libération du site qui ont débuté en juillet 2011 avec un achèvement prévu à fin 2012. Les opérations sont menées sous le contrôle de l'Administration et du GPMH propriétaire du lieu, dans le cadre d'un protocole de remise en état et un suivi environnemental rigoureux. Le GPMH travaille à la réutilisation optimale de cet espace de 30 ha, dont la bonne valorisation implique d'y accueillir des activités qui utiliseront les dessertes maritimes et fluviales caractérisant le site.

EcoMotion s'implante au Havre

Avec EcoMotion, les groupes SARIA Industries et Les Mousquetaires se sont associés pour le démarrage d'une usine de production d'ester méthylique à partir de graisses animales. Ces esters utilisés en tant qu'additifs entreront dans la composition du biodiesel. Cette future unité aura une capacité annuelle de 75 000 tonnes puis 150 000 tonnes et générera 25 emplois directs.

L'accès à la voie maritime se fera au travers des installations de société SHMPP, concessionnaire du GPMH, qui exploite un site de réception/expédition et stockages d'hydrocarbures et dispose de 3 appontements sur le Grand canal Maritime du Havre.

Construction de l'usine OSILUB

Avec OSILUB, Total Lubrifiants et Veolia environnement se sont associés pour développer une usine de régénération d'huiles de moteur usagées d'une capacité de 120.000t/an, soit 50% du volume français collecté. OSILUB, c'est un processus industriel qui générera un flux logistique sur l'axe Seine. La société s'illustre aussi en partenariat avec SOGESTROL, stockiste chimique, qui assurera ses stockages et son approvisionnement fluvial et maritime via ses appontements.



Un nouveau site de stockage de vracs liquides en projet sur la ZIP

Un appel à projets a été lancé en mai 2011 pour permettre la construction d'une installation de traitement des vracs chimiques. Ce projet doit renforcer la position du Havre en tant que pôle chimique majeur en Europe et contribuera à l'amélioration de la palette de services offerts à la plate-forme pétrochimique de la ZIP et au développement des trafics sur ce segment d'activités.

Le dynamisme des activités logistiques liées aux conteneurs

Le développement des trafics conteneurisés du port du Havre s'appuie sur ses terminaux portuaires, dont Port 2000. Cette activité est soutenue par un ensemble de parcs logistiques, dont le Parc Logistique du Pont de Normandie (PLPN 1), le Parc Frigo et le Parc du Hode. Sur une surface de 40 ha, le Parc Logistique du Pont de Normandie a permis la construction de 160 000 m² d'entrepôts, y compris ceux développés "à blanc" par la société ALSEI. A la fin de l'année 2011, 95% des surfaces d'entreposage étaient occupées, avec des prises de location de surfaces pour 30 000 m² accompagnant la montée en puissance des logisticiens SDV, SD'LOG du Groupe Barbé et DAHER, tous déjà présents sur le PLPN 1.

Le GPMH et ses partenaires investisseurs travaillent maintenant à l'achèvement du programme du PLPN 1 et à la construction d'un troisième entrepôt de 40 000 m² sur un terrain aujourd'hui prêt. Deuxième grand projet : le démarrage du programme PLPN 2, qui permettra de développer plus de 200 000 m² d'entrepôt au pied de l'autoroute A 29 et du Pont de Normandie, avec comme voisin le Terminal Multimodal.

CAP GEL, association de SOFRINO et NORFRIGO, spécialisé dans la logistique de produits sous température dirigée, a débuté fin 2011 le doublement de ses installations sur le parc Frigo du port du Havre, avec un objectif de démarrage des nouvelles installations en juin 2012.



La ZIP, un lieu où les industriels investissent massivement

- En 2011, **Total Petrochemicals France** a investi 300 M€ pour la modernisation de son usine de Gonfreville l'Orcher. Ces travaux de maintenance et de développement visaient à renforcer la sécurité et la fiabilité des opérations et à améliorer l'efficacité énergétique des installations. 3 500 intervenants de nombreuses entreprises, pour la plupart de la région havraise y ont consacré près de 800 000 heures de travaux. Il s'agit l'un des plus gros chantiers de France de ce type.
- Une première tranche de travaux pour le **Groupe Total**, avant l'engagement de son vaste programme de modernisation RN 2012 de sa raffinerie de Gonfreville l'Orcher, pour un investissement de plus de 750 M€. Sur ces deux années, c'est plus d'1 milliard d'euros que le Groupe Total aura investi sur ses deux sites majeurs.
- La Compagnie Industrielle Maritime (CIM) et d'Antifer, qui exploite **les terminaux pétroliers du Havre**, continue de déployer son programme d'investissements de sécurisation et de polyvalence de ses postes à quai, pour se préparer à l'accueil de navires. Objectifs de l'opération : élargir la capacité d'accueil du poste n°10, actuellement réservé à des navires de plus de 242 mètres et de 150 000 tonnes de port en lourd et se préparer à faire face à des importations en croissance concernant les produits raffinés.

La gestion collective des risques : un projet collaboratif innovant

Soucieux de relever ce défi et convaincus de l'avenir industriel du territoire, les acteurs que sont la Ville du Havre, la CODAH, la Communauté de Communes de Saint-Romain de Colbosc, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, le GPMH et les Elus réunis au sein de l'Office des Risques Majeurs de l'Estuaire de la Seine (ORMES), ont entamé une démarche exploratoire visant à mettre en place, en complément des mesures de réduction des risques à la source des Industriels, une gestion collective du risque appuyée sur des mesures organisationnelles et matérielles pour réduire les enjeux au sens de la réglementation Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Il s'agit de mettre en place une organisation performante qui pourra constituer la marque du territoire et favoriser le développement industriel.

Cette organisation, qui devra être réglementairement reconnue, vise à réduire l'exposition aux risques des populations employées sur la ZIP et à faciliter l'alerte, l'évacuation ou la mise en protection et l'arrivée des secours. Pour ce faire, sera développé, grâce aux particularités de la ZIP du Havre, tout un ensemble de mesures tant matérielles qu'organisationnelles, qui permettra une densification des industries sur la ZIP du Havre.

« La ZIP, j'y vais en bus »: un partenariat CODAH – GPMH

Pour favoriser l'accès à l'emploi sur la ZIP et promouvoir les modes de transports collectifs, le GPMH, en lien avec l'AUPAES (Association des Usagers de la Plaine Alluviale de l'Estuaire de la Seine) a travaillé de concert avec la CODAH, qui détient la compétence « transport ». L'autorité portuaire a financé et réalisé l'aménagement de 15 nouvelles stations de bus et assure tous les aspects liés à la sécurisation et au confort des stations (aménagement de trottoirs, création de passages piétons surélevés, installation d'éclairage, et signalisation routière). 17 lignes de bus - dont 9 nouvelles – desservent ainsi la ZIP – au départ du Havre, de Gravelle et d'Harfleur. Le développement et l'amélioration d'une offre de transports en commun par Bus Océane s'inscrit aussi dans l'action du GPMH en faveur de l'amélioration de la circulation des personnes et des marchandises sur le territoire portuaire. Le plan de jalonnement GPMH de 2009 s'inscrivait déjà dans cette démarche. La prochaine étape consiste à étendre le réseau de transports vers les zones logistiques, fortes de près de 1 000 emplois.



7.2 Le port du Havre, acteur majeur du territoire

CYRIL CHÉDOT

Responsable du développement local de la Direction du Domaine et du Développement Territorial

« Une dynamique partenariale s'est créée autour de l'axe Seine. Pilotée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise (AURH), la réflexion a été menée avec les décideurs et collectivités locales, du Havre jusqu'à Paris en passant par Rouen et Caen. Dans ce cadre, le GPMH a eu à cœur d'adopter une posture d'ouverture : tous les scénarii pouvaient être échafaudés. À l'issue de cette réflexion, des études ont été produites qui montrent des futurs possibles : le potentiel d'attractivité de notre territoire portuaire est réel, tant en termes d'urbanisme que de mutations industrielles. L'année 2012 sera l'occasion de transformer des essais de ce potentiel révélé : les projets liés à l'éolien quai Joannès Couvert et le développement de la filière « chimie » en sont la preuve. »



acteur majeur
du territoire



Le port du Havre, acteur citoyen

Plusieurs actions ont été organisées afin de renforcer les liens avec les habitants du territoire et de participer à la vie locale.

- Le port du Havre a apporté sa contribution à la **Fête du quartier de l'Eure**, le 10 septembre 2011. A cette occasion, le public a pu visiter les Formes de l'Eure. Les écoles du quartier ont été associées à des actions de sensibilisation centrées autour du patrimoine portuaire.
- Le GPMH a mené une première **action de solidarité vis-à-vis des agriculteurs** de la ZIP, avec une année marquée par la sécheresse et une pénurie des fourrages. 60 ha ont été mis à disposition l'été 2011 sur le domaine afin de permettre aux exploitants de bénéficier de zones de fauche. Une action qui sera pérennisée et doublée en 2012.
- L'ancienne Gare Maritime a été réhabilitée et mise à disposition pour accueillir l'édition 2011 de la **saison culturelle du Volcan**, devenu le **Volcan Maritime**.



Le « ZIPMAG » un nouveau vecteur de communication

Le GPMH a initié un nouvel outil d'information, baptisé ZIPMAG, qui se veut le reflet des projets, des implantations et des investissements mis en œuvre sur la zone industrialo-portuaire. Cette newsletter trimestrielle vise à mieux faire connaître et apprécier toute la diversité du territoire industriel et portuaire havrais en donnant la parole aux entreprises, en faisant un point sur les actualités passées et à venir.



Une campagne médias place le port et ses métiers en haut de l'affiche

Le port du Havre, c'est un territoire mais aussi des hommes et des métiers ! Articulée autour du « nouveau départ » lié à la mise en œuvre effective de la réforme portuaire, une large campagne d'affichage et de relations presse, a été déployée par le GPMH en coopération avec l'Union Maritime et Portuaire au cours du printemps et de l'été 2011. Cette opération consistait en premier lieu à souligner l'importance de la contribution de tous les acteurs du territoire au développement de l'activité portuaire et industrielle. Et à faire (re)découvrir une dizaine de métiers et de compétences.

8/ Une nouvelle dynamique au service des clients



NATHALIE WAGNER

Responsable du Pôle Marketing à la Direction Commerciale et de la Promotion

« En 2011, la création du Pôle Marketing et du « customer service » a représenté un signe fort : elle marque la volonté du GPMH de mieux identifier ses clients, de mieux cibler leurs attentes et de proposer des solutions sur mesure. Les sept personnes dédiées à cette équipe viennent en appui de l'action menée quotidiennement par les cinq commerciaux « Grands comptes », nouvellement mis en place et dont les missions se répartissent désormais par compte d'activité. L'ouverture d'un bureau havrais à Paris s'inscrit également dans une logique de présence au cœur des territoires, notamment à proximité des sièges sociaux. C'est sur cette recherche permanente de proximité renforcée auprès des clients qu'a été établi un plan marketing qui déroule le plan de promotion. Les "business events" ciblés, les tables rondes avec témoignages-clients, les rendez-vous en B to B, sont autant d'occasions et de formats adaptés pour présenter la nouvelle dynamique du GPMH, en France comme à l'International. Plus de 400 clients ont ainsi participé à la soirée organisée par le port du Havre le 23 novembre à Paris. Un évènement qui a marqué le retour affiché de la fiabilité de notre port et de la confiance de nos clients. »

au service des clients



8.1 Des relations renforcées avec les clients

Une nouvelle organisation commerciale au sein du GPMH

Le GPMH a redéfini l'organisation de sa direction commerciale axée sur la satisfaction des clients et la mise en place de partenariats. La recherche de solutions sur-mesure dirige désormais l'action commerciale au quotidien. Son organisation s'articule sur le principe classique « plan marketing – action commerciale ». L'équipe marketing identifie les messages, construit les argumentaires, les valorise sur les supports. L'équipe commerciale va, elle, à la rencontre des clients grands comptes, déroule l'argumentaire de valorisation, anticipe les besoins et suit les clients pour leur proposer les solutions les plus efficaces pour leur développement via le port du Havre.

Ouverture d'un bureau « Grands comptes » à Paris

Désireux d'offrir un service de qualité, adapté aux besoins et attentes de ses clients, tout en dynamisant son développement commercial, le GPMH a ouvert en mai 2011 un bureau à Paris dédié aux relations avec les grands comptes. L'équipe commerciale suit et prospecte les grandes entreprises du secteur (importateurs/exportateurs, commissionnaires en transport et logisticiens). Elle offre écoute, réactivité et services afin de faciliter leur schéma de logistique-distribution en leur proposant des solutions via Le Havre. Elle promeut également des solutions multimodales en s'appuyant sur les équipes dédiées du GPMH tant dans le domaine de la logistique que du ferroviaire et du fluvial.

Un réseau de représentants du port du Havre à l'international



51 opérations clients en France et à l'international en 2011 pour renforcer le contrat de confiance du port du Havre



Le port du Havre, votre atout confiance

8.2 Des services renforcés pour les clients

Une charte d'amélioration des services d'accueil des navires

Le port du Havre s'est engagé, en novembre 2011, à offrir le meilleur accueil des navires. Une charte a donc été signée en partenariat avec la Station de pilotage Le Havre / Fécamp, Boluda (remorquage) et LPHA (lamaneurs). Elle garantit une qualité de service fondée sur 6 piliers : sécurité, fiabilité, réactivité, adaptabilité, information des clients et coordination avec les agents consignataires.

Des missions de sûreté pérennisées

En 2011, la politique du GPMH a été poursuivie sa démarche d'amélioration de ses dispositifs de sûreté dans le cadre de la norme ISO 28000. Ainsi en septembre 2011, son dernier audit a permis de renouveler sa certification, le confirmant ainsi à sa place d'unique port européen certifié ISO 28000.

Parallèlement à cet axe de travail, le pôle sûreté mène des actions conjointes avec la Direction Commerciale et de la Promotion, tout d'abord en accompagnant les clients dans leur propre démarche sûreté, comme lors de l'audit C-TPAT de TNMSC par la douane américaine, mais également lors de présentations au profit de nouveaux clients.

Enfin, une culture « sûreté » est développée en interne au travers d'actions de formation ou de sensibilisation pour le personnel GPMH directement concerné par ce domaine, comme les officiers de ports, mais également au profit de catégories de métiers plus techniques, comme les électriciens.



65 tonnes. C'est la puissance moyenne des 8 bateaux de la compagnie Boluda, l'une des flottes maritimes les plus puissantes d'Europe.

Moins de **2 heures** nécessaires à l'intervention de la Station de Pilotage Le Havre / Fécamp réunissant 51 pilotes, un hélicoptère et 2 vedettes rapides armées en permanence et disponibles 24h/24

13 500 mouvements / an effectués par les 80 lamaneurs qualifiés et brevetés de LPHA.



8.3 Le développement des outils informatiques

outils informatiques

JÉRÔME BESANCENOT

Chef du service du développement des systèmes d'information

« Notre nouveau système de gestion du trafic maritime et fluvial « VTM2 », réalisé en interne et mis en service au 1^{er} janvier 2012, constitue une réussite technique au regard de la fluidité des informations liées aux marchandises et aux navires. Ce guichet unique au service des clients du port est capable de dématérialiser ou de consolider des données déjà saisies dans d'autres systèmes existants, qu'elles soient renseignées au Havre ou à l'autre bout du monde. Il mettra ainsi un terme aux doubles saisies et aux interlocuteurs multiples. Tourné vers la terre et notamment vers le transport fluvial, en interconnexion avec AP+, le système est désormais capable de gérer des convois complexes : il facilitera ainsi la lecture de l'activité sur l'axe Seine. Conçu avec les outils informatiques les plus performants, il est parfaitement adaptable et pourra donc grandir au même rythme que les directives nationales et européennes ».



RENAUD QUEVAL

Directeur administratif

« Nos outils de gestion interne doivent évoluer. Notre réflexion est lancée : elle permettra d'aboutir à la mise au point de fonctionnalités plus homogènes qui offriront aux utilisateurs des informations plus riches et plus précises. Par ailleurs, nous mettons en place un vaste chantier qui s'étendra sur plusieurs années : il s'agit de créer notre « bibliothèque nationale » ! Notre objectif est ambitieux : nous voulons constituer une plateforme d'informations qui soit accessible en interne au plus grand nombre et à distance, et qui permette à chacun de disposer de toute donnée utile à la construction de nouveaux projets ou à la gestion de son quotidien professionnel. A terme, cet outil informatique pourrait constituer un élément de support pour la formation. »



9/ Une nouvelle dynamique interne au Grand Port Maritime du Havre

ELODIE PRUNIER-TAVEIRNE

Chef du service développement des RH à la Direction des Ressources Humaines

« Tous les ans, le GPMH déploie un plan de formation ambitieux visant à accompagner le développement des compétences de ses collaborateurs. Nous croyons très fortement que la croissance du port passe par l'amélioration continue des savoirs et des savoir-faire de chacun. Preuve de cet engagement, 44 000 heures de formation ont été dispensées en 2011. Une grande partie des formations a pour objectif de développer les compétences métiers. Un effort particulier est également fait pour accompagner le déploiement des fonctions transversales comme la qualité, la démarche projets, la sûreté, l'environnement ou encore la sécurité. Afin de créer une culture managériale commune, des formations théoriques et des ateliers d'échanges de pratique ont aussi été proposés aux encadrants. Mais le développement des compétences, c'est aussi permettre à tous les collaborateurs du GPMH de jouer un rôle moteur dans leur gestion de carrière. Pour cela, les Ressources Humaines assurent un rôle d'écoute et de conseil, notamment sur les autres dispositifs de la formation (DIF, VAE, bilans de compétences...). Enfin, dans une démarche d'entreprise citoyenne, nous continuons à mettre un point d'honneur à accueillir des alternants. Cela nous permet de nous questionner en nous confrontant à des regards extérieurs mais également d'intégrer le port du Havre dans la transmission des compétences. »

9.1 Un programme d'actions en Ressources Humaines

dynamique interne



2011, une année de dialogue et de concertation

2011 a vu la mise en œuvre de la réforme portuaire avec notamment la signature d'un accord local, l'adoption d'une nouvelle convention collective, les élections des nouvelles institutions représentatives du personnel, le déploiement du programme d'actions RH lié à notre Projet d'Entreprise, le maintien de l'investissement important dans notre plan de formation, dont une partie est destinée spécifiquement à l'encadrement, la réalisation d'un état des lieux de notre management de la sécurité... bref, une année riche en dialogue, riche en concertation, riche en concrétisation.

La poursuite de la construction du dialogue social :

► Le premier trimestre fut consacré à l'élection de nos nouvelles institutions représentatives du personnel (CE / DP en janvier et CHSCT en mars) et à la construction d'un dialogue social axé sur davantage de concertation et de consultation avec ces institutions nouvellement désignées. La signature de l'accord sur le droit syndical encadrant l'exercice de celui-ci tenant compte à la fois des pratiques antérieures, du cadre législatif, conventionnel et réglementaire fut également entérinée.

► Dès le début du second trimestre, l'application locale de la réforme portuaire se concrétisait par la signature de l'accord permettant de décliner l'accord cadre national. Puis, conformément à la loi portant réforme portuaire, le détachement des personnels portiqueurs du GPMH a eu lieu auprès des opérateurs de manutention. Enfin, la Convention Collective Nationale Unifiées de Ports et Manutentions (CCNU) est entrée en vigueur le 3 mai.

Le déploiement de la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences

► Dans le même temps, notre politique de Développement RH soutenait, elle aussi, l'évolution du GPMH. Un accompagnement individualisé a été proposé aux personnes dont l'emploi était affecté par la mise en œuvre de la réforme. Un plan de formation ambitieux a été déployé visant concrètement à renforcer les compétences techniques métiers, managériales et celles permettant le développement de la mobilité interne.

► Offrir des opportunités d'évolution professionnelle à nos salariés tout en répondant aux besoins en compétences de l'organisation est resté l'une de nos priorités. Cela passe également par l'appropriation par les managers et les collaborateurs des outils mis

à leur disposition comme les entretiens de progrès ou la revue annuelle des cadres. C'est pourquoi nous avons renforcé notre communication autour de cet outil essentiel à la fois pour le salarié, son hiérarchie et la DRH.

1 173 salariés

168 managers

43 ans âge médian

963 salariés formés

Plus de **50** recrutements externes

L'implication des managers, un programme clé du Projet d'Entreprise :

► L'évolution interne et externe du GPMH ne peut se faire sans le soutien de son encadrement, gage essentiel de la réussite du projet d'entreprise. Un programme complet à destination du management y a été intégré. Le parcours de formation des encadrants a débuté dès cette année. Il se poursuivra et d'autres actions (la réalisation d'un guide de management, l'accompagnement dans l'appropriation du dialogue social ou le partage des processus RH notamment) verront le jour en 2012.

La Santé et la sécurité au travail :

► La réduction du taux d'accidents et de maladies professionnelles fut aussi l'une des préoccupations de notre politique RH 2011. L'état des lieux Sécurité du GPMH réalisé sous l'angle managérial et organisationnel a abouti à la rédaction d'un plan d'actions s'appuyant sur le rôle des encadrants et les moyens de communication et d'informations nécessaires à l'amélioration de la culture sécurité et l'abaissement de notre taux d'accidents du travail.

► Le GPMH a aussi souhaité travailler sur la prévention des risques psycho-sociaux et construit un plan de prévention décliné en 5 actions. La création d'une cellule d'actions et de résolution des problèmes (CARP) et d'une cellule de veille (CVRPS) en constitue l'atout majeur. La formation des managers est également à l'ordre du jour du plan pour 2012 ainsi que l'élaboration d'une charte des relations du travail et l'introduction des RPS dans le document unique d'évaluation des risques professionnels.

9.2 La démarche "Projets"



PAUL SCHERRER

Directeur technique et projets

JEAN-PIERRE GUELLEC

Directeur adjoint chargé des projets

« Lancée en 2009, la démarche projet poursuit bien son envol. Pour preuve, la création fin 2011 du « Pôle Projets » qui enracine la méthode au sein du GPMH. Tous les porteurs de projets peuvent désormais bénéficier du conseil des spécialistes qui composent ce nouveau pôle. Les exemples sont nombreux de projets comme Optiroute (visant à optimiser les flux de poids lourds sur la zone portuaire), l'accueil de l'éolien offshore ou encore le transfert des pêcheurs du Grouin dans le port de service d'Antifer, qui utilisent les boîtes à outils du Pôle pour planifier les travaux et organiser les tâches de chacun. En 2012, pour maintenir la dynamique, nous renforcerons le monitoring de démarrage de chaque nouveau projet : cette étape doit en effet gagner encore en méthodologie. C'est ainsi que la démarche s'inscrira dans la maturité et confirmera notre changement d'état d'esprit : travailler ensemble en mode projet pour avancer plus vite et mieux. Et investir du temps en amont pour mieux en récolter les fruits en aval... C'est aussi la philosophie « Œuvrer avec la Nature » développée par l'association internationale AIPCN et reprise par le GPMH, bien définir les enjeux et objectifs, comprendre l'environnement dans son ensemble, avoir une très large concertation pour rechercher toutes possibilités de gagnant-gagnant avant de se lancer dans la conception elle-même d'un projet »

10/Le savoir-faire et l'expertise du port du Havre s'exporte dans le monde...

STÉPHANE DUBOIS

Responsable pôle consulting, formations à l'international

«Côté formation, outre la trentaine de séminaires que nous avons organisés sur des problématiques portuaires de management, de gestion et de travaux, 2011 a été marqué par le 25^{ème} anniversaire de la création de l'OMI, célébré au Havre en présence d'une centaine de participants représentant différents continents et d'intervenants de haut niveau. Nos missions d'ingénierie continuent, quant à elles, de s'étendre : très présent sur les ports africains, le port du Havre a aussi signé un partenariat avec une société d'ingénierie coréenne dont l'objectif est d'accéder, ensemble, à de nouveaux marchés. Localement, nos équipes apportent également leur savoir-faire, notamment à l'occasion des travaux d'agrandissement de Port 2000. L'année 2012 affiche ces mêmes ambitions d'échanges d'expériences et de valorisation d'expertise, tant en France qu'au-delà de nos frontières : le GPMH implantera le logiciel de gestion de matières dangereuses TiMad sur le port de Nantes-St Nazaire, participera au projet de construction d'un port au Bénin et s'ouvre des opportunités d'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès des agences nationale des ports d'Haïti et du Pérou. »



savoir-faire
et expertise



11/ Des finances maîtrisées, priorité du GPMH

MAURICE BEAUDOUIN

Chef de Service Finances et Comptabilité

« Une gestion des finances saine garantit l'autonomie du GPMH dans sa capacité à mener à bien les projets de développement, dont les retombées profiteront à toute l'économie régionale, dans un contexte économique complexe, qu'il soit considéré au niveau local, national ou international. Les actions financières sont en cela intimement liées à la stratégie du GPMH, visant à attirer de nouveaux trafics et à répondre aux besoins des entreprises accueillies sur la ZIP. Dans ce cadre, plusieurs chantiers ont été engagés. Pour les réaliser, le GPMH a signé un contrat avec la Caisse des Dépôts et Consignations qui lui permet d'emprunter près de 150 millions d'euros afin d'assurer (sur le long terme) son développement. En interne, une démarche a été engagée afin d'harmoniser l'ensemble des actions comptables et financières, de manière à rendre plus cohérents nos modes de fonctionnement. Un autre projet a été lancé. Celui-ci prévoit de raccourcir les délais de clôture comptable, c'est-à-dire d'établir les comptes annuels dans un délai plus contraint, tout en maintenant la qualité des informations, ce qui permettra de disposer d'informations de pilotage plus rapidement. Cette démarche ne peut se résumer à une problématique purement comptable et financière, mais doit être appréhendée à l'échelle de l'établissement : elle relève de la responsabilité de chacun de fournir les bonnes informations au bon moment. »



finances
maîtrisées





ELISABETH FAURE

Responsable du Pôle Budget et Comptabilité des services

« Dans un contexte de crise économique, de forte concurrence entre les ports et de mise en place de la réforme portuaire, le GPMH a affiché sa volonté de maîtriser ses dépenses. Depuis la fourniture de matériel bureautique jusqu'aux dépenses liées à nos projets les plus ambitieux, des actions ont été menées pour optimiser nos ressources financières. C'est en effet à cette condition, combinée à une recherche d'optimisation de nos recettes, que le port pourra assurer son développement à long terme et continuer à accueillir de nouveaux clients dans les meilleures conditions. »

Les grandes masses budgétaires et indicateurs clés

L'année 2011 a été marquée par une diminution du chiffre d'affaires principalement liée aux effets de la réforme portuaire, au travers du transfert de l'activité d'exploitation des outillages aux opérateurs. L'autofinancement du port atteint 28 Millions d'€. Les grandes données issues du compte de résultat sont marquées par une diminution de la production et de la valeur ajoutée entre 2010 et 2011 et demeurent inférieures aux résultats atteints en 2008 et 2009.

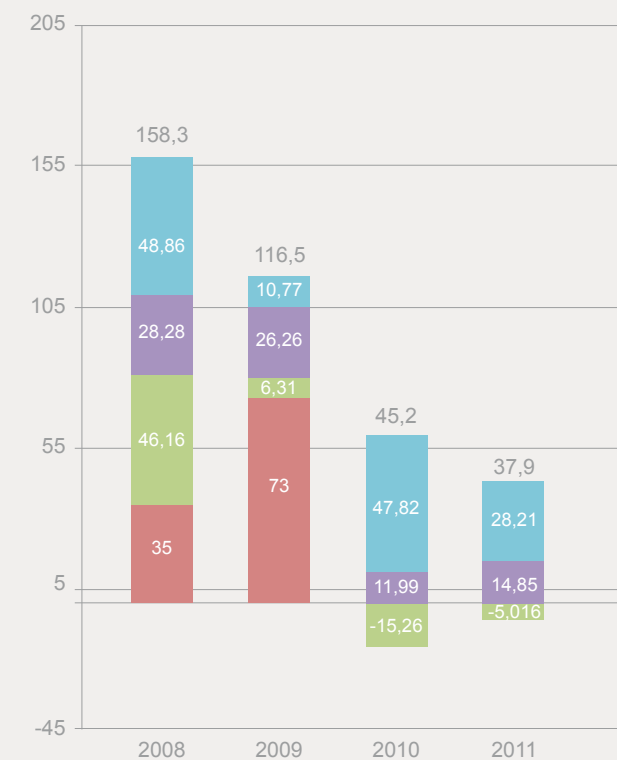
	2008	2009	2010	2011
Chiffre d'affaires	195,99	178,78	186,88	174,37
Production élargie	218,71	205,29	213,63	197,18
Valeur ajoutée élargie	169,28	148,99	157,89	134,83
Excédent Brut d'Exploitation	46,95	50,3	53,47	51,2
Autofinancement disponible	48,86	10,77	48,35	28,21
Travaux bruts	158,32	116,34	45,16	37,93
Endettement	265,51	325,79	310,73	295,6
Variation du fonds de roulement	-46,16	-6,31	-5,26	-5,16

La **production** regroupe l'ensemble des productions du GPMH (chiffres d'affaires, autres productions vendues ou immobilisée, subventions reçues).

La **valeur ajoutée** correspond au supplément de valeur donné par le GPMH dans son activité aux biens et services en provenance de tiers.

L'**Excédent Brut d'Exploitation** représente la richesse générée par l'activité de l'établissement hors produits et charges calculés (amortissements et provisions).

Le **MBA** (Marge Brute d'Autofinancement) représente l'ensemble des ressources internes potentielles générées par le GPMH ; elle permet de couvrir nos besoins financiers.



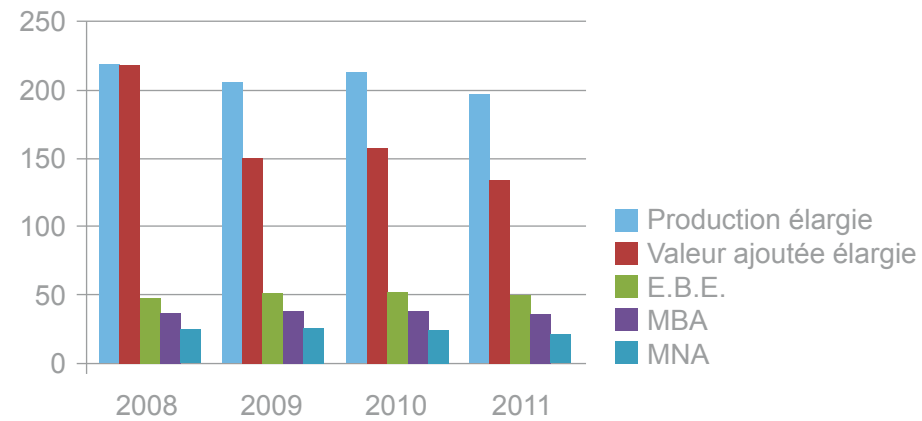
Investissements

Après 3 ans d'investissements intensifs pour soutenir la phase 2 de Port 2000, 2011 constitue une année de transition pour mieux relancer les futurs projets : implantation d'un site de production éolien, renforcement de la multimodalité (TRIP, fluidité des trafics, terminal multimodal...), développement des terminaux à conteneurs, terminal roulier...

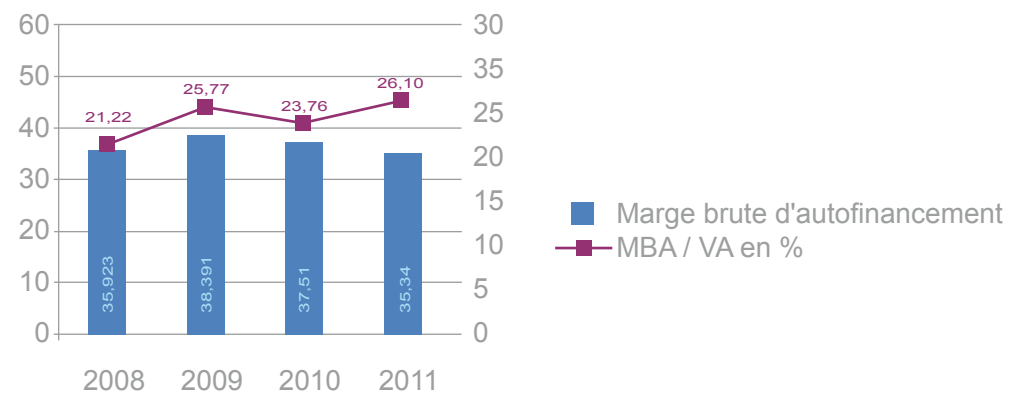
De 2008 à 2011, la moyenne des travaux s'élève à 90 Millions d'€ par an. Ces investissements ont été financés par autofinancement (48%), emprunts (30%) et par subventions (22%).

- MNA affectée aux travaux (1)
- Subventions
- Variation fond de roulement
- Emprunt

Soldes intermédiaires de gestion et autofinancement



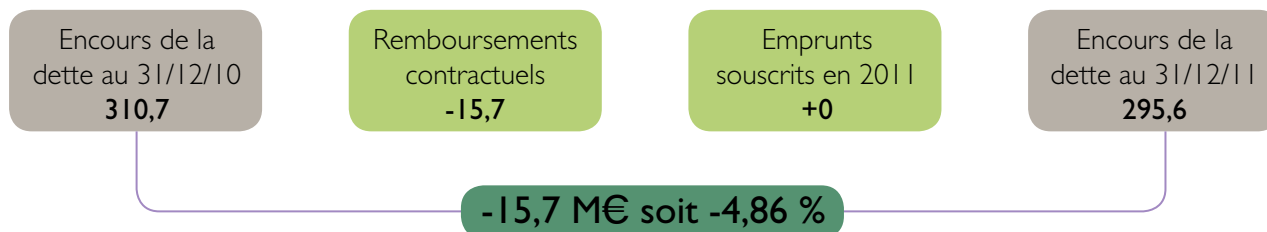
Evolution de l'autofinancement



Gestion de la dette

Fin 2011, la dette s'élève à 296 Millions d'€ et notre capacité de remboursement est maîtrisée. Cette appréciation se mesure au moyen du ratio Dette / Marge Brute d'Autofinancement (MBA) qui représente le nombre d'années nécessaire à l'apurement de la dette uniquement par affectation de l'autofinancement. A ce jour, huit années sont nécessaires au remboursement de la dette, alors que les normes d'une gestion équilibrée fixent le plafond à dix, voire douze ans.

Encours de la dette au 31/12/2011 en millions d'euros



12/ La gouvernance 2011 du GPMH

Fonctionnement de la gouvernance

Le Grand Port Maritime du Havre est un établissement public de l'Etat dont la gouvernance est assurée par :

un Conseil de Surveillance qui arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce un contrôle permanent sur sa gestion,
un Conseil de Développement, organe consultatif dont l'avis est notamment sollicité sur le projet stratégique et la politique tarifaire,
un Directoire qui assure la direction de l'établissement et a la responsabilité de sa gestion.

Par ailleurs, le Comité d'Entreprise du GPMH est en particulier informé et consulté sur toute question intéressant l'organisation de l'entreprise.

1 – Le Conseil de Surveillance

1.1 - Composition du Conseil de Surveillance

En 2011, la composition du Conseil de Surveillance (17 membres) était la suivante :

Représentants de l'Etat :

- Rémy CARON, Préfet de Région Haute-Normandie et du Département de Seine-Maritime. Pierre ORY, Sous-Préfet de l'arrondissement du Havre est son suppléant à titre permanent
- Thierry TUOT, Conseiller d'Etat, représentant le Ministre chargé des ports maritimes
- Philippe DUCROCQ, DREAL de la Région Haute-Normandie, représentant le Ministre chargé de l'environnement
- Alexis KOHLER, Directeur de Participations, représentant le Ministre chargé de l'économie
- Antoine SEILLAN, Chef du Bureau des Transports à la Direction du Budget, représentant le Ministre chargé du budget

Représentants des collectivités territoriales :

- Laurent LOGIOU, représentant le Conseil Régional de Haute-Normandie
- Jean-Louis JEGADEN, représentant le Conseil Général de Seine-Maritime
- Daniel FIDELIN, Député, représentant la CODAH
- Edouard PHILIPPE, Maire du Havre, représentant la Ville du Havre

Personnalités qualifiées :

- Jean-Louis CAMBON, Directeur du réseau maritime de la Société Michelin
- Vianney de CHALUS, Président de la CCIH
- Gilles FOURNIER, Président-Directeur Général de la Société Fouré Lagadec et Cie,
- Christian LEROUX, Président de l'Union Maritime et Portuaire,
- Hubert du MESNIL, Président de Réseau Ferré de France

Représentants du personnel de l'établissement public :

- Thierry BONNAIRE, Responsable expertise DMO
- Franck HERMIER, Chef du Service des Achats
- Jacques PAUMELLE, Chef de section BTP



Outre les membres du Directoire, assistant au Conseil de Surveillance :

- Patrick VIEU puis Thierry GUIMBAUD, Commissaire du Gouvernement
- Gérard PATEY, Commissaire du Gouvernement Adjoint
- Iris RABENJA, Contrôleur Général
- Stéphane LEDAMOISEL, Secrétaire du Comité d'Entreprise

Président du Conseil de Surveillance : Gilles FOURNIER

Vice-Président du Conseil de Surveillance : Christian LEROUX

3 commissions sont constituées au sein du Conseil de Surveillance :

- Commission Consultative des Marchés (G. FOURNIER, C. LEROUX, J. PAUMELLE)
- Commission Commerciale Restreinte (G. FOURNIER, C. LEROUX, V. de CHALUS)
- Comité d'Audit (T. TUOT, A. KOHLER, T. BONNAIRE)

2 - Le Conseil de Développement

2.1 - Composition du Conseil de Développement

En 2011, la composition du Conseil de Développement (30 membres), composé de 4 collèges, était la suivante :

Collège 1, représentants de la place portuaire nommés par arrêté préfectoral

- Jean-Yves APARD, Gérant de Transmanutention
- Louis JONQUIERE, Directeur Général de GMP
- Christian de TINGUY, Président du GEMO, Directeur Général de Terminaux de Normandie
- Véronique LEPINE, Responsable opérations navires chez Hapag Lloyd France
- Brice VATINEL, Président Directeur Général de Georges Vatinel et CIE
- Jean-François MAHE, Directeur Général de Delmas
- Quentin GUTIERREZ, Président de la Société Coopérative de Lamanage
- Jean-Louis LE YONDRE, Président du Syndicat des Transitaires, Président Directeur Général de Tramar
- François LE GUERN, Président de la station de pilotage

Collège 2, représentants des personnes des entreprises exerçant leurs activités sur le port, nommés par arrêté préfectoral

- Johann FORTIER, Secrétaire Général du Syndicat Général CGT des Ouvriers Dockers
- Jérémie JULIEN, Secrétaire Général Adjoint du Syndicat Général CGT des Ouvriers Dockers
- Laurent DELAPORTE, Secrétaire Général du Syndicat CGT des Travailleurs portuaires

Collège 3, représentants des collectivités territoriales ou de leurs groupements, désignés par les assemblées délibérantes

- Région Haute Normandie : Valérie GIBERT-THIEULENT et François AUBER, Conseillers régionaux
- Département de Seine-Maritime : Gérard HEUZE et Jean-Louis JEGADEN, Conseillers généraux
- CODAH : Patrice GELARD, Sénateur-Maire de Sainte-Adresse et Jean-Paul LECOQ, Député-Maire de Gonfreville l'Orcher,
- Communauté de communes de Saint-Romain de Colbosc : Jacques DELLERIE, Maire de Sandouville
- Communauté de communes du canton de Criquetot l'Esneval : Charles REVET, Sénateur-Maire de Mannevillette
- Ville du Havre : Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller municipal délégué

Collège 4, personnalités qualifiées intéressées par le développement du port, nommées par arrêté préfectoral

- Sylvie BARBIER, Haute-Normandie nature environnement
- Jacques LE BAS, Président de la Maison de l'Estuaire
- Pierre DIEULAFIT, Administrateur de SOS Estuaire
- Marc PAPINUTTI, Directeur Général de Voies Navigables de France
- Walter SCHOCH, Président de Logistique Seine Normandie
- Gérard ROUSSEL, Directeur Général de Total raffinerie de Normandie
- Léonard de LA SEIGLIERE, Président de Mertz SA
- François HAAS, Administrateur de Sogestran
- Jacques CAZIN, Directeur industriel et logistique de Chevron Oronite SAS

Outre les membres du Directoire, assistent au Conseil de Développement :

- Patrick VIEU puis Thierry GUIMBAUD, Commissaire du Gouvernement
- Gérard PATEY, Commissaire du Gouvernement Adjoint
- Iris RABENJA, Contrôleur Général
- Gilles FOURNIER, Président du Conseil de Surveillance du GPMH
- Rémi CARON, Préfet, ou son suppléant Pierre ORY, Sous-Préfet
- Daniel LE DIREACH, représentant le Préfet Maritime

Président du Conseil de Développement : Jean-Louis LE YONDRE

Vice-Président du Conseil de Développement : Jacques LE BAS

4 commissions sont constituées au sein du Conseil de Développement :

- Sécurité Qualité Sûreté animée par François LE GUERN
- Développement, Territoire et Environnement animée par Véronique LEPINE
- Logistique et Multimodalité animée par François HAAS
- Terminaux portuaires animée par Christian de TINGUY



2.2 Travaux du Conseil de Développement en 2011

Au cours de l'année 2011, le Conseil de Développement s'est réuni à 4 reprises (10 février, 19 mai, 20 octobre, 17 novembre).

Les principaux travaux du Conseil de Développement ont notamment porté sur :

- les tarifs portuaires
- l'accès fluvial et la desserte ferroviaire de Port 2000
- l'accueil des routiers
- la mise en place des zones d'accès restreint
- l'adaptation des terminaux portuaires à la croissance de la taille des porte-conteneurs
- les risques industriels et la gestion environnementale des espaces
- les caractéristiques et l'avancement des projets Emerhode et Terminal Multimodal
- le dossier éolien
- les relations villes-port
- la coordination interportuaire sur l'axe Seine

3 - Le Directoire

Le Directoire est composé de 4 membres :

- Laurent Castaing, Directeur Général, Président
- Paul Scherrer, Directeur Technique et Projets,
- Hervé Cornède, Directeur Commercial et de la Promotion,
- Olivier de La Laurencie, Directeur des Opérations.

Le Directoire se réunit en séances hebdomadaires pour préparer les décisions stratégiques du Conseil de Surveillance et en organiser l'exécution dans le cadre de ses délégations.



HAROPA

Ports de Paris Seine Normandie



GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

Terre-Plein de la Barre

B.P. 1413 - 76067 LE HAVRE CEDEX - FRANCE

Tel. : +33 (0)2 32 74 74 00 - Fax : +33 (0)2 32 74 74 29

Accès port du Havre : n° 3878

communication@havre-port.fr

www.havre-port.fr

Juillet 2012