



# HAROPA PORT

Le Havre  
Rouen  
Poissy

## Présentation Club Logistique

10 janvier 2025



# « Éléments prospectifs macroéconomiques relatifs au commerce international conteneurisé »

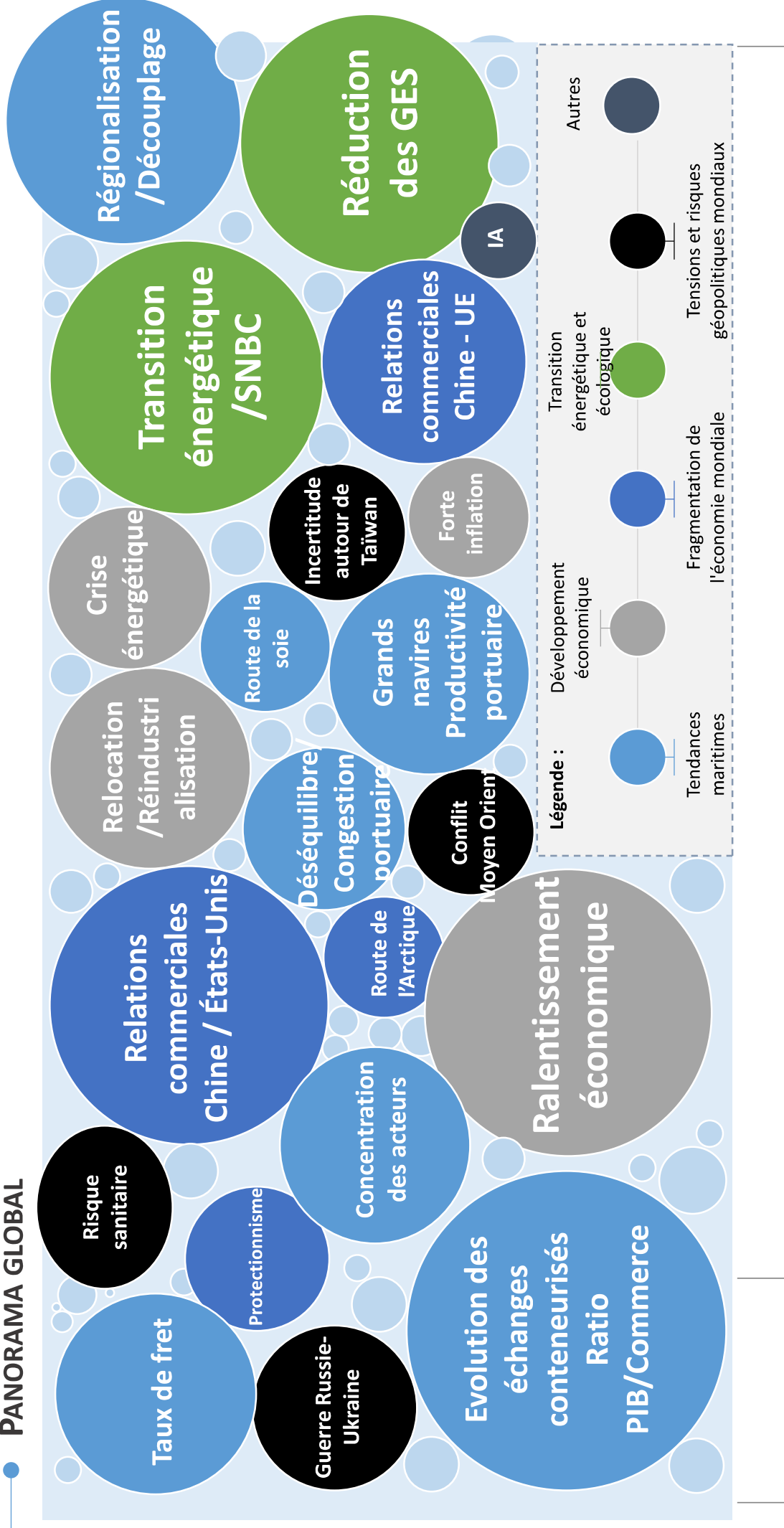
**Christelle Larsonneur**

Cheffe du service études stratégiques, statistiques et politique tarifaire

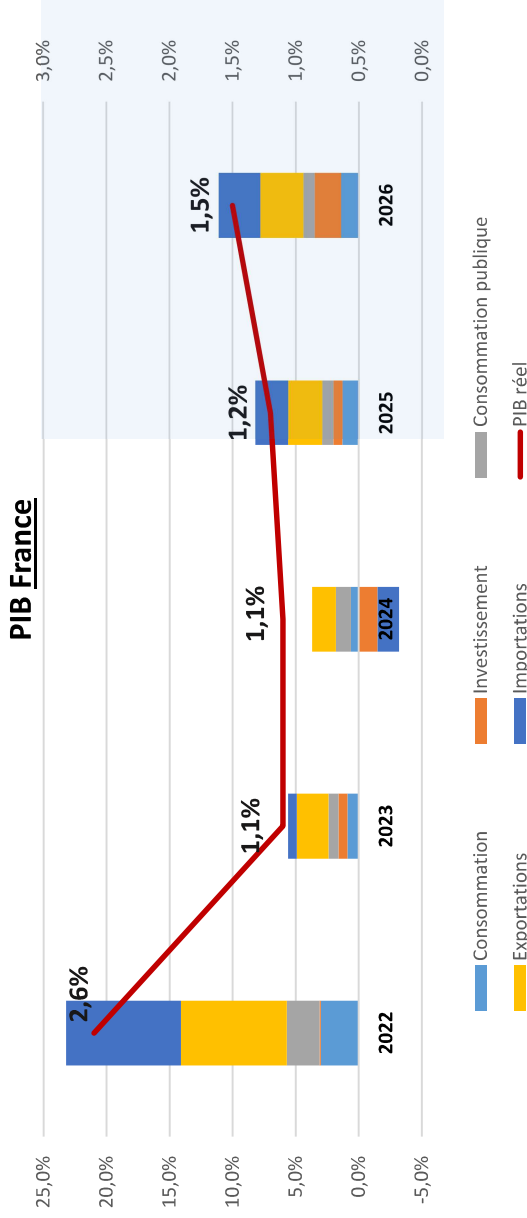
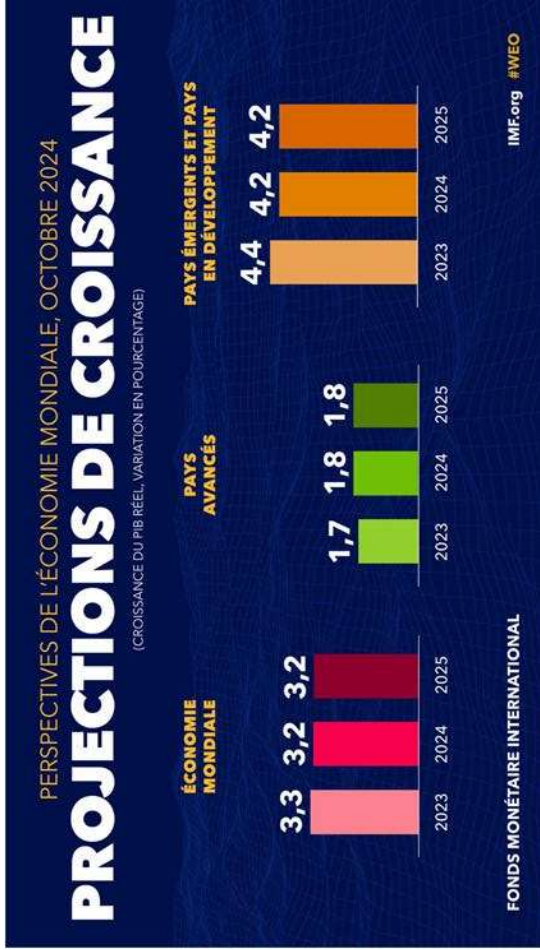


# TENDANCES GLOBALES

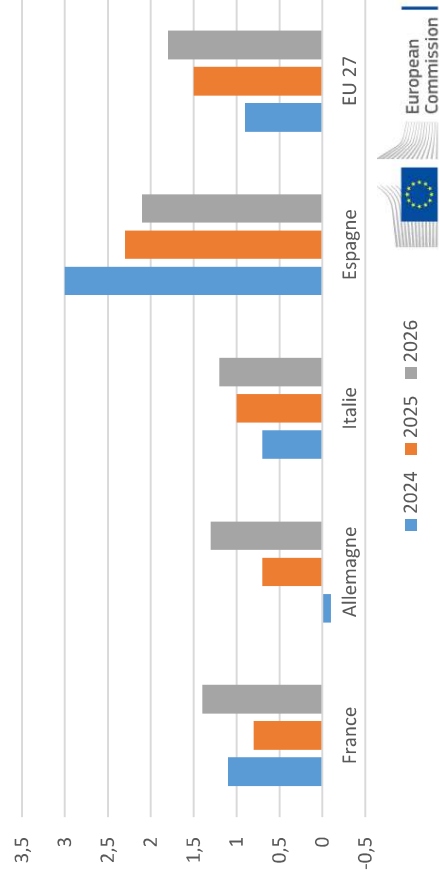
## ● PANORAMA GLOBAL



# TENDANCES ECONOMIQUES A COURT TERME

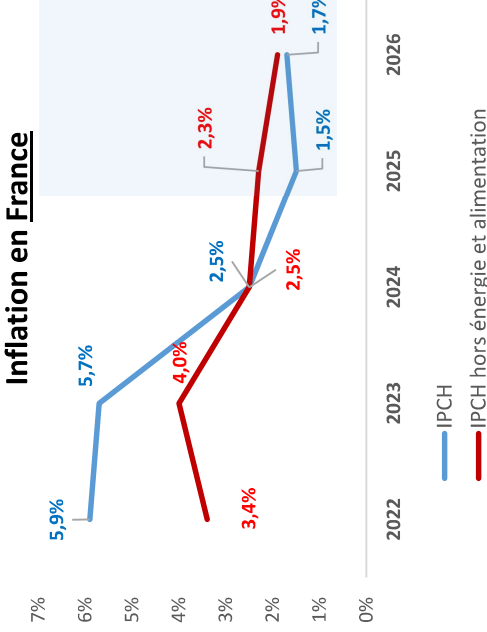


## Prévisions PIB de certains pays européens en % - oct 2024

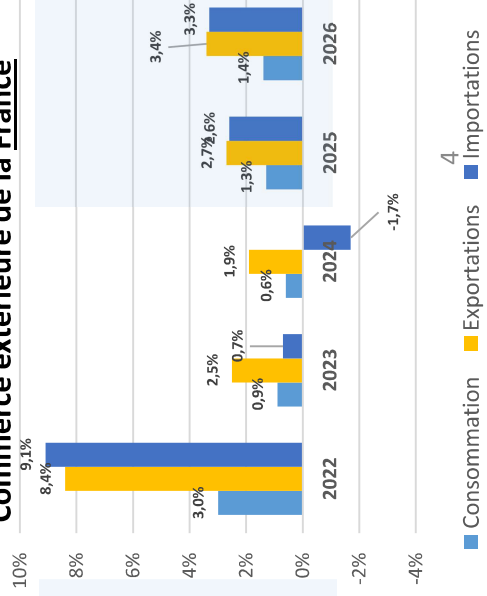


### Banque de France

#### Inflation en France



#### Commerce extérieur de la France





# TENDANCES ECONOMIQUES A LONG TERME

Exhibit 4: Our Projections Imply that China, the United States, India, Indonesia, and Germany Will be the World's Five Largest Economies in 2050  
World's largest economies (measured in USD)

| Ranking | 1980           | 2000           | 2022           | 2050           | 2075           |
|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1       | United States  | United States  | United States  | China          | China          |
| 2       | Japan          | Japan          | China          | United States  | India          |
| 3       | Germany        | Germany        | Japan          | India          | United States  |
| 4       | France         | United Kingdom | Germany        | Indonesia      | Indonesia      |
| 5       | United Kingdom | France         | India          | Germany        | Nigeria        |
| 6       | Italy          | China          | United Kingdom | Japan          | Pakistan       |
| 7       | China          | Italy          | France         | United Kingdom | Egypt          |
| 8       | Canada         | Canada         | Canada         | Brazil         | Brazil         |
| 9       | Argentina      | Mexico         | Russia         | France         | Germany        |
| 10      | Spain          | Brazil         | Italy          | Russia         | United Kingdom |
| 11      | Mexico         | Spain          | Brazil         | Mexico         | Mexico         |
| 12      | Netherlands    | Korea          | Korea          | Egypt          | Japan          |
| 13      | India          | India          | Australia      | Saudi Arabia   | Russia         |
| 14      | Saudi Arabia   | Netherlands    | Mexico         | Canada         | Philippines    |
| 15      | Australia      | Australia      | Spain          | Nigeria        | France         |

Source: Goldman Sachs Global Investment Research

The World's Most Populous Nations In 2050

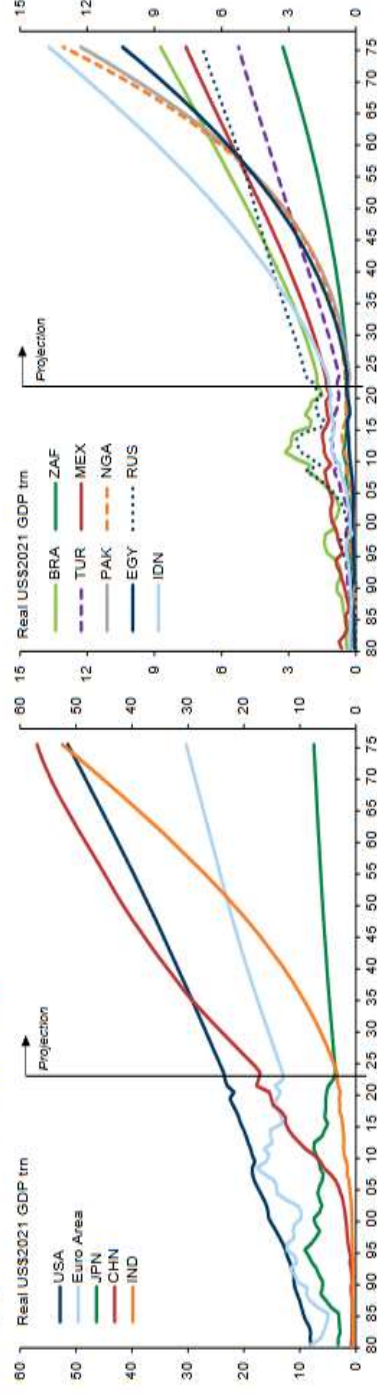
Population in 2017 and forecast for 2050



Source: UN Population Division

statista

Exhibit 5: China to Overtake US in Around 2035, While India Should Catch up By 2075; EM Leaderboard to Change Significantly by 2075  
GDP level projections in Real (2021) USD trillion

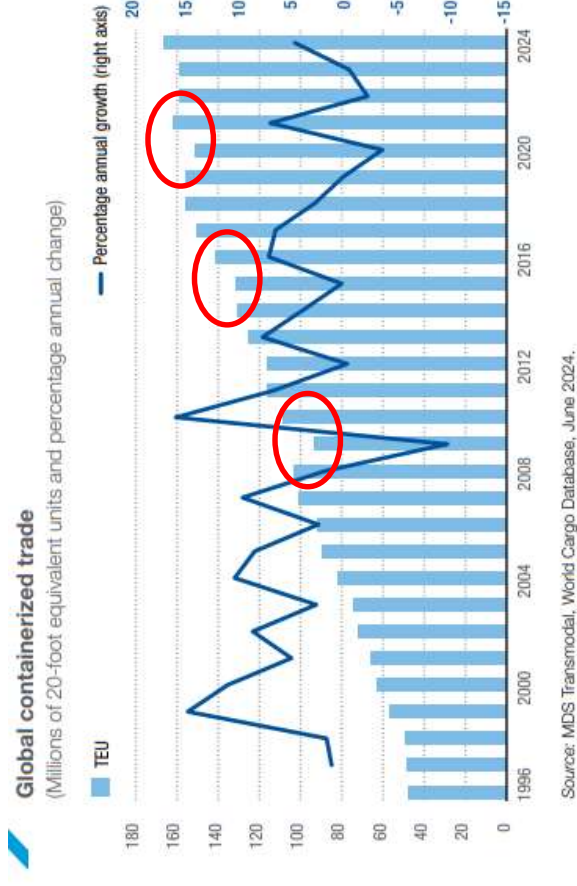


Source: Goldman Sachs Global Investment Research

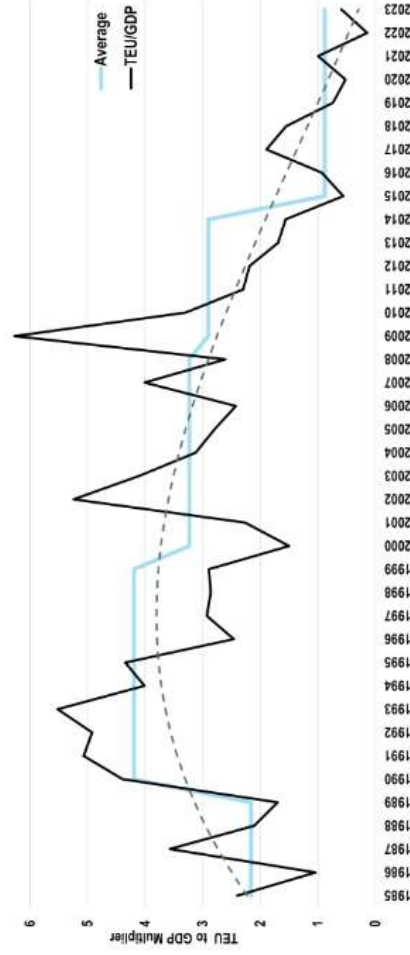
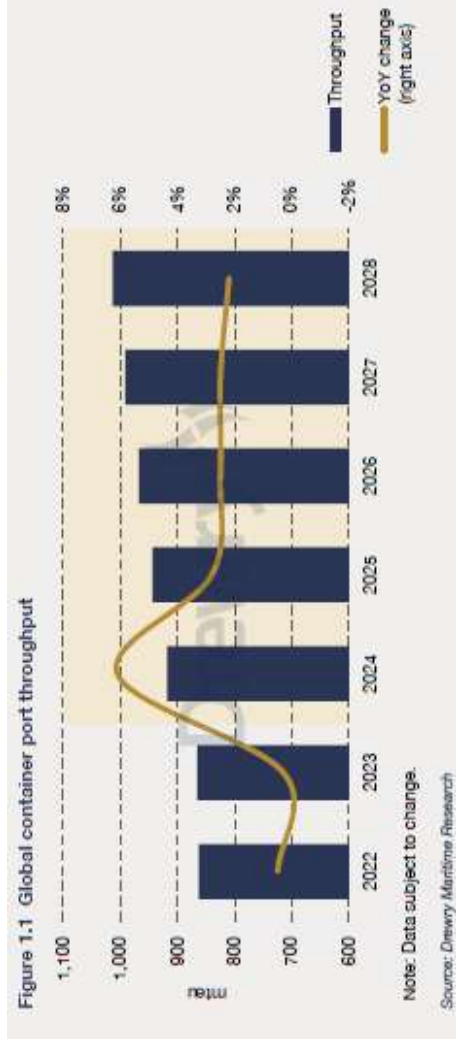
Goldman Sachs  
Economics  
Research

Global Economics Paper  
The Path to 2075 — Slower Global Growth, But  
Convergence Remains Intact

# TENDANCES ECONOMIQUES DE LONG TERME



## Trade war risks cloud market outlook after bumper 2024



Source: World Bank for GDP growth (In Constant 2015 dollars), UNCTAD, Drewry Shipping Consultants

Croissance des échanges à long terme

Ratio PIB – EVP plus faible

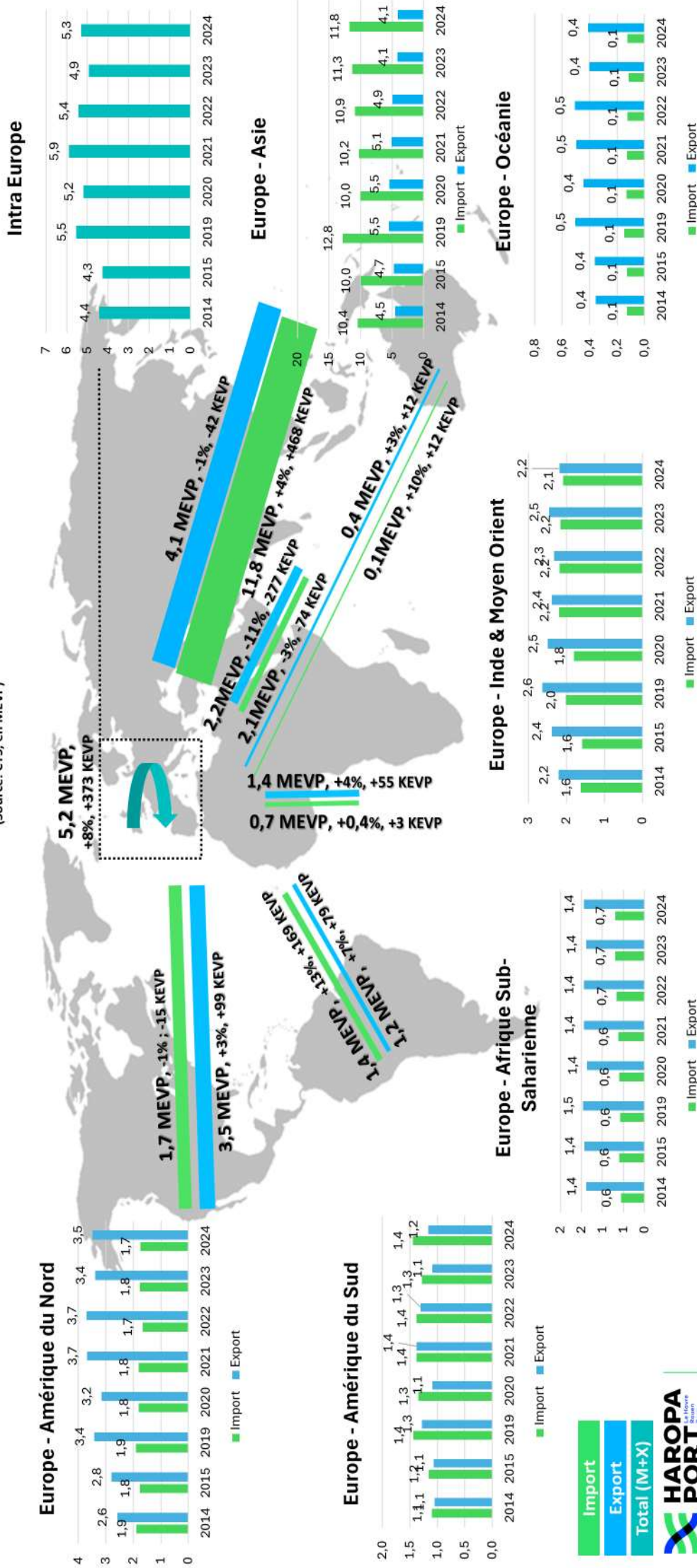


# TENDANCES DU COMMERCE INTERNATIONAL

## Trafic européen par trades à fin août 2024

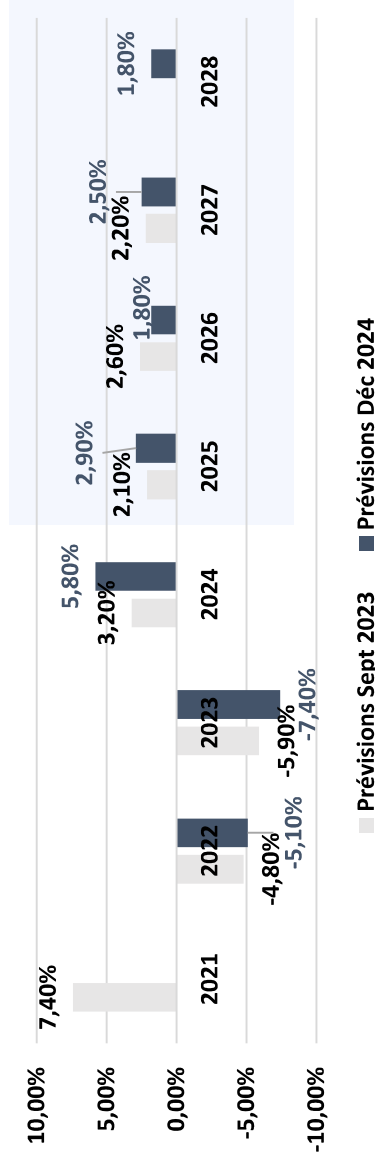
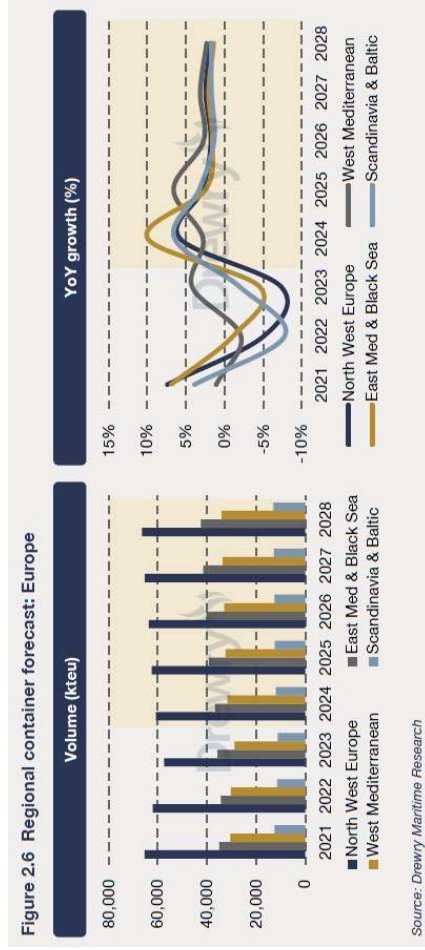
≈ 36,0 MEVP à fin août 2024 → +2% soit +0,9 MEVP par rapport à fin août 2023

(Source: CTS, en MEVP)



# TENDANCES DU COMMERCE INTERNATIONAL

## Prévision de croissance du trafic conteneurisé en Europe du Nord (Source : Drewry, 2024)



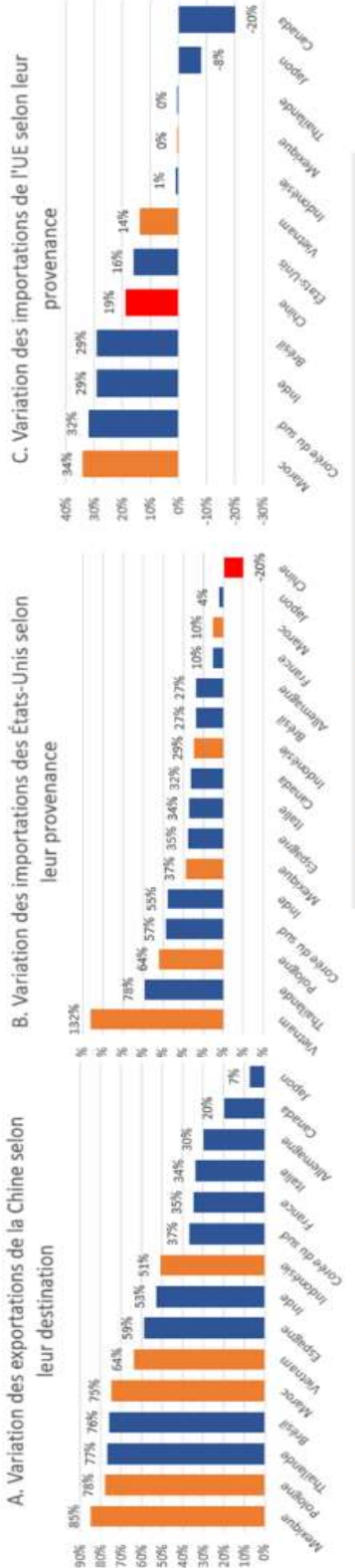
|                           | 2022           | 2023           | 2024           | 2025           | 2026           | 2027           | 2028           |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Europe</b>             | <b>137,838</b> | <b>133,085</b> | <b>141,000</b> | <b>148,335</b> | <b>149,189</b> | <b>152,888</b> | <b>155,723</b> |
| % change on previous year | -3.8%          | -3.4%          | 5.9%           | 3.8%           | 1.9%           | 2.5%           | 1.9%           |
| share of world total      | 16.0%          | 15.4%          | 15.4%          | 15.5%          | 15.4%          | 15.4%          | 15.4%          |
| <b>North West Europe</b>  | <b>61,991</b>  | <b>57,434</b>  | <b>60,780</b>  | <b>62,508</b>  | <b>63,625</b>  | <b>65,188</b>  | <b>66,378</b>  |
| % change on previous year | -5.1%          | -7.4%          | 5.8%           | 2.9%           | 1.8%           | 2.5%           | 1.8%           |
| share of region total     | 45.0%          | 43.2%          | 43.1%          | 42.7%          | 42.6%          | 42.6%          | 42.6%          |
| share of world total      | 7.2%           | 6.6%           | 6.6%           | 6.6%           | 6.6%           | 6.6%           | 6.6%           |





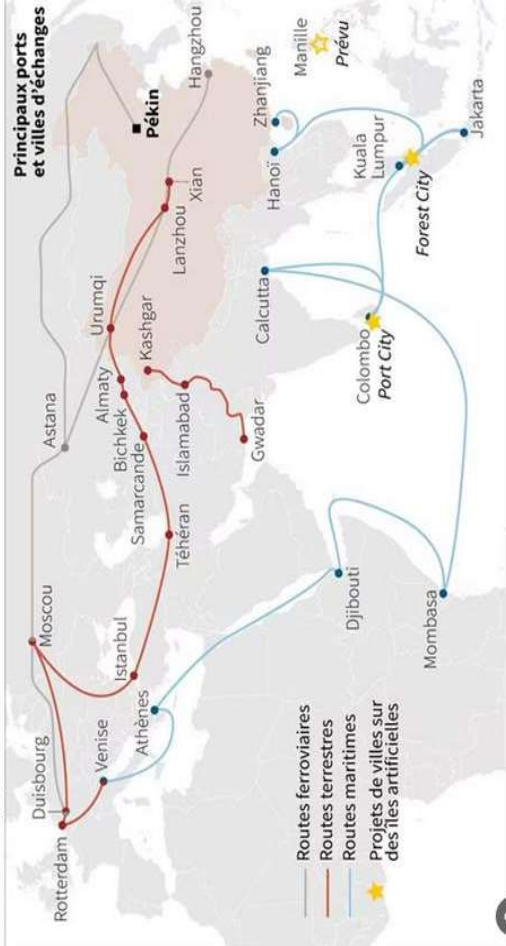
# TENDANCES DU COMMERCE INTERNATIONAL

## Variation de la valeur des exportations (Chine) et des importations (USA et UE) entre 2018 et 2023 (en %)



### Les «Nouvelles routes de la soie»

Gigantesque projet chinois d'infrastructures routières, ferroviaires et portuaires couvrant 65 pays



Exacerbation des tensions et défis géopolitiques

Amplification des guerres commerciales : hausse des droits de douane

## Les restrictions commerciales mondiales imposées chaque année

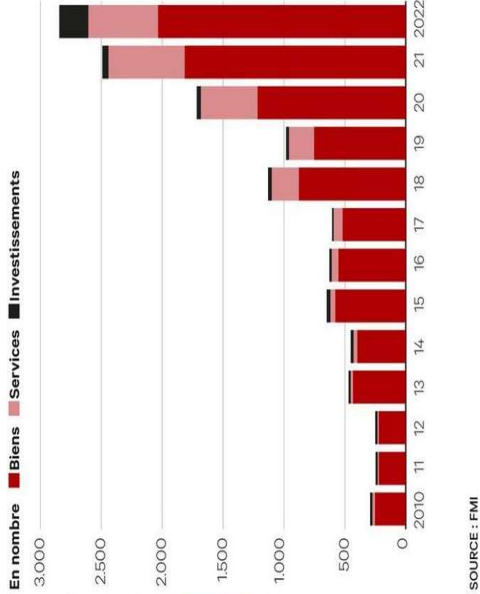
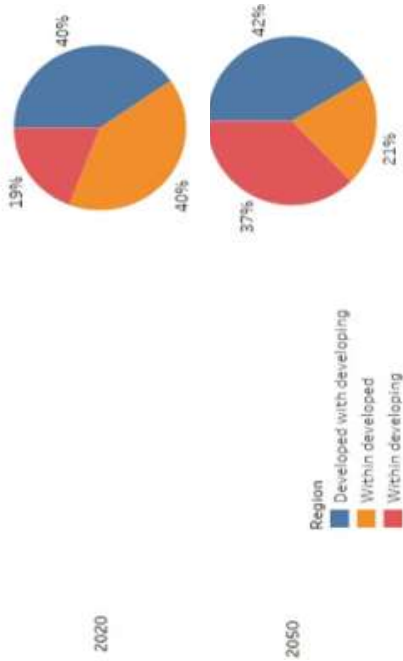
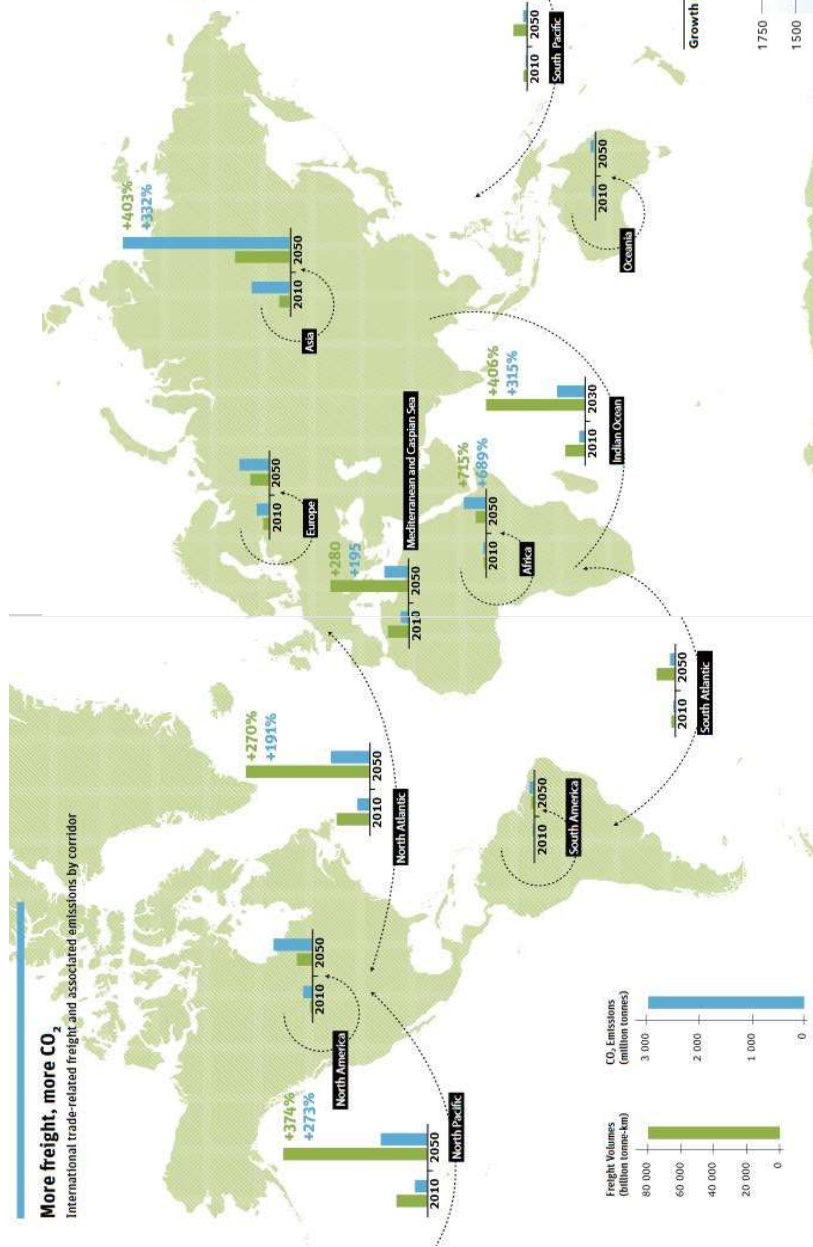


Figure 6: Share of global trade within and between groups of countries (2020-2050)



# DECARBONATION DU TRANSPORT MARITIME

**More freight, more CO<sub>2</sub>**  
International trade-related freight and associated emissions by corridor



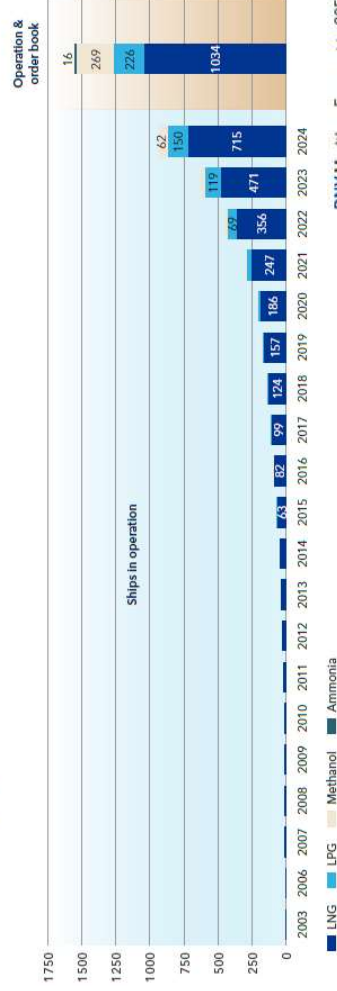
Par Audrey Garric

**CMA CGM choisit le GNL pour ses porte-conteneurs, moins polluant**

Objectif OMI (2023)

- 20% GES en 2030
- 70% GES en 2040
- 100% GES en 2050

Growth of the number of ships capable of using selected alternative fuels, excluding LNG carriers<sup>10</sup>, as of May 2024



Legend: LNG (Blue), Methanol (Orange), Ammonia (Green)

DNV Maritime Forecast to 2050





# EVOLUTIONS LOCALES

- Développement de capacité de terminaux conteneurs de Port 2000
- Electrification des quais dans le cadre de la stratégie de décarbonation de HAROPA PORT
- Développement de nouveaux carburants
- Développement des AAP fonciers et stratégie d'acquisition foncière
- A la reconquête du multimodale



# « L'offre et les enjeux multimodaux au service de la facilitation du passage de la marchandise »

**Pierre de Bellabre**

Directeur Projet Multimodalité

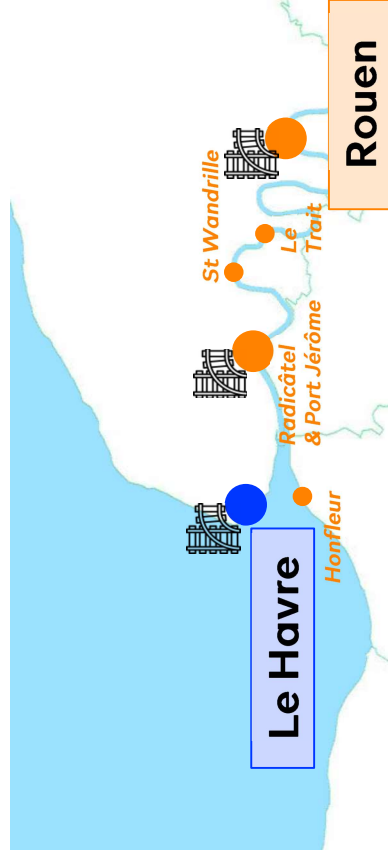




# 01

## Notre offre multimodale et perspectives de développement

# Un réseau de ports maritimes et fluviaux multi-filières



2 ports maritimes

Un vaste réseau de ports fluviaux

9 ports déjà embranchés au RFN

1 projet de création de port  
(PSMO) avec embranchement  
ferroviaire

**Trafic maritime 2023**  
81,3 Mt  
Le Havre 60 Mt  
Rouen 21,3 Mt

**Trafic fluvial 2023**  
20,9 Mt

Vracs liquides

42,1 Mt

52%

Vracs solides

12,7 Mt

dont 7,3 Mt de céréales  
16%

Conteneurs

24,7 Mt

soit 2,6 MEVP\*  
30%

BTP

10,3 Mt

Céréales

2,6 Mt

Conteneurs

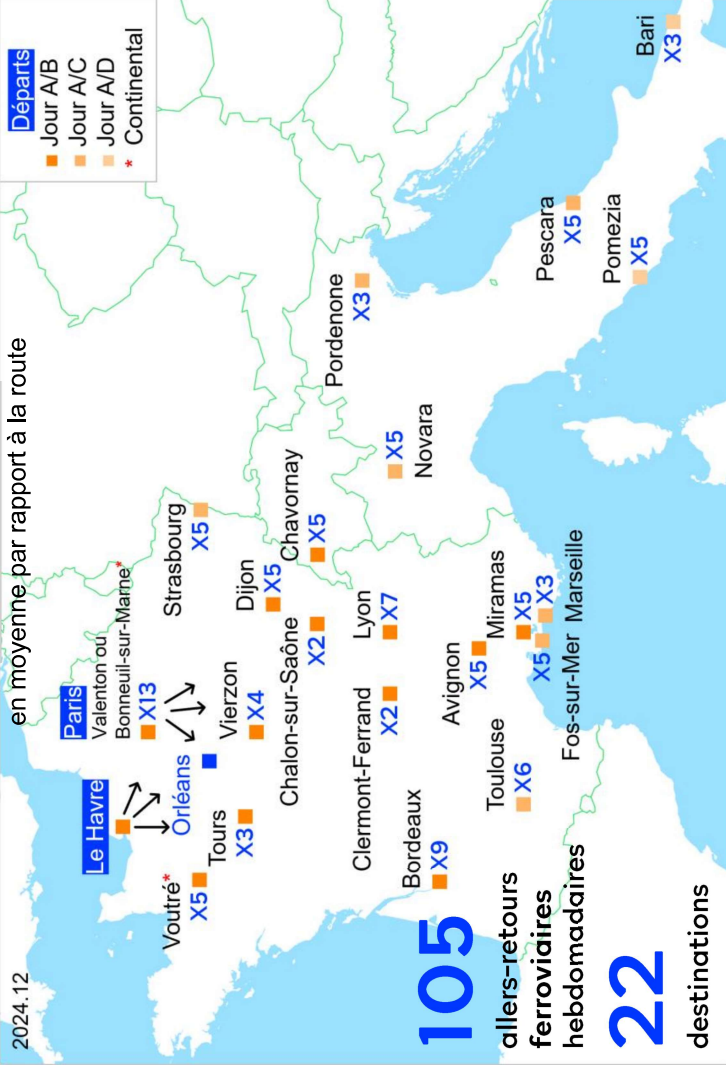
190 247 EVP



# La stratégie multimodale portée par l'extension de notre offre



9X moins de CO2



Naviland Cargo

FERROVIERE

DELTA SOLUTIONS

T3M

cinérites



4X moins de CO2



LOGIPORTS SHUTTLE  
SOGESTRAN GROUP

GREENMODAL  
TRANSPORT

Fluorfeeder

CARline

m SC

MAERSK

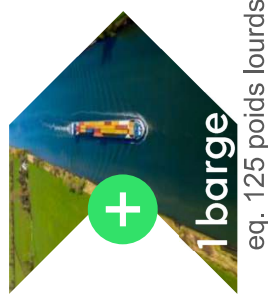
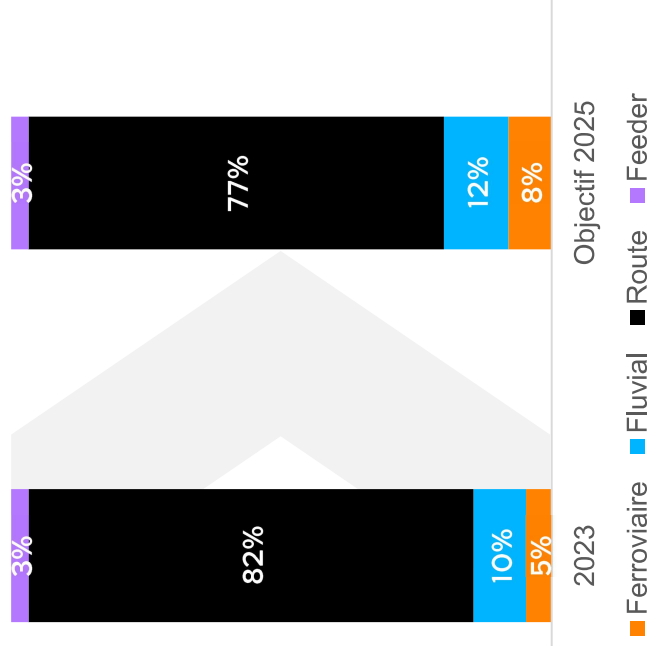
CEVA LOGISTICS

HAROPA PORT

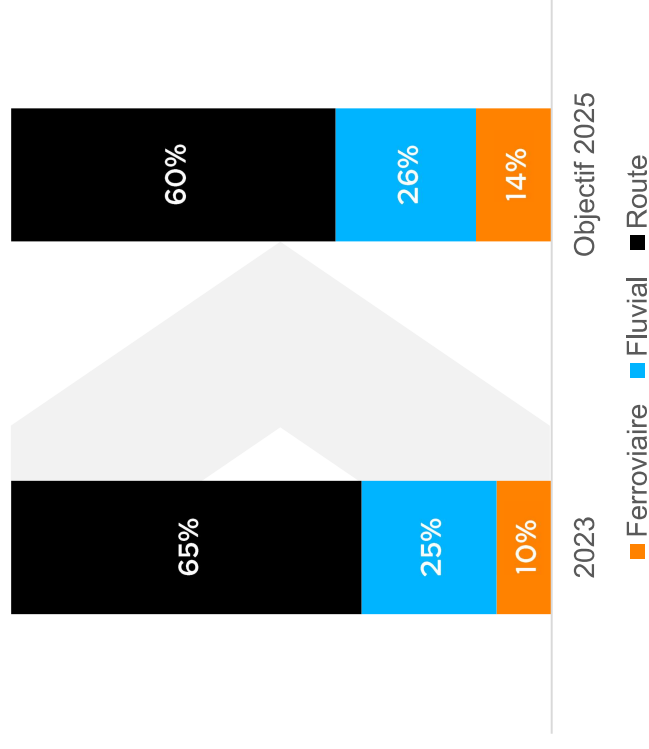
Document non contractuel

# Une ambition de report modal pour tout type de marchandise

Split multimodal du conteneur  
Objectif : 20% en 2025



Split multimodal du vrac  
Objectif : 40% en 2025



Une ambition au croisement des enjeux de **compétitivité et de décarbonation** portant sur nos pré/post-acheminements **maritimes** mais également sur le **développement de trafics continentaux massifiés**.  
**Des perspectives optimistes pour 2024** (chiffres à stabiliser) pour le fluvial et surtout le ferroviaire.



# Une ambition de développement des volumes traités par les modes massifiés

100 710 EVP traités  
en ferroviaire  
depuis/vers Le Havre  
en 2022

Scénario d'évolution des flux ferroviaires  
avec un taux de remplissage à 70%

2022 **+ 300 %** 2030  
~100 000 EVP ~400 000 EVP

204 900 EVP traités  
en fluvial  
depuis/vers Le Havre  
en 2022

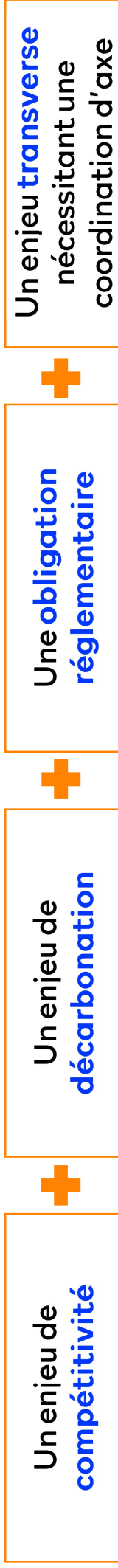
Scénario d'évolution des flux fluviaux

2022 **+ 80 %** 2030  
~200 000 EVP ~360 000 EVP

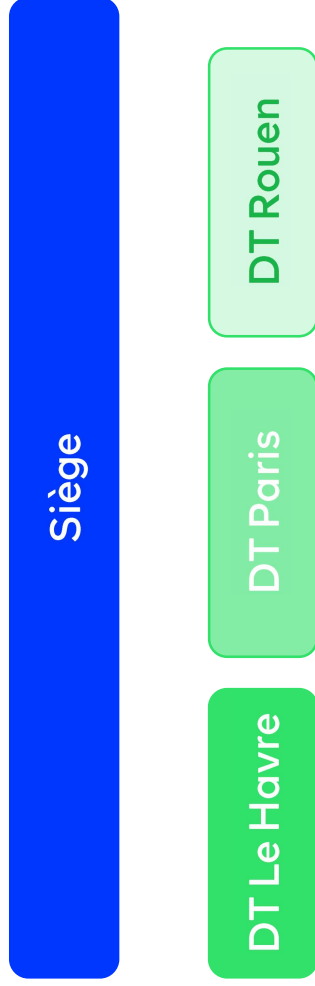
Facteur de  
progression des flux  
multimodaux  
2030/2022 =

**X 2,5**

# La multimodalité, un sujet transverse à tout HAROPA PORT



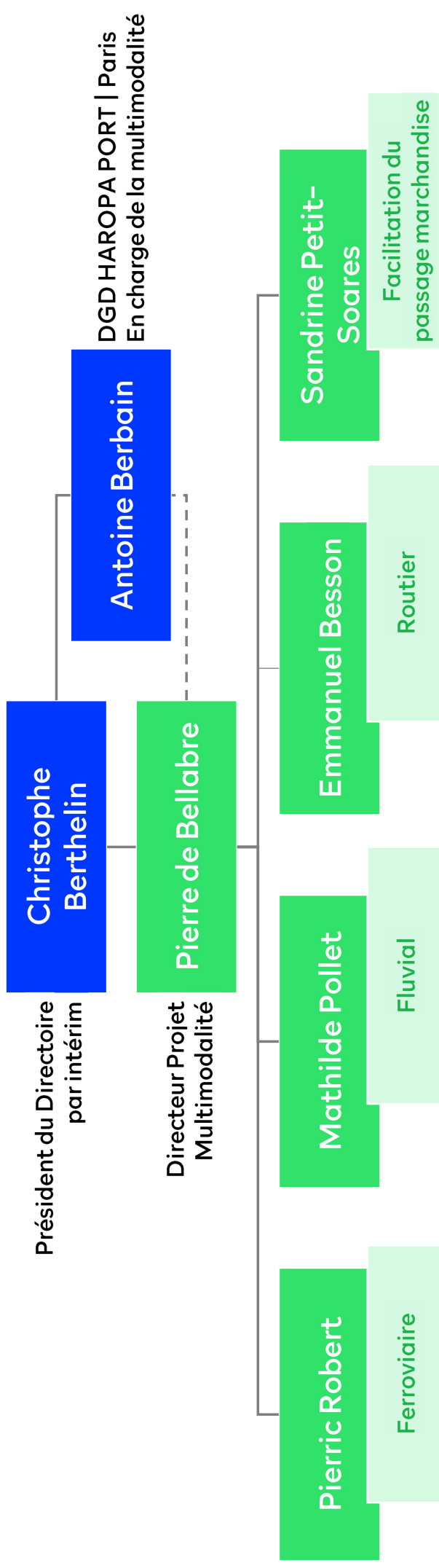
Une organisation mettant en avant l'importance de ces sujets avec une **Direction Projet Multimodalité (DPM)**



**Stratégie / vision d'ensemble** pour créer des conditions favorables au report modal (DPM)  
+ animation commerciale (DFF), affaires européennes (DRIEP), digitalisation (DPN), ...

**Pilotage des projets et gestion opérationnelle** de l'exploitation

# Une équipe dédiée aux enjeux multimodaux



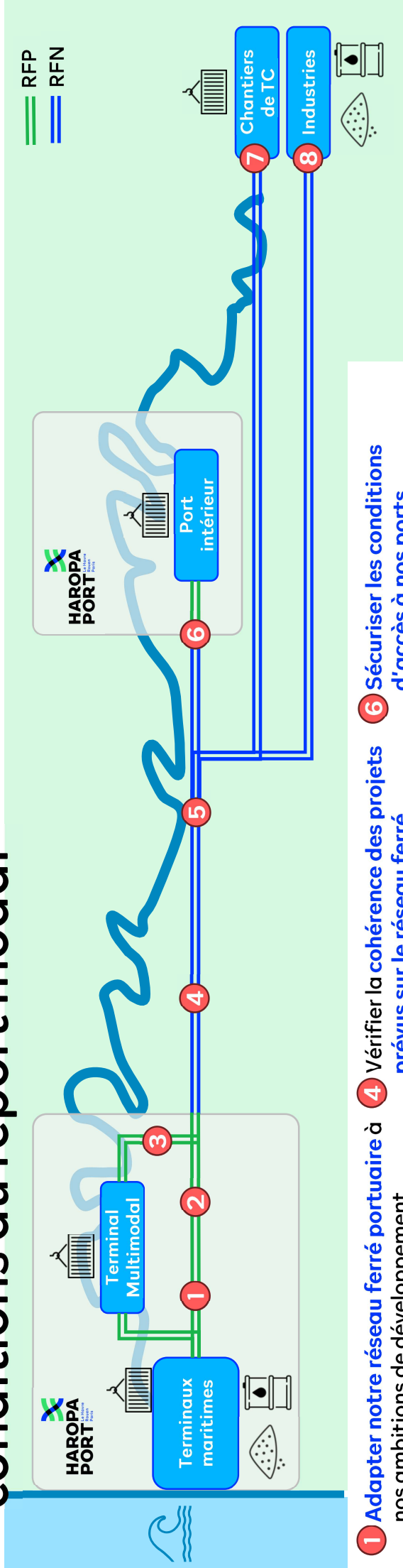
- Défendre les intérêts de HAROPA PORT en termes de multimodalité, participer aux démarches nationales/régionales et agir en faveur d'un cadre légal et économique favorable à la multimodalité
- Participer à la définition de la stratégie multimodale et suivre la mise en application de notre plan stratégique
- Appuyer la DGA développement dans le basculement des chaînes logistiques sur le fluvial ou le ferroviaire
- Piloter la réalisation d'études et piloter des projets pour le développement de la multimodalité
- Piloter des projets d'axe
- Identifier et lever les freins immatériels au développement des trafics en agissant sur les procédures liées au passage de la marchandise...



# 02

## Les enjeux multimodaux

# Une approche coordonnée nécessaire pour assurer les conditions du report modal



**1 Adapter notre réseau ferré portuaire** à nos ambitions de développement  
→ cf. [zoom Afer2025](#)

**2 S'assurer de l'existence de services annexes** comme un OFP ou de la maintenance aux trains

**3 Offrir une desserte directe de nos terminaux ou via notre Terminal Multimodal**, lieu de consolidation de nos trafics conteneurs  
→ cf. [zoom schémas de desserte du port](#)

**4 Vérifier la cohérence des projets prévus sur le réseau ferré national (SNCF R) avec nos ambitions de développement**

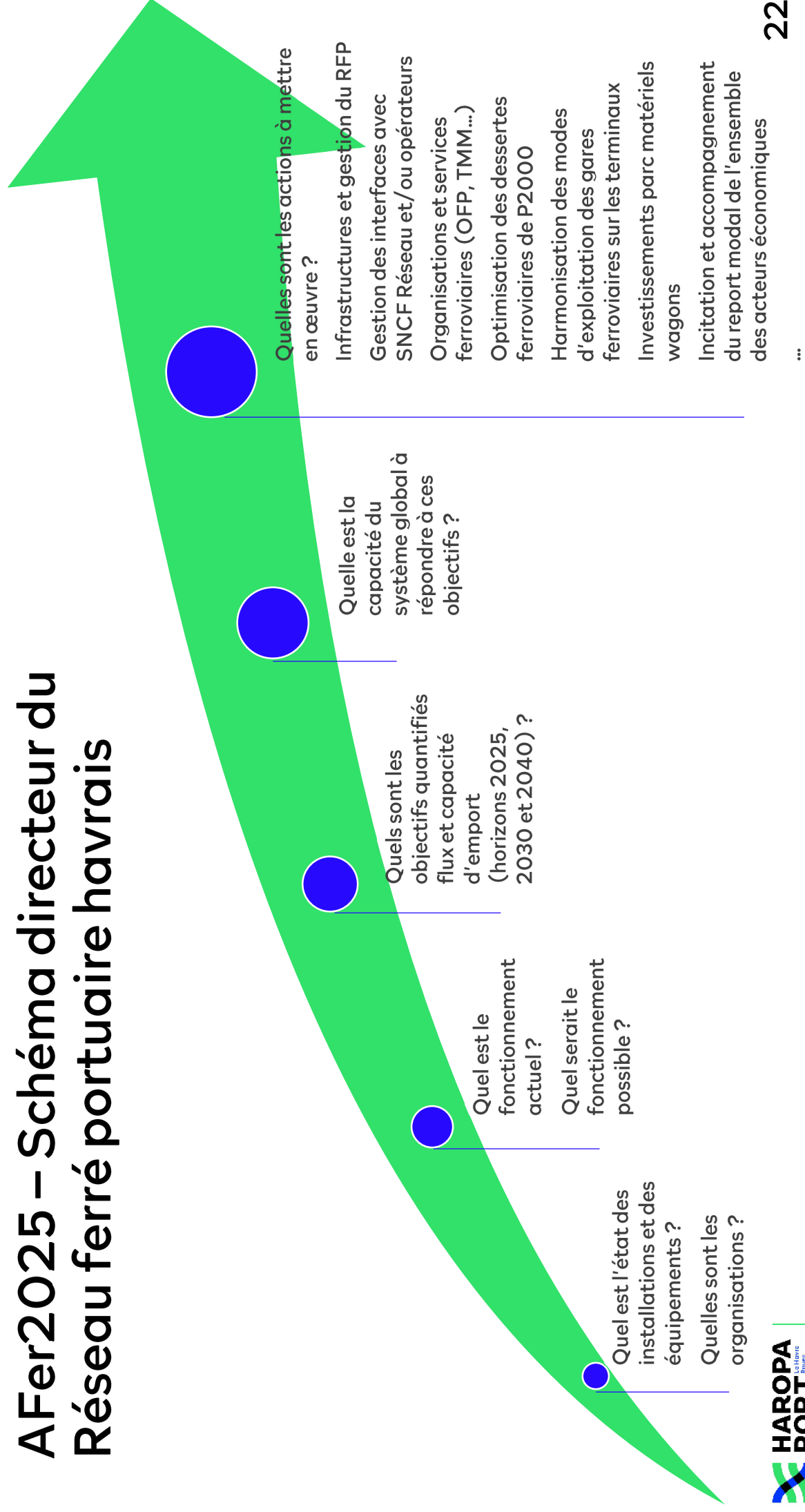
**5 S'assurer de la capacité suffisante à court-moyen terme** (sillons) pour assurer la circulation des trains de et vers nos ports

**6 Sécuriser les conditions d'accès à nos ports** (longueur admise, tonnage, manœuvres, ...)

**7 Appuyer le développement de chantiers de transport combiné**

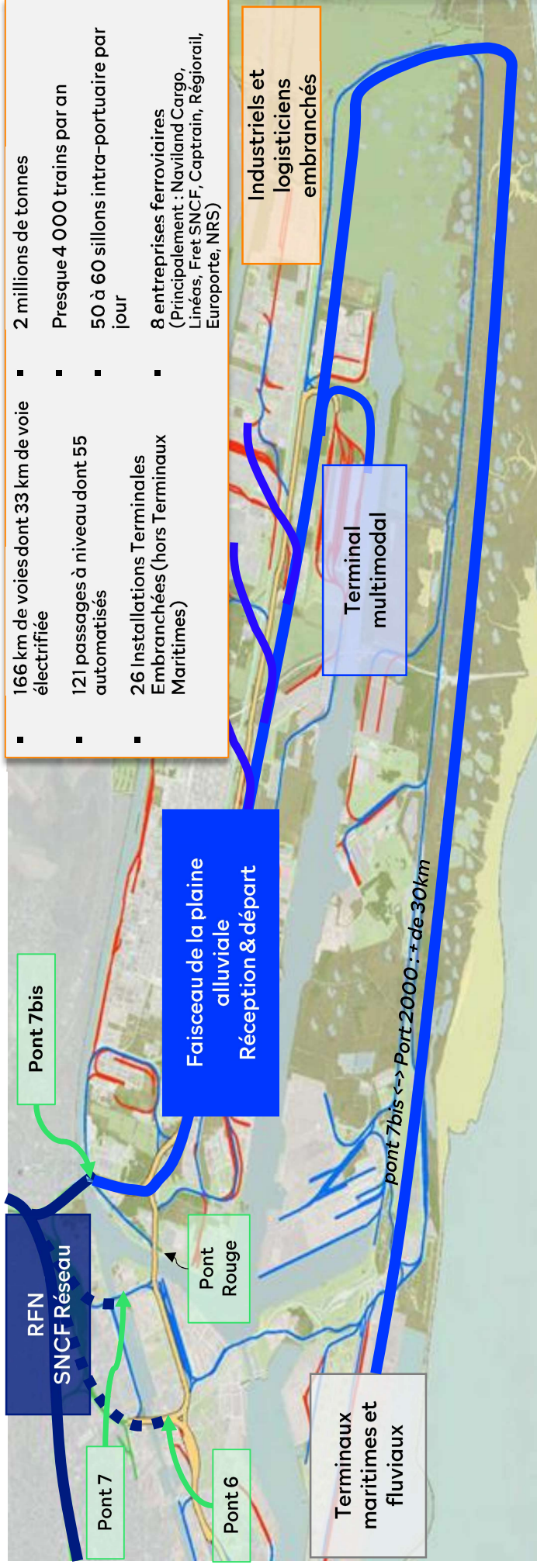
Veiller à la **8** **perennité des infrastructures** des industries embranchées

# AFer2025 – Schéma directeur du Réseau ferré portuaire havrais





# Le réseau ferroviaire du port du Havre – Carte et chiffres clés



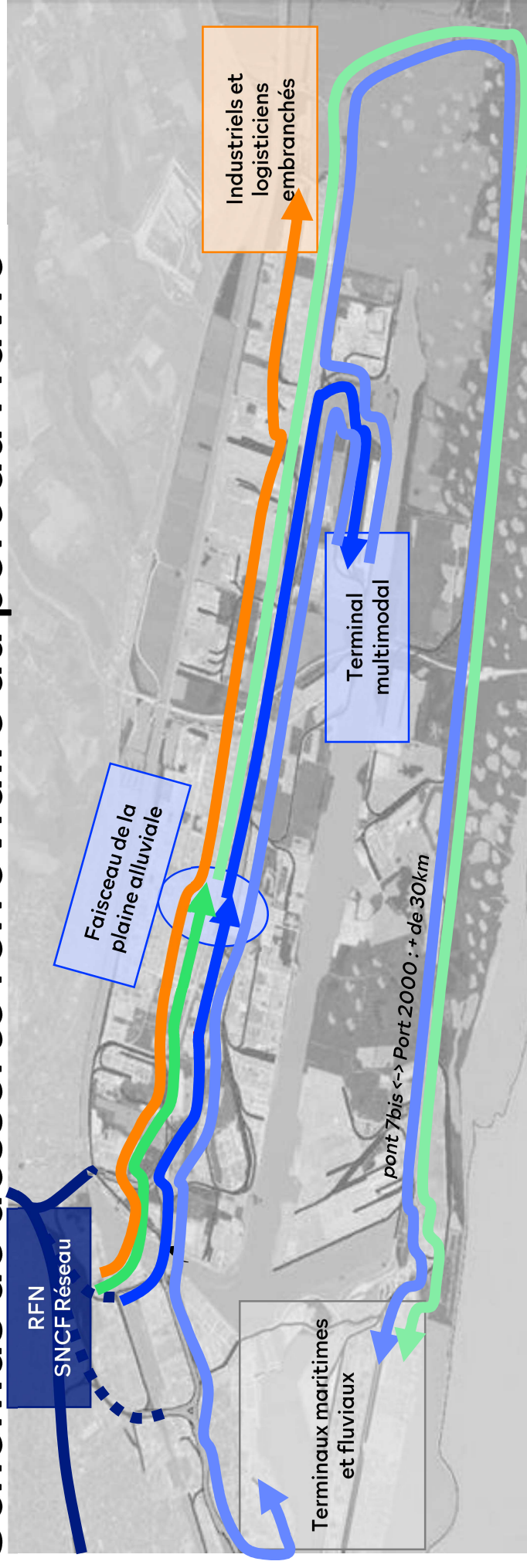
## • Une compétence récente de gestionnaire d'infrastructures ferroviaires

→ Transfert du réseau ferré portuaire (RFP) réalisé en mars 2008

## • Une gestion déléguée :

- Des circulations à SNCF Réseau
- De la maintenance à Socorail

# Schémas de desserte ferroviaire du port du Havre



## Le port du Havre conjugué :

- ➔ Des dessertes directes (+ potentiel relai de traction NRS) pour les industries embranchées
- ➔ Des dessertes directes des terminaux maritimes (+ relai de traction NRS dans la majorité des cas) pour la desserte des terminaux maritimes
- ➔ La possibilité d'un passage par le TMM pour consolider les flux venant de différents terminaux

# Un accès fluvial direct à Port 2000



Figure 1 : Solutions actuelles d'accès fluvial à Port 2000

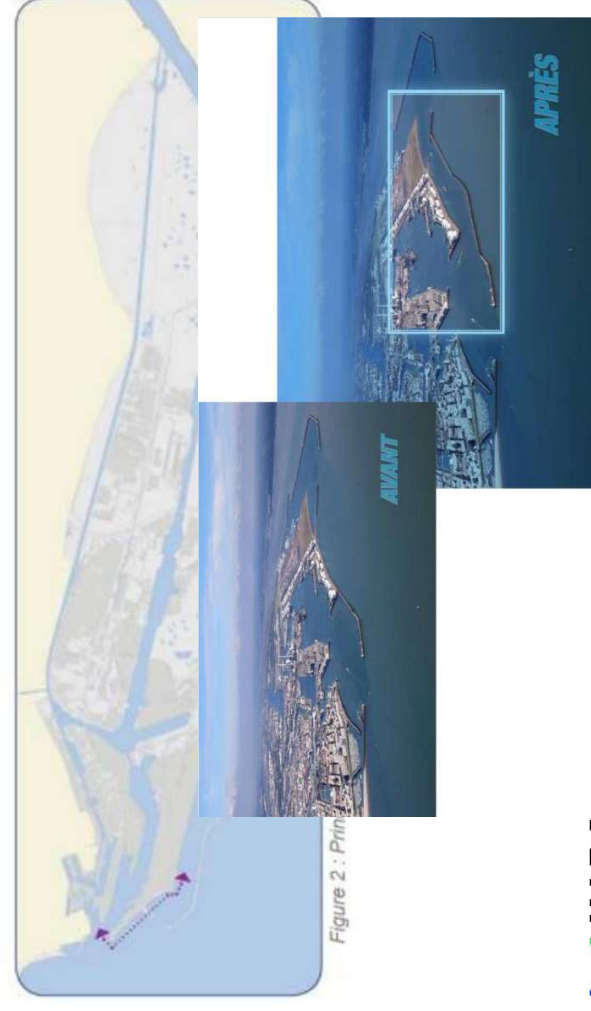


Figure 2 : Périphérie

- **Route 1** : Route nord par Tancarville
- **Route 2** : Route Sud par la Seine
- **Route 3** : desserte par le terminal multimodal

- Création d'un chenal de 1800 m de long et 100 m de large
- Mise en place d'une digue de protection

## Avancement :

- Notification du marché de travaux au groupement TERELIAN / SDI en novembre 2024
  - Découpage du marché en deux séquences :
    - Séquence 1 : dépollution pyrotechnique et retrait des encombrants
    - Séquence 2 : dragage et construction de la digue
- Séquence 1 : lancée pour une durée de 6 mois  
 → Un chantier de deux ans et demi selon l'enchaînement de la séquence 2 hors aléas océanographiques, non maîtrisables



# Déploiement de bornes eau et électricité sur l'axe Seine

Bornes fluviales eau / électricité déploiement 2024 / 2025

**Le Havre :**  
5 bornes fret  
1 borne croisière

# Génération 2018

## Prototypes Armada (2023)

Source ALU  
(Rouen, VNF,  
Paris)

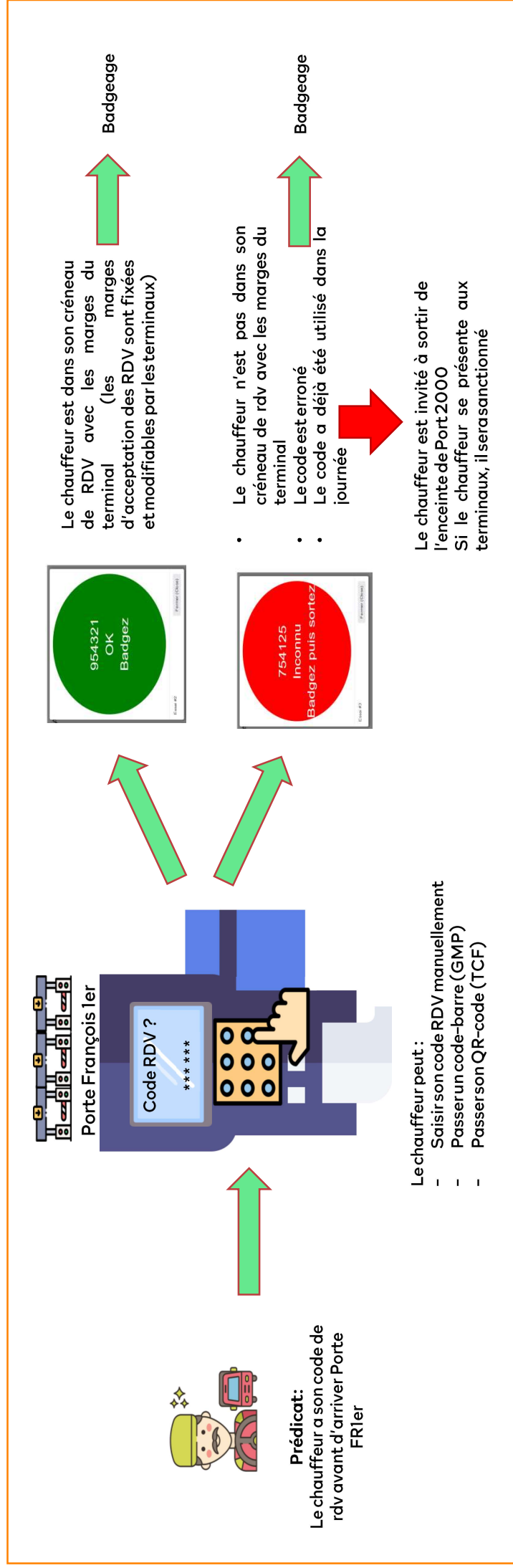
**Standard  
Riviera (Le  
Havre, Paris)**

**Ergonomie  
Totem (Paris  
Centre)**

# Déploiement de Time to Terminal depuis le 5/11/24

## Objectif :

- Mise en place d'un premier contrôle du respect du créneau de rendez-vous routier dès le passage de la porte François 1<sup>er</sup>



## Autres modalités :

- Mise en place d'un Comité de suivi fluidité
- Adaptation de la signalétique en approche de P2000 précisant la nécessité de disposer d'un N° de RDV

# 03

## La facilitation du passage de la marchandise



# Le passage de la marchandise pour HAROPA PORT

- **Objectifs :**
  - Des **procédures simplifiées et 100% dématérialisées** permettant de fluidifier le passage de la marchandise via les installations situées sur le territoire de HAROPA PORT

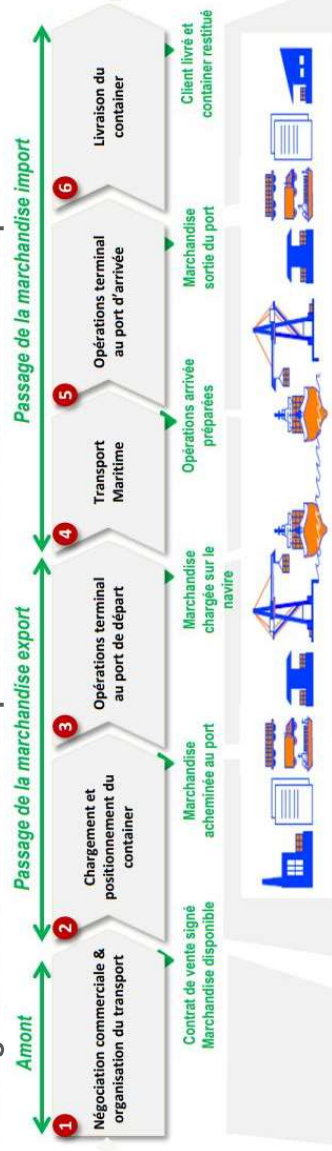
Avoir :

- une bonne compréhension de la chaîne logistique du passage portuaire
- un outil de travail évolutif et de partage avec les acteurs de la place portuaire

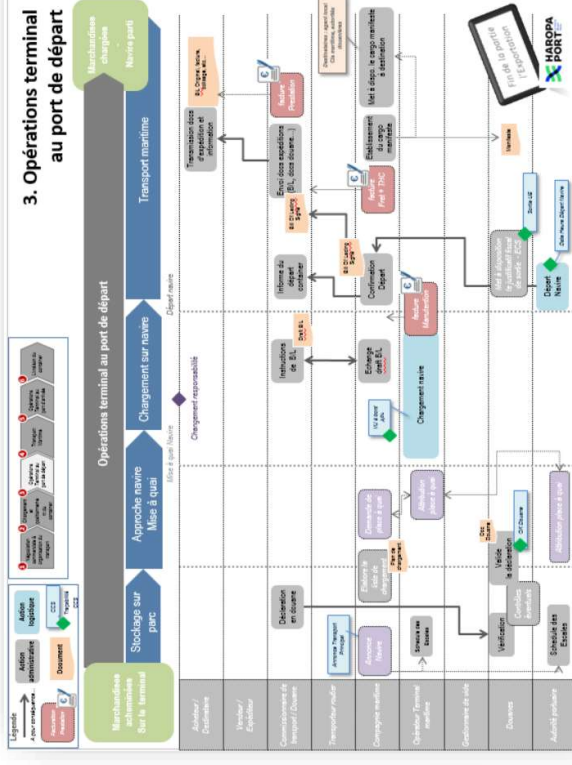
Un **accompagnement des acteurs** :

- définition des besoins selon les différents flux logistiques concernés
- orientation vers les bonnes procédures administratives et l'ensemble des flux d'informations associés

Passage de la marchandise – Représentation de l'ensemble des étapes

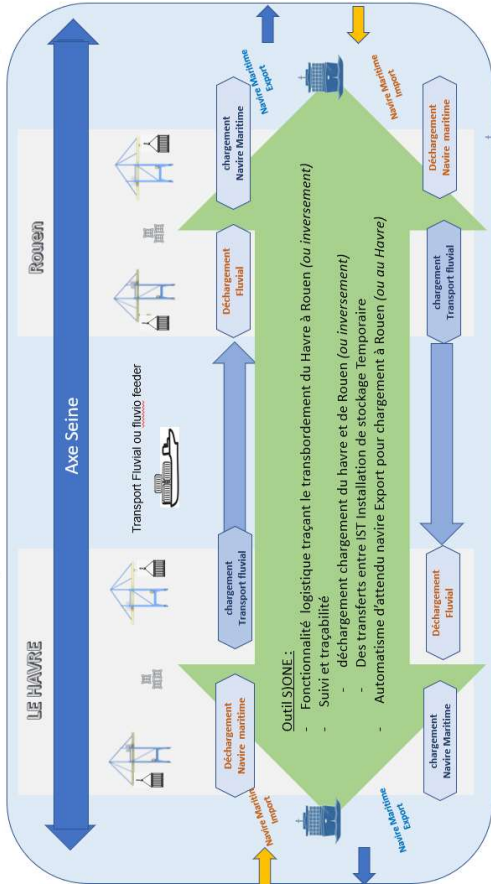


**Exemple de cartographie**  
Représentation des flux physiques et des flux d'information déclinés selon 2 modes (route, fluvial)

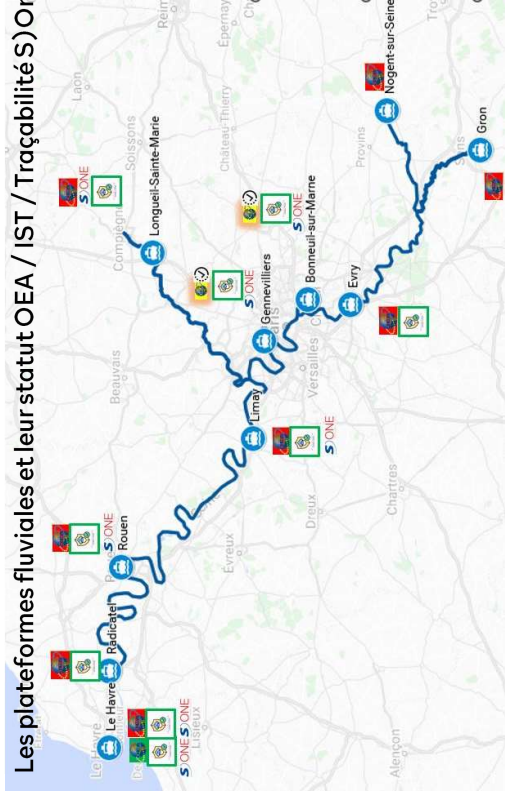


# Exemple : les enjeux des échanges engagés pour faciliter les transferts sur l'axe Seine

Cf. Le « double » transbordement entre Le Havre déchargement maritime import et à Rouen chargement maritime export



Cf. transfert entre IST navette fluviale : Le Havre / Gennevilliers / Bonneuil-sur-Marne)  
Les plateformes fluides et leur statut OEA / IST / Traçabilité S)One



| Légende |                                          |
|---------|------------------------------------------|
|         | OEA Full (S) sureté et (C) Custom douane |
|         | OEA (S) sureté                           |
|         | OEA Custom en cours                      |
|         | Pas OEA                                  |
|         | IST Installation de stockage Temporaire  |
|         | Traçabilité CCS S)One                    |

Travail en cours pour une coopération renforcée avec les services des douanes afin de créer un corridor douanier à l'échelle de l'axe

# EasyPort

Le Groupement EasyPort est un GIE fondé en 2022 entre SOGET éditeur de logiciels havrais dont le CCS S)ONE et HAROPA PORT, Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

→ A pour vocation d'offrir aux acteurs de la supply chain, des outils d'optimisation, de fiabilisation des flux portuaires et d'assurer un transit time optimum, avec des solutions innovantes afin de gagner dans la fluidité des échanges commerciaux.

## MyT&T, solution de tracing

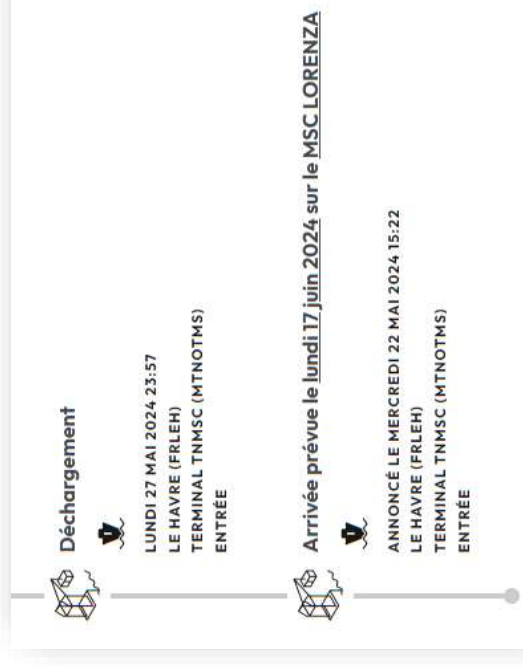
À partir d'un simple numéro de conteneur et sans besoin d'authentification, MyT&T fournit le statut de la marchandise attendue.

Le tracing des marchandises portuaires permet de suivre l'emplacement et le mouvement de la cargaison depuis son arrivée au port et jusqu'à son départ.

## MyETA, solution de prédiction d'arrivée

Programmez vos opérations de transport et logistique

À partir d'un numéro de conteneur, d'un identifiant marchandise ou d'une référence de navire, MyETA fournit une prédiction d'ETA en affichant un intervalle de date pour l'arrivée des marchandises. L'ETA prédite est calculée à l'aide des données du Port community system S)ONE et des données issues de HAROPA PORT.





**« L'offre et les enjeux multimodaux au service de  
la facilitation du passage de la marchandise »**

**Vous avez des questions ?**







# HAROPA PORT

Le Havre  
Rouen  
Poissy

Merci de votre attention