

# 1995 à nos jours

Grâce à Port 2000, le port du Havre reste dans la course des grands ports nord-européens et entame une nouvelle phase d'expansion multimodale, dans le contexte de HAROPA PORT.



- Direction territoriale du Havre -  
Publié le 18 Décembre 2018

## 1995 à nos jours : Une nouvelle grande phase de développement

L'an 2000 a vu s'ouvrir une nouvelle grande phase de développement avec la réalisation de "Port 2000", entièrement dédié aux conteneurs. Premier port français pour le trafic de conteneurs, Le Havre avait besoin d'un outil portuaire répondant aux standards européens. Port 2000 est né de la concertation issue du premier débat public organisé en France autour d'un grand projet.

Dès septembre 1995, lors de sa venue au Havre, le Président de la République - Jacques CHIRAC - a déclaré ce projet d'extension des capacités d'accueil du Port du Havre pour le trafic des conteneurs comme un "projet d'intérêt public majeur".

Construit à l'extérieur du port actuel, Port 2000 est une infrastructure évolutive offrant un potentiel à terme de 12 postes à quai sur une longueur totale de plus de 4 kilomètres : le quai du Havre. Dès avril 2006, la première phase est mise en service : elle offre 4 postes à quai sur une longueur de 1,4 km. Abrité par deux digues extérieures (côté Seine, la Digue François LE CHEVALIER d'une longueur de 5,2 km et, côté nord, la Digue Nord de Port 2000), le bassin de Port 2000 (bassin Hubert RAOUL DUVAL) peut accueillir les plus grands porte-conteneurs en service. Les premiers postes permettent un tirant d'eau admissible pour les navires de 14,50 mètres en toute condition de marée et disposent de terre-pleins d'une profondeur moyenne de 500 mètres.

□

La seconde phase de Port 2000 a démarré dès l'été 2007, avec la réalisation de 2 100 mètres de quai supplémentaires livrés en 2011.

Port 2000 compte trois terminaux :

- ▶ le Terminal de France, exploité depuis 2006 par la Générale de Manutention Portuaire associée au premier armement français et troisième armement mondial : la CMA-CGM. Aujourd'hui équipé de dix portiques super-panamax et de 3 portiques ferroviaires, le Terminal de France comporte trois postes à quai soit 1050 mètres de quai.
- ▶ le Terminal Porte Océane (TPO) mis en service en 2007. Il est aujourd'hui exploité par la société Perrigault. Equipé de 6 portiques dont 4 super-post panamax capables d'opérer des navires de 23 rangées de conteneurs. Ce terminal comprend deux postes à quai de 350 mètres soit 700 mètres de quai
- ▶ Le terminal TNMSC, exploité depuis 2012 par Terminaux de Normandie (groupe PERRIGAULT) et le 2ème armement mondial MSC. Equipé de 5 portiques super-panamax, le Terminal TNMSC comporte quatre postes à quai soit 1400 mètres de quai.

### **Une étape majeure franchie avec la mise en œuvre de la réforme portuaire**

Début 2008, le Gouvernement français a annoncé un plan de relance pour améliorer les performances et la compétitivité des grands ports français et les mettre en capacité de profiter de l'important développement des échanges maritimes internationaux dans la continuité du processus engagé depuis 1992. Dans ce cadre, une large concertation a immédiatement été engagée par le Gouvernement avec l'ensemble des organisations syndicales et professionnelles. Elle a débouché sur une loi adoptée le 4 juillet 2008 en application de laquelle plusieurs décrets ont été pris le 9 octobre 2008. Les Grands Ports Maritimes ont alors remplacé les Ports Autonomes.

Dès la création du Grand Port Maritime du Havre fin 2008, la gouvernance de l'autorité portuaire a été profondément modernisée afin de mieux répondre aux enjeux des grands ports avec la création, début 2009, des Conseil de Surveillance, Conseil de Développement et Directoire. Cette nouvelle gouvernance trace, à travers les projets stratégiques, les axes prioritaires des années à venir.

Depuis 2012 et parallèlement à cette nouvelle gouvernance, le GPMH fait partie de l'alliance HAROPA qui rassemble les ports du Havre, de Rouen et de Paris. Connectée au monde entier grâce à une offre maritime internationale, cette alliance stratégique constitue aujourd'hui le 1er ensemble portuaire français et le 5ème en Europe. Les trois

URL of the page: <https://www.haropaports.com/fr/havre/1995-nos-jours>

□

ports de l'axe Seine ont désormais le même cap.

Avec l'évolution du trafic de conteneurs lié à Port 2000, le port du Havre entend bien industrialiser ses connexions avec son arrière-pays de l'Europe de l'ouest. Les modes ferroviaires et fluviaux sont alors les plus à même à répondre à ce besoin de massification. À cela s'ajoutent les objectifs du Grenelle de l'environnement qui demande de doubler les parts modales du rail et de la voie fluviale. Le terminal multimodal répond à ces exigences. Situé sur le Grand canal du Havre, le terminal est mis en service en 2015 et permet aux modes massifiés de contribuer à la compétitivité des installations portuaires.

Les zones logistiques se complètent. En 2017, à l'ouest du terminal multimodal s'installe Bolloré Logistics dans un entrepôt de 24 000 m<sup>2</sup> qui respecte les plus exigeantes normes environnementales. Le parc Prologis s'agrandit de 35 000 m<sup>2</sup>. La place du Havre est ainsi confortée dans le pilotage des flux tout au long de la vallée de la Seine.

Les ports du Havre, Rouen et Paris, réunis sous la bannière HAROPA depuis 2012, constituent depuis le 1<sup>er</sup> juin 2021 le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine et sont réunis au sein d'un même établissement : HAROPA PORT.