

HIVER 2023

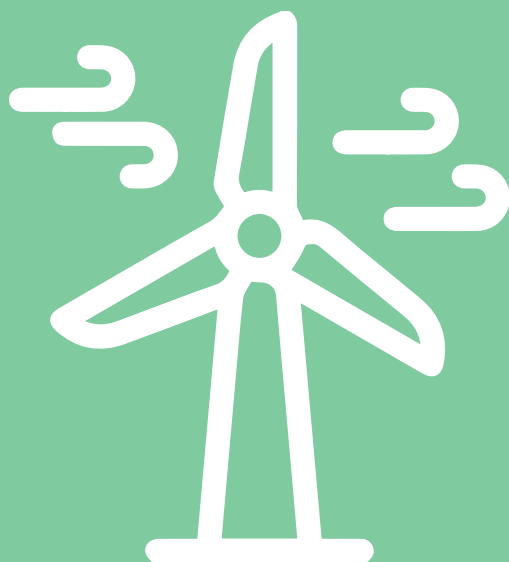
29 #LEMAG

Le magazine économique du port de l'axe Seine

FONCIER : UN NOUVEAU DÉFI

Real estate: a new challenge





On a le vent en poupe !

Objectif 2025 :
130 M€ du programme d'investissements de HAROPA PORT destinés à la transition énergétique et l'innovation.

Acteur majeur de la filière éolienne, comme en témoigne la mise en service de l'usine de pales et de nacelles au printemps 2022 au Havre, HAROPA PORT développe également la production d'énergie solaire sur son territoire pour devenir un port à énergie positive à horizon 2040. Premier port français pour la transition énergétique, HAROPA PORT est connecté à tous les continents grâce à une offre maritime internationale de premier plan. Il s'étend le long de l'axe Seine, du Havre jusqu'à Paris en passant par Rouen. L'ensemble constitue un système de transport et de logistique proposant une offre de service globale et décarbonée de bout en bout. HAROPA PORT génère une activité maritime et fluviale annuelle de près de 110 Mt qui représente environ 160 000 emplois.

SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE : HAROPA PORT A UN PLAN

Energy restraint: HAROPA PORT has a plan

Dans un contexte marqué par des tensions sans précédent sur le marché mondial de l'énergie, l'État nous invite collectivement à une mobilisation générale autour d'un mot d'ordre : la sobriété énergétique, avec un objectif à atteindre de réduction de 10 % des consommations globales d'énergie d'ici deux ans par rapport à l'année de référence 2019.

HAROPA PORT s'engage pour relever ce défi.

Le plan de sobriété que nous avons adressé au gouvernement le 1^{er} novembre réunit 62 actions dont plus de la moitié sont réalisables à très court terme ; d'autres sont déjà engagées dans le projet stratégique 2020-2025 pour apporter notre contribution à la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Elles seront effectives à horizon de deux ans ou seront mesurables à plus long terme. Ces actions vont nous permettre de mieux connaître nos consommations pour mieux les maîtriser ; d'améliorer la performance énergétique de nos bâtiments et équipements ; d'adapter notre organisation de travail ou de mobiliser nos collaborateurs et nos clients.

HAROPA PORT a ainsi identifié plusieurs types d'actions qui visent à favoriser la mobilité durable, à agir sur le domaine portuaire et ses ouvrages, à encourager les clients et fournisseurs à développer la production d'énergies renouvelables en auto-consommation, à accélérer la rénovation énergétique des bâtiments et à modifier nos pratiques au quotidien (chauffage, éclairage, numérique responsable, écogestes, etc.).

Des mesures d'urgence, en lien avec le système d'alerte Ecowatt, compléteront l'ensemble, nous les activerons si un risque accru pèse sur le réseau électrique.

Toutes ces initiatives convergent vers un seul objectif : bâtir un port de l'axe Seine encore plus durable et plus économe en énergie !

In a context marked by unprecedented pressure on the global energy market, France's government is urging us to participate in a general mobilisation around a single goal: energy restraint, setting a 10% reduction target for overall energy consumption in the next two years, taking 2019 as the benchmark.

HAROPA PORT is committed to addressing this challenge.

The energy restraint plan we submitted to government on 1 November lists 62 actions of which more than half are achievable in the very short term. Others are already ongoing under the 2020-2025 Strategic Plan as our contribution to France's National Low Carbon Strategy (SNBC). They will be effective at a two-year horizon or measurable over the longer term. These measures will give us more knowledge of the different aspects of our consumption in order to control them more effectively, improve the energy performance of our buildings and infrastructures and adjust how we organise our work or involve our staff and customers.

HAROPA PORT has therefore identified several types of measure aimed at fostering sustainable mobility, action on port land and facilities, encouraging our customers and suppliers to develop production of renewable energy for their own consumption, accelerating the energy refurbishment of buildings and making changes in our day-to-day practices (heating, lighting, responsible use of digital technology, eco-gestures, etc.). Emergency measures linked to the Ecowatt warning system accompany all the above, which we will activate if there is increased risk for the electricity grid.

All these initiatives are focused on just one goal: building a Seine Axis port that is more sustainable and more economic in its use of energy !



STÉPHANE RAISON

Directeur général et président du directoire HAROPA PORT
CEO and chairman of the management board HAROPA PORT

29 #LEMAG

Sommaire

contents

06 | L'essentiel / *The essentials*

Le recyclage moléculaire en bord de Seine ?

Seine-side molecular recycling?

Terminal méthanier flottant : projet lancé

A floating methane terminal: project launch

Le e-commerce se met au fluvial avec IKEA

E-commerce adopts river transport with IKEA

13 | Faits et chiffres / *Fact and figures*

14 | Grand angle / *Wide Angle*



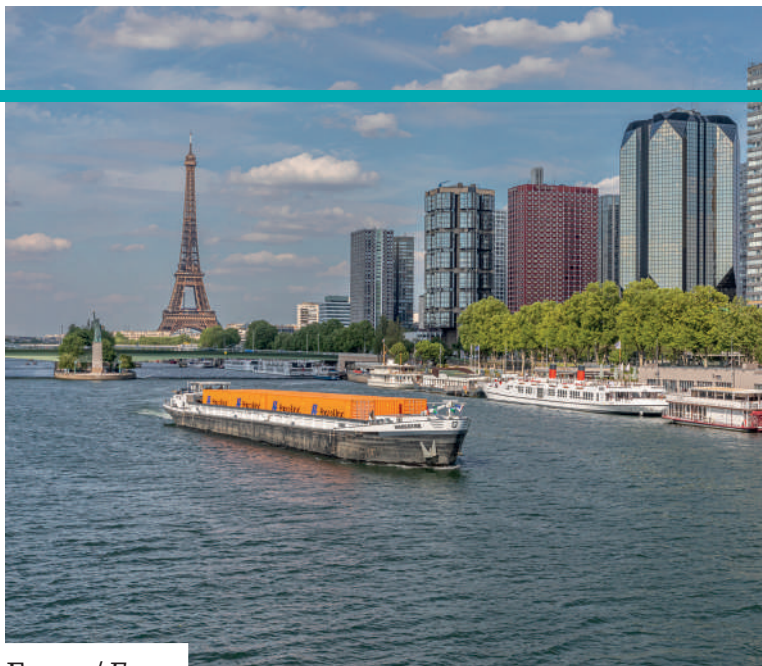
16

Dossier / *Economic issues*

Foncier : un nouveau défi

Real estate: a new challenge

26 | En images / *Pictures*
Les déchets dangereux
au régime vapeur !
Steam from hazardous waste



28 | Focus / *Focus*
Nouveau service fluvial sur l'axe Seine
A new river service for the Seine Axis

30 | Perspectives / *prospects*
La décarbonation, un grand pas vers la sobriété énergétique
Decarbonisation: a major step in the direction of energy restraint



32 | Ils font l'axe / *They make the axis*
Sénalia investit la Seine
Sénalia invests in the Seine

LE E-COMMERCE SE MET AU FLUVIAL AVEC IKEA

E-commerce adopts river transport with IKEA

Le géant suédois est la première entreprise à proposer à ses clients finaux un service de livraison par voie fluviale.

Depuis le 7 décembre 2022, IKEA livre une partie de ses clients Parisiens à domicile par bateaux et véhicules électriques. Les commandes passées en ligne sont préparées sur le port de Gennevilliers par Box2Home, partenaire de l'opération, qui achemine la marchandise dans des conteneurs adaptés par bateau jusqu'au port de Bercy (13^e). Elles sont ensuite chargées sur les véhicules électriques du transporteur Trusk pour le « dernier kilomètre ».

IKEA vise l'acheminement fluvial quotidien de 455 commandes. Le modèle pourrait être déployé depuis le centre de Limay-Porcheville qui ouvrira en 2026. Cette chaîne

vertueuse répond aux exigences de IKEA pour une logistique urbaine efficace et lui permet d'éviter la congestion urbaine pour sécuriser le délai de livraison. Une initiative qui, dans un contexte de montée en puissance du e-commerce, suscite l'intérêt de nombreux acteurs : Box2Home vise, d'ici 2 ans, le transbordement de plus de 10 000 caisses mobiles par an sur son site de Bercy.

Sweden's retail giant is the first company to offer river-based delivery to its end-customers.

Since 7 December 2022 IKEA has been making deliveries to some of its customers using electrical vehicles and boats. Orders placed online are prepared at Gennevilliers port by operational partner Box2Home,

which then carries the goods in specially adapted containers by boat to the port of Bercy (13th arrondissement). They are then loaded onto electrical vehicles by Trusk, a carrier, for the "final kilometre".

IKEA has set a target of 455 orders carried daily by river. This model could be deployed from the Limay-Porcheville centre due to open in 2026. This virtuous chain meets IKEA's requirements for efficient urban logistics, enabling it to avoid urban congestion, thereby ensuring reliable delivery lead-times. Given the rising importance of e-commerce, the initiative is attracting interest from numerous market players: over the next two years Box2Home is looking to tranship over 10,000 mobile cases per year at its Bercy site.



Le transport des marchandises se fait dans des conteneurs de ce type.
The goods is transported in these containers.

POUR UNE CROISIÈRE PLUS DURABLE

Towards more sustainable cruises



Image 3D de la Pointe de Floride.
3D image of the Pointe de Floride.

HAROPA PORT, Le Havre Seine Métropole et la région Normandie ont profité de la rentrée pour présenter leur ambitieux projet de développement de la croisière. Ils prévoient de construire d'ici 2025

sur 15 000 m² trois terminaux à énergie positive pour l'accueil des passagers, dont l'un avec toiture-terrasse pour un panorama unique sur le port et la ville. L'infrastructure portuaire sera modernisée pour proposer des escales « zéro fumée » grâce à un raccordement électrique des navires à quai : 100 tonnes de CO₂ seront ainsi économisées à chaque escale ; les émissions d'oxyde d'azote et de soufre seront également réduites de 95 %. Les travaux sont portés par HAROPA PORT, l'État et la Région pour un montant global de 99 M€, dont 40 M€ financés par HAROPA PORT.



HAROPA PORT, Le Havre Seine urban and district authority and Normandy regional government chose this autumn to present their ambitious cruise development project. By 2025 they plan to have used 15,000 sq. m. of land to create three energy-positive passenger reception terminals, one of which will have a rooftop terrace with a unique panoramic view of the port and the city. The port infrastructure is to be modernised to provide "zero fumes" port calls involving quayside electricity connections for the ships: this will save 100 tonnes of CO₂ at every call as well as cutting emissions of nitrogen oxides and sulphur by 95%. This work will be financed by HAROPA PORT along with central and regional government at a total cost of €95m, including €40m from HAROPA PORT.



La future usine Eastman sera construite à Radicateel.
The future Eastman plant will be built in Radicateel.

LE RECYCLAGE MOLÉCULAIRE EN BORD DE SEINE ?

Seine-side molecular recycling?

Une concertation préalable à enquête publique a eu lieu du 27 septembre au 24 novembre. Elle concerne le projet d'implantation d'une usine de recyclage moléculaire de plastique sur la zone industrielle Port-Jérôme 2.

Le projet est porté par le groupe chimique américain Eastman. Construite sur une parcelle privée de 40 hectares, cette usine serait, à sa mise en fonction en 2025, la plus grande d'Europe. Les investissements s'élèveraient à 1 Md € et l'usine pourrait créer 330 emplois directs et 1 500 emplois indirects. Le choix d'Eastman pour cette parcelle repose notamment sur les possibilités d'acheminement des matières premières disponibles le long de l'axe Seine : accès fluviaux, ferroviaires et routiers, proximité du port du Havre, logistique industrielle de colis lourds, etc. Grâce à cette usine, Eastman prévoit de traiter jusqu'à 160 000 tonnes de déchets

plastiques par an, français en priorité. À la clé : un plastique recyclé utilisable dans la fabrication de nouveaux emballages.

A consultation process in the lead-up to a public enquiry was conducted from 27 September to 24 November. This concerned the plan to set up a molecular recycling plant for plastic on Port-Jérôme 2 industrial zone.

The project is being undertaken by Eastman, a US chemicals group. Once constructed on a private 40-hectare plot, the facility will be Europe's biggest when it comes on stream in 2025. The investment involved is said to be €1bn and the plant could create 330 direct jobs and 1,500 indirect jobs.

Eastman's decision to build on this site was notably based on the potential for transporting raw materials along the Seine Axis, with river, rail and road access, proximity to the

port of Le Havre, industrial logistics for heavy packages, among other factors. With this facility Eastman expects to process up to 160,000 tonnes of plastic waste, with France as the core source. The result: recycled plastic useable in the manufacture of new packaging.

à savoir

Le recyclage moléculaire traite les déchets qui sont aujourd'hui incinérés ou mis à la décharge : 70 % de nos déchets plastiques !
La France en produit 300 000 t chaque année, nos pays voisins, 1,4 Mt.

to know

Molecular recycling processes waste that is currently incinerated or dumped in landfill: 70% of our plastic waste! France produces 300,000t every year and neighbouring countries 1.4Mt.

DEUX NOUVEAUX AMI EN FAVEUR DU REPORT MODAL

Two new calls for declarations of interest in favour of modal transfer

Un premier appel à manifestation d'intérêt lancé par HAROPA PORT invite les opérateurs de transport combiné ferroviaire à mettre en œuvre de nouveaux services ou à développer des offres existantes : cinq candidats proposent des solutions ouvrant notamment sur la desserte de nouvelles destinations vers le centre et l'ouest de la France. Le second AMI s'adresse aux opérateurs de services fluviaux conteneurisés, les encourageant à desservir les terminaux secondaires et l'hinterland élargi du port de l'axe Seine : trois entreprises présentent des solutions qui permettront de lancer un dispositif début 2023.

Ces deux AMI s'inscrivent dans le projet stratégique de HAROPA PORT visant à favoriser, sur son territoire, le report modal, sur le conteneur, de la route vers les modes fluvial et ferroviaire.

An initial call for declarations of interest issued by HAROPA PORT invites combined rail transport operators to create new services or develop existing offerings: five candidates are proposing solutions notably involving services to new destinations in central and western France. The second call for declarations of interest is intended for operators providing containerised river services, encouraging them to provide service to secondary terminals and the wider hinterland of the Seine Axis port: three companies have submitted solutions enabling arrangements to be put in place in early 2023.

These two calls for declarations of interest are part of HAROPA PORT's strategic project aimed at fostering modal transfer on its territory for container transport from road to river and rail.



ESCALE EXCEPTIONNELLE

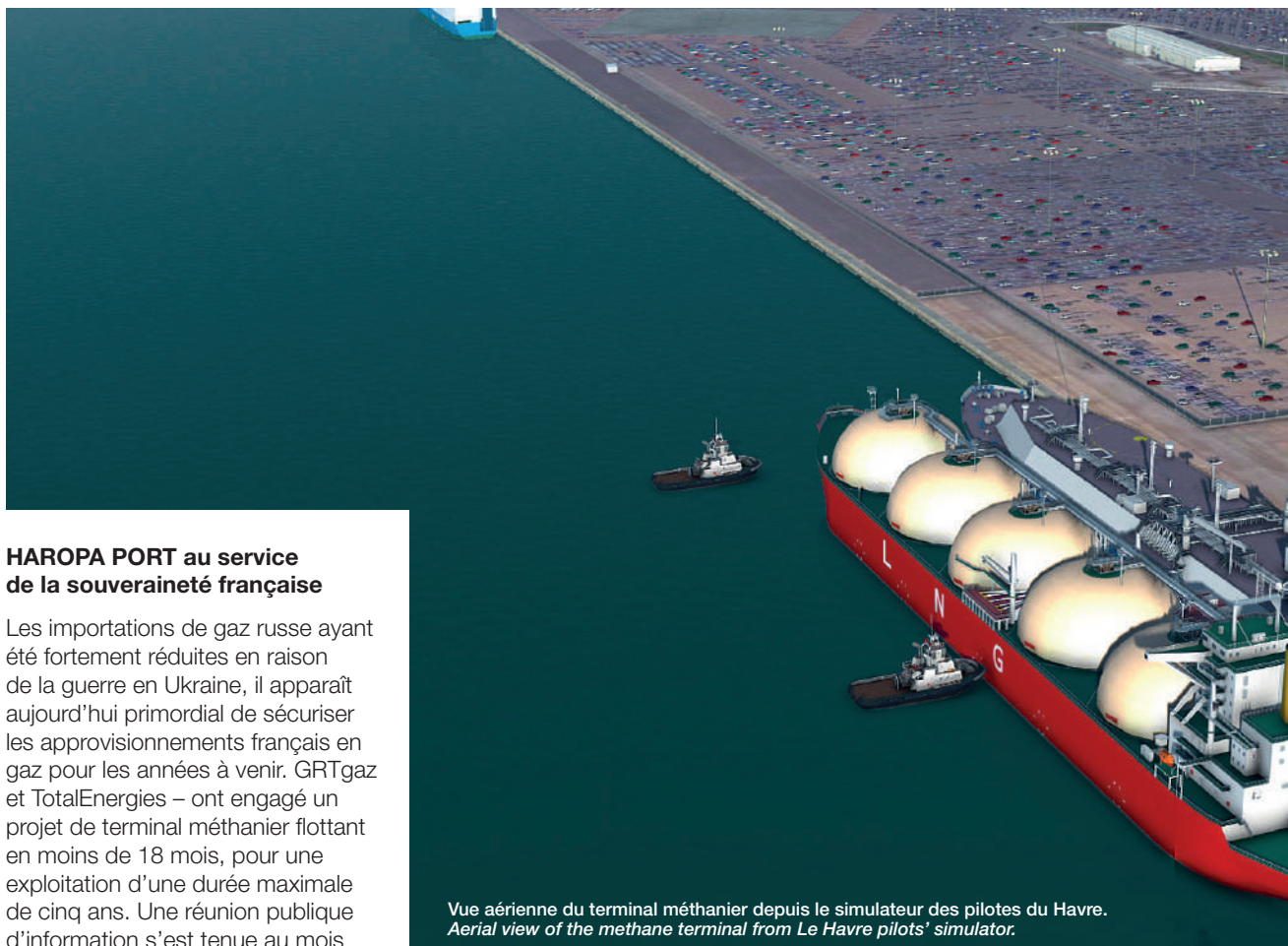
An exceptional port call

Mi-septembre, le terminal roulier du Havre accueillait pour la première fois le tout nouveau navire hybride de l'armement Finnlines, le Finneco III, sur sa route entre la Finlande et l'Espagne. Livré en juin, quelques semaines après les Finneco I et II, il appartient à la Grimaldi Green 5th Generation – class Ro-Ro. Économe en énergie, équipée de batteries lithium-ion et de 600 m² de panneaux solaires, cette dernière génération de navires réduit l'empreinte carbone des rotations. Une escale qui marque la volonté commune du groupe Grimaldi et de HAROPA PORT de décarboner le transport maritime et d'accompagner les évolutions liées à la transition énergétique dans l'industrie et la logistique automobile.

In mid-September, Le Havre's ro-ro terminal welcomed for the very first time Finnlines shipping line's brand-new hybrid vessel, the Finneco III, calling on its route between Finland and Spain. Delivered in June a few weeks after the Finneco I and Finneco II, the ship belongs to the Grimaldi Green 5th Generation – Ro-Ro class. Economic in its use of energy, equipped with lithium-ion batteries and 600 sq. m. of solar panels, this latest vessel generation reduces the carbon footprint of ship rotations. This port call marks the shared determination of the Grimaldi Group and HAROPA PORT to decarbonise maritime transport and support new developments linked to the energy transition in industry and automotive industry logistics.

TERMINAL MÉTHANIER FLOTTANT : PROJET LANCÉ

A floating methane terminal: project launch



HAROPA PORT au service de la souveraineté française

Les importations de gaz russe ayant été fortement réduites en raison de la guerre en Ukraine, il apparaît aujourd'hui primordial de sécuriser les approvisionnements français en gaz pour les années à venir. GRTgaz et TotalEnergies – ont engagé un projet de terminal méthanier flottant en moins de 18 mois, pour une exploitation d'une durée maximale de cinq ans. Une réunion publique d'information s'est tenue au mois d'octobre pour répondre aux questions des parties prenantes de la communauté urbaine du Havre.

Comment ça marche ?

Un navire de stockage et de regazéification de gaz naturel liquéfié (GNL) sera amarré quai Bougainville. Ses installations seront raccordées au réseau national de transport de gaz par le biais d'une canalisation souterraine de 3,5 km, creusée par GRTgaz, passant sous le Grand canal du Havre. Les travaux devraient se dérouler au premier semestre 2023. Le terminal accueillera ses premières livraisons de GNL à l'automne 2023.

Vue aérienne du terminal méthanier depuis le simulateur des pilotes du Havre.
Aerial view of the methane terminal from Le Havre pilots' simulator.

HAROPA PORT contributes to France's sovereignty

Since imports of Russian gas have been sharply reduced due to the war in Ukraine, it has become apparent that it is essential to secure France's gas supplies for the coming years. GRTgaz, TotalEnergies have initiated a programme for the construction of a floating methane terminal in under 18 months for a maximum period of operation of five years. A public information meeting was held in October to answer the questions of Le Havre urban community stakeholders.

How does it operate?

A liquefied natural gas (LNG) storage and regasification vessel will be moored at Bougainville quay. Its systems will be connected to the national gas transportation network via 3.5km of underground piping laid by GRTgaz under Le Havre's Grand Canal. This work is planned to be done during the first half of 2023. In principle, the terminal will receive its first LNG deliveries in the autumn of 2023.

SURVEYFERT SE DÉVELOPPE À PETIT-COURONNE

*Surveyfert expands
in Petit-Couronne*

Le spécialiste français des matières premières en vrac a lancé la construction d'un sixième entrepôt de 6 500 m² sur le quai de Petit-Couronne. Le bâtiment - mis en service début 2023 - abritera un outil industriel qui permet l'enrobage de l'engrais azoté : l'objectif est de limiter les émissions d'ammoniac dans l'air et d'améliorer l'efficacité des engrais. L'investissement s'élève à 3 750 M€. Surveyfert, présent depuis 2015 à Petit-Couronne, dispose désormais d'une offre de plus de 40 000 m² sur ce site. L'opérateur, également présent à Honfleur et à Port-Angot, compte parmi les acteurs majeurs du développement de l'activité portuaire de l'axe Seine depuis 1990, à travers le traitement de produits fertilisants, minéraux, sels de déneigement, tourbes et autres matériaux.

France's specialist in bulk commodities has started construction of a sixth warehouse providing 6,500 sq. m. of quayside space at Petit-Couronne. This building, in service from early 2023, will house an industrial nitrogen fertiliser coating facility: the objective is to limit atmospheric emission of ammonia and improve fertiliser efficiency. The investment totals €3.75m. Surveyfert, which has been operating in Petit-Couronne since 2015, now has 40,000 sq. m. available on this site. It also has a presence in Honfleur and Port -Angot and has been among the major actors in the development of Seine Axis port activity since 1990, active most notably in the processing of fertiliser products, minerals, de-icing salt, peat and other materials.



à savoir

Le terminal pourrait fournir **10 %** de la consommation française de gaz. À titre d'exemple, celle-ci s'élevait à 474 TWh en 2021, selon GRTgaz.

to know

*This terminal could supply **10%** of France's gas consumption. According to GRTgaz, a typical figure for the latter is 474TWh (2021).*



Chargeuse en action dans le nouveau hangar.
Loader in action in the new warehouse.

en bref in brief

Chatière

■ Le dossier sur l'accès fluvial à Port 2000 (chatière) est présenté au public jusqu'au 16 janvier 2023. Cette étape permet à chacun de s'exprimer et pourra conduire à la délivrance des autorisations de travaux au premier trimestre 2023.

■ *The plan for a river access channel to Port 2000 (known locally as the "cat flap") is open for public consultation until January 16, 2023. This procedural stage enables all concerned to express their views and could lead to the issuance of the construction permits in Q1 2023.*



Nominations

■ Dominique Ritz, ancien directeur territorial du bassin de la Seine de VNF, prendra, début janvier, ses fonctions de directeur général délégué de HAROPA PORT | Rouen. Hervé Bonis, président de l'Union maritime et portuaire du Havre, assure depuis septembre la présidence tournante de Seine Port Union, association des communautés portuaires de Paris, Seine Aval, Rouen et Le Havre.

■ *Dominique Ritz, formerly the Seine Basin regional director at the French Waterways Authority (VNF), will take up his post as deputy CEO of HAROPA PORT | Rouen. Since last September Hervé Bonis, President of*

Le Havre maritime and port union, has held the rotating presidency of the Seine Port Union, a non-profit association comprising the Paris, Seine Downstream, Rouen and Le Havre port communities.

Réouverture

■ Le port de Boulogne-Legrand rouvrira en 2023, après un an de travaux. Les ouvrages fluviaux sont achevés, le génie civil le sera fin 2022. Objectif : développer des activités de loisirs sur berges et sécuriser l'utilisation du quai à usages partagés pour la logistique fluviale.

■ *Boulogne-Legrand port will be reopening in 2023 after a year of construction work. The river infrastructure is now complete, and the civil engineering work will be finished by the close of 2022. The objective: to develop recreational activities on the river embankments and secure shared quayside use for river logistics.*



Report modal

■ Vingt-et-un lauréats ont été désignés dans le cadre du 1^{er} appel à manifestation d'intérêt « Logistique urbaine fluviale axe Seine ». Les solutions retenues ciblent 17 sites de la Métropole du Grand Paris, 6 pour la Métropole Rouen Normandie et 5 sur la communauté urbaine Havre Seine Métropole.

■ *Twenty-one winners were selected following the*

first call for declarations of interest relating to "Seine Axis Urban River Logistics". The chosen solutions are for 17 sites in the Greater Paris metropolitan area, 6 in the Rouen/Normandy urban district and 5 in the Le Havre Seine urban district.

Événement

■ Le Riverdating, organisé par VNF en partenariat avec HAROPA PORT, s'est tenu au Havre les 30 novembre et 1^{er} décembre. Une manifestation annuelle attendue par le secteur fluvial et les donateurs d'ordre qui souhaitent intégrer la navigation intérieure dans leur logistique.

■ *Riverdating, an event organised by the French Waterways Authority (VNF) in conjunction with HAROPA PORT, was held in Le Havre on 30 November and 1 December. This is an annual gathering attended by the river transport sector and companies wishing to include inland waterways in their logistics.*

Champs-Élysées

■ La Ville de Paris a lancé son chantier de rénovation des Champs-Élysées depuis le port du même nom qui accueillera 14 000 m² de dalles de granit acheminées par bateau Zulu (Blue Line Logistics) depuis Bonneuil-sur-Marne. Un avitaillement par la Seine d'une ampleur inédite.

■ *Paris City Authority has started its Champs-Élysées refurbishment work from the port of the same name, which will receive 14,000 sq. m. of granite slabs carried by the Zulu*

(Blue Line Logistics) from Bonneuil-sur-Marne. This is Seine-based supply on an unprecedented scale.

Seafrigo Group

■ Seafrigo Group a lancé son projet de plateforme logistique au Havre, en partenariat avec HAROPA PORT. Elle sera dédiée, sur 13 000 m², aux flux surgelés de la grande distribution et des industriels de l'agroalimentaire. Mise en service prévue fin 2024.

■ *Seafrigo Group has initiated its project for a logistics facility in Le Havre in partnership with HAROPA PORT. Its 13,000 sq. m. will be dedicated to handling frozen food for large retail chains and agrifood manufacturers. Entry into service is planned end 2024.*

Qualité des eaux

■ Neuf postes maritimes et fluviaux feront l'objet du programme d'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement en Seine du port de Rouen. Les postes SOGEMA et quais de Grand-Couronne et Moulineaux viennent d'y être ajoutés. Un investissement total de 17,5 M€ HT.

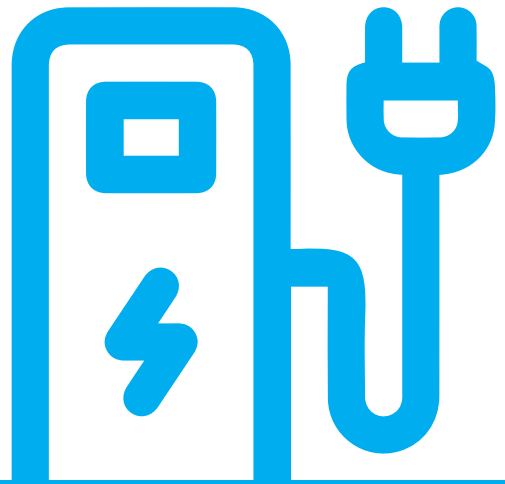
■ *New maritime and river berths will be the subject of a programme for improvement of the quality of Rouen port run-off water into the Seine. The SOGEMA, Grand-Couronne and Moulineaux berths have recently been included. The investment totals €17m ex-VAT.*

HAROPA PORT S'ENGAGE POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Le projet stratégique 2020-2025 de HAROPA PORT fixe des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de sobriété énergétique. Des efforts soutenus, en phase avec les contextes climatique et géopolitique actuels.

4 300 t

émissions de CO₂ évitées chaque année grâce aux **44 bornes électriques** déjà installées sur les quais de HAROPA PORT.



20 400 t

émissions de CO₂ évitées chaque année dès la mise en service de l'accès fluvial à Port 2000 (chatière).



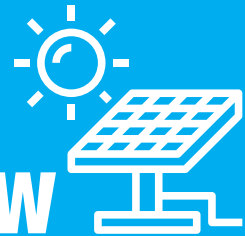
1,3 Mt

émissions de CO₂ évitées, par captation, grâce aux projets filière hydrogène et décarbonation.



89

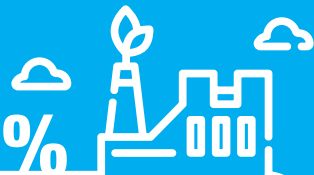
bornes électriques installées à quai le long de l'axe Seine d'ici 2024.



20 MW

production d'énergie solaire sur le territoire de HAROPA PORT en 2025.

15 %



HAROPA PORT veut réduire de 15 % sa consommation énergétique dans le cadre de ses activités propres et de son réseau. Un engagement en accord avec le plan de sobriété mis en place par le gouvernement, pour contribuer à l'indépendance et à la transition énergétiques de la France.





■ La passerelle qui relie Saint-Denis à L'île-Saint-Denis a été posée le 29 octobre après un transport par barge depuis le port de Gennevilliers. La structure métallique de 1 500 t a été construite à l'occasion des JOP de Paris 2024 et sera, *a posteriori*, dédiée aux mobilités douces (vélo, bus, piétons).

■ *The pedestrian bridge between Saint-Denis and L'île-Saint-Denis was installed on 29 October following its transportation by barge from Gennevilliers port. This 1,500-tonne metal structure was built for the 2024 Olympics, after which it will be dedicated to environmentally friendly mobility (i.e. cycling, bus, walking).*







Foncier : un nouveau défi

*Real estate:
a new challenge*

Le foncier est un levier clé pour permettre à HAROPA PORT d'accompagner le développement durable de ses clients et de soutenir les politiques publiques de réindustrialisation et de décarbonation. Mais il se fait rare. Le Grand port fluviomaritime de l'axe Seine s'attache donc à répondre aux besoins en privilégiant une consommation d'espace aussi frugale que respectueuse de l'environnement.

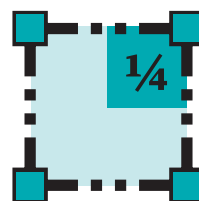
Land is a key lever enabling HAROPA PORT to support sustainable development by its customers and underpin public reindustrialisation and decarbonisation policies. But land is increasingly scarce. The Seine Axis major river- and seaport is therefore endeavouring to meet the need while at the same time prioritising restraint and environmental protection in land take-up.

Plateforme logistique de PRD et AG Real Estate de 92 000 m² au PLPN3 (Le Havre).
PRD and AG Real Estate's 92,000 m² logistics platform at PLPN3 (Le Havre port).



Partout en France, le même constat : le foncier disponible pour les activités économiques se raréfie. D'autant que ces activités s'opposent à d'autres usages des sols, comme la construction de logements. La tension sur les emprises foncières utilisables est encore accrue par l'évolution de la réglementation. Une évolution liée aussi bien à la prévention croissante des risques naturels et technologiques qu'à la prise en compte des aspirations sociétales, qui rendent moins acceptable l'implantation de sites industriels et logistiques. La démarche ZAN vise ainsi une réduction de 50 % de la consommation d'espaces d'ici à 2030 et une « Zéro artificialisation nette » des sols en 2050. Quant aux mesures environnementales prévues pour compenser l'impact d'un aménagement sur un terrain, elles se renforcent sans cesse.

Everywhere in France the situation is the same: the real estate available for economic activities is increasingly scarce. Especially as such activities rule out other land uses, for housing, for example. Pressure on useable land is made worse by regulatory changes. These relate not only to increased prevention of natural and technology-related risks but also to consideration for societal aspirations that make it less acceptable to set up industrial and logistics facilities. The Net Zero Artificialisation (ZAN) programme therefore targets a 50% cut in land consumption by 2030, reaching net zero by 2050. As for environmental measures to offset the impact of building at a given location, these are constantly being strengthened.



HAROPA PORT
dispose de

16 000 ha

de terrain, dont ¼ de surface
à vocation environnementale.

Un port peu consommateur de foncier

HAROPA PORT a intégré cette nouvelle donne à sa stratégie de développement. Certes, il n'est pas « mangeur de foncier » : un tiers seulement de son domaine est occupé par des installations portuaires et industrielles. Et si l'on zoome sur la Normandie, on constate qu'il a consommé environ 240 hectares de nouveaux espaces entre 2009 et 2019, ce qui représente 1,1 % de la consommation régionale pendant ces 10 ans. Ses réserves foncières sont néanmoins limitées. Il fait face à une hausse des besoins fonciers tout au long de l'axe Seine pour soutenir son développement. Cette hausse des besoins s'explique à la fois par la stratégie française de réindustrialisation, les démarches de décarbonation des entreprises (qui les conduisent notamment à développer les transports massifiés et donc des infrastructures dédiées) et l'augmentation de l'activité et des flux. La transition énergétique, par exemple, nécessite d'accueillir sur les zones industrialo-portuaires des filières et acteurs supplémentaires, comme ceux qui sont engagés dans

la production d'énergies renouvelables. Elle va de pair avec l'arrivée d'infrastructures et équipements spécifiques tels que les postes électriques de grande capacité, qui peuvent occuper une dizaine d'hectares. « Nous avons dû nous adapter pour répondre à ces besoins tout en limitant au maximum notre consommation de foncier et ses impacts sur l'environnement », explique Édouard Vincent, responsable action territoriale chez HAROPA PORT.

A port with limited land take-up

HAROPA PORT has made this new situation part of its development strategy. It certainly does not "hoover up" real estate given that only a third of its land area is occupied by port-related and industrial facilities. And a close look at Normandy shows that it developed around 240 hectares of new sites between 2009 and 2019, which is just 1.1%

of total regional consumption over the same ten-year period. Nevertheless, its available stock is limited. Furthermore, it is faced with an increased need for real estate along the entire Seine Axis to support its development. This increased requirement can be explained by France's reindustrialisation strategy, corporate decarbonisation policies (which notably involve development of means for mass freight transport and associated dedicated facilities) and expansion in activity and goods flows. The energy transition, for example, means that additional activities and operators need to be accommodated on port/industrial land, e.g. those engaged in the production of renewable energy. The transition goes hand in hand with the arrival of specific infrastructures and installations such as high-capacity electrical substations that may cover a dozen hectares. Édouard Vincent, HAROPA PORT's regional action



Nouvelles infrastructures routières aménagées au terminal de Petit-Couronne.
New road infrastructure developed at the Petit-Couronne terminal.

manager, explains that “we have had to adapt to meet those needs while at the same time limiting as far as possible our consumption of land and its impacts on the environment.”

Anticiper, planifier

Cette adaptation repose d'abord sur l'anticipation des procédures d'autorisation. HAROPA PORT veut être capable de proposer des terrains « clés en main » et/ou « dérisqués », dès lors qu'une demande émerge, y compris lors des réponses aux grands appels d'offres internationaux. « Cela suppose une planification en amont. Nous nous demandons de quels espaces auront besoin les entreprises et les filières dynamiques du territoire pour mener à bien leurs projets et quelles parcelles sont ou seront disponibles

et utilisables à plus ou moins brève échéance. En croisant ces deux approches, marché et géographique, nous élaborons un plan stratégique territorial à long terme que nous déclinons ensuite en plan de programmation et en plan d'action », poursuit Édouard Vincent.

Anticipation, Planning

The first requirement for this adaptation is to anticipate authorisation procedures. HAROPA PORT wishes to be in a position to offer “turnkey” or “risk-free” plots once demand is expressed, including responses to major international bidding processes. Édouard Vincent adds that “this presupposes advance planning. We ask ourselves what space the dynamic companies and sectors on our territory will need if

they are to ensure the success of their projects and which plots are or will be available and useable in the more or less short term. Combining these two approaches – market and geography – we build a long-term strategic plan for the region which we then translate into a programme and an action plan.”

Priorité au recyclage

La planification n'a pas pour seul intérêt de rationaliser et optimiser l'utilisation du foncier. Elle permet aussi à HAROPA PORT de privilégier le recyclage d'espaces déjà artificialisés grâce à la densification des occupations, la valorisation des friches, la reconversion et la mutualisation. Ce recyclage a concerné 72 % des aménagements réalisés sur le domaine portuaire entre 2009



La parole à... *We hear from...*

Régis Saadi,

directeur des Affaires publiques d'Air Liquide France industrie,
président de Upside et de France chimie Normandie

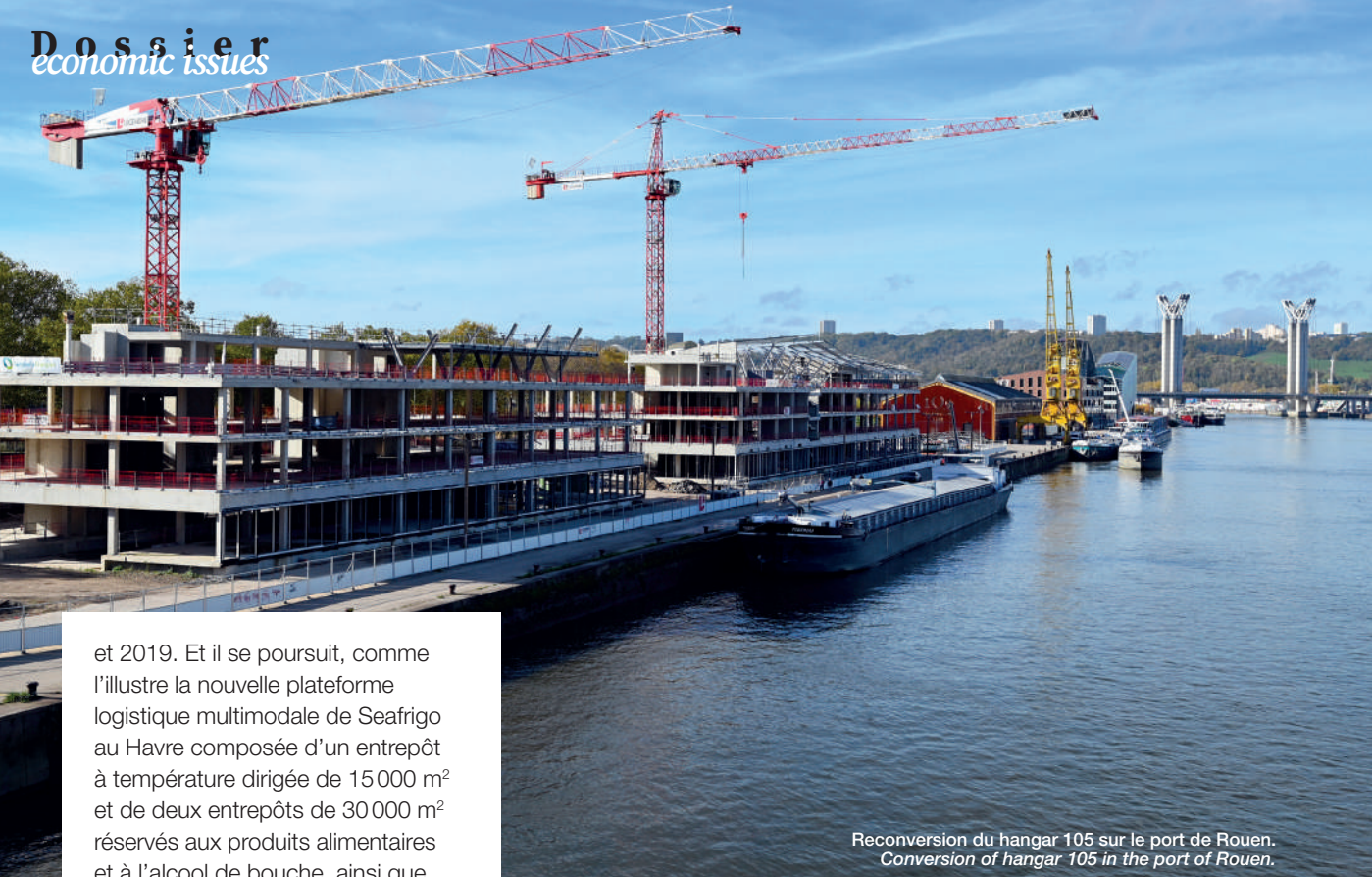
« Pour une entreprise comme la nôtre, l'axe Seine est vraiment the *place to be*... à condition d'y trouver de la place pour s'implanter, dans un écosystème adapté où nous pourrions faire jouer les synergies. Avec les autres industriels, nous plaçons donc pour que des terrains y soient réservés à nos activités. C'est la condition *sine qua non* du développement économique. Nous savons qu'il est difficile de trouver de nouvelles emprises foncières. C'est pourquoi nous mettons tout en œuvre, accompagnés par HAROPA PORT, pour utiliser des sols déjà artificialisés, notamment en réhabilitant des friches. Nous faisons aussi en sorte que nos projets prennent le moins d'espace possible au sol et que la surface occupée soit optimisée. Enfin, nous travaillons beaucoup, et très en amont, en lien avec les collectivités territoriales, sur la manière de compenser nos aménagements. »

“For a company like ours the Seine Axis really is the “place to be” ... if, that is, you can find space to set up operations there in an ecosystem where we can take advantage of the synergies. Alongside other manufacturing business, we are therefore arguing for sites to be reserved for our activities. This is a sine qua non for economic development. We know that it is difficult to find new sites. That is why we are doing everything possible, in conjunction with HAROPA PORT, to make use of already built land, most notably through brownfield conversion. We are also ensuring that our projects take up as little space as possible and that the area occupied is optimised. Lastly, we work hard and far ahead of time with local government on ways of offsetting the impact of our developments.”

“
Nous nous sommes dotés
d'un plan stratégique
à long terme pour le foncier,”

Édouard Vincent





Reconversion du hangar 105 sur le port de Rouen.
Conversion of hangar 105 in the port of Rouen.

et 2019. Et il se poursuit, comme l'illustre la nouvelle plateforme logistique multimodale de Seafrigo au Havre composée d'un entrepôt à température dirigée de 15 000 m² et de deux entrepôts de 30 000 m² réservés aux produits alimentaires et à l'alcool de bouche, ainsi que d'un dépôt à conteneurs. Cette plateforme est installée sur une zone de 23 hectares autrefois occupée par une usine chimique de l'entreprise Millénium. Du début à la fin, HAROPA PORT a accompagné le groupe dans cette reconversion foncière (notamment sur les opérations de dépollution) qui n'est pas une initiative isolée. « Nous construisons en général sur des terrains qui ont déjà été utilisés, car, comme celui-ci, situé au cœur des zones d'expédition du port, ils sont idéalement placés », commente Stéphane Desseigne, directeur du développement de Seafrigo.

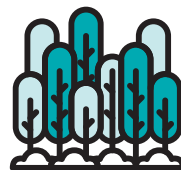
Prioritisation of recycling

The purpose of planning is not simply to rationalise and optimise the use of available land. It also allows HAROPA PORT to prioritise reuse of already built land based on increasing the occupation density, making use of brownfield and site conversion and sharing. Land reuse of this kind was involved in 72% of completed developments on port land between 2009 and 2019. This process is ongoing, as is illustrated by Seafrigo's new logistics faci-

lity in Le Havre, which comprises 15,000- sq. m. of controlled temperature storage and two 30,000-sq. m. warehouses reserved for food products and potable spirits, as well as a container depot. This facility is in fact located on a 23-hectare site previously occupied by a chemical plant run by Millennium, a company. HAROPA PORT assisted the Group from beginning to end in this site conversion project (most notably for the site remediation work) and it is not a one-off initiative. Stéphane Desseigne, Seafrigo's director of development, points out that "we generally build on sites that have seen previous use because their location in port outbound shipping areas means that they are ideally placed."

Seafrigo, un exemple inspirant

Stéphane Desseigne le reconnaît : recycler du foncier est plus contraignant que partir d'une page blanche en aménageant un espace vierge. Mais selon lui, le jeu en vaut la chandelle. « Repenser les lieux pour tirer



4 800 ha

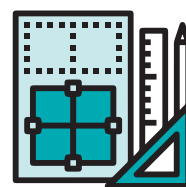
à vocation environnementale,
soit ¼ de la surface de
HAROPA PORT.

le meilleur parti de l'existant nous pousse à innover. C'est également un moyen de faire baisser les coûts et d'affirmer notre responsabilité sociétale. » Utiliser des terrains déjà artificialisés n'est cependant pas toujours possible. La priorité de HAROPA PORT est de faire en sorte, en liaison étroite avec ses clients et acteurs du territoire, d'éviter et/ou de réduire au maximum l'empreinte écologique des aménagements et *in fine* de compenser les impacts résiduels. Les leviers d'actions sont multiples, du choix de la localisation à celui des matériaux de construction, en passant par la recréation d'espaces naturels pour protéger la faune et la flore locales au sein des parcelles quand c'est possible. « La réussite d'un projet d'implantation ou d'un projet de reconversion passe par l'intégration, dès la conception du projet, des enjeux environnementaux pour trouver les solutions adaptées sur le site et en dehors du site quand c'est nécessaire », ajoute Édouard Vincent.

Seafrigo: an inspirational example

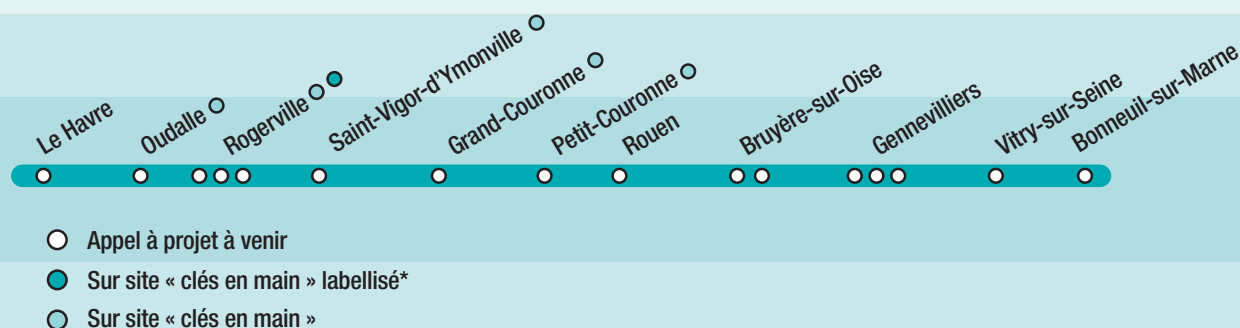
As Stéphane Desseigne acknowledges, *site reuse involves more constraints than starting from scratch, as is the case for greenfield developments. But in his opinion the effort is well worthwhile.* "Rethinking the location to get the most benefit from what already exists drives us to innovate. It is also a way of bringing down the cost and demonstrating societal responsibility." However, *it is not always possible to use already built land. HAROPA PORT's priority is to endeavour, in conjunction with its customers and regional actors, to avoid or to mitigate as far as possible the ecological footprint of development and, ultimately, to offset residual impacts. There are many levers for action on this, ranging from choice of location to selection of construction materials and including the recreation of natural habitats for the protection of local flora and fauna on the site*

itself where possible. "The success of a project for a new facility or a site conversion must involve integration of the environmental issues from the initial project design stage in order to find the right solutions for the site and for adjacent areas where necessary" adds Édouard Vincent.



160 ha
superficie totale
des appels à projet
HAROPA PORT.

Les appels à projet HAROPA PORT d'ici fin 2023



Catalogue des offres
foncières :



*Label « pack rebond » décerné par l'État français dans le cadre de l'initiative «Territoires d'industrie ».

PARIS

“
Nous construisons en général
sur des terrains qui ont déjà été utilisés,
car ils sont idéalement placés”

Stéphane Desseigne

Concierter jusqu'aux citoyens

HAROPA PORT répond aussi au nouveau contexte foncier en renforçant la concertation avec ses parties prenantes, celle-ci ayant toujours eu une grande importance pour le port de l'axe Seine. Elle a été un composant phare, notamment pour le projet GREENDOCK, plateforme multimodale de logistique urbaine portée par Goodman sur le port de Gennevilliers. Elle sera également essentielle à la mise en œuvre du projet de chatière destiné à améliorer l'accès des bateaux fluviaux à Port 2000. Jusqu'à présent, elle se déroule surtout dans des instances dédiées. Parmi elles : le conseil d'orientation de l'axe Seine, installé le 6 janvier 2022, qui réunit des représentants de l'État, des collectivités, des gestionnaires d'infrastructures, du milieu associatif et des personnels. D'autres modes d'échange devraient voir le jour pour prolonger cette concertation légale et formelle. « Nous réfléchissons à des formats novateurs, l'enjeu étant d'associer aux réflexions de plus en

plus d'acteurs territoriaux, jusqu'aux citoyens. Nous avons d'ailleurs fait un pas dans cette direction en organisant des réunions locales pour présenter notre plan stratégique 2020-2025 », souligne Édouard Vincent. Cette volonté de jouer collectif — du partage des diagnostics à la co-construction des initiatives — devrait conduire à la mise en place d'une stratégie commune pour le foncier à vocation économique dans la vallée de la Seine.

Extending consultation to the public

HAROPA PORT is also responding to the new real estate situation by stepping up consultation of its stakeholders, which has always been extremely important for the Seine Axis port. This has been a prominent factor, especially for the GREENDOCK project for an urban multimodal platform undertaken by Goodman at the port of Gennevilliers. It will also be essential for the implementation of the "cat flap" channel intended to improve barge access to Port 2000. Until now the process has been unfolding

mainly in the competent official bodies, among them the Seine Axis policy orientation council set up on 6 January 2022. Its membership is made up of representatives of central government, local authorities, infrastructure management organisations, non-profits and members of the workforce. Other forums for discussion are likely to spring up to extend such statutory, formal consultation. Édouard Vincent emphasises: "We are looking at novel formats, the goal being to bring more and more regional actors on board to reflect on the issues, including the general public. Indeed, we have taken a step in this direction by holding local meetings to present our 2020-2025 Strategic Plan." This determination to respect collective expression of views — from shared diagnostic conclusions up to and including joint construction of initiatives — should culminate in the definition of a common strategy for real estate intended for business and industrial use along the Seine Valley.

Vers des boucles vertueuses

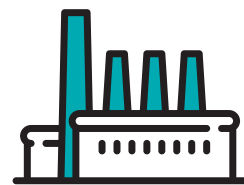
Pour l'heure, en conjuguant planification et concertation, HAROPA PORT apporte de la valeur à partir du foncier : les clusters industrialo-portuaires du Havre et de Rouen représentent 4,4 % de l'emploi en région et génèrent plus de 8 % de la richesse dégagée en Normandie, sur un territoire où ils n'occupent que 1 % de l'espace. La priorité est de conforter, via de nouveaux entrants et installations, le dynamisme des écosystèmes industriels et logistiques existants, du Havre à Paris. « À plus longue échéance, notre ambition est d'encourager la mise en place de boucles vertueuses sur le domaine portuaire, pour contribuer à l'émergence d'une économie locale et

circulaire où les déchets des uns seront les ressources des autres », conclut Édouard Vincent.

Promoting virtuous feedback loops

At the present time, by combining planning and consultation, HAROPA PORT is a source of value-added from its real estate, contributing between 4% and 8% of total wealth and employment in geographical spaces where it occupies no more than 1% of the land area. Its priority is to consolidate through new entrants and installations the dynamism of existing industrial and logistics ecosystems from Le Havre to Paris. "In the longer run, our goal is to encourage the implementation of virtuous feedback loops on port land in order to help a local, circular

economy emerge in which what is waste for some is a resource for others" concludes Édouard Vincent.



HAROPA PORT compte
5 600 ha
d'activités portuaires
et industrielles.

En Normandie, un schéma de cohérence logistique

C'est une première en France : un schéma de cohérence logistique à l'échelle d'une région, la Normandie, sera finalisé en 2023. « Dans un contexte de raréfaction des ressources foncières et alors que la logistique est parfois accusée d'occuper de l'espace en apportant peu de valeur ajoutée, ce document élaboré avec l'ensemble des acteurs locaux concernés rappelle son importance pour le dynamisme économique », explique Lucile Audièvre, cheffe de projet chez Logistique Seine Normandie, qui a coordonné la démarche. Le nouveau schéma identifie et vise à définir un cadre pour le développement des activités logistiques en tenant compte des besoins des entreprises et des enjeux territoriaux liés à la maîtrise des consommations foncières. Les premiers travaux ont permis d'identifier des pôles logistiques classifiés en quatre catégories selon leur taille et leur fonction, des pôles logistiques de proximité aux pôles logistiques de transit ouverts sur le monde entier. Une fois finalisé, le document aura vocation à être régulièrement actualisé. Il permettra de contribuer à une meilleure prise en compte de la logistique dans les stratégies de développement territorial et les documents d'urbanisme normands.

In Normandy coherent logistics planning

This is a first for France: a plan for coherent logistics covering the entire region, Normandy, is to be finalised in 2023. Lucile Audièvre, project manager at Logistique Seine Normandie, coordinator for this approach, explains: "At a time when land is in increasingly short supply and logistics is sometimes accused of taking up space but contributing little value-added, this document, drafted by all concerned local actors, recalls its importance for economic dynamism." The new plan identifies and sets out to define a framework for the development of logistics activities, taking account of the needs of companies and local regional issues linked to control of land take-up. The initial work led to the identification of logistics centres as classified into four categories according to size and function, ranging from very local logistics centres to transit logistics facilities with a worldwide outreach. Once it has been finalised, the intention is to regularly update the document. It will help ensure greater consideration is given to logistics in regional development strategies and Normandy's town planning policies.



Lucile Audièvre,
cheffe de projet chez Logistique Seine Normandie

LES DÉCHETS DANGEREUX AU RÉGIME VAPEUR !

Steam from hazardous waste

La SEMEDI* a inauguré en septembre l'extension de son réseau de vapeur sur la zone industrialo-portuaire du Havre. Exploité par Sedibex (groupe Veolia), ce réseau alimente désormais huit industriels, contre cinq auparavant.

Il permet la transformation de la vapeur fournie en énergie.

Cette vapeur est issue de la valorisation de déchets dangereux, dont le traitement requiert une chaîne de contrôle exigeante de l'entrée à la sortie de l'usine pour prévenir toute pollution et émissions de CO₂.

Retour sur un processus de haute technicité.

In September, SEMEDI opened the latest extension of its steam utility network on Le Havre's port/ industrial zone. It is operated by Sedibex (Veolia Group) and now supplies eight industrial facilities, up from five previously. It enables the steam supplied to be converted into energy. A look here at this highly technical process.*

*SEMEDI : société anonyme d'économie mixte pour l'élimination des déchets industriels de la Basse-Seine.

*SEMEDI: French acronym for "public/private company for the elimination of industrial waste in the Lower Seine area".

01

Collecte et incinération des déchets

Les déchets, issus des secteurs chimie, pharmaceutique, cosmétique, etc., sont collectés auprès de 450 industriels, souvent normands.

Solides en vrac ou liquides et pâteux, 4 t/h sont incinérées.

Waste is collected from 450 industrial plants, many in Normandy. Solid waste in bulk or in liquid or semi-solid form 4 tonnes/hour incinerated.



-  **43 000 tonnes** éq. CO₂ évitées
-  **265 000 tonnes** de vapeur générées chaque année
-  **8,5 M€** investis
-  **8,2 km** de réseau

SEMEDI

02

Valorisation

Les fumées de combustion sont injectées dans des tours de refroidissement pour récupérer leur composant majoritaire, la vapeur d'eau.

Exhaust gases are injected into cooling towers to recover the principal component, i.e. water vapour.

03

Traitement des gaz et déchets

Les poussières et polluants sont séparés de la vapeur puis éliminés par filtrage et lavage chimique. Les eaux de lavage sont épurées et les déchets non valorisables stockés dans des installations spécifiques.

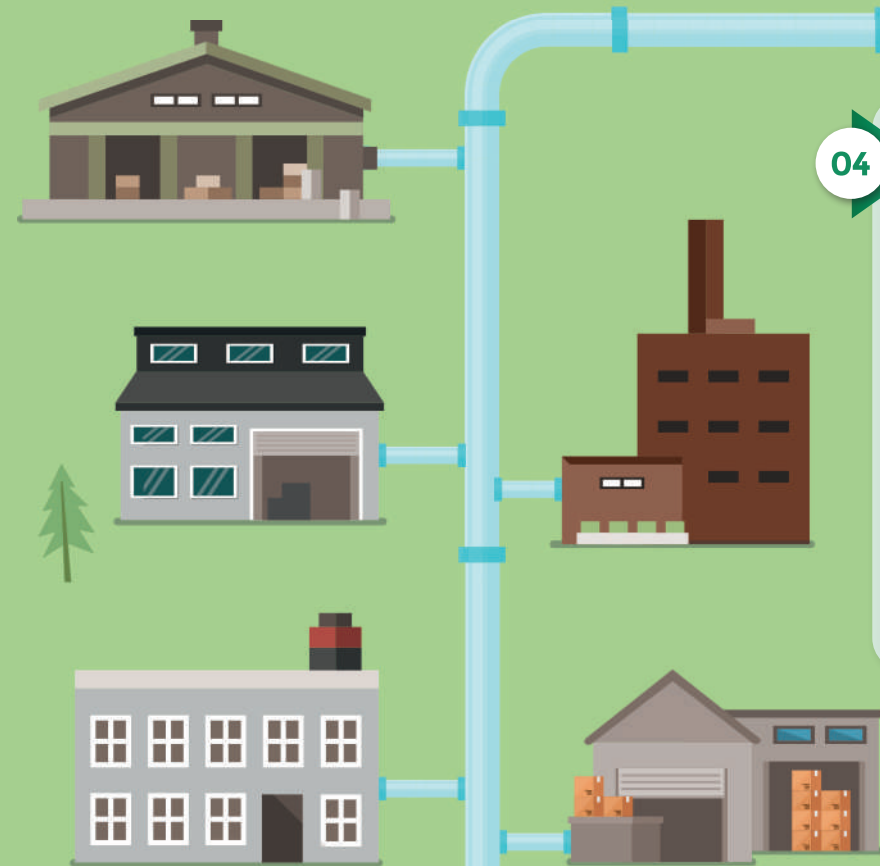
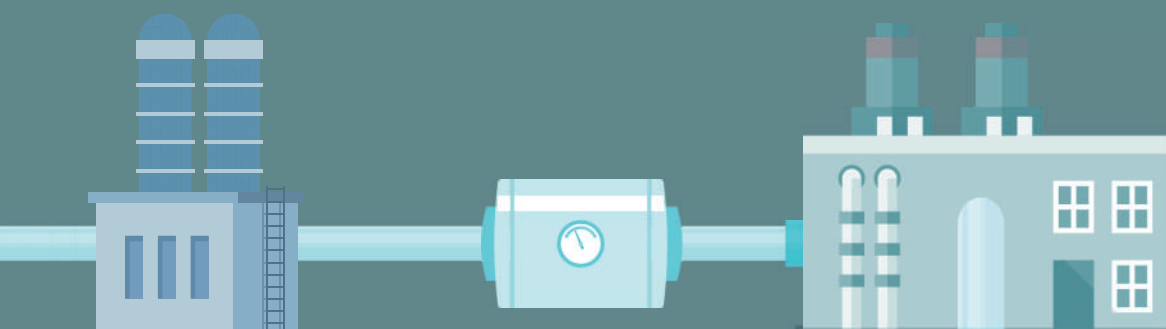
Dust and pollutants are separated from the steam and then removed. The scrub wastewater is decontaminated with non-useable waste being stored in special installations.

04

Distribution

Les industriels reliés au réseau sont alimentés en vapeur grâce à 5 km de lignes aériennes et 3,2 km de tuyaux enterrés. Ils la transforment en énergie pour faire fonctionner leurs installations.

Industrial plants connected to the network are supplied with steam via 5km of above-ground pipes and 3.2km of buried piping. They then convert this into energy.





NOUVEAU SERVICE FLUVIAL SUR L'AXE SEINE

A new river service for the Seine Axis

L'armateur Hapag-Lloyd et l'opérateur Greenmodal Transport, en partenariat avec HAROPA PORT, ont lancé cet automne le premier service de navettes par barge entre les ports de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne.

Cette nouvelle liaison fluviale offre deux allers-retours par semaine, à horaires fixes. Sa capacité, évolutive, est aujourd'hui de 54 conteneurs de 20 pieds, soit 216 unités par semaine et 10800 par an. Cette capacité permet de substituer chaque semaine l'équivalent d'une centaine de poids lourds du périphérique. Résultats attendus : désenclaver le trafic en Île-de-France,

renforcer la fiabilité des délais de livraison pour les clients et réduire l'empreinte carbone. Pour mieux répondre à ce dernier objectif, Hapag-Lloyd a choisi GRDF pour convertir la barge – actuellement au fuel – au gaz naturel, à l'horizon 2023-2024.

Rééquilibrage le long de l'axe Seine

« Ce nouveau service, qui relie le nord-ouest au sud-est francilien via Paris, permet d'optimiser les opérations, notamment grâce à la massification le long de l'axe Seine, explique Véronique Hauchecorne, directrice projet Multimodalité. Le

trafic s'appuie davantage sur les terminaux parisiens secondaires, en complément du port de Gennevilliers dont le niveau d'activité est soutenu. Autre atout : à Bonneuil-sur-Marne, le camionnage devient purement local, ce qui a un impact très significatif en termes d'émissions de CO₂ et de temps de distribution de/vers les sites clients. »



Cette nouvelle liaison fluviale offre deux allers-retours par semaine.
This new river link offers two round trips per week.

Report modal de bout en bout

Grâce au nouveau service Gennevilliers/Bonneuil-sur-Marne, HAROPA PORT propose désormais une offre fluviale complète de conteneurs, en correspondance avec les navettes Le Havre-Gennevilliers. De quoi offrir une véritable alternative à la route, de bout en bout, entre la Normandie et l'Île-de-France.

End-to-end modal transfer

Thanks to this new Gennevilliers/Bonneuil-sur-Marne service, HAROPA PORT can now provide a complete river container offering linking up with the Le Havre-Gennevilliers shuttles. This means that a genuine end-to-end alternative to road transport can be offered between Normandy and the Greater Paris area.

This autumn, shipping line Hapag-Lloyd and Greenmodal Transport, in partnership with HAROPA PORT, launched the first barge shuttle service between the ports of Gennevilliers and Bonneuil-sur-Marne.

This new river service provides two round trips per week following a fixed schedule. Its capacity, open to further expansion, is currently 54 twenty-foot containers, or 216 units per week or 10,800 annually. This capacity means that each week the equivalent of a hundred or so heavy goods vehicles are removed from the Paris orbital motorway. The

expected results are a reduction in Greater Paris road congestion, more reliable delivery lead-times for customers and a smaller carbon footprint. For an improved response to the latter objective Hapag-Lloyd has selected GRDF for the conversion of the barge – currently running on diesel – to natural gas by 2023-2024.

Rebalancing the Seine Axis

Véronique Hauchecorne, Multimodality project manager, explains that “this new service linking the northwest and southeast of the Greater Paris area via Paris makes operational optimisation possible, based especially on mass freight

transport along the Seine Axis. Goods traffic makes greater use of secondary Paris terminals to supplement the port of Gennevilliers, which is seeing a sustained level of activity. Another advantage is that truck traffic will now be purely local at Bonneuil-sur-Marne, which will have a very significant impact in terms of CO₂ emissions and distribution lead-times to and from customers' sites.”



SÉNALIA INVESTIT LA SEINE

Sénalia invests in the Seine



Gilles Kindelberger,
directeur général Sénalia

Sénalia, leader européen de l'exportation de céréales, est une union de coopératives et de négociants du grand quart nord-ouest de la France, très implantée sur l'axe Seine. Tour d'horizon de l'activité et de la stratégie du groupe avec Gilles Kindelberger, son directeur général, récemment élu président de l'Union portuaire rouennaise.

Au cœur du développement de Sénalia, le choix de s'implanter sur le territoire de HAROPA PORT, premier port ouest européen d'exportation de céréales, est stratégique. *« Irriguée par un grand nombre de rivières et de canaux navigables, la Seine est un fleuve magique. De nombreux collecteurs de céréales sont implantés aux alentours »,* explique Gilles Kindelberger. L'hinterland s'étend sur plus de 250 km autour de Rouen, en pleine zone de production céréalière. Rouen est en outre un port multimodal, à la

conjonction des flux routiers, ferroviaires et fluviaux. C'est d'ailleurs sur ce port que Sénalia a transféré son siège social en mai 2022.

Les activités de Sénalia se déploient aujourd'hui sur la presque île Élie à Rouen, ainsi qu'à Grand-Couronne, Lillebonne, Bonnières-sur-Seine et Grand-Quevilly. *« Le groupe s'est d'abord concentré sur les exportations de céréales depuis Rouen et ses environs à partir de 1961, il s'est ensuite développé dans le secteur de la logistique au profit de l'agro-industrie »* rappelle Gilles Kindelberger : réception, stockage et expédition de graines oléagineuses pour Saipol vers son usine de transformation de Grand-Couronne et chargement des produits transformés ; stockage de fèves de cacao pour Barry Callebaut à Louviers et Cargill à Grand-Quevilly ; chargement de sucre pour Robust SAS ; réception de blé à transformer en bioéthanol, stockage et expédition du produit

fini, chargement de pellets de gluten et de produits secs, en navires et conteneurs pour Tereos à Lillebonne.

Depuis 2018, Sénalia gère aussi les silos de Lecureur à Val-de-la-Haye et Bonnières-sur-Seine, véritable hub logistique de l'agro-industrie francilienne. En 2021, le groupe a acquis un entrepôt de 18 000 emplacements palettes à Grand-Quevilly.

Le fer et le fleuve. C'est sur ces modes de transport massifiés que mise Sénalia pour approvisionner ses installations. « *Les céréales récoltées dans les zones les plus proches arrivent par camions ou barges fluviales. Pour les plus éloignées, le train est privilégié* », précise Gilles Kindelberger.

En 2015, Sénalia a proposé à ses collecteurs de céréales un service de navettes fluviales mutualisées et régulières. Cette initiative, saluée lors de la Cop21 parmi les projets du port de Rouen, rencontre un

franc succès, notamment grâce à l'affréteur Davenne.

“
Acteurs logistiques responsables, nous devons nous inscrire dans l'avenir
”

Sénalia investit massivement dans l'amélioration de ses performances et de sa qualité de service, comme en témoignent les portiques de chargement nouvelle génération du terminal de Grand-Couronne ou du poste de chargement à conteneurs de Lillebonne. Ses investissements visent aussi à garantir la sécurité alimentaire – le groupe est certifié ISO 22000 - et à renforcer la place de Rouen dans le dispositif d'exportation national. Le groupe

soutient également la mobilité durable : en 2021, un pôle d'innovation, « Le 109 », a été installé au sein de ses locaux avec l'accélérateur de jeunes pousses de Neoma Business School. « *Aider les autres à grandir nous fait grandir nous-même. Acteurs logistiques responsables, nous devons nous inscrire dans l'avenir* », conclut Gilles Kindelberger. Et Sénalia entend bien prendre toute sa part dans la transition écologique.

”
Sénalia, European leader for grain exports, is an association of agricultural cooperatives and traders from across the north-western sector of France that has a strong presence on the Seine Axis. Below is an overview of the Group's activity and strategy with Gilles Kindelberger, its CEO and the recently elected chair of Rouen's Port Union.

Central to Sénalia's development, the decision to set up operations in HAROPA PORT, the

Sénalia sur l'axe Seine

- **1^{er} opérateur céréalier** du port de Rouen ;
- **5 sites** sur l'axe Seine ;
- **8,5 Mt de produits agro** dont 4,5 Mt de céréales à l'export ;
- **50% des exports céréaliers** de HAROPA PORT ;
- **37 % des céréales transportées** par voie fluviale (+ 24 points en 8 ans) ;
- **61 % de céréales transportées** par la route (-19 points en 8 ans) ;
- **60 M€ investis** en 8 ans.

Sénalia and the Seine Axis

- **Rouen port's no. 1 cereals operator,**
- **Five Seine Axis sites,**
- **8.5Mt of agroproducts,** including 4.5Mt of cereals for export,
- **50% of HAROPA PORT cereals exports,**
- **37% of all cereals carried by river** (up 24 points in 8 years),
- **61% of all cereals carried by road** (down 19 points in 8 years),
- **€60m invested** over 8 years.



Transport de céréales par Sénalia dans le port de Rouen.
Transport of cereals by Sénalia in the port of Rouen.

leading West European port for grain exports, is strategic. Gilles Kindelberger explains that “fed as it is by many tributaries and navigable waterways, the Seine is a fantastic river. Numerous cereals buyers are based in the surrounding region”. The hinterland stretches out to over 250km around Rouen, in the heart of a cereals production area. In addition, Rouen is a multimodal port and a focal point for road, rail and river freight flows. And it was in fact to the city’s port that Sénalia transferred its headquarters in May 2022.

Sénalia’s operations are currently conducted on the Élie Peninsula in Rouen, as well as in Grand-Couronne, Lillebonne, Bonnières-sur-Seine and Grand-Quevilly. Gilles Kindelberger adds that “the Group initially concentrated on cereals exports from Rouen and its region, beginning in 1961, expanding later into logistics for the benefit of ago-industry”: reception, storage and shipping of oilseed for Saipol to its Grand-Couronne processing facility and loading processed product, cocoa bean storage for Barry Callebaut in Louviers and Cargill in Grand-Quevilly, loading sugar for Robust SAS, wheat reception for conversion into bioethanol, storing

and shipping the finished product, loading gluten pellets and dry product into ships and containers for Tereos in Lillebonne.

“**As responsible actors in logistics, we need to be part of the future**”

Since 2018, Sénalia has also been managing Lecureur’s silos in Val-de-la-Haye and Bonnières-sur-Seine, which is effectively a Greater Paris agroindustry logistics hub. In 2021 the Group acquired a warehouse with slots for 18,000 pallets in Grand-Quevilly.

Rail and river. Sénalia is reliant on these mass freight transport modes for supply to its facilities. Gilles Kindelberger clarifies: “Cereals harvested in the nearest areas arrive by truck or river barge. For more distant sources the preference is for rail.”

In 2015, Sénalia offered its cereals buyers a regular shared river shuttle

service. This initiative, saluted at COP21 as one of Rouen port’s projects, has been a definite success, notably thanks to Davenne, a freight charterer.

Sénalia invests massively in improving its performance and quality of service, as is shown by the latest-generation loading gantries at the terminal in Grand-Couronne and the container loading station in Lillebonne. Its investments are also intended to guarantee food security – the Group has ISO 22000 certification – and consolidate Rouen’s position in France’s national export system. The Group also supports sustainable mobility: in 2021 an innovation unit called “109” was set up in its premises with Neoma Business School’s start-up accelerator. “Helping others grow helps us grow ourselves. As responsible actors in logistics, we need to be part of the future”, concludes Gilles Kindelberger. And it is Sénalia’s firm intention to play its part in the ecological transition to the full.



Focus sur la campagne céréalière 2022-2023

La guerre entre l'Ukraine et la Russie, deux grands pays exportateurs notamment vers l'Afrique, impacte significativement le marché. La France est à cet effet très sollicitée, mais les quantités disponibles en blé sont inférieures de 6 Mt par rapport à une année normale. Toutefois, plus de 2 Mt ont déjà été exportées depuis Rouen dont 50 % par Sénalia.

Focus on the 2022-2023 grain marketing year

The war between Ukraine and Russia, both major exporters, to Africa in particular, is impacting the market significantly. Due to this, France is seeing very strong demand, but available quantities of wheat are down by 6Mt on a normal year. Despite this, more than 2Mt have already been exported through Rouen, 50% by Sénalia.



LA DÉCARBONATION, UN GRAND PAS VERS LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

*Decarbonisation: a major step
in the direction of energy restraint*

Le shipping international : 3 % des GES mondiaux et 50 % de réduction des émissions pour 2050

Alors que l'humanité dépend encore à 83 % des sources fossiles dans sa consommation énergétique en 2020, le secteur du transport maritime ambitionne d'atteindre une décarbonation de son empreinte de 50 % d'ici 2050 selon l'OMI. Carburants alternatifs (LNG, méthanol, hydrogène, ammoniac, etc.) et équipements spécialisés comme les scrubbers (pour capturer les fumées soufrées et particules fines) constituent les principales réponses techniques et technologiques adoptées par des armements, qui travaillent de concert avec les interfaces portuaires pour accompagner cette révolution décarbonée.

Les écosystèmes portuaires, antichambres de la décarbonation

Chefs d'orchestre de communautés d'intérêts afin que le passage de la marchandise soit le plus efficace possible, les autorités portuaires doivent toujours plus s'imposer comme les locomotives de planifications de transport aux plus faibles impacts environnementaux. Rotterdam, Singapour, Montréal, HAROPA PORT ont comme point commun de déployer des solutions d'électricité verte à quai, de co-financer des unités flottantes propulsées à l'hydrogène, d'accompagner le soutage au GNL, d'encourager les chargeurs/logisticiens vers les combinaisons modales les plus efficaces sur les plans écologiques et économiques, etc. Ces initiatives transcendent les territoires et les aires de chalandises

au sein d'alliances comme Smart Port – Piers of the Future, pour que se diffusent et se systématisent les innovations les plus efficaces.

Engagement de la finance, réalisme politique... et compor- tements des consommateurs

L'accélération des solutions de décarbonation demeure incontestable, mais cela reste largement insuffisant quand seulement 5 % du total des transports maritimes au long cours sera neutre en carbone... en 2030. Le coût total estimé d'une décarbonation effective du shipping pour 2050 est de 1 650 milliards ; sans inclure les montants astronomiques de l'investissement à terre. La finance internationale n'est toujours pas au rendez-vous pour accompagner cette irréversible décarbonation, que les politiques publiques doivent soutenir par des programmes abondés en dizaines de milliards d'euros chaque année. Toutes les études s'accordent sur un point : le coût de l'inaction dépasse de très loin les niveaux d'engagement actuellement mobilisés... pour autant que les consommateurs finaux deviennent enfin les acteurs centraux de productions moins fossiles et plus responsables.

Dans l'incertitude géopolitique actuelle, la sobriété énergétique devient un impératif plutôt qu'une ambition. Réduire la dépendance carbonée impose de consommer moins pour chaque tonne/kilomètre transportée par le shipping et exige de consommer toujours mieux pour tous les acteurs des écosystèmes portuaires.



Dr. Yann Alix,
délégué général
de la Fondation SEFACIL



International shipping: 3% of GHGs and a 50% cut in emissions by 2050

At a time when humanity is still 83% dependent on fossil resources for its energy consumption (2020 figure), the maritime transport sector has set itself the goal of decarbonising its footprint by 50% over the period to 2050 according to the IMO. Alternative fuels (e.g. LNG, methanol, hydrogen, ammonia) and specialised equipment such as scrubbers (to capture sulphur and fine particles in exhaust gases) are the main technical and technological responses from shipping lines working in conjunction with port systems in furtherance of the decarbonisation revolution.

Port ecosystems, the doors to decarbonisation

Given their role in orchestrating all stakeholder groups to ensure that goods can flow as efficiently as possible, port authorities are increasingly obliged to assert themselves as drivers of

planning for transportation with reduced environmental impacts. Rotterdam, Singapore, Montreal and HAROPA PORT all have in common quayside deployment of green electricity, joint funding of hydrogen-driven craft, support for LNG bunkering, encouragement of freight forwarders/logisticians to adopt modal combinations that offer maximum efficiency in terms of ecology and economics, and so on. Such initiatives transcend regions and consumer catchment areas, operating through alliances such as Smart Port – Piers of the Future to ensure the diffusion and systematic implementation of the most effective innovations.

Commitment of funding, policy realism ... and consumer behaviour

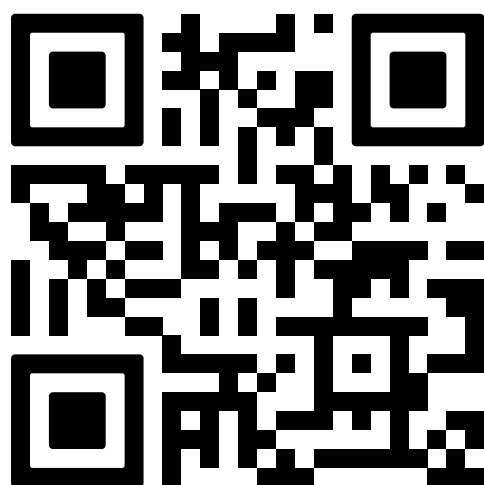
There is undeniably an acceleration in decarbonisation solutions, but they remain substantially inadequate given that just 5% of all ocean transport will be carbon-neutral ... by 2030. The total cost of

actual decarbonisation of shipping by 2050 is set at an estimated 1,650bn, and this does not include the astronomical sums needed for landside investment. International finance has still not stepped up to the mark to assist this irreversible decarbonisation process, one that public policies must support through programmes requiring an annual input of tens of billions of euros. All studies agree on one thing: the cost of inaction is far higher than the levels of funding currently committed ... insofar as end-consumers finally become central actors for less fossil-based, more responsible production. In the current geopolitical uncertainty, energy restraint is increasingly an imperative rather than a goal. Reducing dependency on carbon necessarily means consuming less for each tonne/kilometre carried by ships and demands constant optimisation of consumption by all port ecosystem actors.

Rouen Seine
Normande
2028



Candidature
capitale
européenne
de la culture



Je soutiens
Rouen

2028

www.rouen2028.eu
#rouen2028

Directeur de la publication - Stéphane Raison - directeur général et président du directoire HAROPA PORT
Rédactrice en chef - Céline Longuépée - directrice de la communication et des relations institutionnelles

Conception - HAROPA PORT, **Rédaction** - Avec des Mots, HAROPA PORT, Yann Alix - ISSN : 2265-1772

Crédits photos - Didier GAUDUCHEAU - Jean-François DAMOIS - Vize rendering for Enia Architectes - AIA Territoires - Finnlines - Nautilus - DR CD93/SAP
Photographie - Département de la Seine-Saint-Denis - Michel BIZIEN - Marin DAVID - Laurent Guichardon - Agnès Janin, **Illustrations** - KINOGRAM

Adresse - HAROPA PORT - 71, quai Colbert - 76600 Le Havre - FRANCE

Téléphone - + 33 (0)2 79 18 05 00

Courriel - communication@haropaport.com

Imprimé sur un papier 100 % recyclé - service reprographie de la Direction territoriale du Havre