



Siège social

25 PLACE BENSERADE – 27480 LYONS LA FORET - FRANCE

Tel : +33.2.32.49.49.00

info@cl-surveys.com

Siège risques internationaux

1 AVENUE FRANKLIN D. ROOSEVELT – 75008 PARIS - FRANCE

Tel : +33.1.56.89.80.80

international.claims@cl-surveys.com

www.cl-surveys.com

LE PORT DU HAVRE & DE ROUEN

HAROPA PORTS – GRAND PORT FLUVIO MARITIME AXE SEINE

Note de conjoncture : Activité 2024–2025, positionnement concurrentiel et perspectives



F. Levesque - Ingénieur
Commissaire d'avarie du CESAM au Havre
Expert près la cour d'appel de Rouen
Expert près la Cour d'Appel Administrative de Douai

English version in second part

CL SURVEYS
SURVEYS & AUDIT



FRANCE : CABINET LEVESQUE SAS au capital de 221 200 € - RCS EVREUX B 418 321 956 – SIRET : 418 321 956 00124 – APE : 7120B
T.V.A. INTRACOMMUNAUTAIRE : FR56418321956 – BANQUE C.R.C.A. FR7618706000007637230025206

Worldwide network of Offices in

EUROPE – NORTH AMERICA – ASIA – AFRICA – AUSTRALIA – MIDDLE EAST

French Offices in

PARIS, LYONS LA FORET, RUNGIS, TOURS, DUNKERQUE, LILLE, LE HAVRE, ROUEN, NANTES, RENNES, BREST, STRASBOURG, TOULOUSE, BORDEAUX, PERPIGNAN, LYON, MARSEILLE
MARTINIQUE ISLAND & GUAYANA



Synthèse

Le Havre — désormais intégré dans l'ensemble portuaire unifié HAROPA PORT (Le Havre, Rouen, Paris, fusionnés depuis juin 2021) — reste le premier port français pour les conteneurs et le second pour le tonnage global derrière Marseille. L'activité 2025 confirme une croissance modérée mais réelle : 84,7 Mt de trafic maritime (+2 %) et un niveau historique de 3,2 millions d'EVP conteneurisés (+4 %), après un rebond exceptionnel de +18,7 % en 2024. Le port investit massivement (190 M€ en 2025, plus d'1 Md€ programmé sur 2026-2030) et diversifie son modèle vers l'énergie décarbonée (éolien, hydrogène, e-carburants).

Face à Rotterdam, Anvers-Bruges et Hambourg — dont le tonnage cumulé reste 3 à 5 fois supérieur — Le Havre demeure un port faisant face à des enjeux de croissance à l'échelle du range Hamburg-Le Havre. Le risque principal à court terme n'est pas conjoncturel mais structurel : la recomposition des alliances maritimes (Gemini, Premier Alliance) réduit les escales directes des plus gros porte-conteneurs au Havre comme à Marseille, au profit des hubs du Nord.

1. Contexte et périmètre : qu'est-ce que « le port du Havre » aujourd'hui ?

Depuis le 1er juin 2021, le Grand Port Maritime du Havre a fusionné avec ceux de Rouen et de Paris pour former HAROPA PORT, un établissement unique qui publie désormais des statistiques consolidées sur l'ensemble de l'axe Seine. Il n'existe donc plus, formellement, de statistique « Le Havre seul » publiée séparément.

Dans les faits, cette consolidation ne change guère la lecture économique : Le Havre est la façade maritime profonde du groupe et concentre la quasi-totalité du trafic conteneurisé et de la marchandise maritime (Rouen étant tourné vers l'export de céréales et le vrac, Paris vers la logistique fluviale et urbaine d'Île-de-France). Les agences de développement économique du Havre elles-mêmes présentent les chiffres globaux de HAROPA comme ceux du « port du Havre ». C'est cette convention qui est retenue dans cette étude : les chiffres cités ci-après sont ceux d'HAROPA PORT, à lire comme représentatifs de l'activité havraise.

2. Activité 2024

Indicateur	2024	Variation vs 2023
Trafic maritime total	83,19 Mt	+2,4 %
Conteneurs maritimes	3,1 M EVP	+18,7 %
dont transbordement	—	+56 %
Conteneurs ferroviaires	120 000 EVP	record
Conteneurs fluviaux (Île-de-France)	220 000 EVP	—

Indicateur	2024	Variation vs 2023
Vrac liquide	39,97 Mt	-5,1 %
dont pétrole brut	19,4 Mt	-1,5 %
dont produits raffinés	15,3 Mt	-6,3 %
Vrac solide	11,75 Mt	-7,5 %
dont céréales	7,08 Mt	-4 %
Roulier (véhicules)	272 563 unités	+5,6 %
Croisière	206 escales / 512 784 passagers	+13,2 % / +11,6 %
Chiffre d'affaires	437 M€	+3,6 %
Investissements	146 M€	+29 %

2024 est une année de rebond marqué pour le conteneur (+18,7 %), porté par le redémarrage post-perturbations logistiques mondiales et une forte poussée du transbordement (+56 %). À l'inverse, les vracs liquides et solides reculent, pénalisés par une récolte céréalière 2024 médiocre et une activité de raffinage en repli. La moitié des investissements (73 M€) est déjà orientée vers la transition écologique.

3. Activité 2025

Indicateur	2025	Variation vs 2024
Trafic maritime total	84,7 Mt	+2 %
Conteneurs maritimes	3,2 M EVP (record)	+4 %
dont hinterland	2,3 M EVP (record)	+4 %
dont transbordement	—	+2,4 %
Conteneurs ferroviaires (Le Havre)	145 000 EVP	+18 %
Conteneurs fluviaux (Île-de-France)	stable	+1 %
Part modale fluvial + ferroviaire	20,3 %	+0,6 pt
Vrac solide	12,92 Mt	+10 %
dont céréales	7,36 Mt	+4 %
dont sables/graves/pierres	—	+30 %
Vrac liquide	39,7 Mt	stable
dont pétrole brut	20,38 Mt	+5 %

Indicateur	2025	Variation vs 2024
dont produits raffinés	—	-9 %
Roulier (véhicules)	242 000 unités	-9,2 %
Croisière	205 escales / 476 205 passagers	≈ -0,5 % / -7 %
Chiffre d'affaires	435 M€	≈ stable
Investissements	190 M€	+30 %

2025 confirme la trajectoire de croissance sans reproduire l'exceptionnelle poussée conteneurs de 2024 : la progression se normalise (+4 %) mais atteint un niveau historique. Le vrac solide profite d'une bonne récolte céréalière et d'une demande soutenue en granulats (BTP), tandis que le roulier automobile recule nettement (-9,2 %), reflet d'un marché automobile européen atone. L'investissement continue d'accélérer (+30 %), confirmant une stratégie de montée en gamme plutôt qu'une pause après le pic de 2024.

4. Le Havre face à ses concurrents européens

Le Havre appartient au « range Hamburg-Le Havre », la façade portuaire nord-européenne qui va de l'Elbe à la Manche et regroupe les grands ports séquentiels de l'Europe du Nord-Ouest. Comparé à ces ports ainsi qu'à son principal rival français, Marseille-Fos, Le Havre reste un acteur en position sensible en tonnage mais un port conteneurs significatif à l'échelle française.

Port	Tonnage 2024	Tonnage 2025	Δ tonnage	EVP 2024	EVP 2025	Δ EVP
Rotterdam	435,8 Mt	428,4 Mt	-1,7 %	13,8 M	14,2 M	+3,1 %
Anvers-Bruges	278,0 Mt	266,5 Mt	-4,1 %	13,5 M	≈13,6 M	+0,7 %
Hambourg	111,8 Mt	114,6 Mt	+2,6 %	7,8 M	8,3 M	+7,3 %
Le Havre (HAROPA)	83,19 Mt	84,7 Mt	+2 %	3,1 M	3,2 M	+4 %
Marseille-Fos	70,6 Mt	74,0 Mt	+5 %	1,45 M	1,45 M	stable

Trois enseignements se dégagent de ce tableau. D'abord, en tonnage, Le Havre reste loin derrière les trois géants du range : Rotterdam pèse plus de cinq fois son volume, Anvers-Bruges plus de trois fois, Hambourg encore 35 % de plus. Ensuite, en 2025, Rotterdam et Anvers-Bruges reculent tous deux en tonnage total (-1,7 % et -4,1 %), signe d'une base industrielle et pétrochimique européenne affaiblie, alors que Le Havre et Marseille-Fos progressent, portés par leurs profils moins dépendants des vracs pétroliers/pétrochimiques lourds. Enfin, sur les conteneurs spécifiquement, Hambourg voit la plus forte progression de la période (+7,3 % en 2025, tiré par la Chine, la Malaisie et l'Inde), tandis qu'Anvers-Bruges recule en part de marché du range, passant de 30,6 % en 2024 à 29,3 % en 2025 (-1,2 point).



Le contexte méditerranéen et extra-européen

Le repositionnement du commerce maritime mondial depuis la crise de la mer Rouge (attaques Houthis, détournements par le cap de Bonne-Espérance depuis fin 2023) et la mise en place de la taxe carbone maritime européenne (EU-ETS) en 2024-2025 ont eu un effet de redistribution du trafic vers des ports moins régulés ou hors UE : les ports britanniques (Felixstowe, Southampton, London Gateway) affichent une croissance d'environ 300 % depuis fin 2023, tandis que les hubs égyptien, turc et israélien captent également du trafic de transbordement. À l'inverse, Le Pirée (Grèce) a perdu près de 27 points de part de marché en TEU-miles entre 2023 et 2025. Ce mouvement de fond fragilise l'ensemble des ports de l'Union européenne, Le Havre inclus.

5. Lignes maritimes et compagnies desservant Le Havre

HAROPA PORT met en avant une offre maritime large : environ 45 compagnies maritimes opèrent au Havre, avec des liaisons vers plus de 670 ports dans le monde et près de 2 800 offres de service réperto-riées (lignes directes et via correspondance). Le port ne publie toutefois pas de ventilation officielle du trafic conteneurisé par compagnie. Pour autant, les tendances générales suivantes se détachent.

CMA CGM y occupe une position structurellement dominante : l'armateur français, dont le groupe GMP/Terminal de France est actionnaire du principal terminal de Port 2000, fait du Havre son port d'attache historique en Europe du Nord et y déploie l'essentiel des lignes de l'Ocean Alliance (CMA CGM, COSCO, Evergreen, OOCL) vers l'Asie. MSC, devenu le premier armateur mondial et sorti de l'alliance 2M en 2025, opère désormais en solo une offre significative et croissante, via notamment les Terminaux de Normandie/TPO dans lesquels le groupe est investisseur (à travers TiL, sa filiale terminaux). Maersk et Hapag-Lloyd, réunis depuis février 2025 au sein de la Gemini Cooperation, restent présents mais réduisent progressivement les escales directes de leurs plus grands porte-conteneurs au profit de liaisons feeder depuis Rotterdam et Anvers (voir par 7) . En compensation, Le Havre a gagné plusieurs liaisons hebdomadaires supplémentaires de moindre capacité vers l'Asie et les États-Unis. La Premier Alliance (ONE, HMM, Yang Ming), constituée après la recomposition des alliances de 2025, complète l'offre avec un nombre d'escales plus limité annoncé pour 2026. Au total, ces quatre ensembles (Ocean Alliance, MSC, Gemini, Premier Alliance) couvrent la quasi-totalité des 3,2 millions d'EVP traités en 2025, le solde étant assuré par des compagnies régionales ou spécialisées (feeder intra-européen, lignes africaines, etc.).

Un signal fort de l'ancrage du Havre dans la stratégie de MSC est apparu à l'été 2026 : l'armateur suisse a confirmé le transfert de son siège social français, actuellement à Puteaux, vers Le Havre, dans un nouvel immeuble de 10 000 m² sur 8 étages à proximité du bassin de la Citadelle (estimé à 2028).

6. Les terminaux du port du Havre

Le port du Havre se compose de deux grands ensembles géographiques : les bassins historiques, proches du centre-ville, et Port 2000, l'extension en eau profonde construite au sud de ceux-ci, dans l'estuaire de la Seine, et mise en service en 2006.

Port 2000 concentre l'essentiel du trafic conteneurisé profond : 4,2 km de quais et une dizaine de postes, répartis entre le Terminal de France (opéré par GMP, groupe lié à CMA CGM) et les Terminaux de Normandie/Terminal Porte Océane – TPO (opérés par TiL, la filiale terminaux de MSC). C'est cette zone, capable d'accueillir un porte-conteneurs géant par jour, qui a permis au Havre de recevoir les navires de plus de 20 000 EVP. Entre Port 2000 et les bassins historiques se trouvent les Terminaux Nord (quais de l'Atlantique, des Amériques et d'Europe, opérés par la Générale de Manutention Portuaire), plus anciens mais toujours actifs sur le conteneur et le vrac. Les bassins historiques eux-mêmes (Vauban, Eure, Commerce, Paris-Vatine, Citadelle, Roi, Barre, Manche, Bellot...) accueillent aujourd'hui surtout des activités de plaisance, de vrac de proximité et les terminaux spécialisés du port : le terminal roulier pour les véhicules, le terminal multimodal (LHTE) qui assure les ruptures de charge rail/fleuve, le terminal croisière de la Pointe de Floride (en cours d'électrification pour des escales à quai zéro émission), et le nouveau terminal méthanier flottant (FSRU Cape Ann, quai de Bougainville, en service depuis 2023). À l'écart du complexe portuaire principal, à une vingtaine de kilomètres au nord-ouest sur la côte, le terminal pétrolier d'Antifer (Saint-Jouin-Bruneval) reçoit les plus gros pétroliers (VLCC) grâce à ses eaux profondes, reliés par oléoduc aux installations de raffinage de la région havraise. La carte ci-dessous positionne schématiquement l'ensemble de ces terminaux.

Tableau des terminaux et de leur activité

Terminal	Zone	Opérateur principal	Capacité annuelle estimée	Infrastructures clés
Terminal de France (TDF)	Port 2000	GMP (CMA CGM)	1,5 M EVP	1 400 m de quai, 4 postes, 90 ha
Terminal Porte Océane (TPO)	Port 2000	GMP / MSC	≈ 1 M EVP	Portiques dernière génération, accès direct en eau profonde
Terminal de Normandie	Port 2000	MSC (Terminaux de Normandie)	≈ 1,5–2 M EVP (triple extension en cours)	Hub majeur de transbordement pour MSC
Terminal de l'Atlantique	Port historique	Hanseatic Global Terminals	600 000 EVP	1 300 m de quai, 35 ha, colis lourds et conventionnel

Terminal	Zone	Opérateur principal	Capacité annuelle estimée	Infrastructures clés
Terminal Conteneurs & Marchandises Diverses (TCMD)	Port historique	Maritimes de Seine – AMS (groupe Kuhn)	150 000 EVP / 800 000 t	1 150 m de quai, polyvalent (ro-ro, colis lourds)
Terminal roulier (Ro-Ro)	Port historique	Opérateurs spécialisés	≈ 100 ha de stockage	Dédié aux véhicules neufs et matériels roulants industriels
Terminaux vracs (liquides/solides)	Zones dédiées	CIM, TotalEnergies, Multivrac	Plusieurs Mt/an	Hydrocarbures, agroalimentaire, charbon/biomasse

Capacités estimées.

Plusieurs éléments complètent ce panorama. Port 2000 peut recevoir des navires jusqu'à 24 000 EVP en pleine charge, 24 heures sur 24 et sans attente de marée, un avantage structurant par rapport aux bassins historiques, soumis au marnage. Le projet dit de « la chatière », un accès direct entre Port 2000 et le réseau fluvial de la Seine, sans transiter par les bassins historiques vise à améliorer la connectivité fluviale du terminal en eau profonde vers l'Île-de-France, en appui du report modal évoqué en paragraphe 8.3.

7. L'enjeu structurant : la recomposition des alliances maritimes

Le développement le plus significatif pour l'avenir du Havre n'est pas d'ordre conjoncturel mais structurel. Depuis février 2025, la nouvelle alliance Gemini Cooperation (Maersk et Hapag-Lloyd) a réorganisé son réseau autour des grands hubs du Nord (Rotterdam, Anvers) et a progressivement retiré ses plus gros porte-conteneurs (jusqu'à 24 000 EVP) des escales directes au Havre et à Marseille, leur préférant des liaisons feeder depuis ces hubs. Le Havre bénéficie en compensation de liaisons supplémentaires vers l'Asie et les États-Unis, mais celles-ci ne compensent pas totalement la perte de capacité des navires mères.

Les conséquences potentielles sont évidentes : temps de transit rallongés pour certaines liaisons (jusqu'à 21 jours via Gemini contre 8 jours via une desserte directe MSC), ce qui pénalise particulièrement les filières à cycle court (mode, luxe, produits périssables) ; risque sur l'emploi portuaire (dockers) en cas de baisse durable des volumes traités en manutention directe ; nécessité pour les chargeurs français d'adapter leurs chaînes d'approvisionnement, éventuellement au profit d'un passage accru par Rotterdam ou Anvers avec un pré/post-acheminement terrestre vers la France. Le Havre répond pour l'instant en misant sur son efficacité opérationnelle et le renforcement de ses dessertes secondaires plutôt que sur une reconquête frontale des services directs géants.

8. Perspectives : investissements et diversification stratégique

8.1 Trajectoire d'investissement

- 190 M€ investis en 2025 (+30 %), après 146 M€ en 2024 ; cumul 2020-2025 : 1,1 Md€.
- Plan 2026-2030 : plus d'1 Md€ programmé, avec un chiffre d'affaires 2026 anticipé à 443 M€.
- Foncier commercialisable : 456 ha en Normandie et 30 ha en Île-de-France aujourd'hui, avec un objectif de 700 à 800 ha disponibles à l'horizon 2030, signe d'une stratégie déterminée de réindustrialisation et d'accueil de nouveaux entrepôts logistiques (dont un projet de 23 000 m² bas carbone).
- Projets structurants 2026 : électrification de la Pointe de Flodia, nouveau navire de dragage, 110 bornes électriques fluviales « Borne&Eau », développement du foncier logistique de Port Seine Métropole Ouest (100 ha).

8.2 Diversification énergétique : le pari de la décarbonation

Le Havre capitalise sur une base déjà installée dans l'éolien offshore, à savoir l'usine Siemens Gamesa (36 ha, environ 750 emplois), unique site mondial assemblant à la fois pales et nacelles d'éoliennes pour se positionner comme un pôle national de la transition énergétique. Trois projets industriels majeurs, annoncés dans le cadre de France 2030, représentent à eux seuls 2,6 Md€ d'investissement et environ 640 emplois directs attendus entre 2026 et 2029 :

- Livista Energy (Luxembourg) : raffinerie de lithium pour batteries : 1,2 Md€, 300 emplois directs.
- Air Products (États-Unis) : terminal d'importation d'hydrogène renouvelable : 1,1 Md€, 270 emplois potentiels ; accord avec TotalEnergies pour 70 000 tonnes d'hydrogène renouvelable par an à partir de 2030.
- Qair (France) : production et stockage d'hydrogène et de méthanol pour le transport maritime : 500 M€, 150 emplois directs.

Ces trois projets s'inscrivent dans une enveloppe France 2030 qui réserve 1 500 hectares à l'échelle nationale entre Marseille-Fos, Le Havre et Dunkerque pour l'implantation d'industries décarbonées, ce qui est donc une réponse directe à la concurrence internationale sur la localisation des nouvelles capacités industrielles vertes, et un axe de diversification qui réduit la dépendance du Havre au seul cycle du fret conteneurisé et pétrolier.

8.3 Multimodalité et Axe Seine

La part modale fluvial + ferroviaire progresse (20,3 % en 2025 contre 19,7 % en 2024), portée notamment par le fret ferroviaire conteneurisé (+18 %). Cette dynamique s'inscrit dans la stratégie de l'Axe Seine (Le Havre-Rouen-Paris), qui vise à faire de la vallée de la Seine un corridor logistique intégré reliant le port maritime à l'hinterland parisien et francilien, en réduisant la dépendance à la route (qui reste toutefois majoritaire, autour de 70 % des flux terrestres).

Le projet de Canal Seine-Nord Europe, distinct de l'Axe Seine mais structurant pour la façade Nord, pourrait à terme jouer un rôle à effet plus mesuré : il ouvre de nouveaux débouchés fluviaux vers la Belgique et le Nord de la France, mais facilite également l'accès des chargeurs de cette zone aux ports belges et néerlandais, renforçant la concurrence plutôt que la captation exclusive de trafic par Le Havre.

9. Historique des grands sinistres de la zone portuaire et industrielle (2016–2026)

Le complexe industrialo-portuaire havrais (port du Havre, plateforme de Gonfreville-l'Orcher, raffineries de Port-Jérôme-sur-Seine) concentre un nombre élevé d'installations classées, dont plusieurs sites Seveso seuil haut (raffinage, stockage de gaz de pétrole liquéfié, pétrochimie). Outre les dossiers d'enjeux courants ou moyens, la densité industrielle expose la zone à un risque technologique récurrent. Ce risque a été matérialisé au cours de la dernière décennie par plusieurs sinistres qui, sans avoir eu de conséquences humaines ou environnementales majeures, ont chacun nécessité l'activation de plans d'urgence et donnent une mesure utile du risque opérationnel de la zone. De ces trois sinistres, un seul est verticalement à connotation maritime.

Date	Site / installation	Nature du sinistre	Conséquences principales
14/12/2019	TotalEnergies — raffinerie de Normandie, Gonfreville-l'Orcher	Incendie (pompe de circulation d'hydrocarbures)	Feu maîtrisé en quelques heures ; important panache de fumées noires ; aucun blessé
11/03/2024	ExxonMobil / Esso — raffinerie de Port-Jérôme-sur-Seine	Incendie d'une unité de distillation	5 blessés légers (dont 2 pompiers) ; feu circonscrit en 30–40 min
20/03/2024	GIE Norgal — terminal GPL Seveso seuil haut, Gonfreville-l'Orcher	Collision navire / appontement (chimiquier Chem Argon)	Fuite de gaz maîtrisée ; appontement détruit ; aucun blessé — voir développement ci-après

Sinistre Norgal — collision du chimiquier Chem Argon avec l'appontement gazier (20 mars 2024)

(Dossier pour lequel CL Surveys intervient)

Le GIE Norgal exploite, route de la Chimie à Gonfreville-l'Orcher, un terminal de réception, stockage et expédition en vrac de gaz de pétrole liquéfiés (propane et butane), classé Seveso seuil haut (régime d'autorisation, code AIOT 0005800521). Le site dispose d'une capacité totale de l'ordre de 90 000 m³ de GPL réfrigéré, répartie entre le propane (une sphère d'environ 5 000 m³ et un réservoir cylindrique d'environ 35 000 m³) et le butane (un réservoir d'environ 50 000 m³), reliés à un appontement maritime partagé avec la société voisine Alkion.



Le gaz est réceptionné par navire et par pipeline, puis expédié par camions-citernes, wagons-citernes et pipelines pour le compte de plusieurs metteurs sur le marché (Antargaz, Total Petrochemical, Vitogaz).

Le mercredi 20 mars 2024, vers 15h00, le chimiquier Chem Argon (tanker chimique/produits pétroliers battant pavillon libérien, 146,5 m de long, 11 918 GT, 19 993 tonnes de port en lourd, construit en 2016), alors sous la conduite d'un pilote maritime du Havre, a heurté l'appontement partagé Norgal/Alkion au cours d'une manœuvre. Le choc a endommagé des tuyauteries de transfert de gaz, provoquant une fuite de GPL. Norgal a immédiatement déclenché son Plan d'Opération Interne (POI), actif pendant un peu plus de 5 heures, avec mobilisation des services de secours et de l'inspection des installations classées (DREAL). Aucun blessé n'a été déploré et aucune pollution significative n'a été constatée ; l'appontement, en revanche, a subi une destruction partielle le rendant totalement inexploitable.

L'indisponibilité de l'appontement a immobilisé, pour une durée prolongée, la capacité de réception et d'expédition maritime du site. Un arrêté préfectoral complémentaire du 11 octobre 2024 a fixé les prescriptions techniques encadrant la reconstruction de l'ouvrage. Les travaux ont notamment nécessité la reconnexion électrique de trois détecteurs de gaz et le repositionnement de l'un d'eux. Le prochain réexamen de l'étude de dangers du site est attendu pour fin 2027.

Un débat juridique quant à la responsabilité éventuelle du pilotage a été généré que nous nous abstenons de commenter, le débat étant de nature purement juridique (un arrêt de la cour de cassation a été rendu le 22 Octobre 2025). La même question s'était posée, sans aller aussi loin, dans le cadre de l'affaire du mv CITIUS cité un peu plus loin dans cette note.

Ce sinistre, quoique maîtrisé sans blessé ni pollution grave, illustre un risque propre aux zones portuaires industrialisées : celui de l'interface nautique/industrielle, où une manœuvre de navire peut endommager directement une installation à risque technologique majeur, indépendamment de tout dysfonctionnement interne du site Seveso lui-même.



10. HAROPA PORT : un territoire unique, de l'estuaire à l'Île-de-France

Depuis la fusion du 1er juin 2021, HAROPA PORT se présente institutionnellement comme « un port, 3 territoires » : Le Havre, porte maritime en estuaire ; Rouen, port fluvio-maritime à mi-parcours ; et l'Île-de-France, débouché final vers le Grand Paris. Les trois directions territoriales sont reliées par la Seine sur l'ensemble de son cours navigable, avec environ 120 km entre Le Havre et Rouen, puis environ 24 heures de navigation fluviale entre Rouen et les ports franciliens (Gennevilliers en particulier).

À l'échelle de l'ensemble, HAROPA PORT revendique 16 000 hectares de superficie cumulée et 23 000 hectares de plan d'eau, pour environ 12 millions de m² de surfaces d'entreposage le long de l'axe Seine. L'ensemble emploie 1 900 salariés en direct et génère environ 160 000 emplois associés (directs et indirects), pour une richesse économique annuelle estimée à 7,3 Md€ et un chiffre d'affaires de 435 M€ en 2025. En trafic, HAROPA PORT a traité 84,7 Mt de marchandises maritimes et 18,1 Mt de trafic fluvial en 2025.

Le Havre — la façade maritime

La partie territoriale du Havre couvre à elle seule 77 700 hectares (un périmètre qui intègre les approches maritimes et l'ensemble de la circonscription portuaire, bien au-delà des seules emprises industrialo-portuaires et 35 km de quais, desservis par 6 écluses et 20 ponts, ainsi que 150 km de voirie et 160 km de voies ferrées internes.

Rouen — le port fluvio-maritime

La direction territoriale de Rouen s'étend, selon les termes d'HAROPA, « de Honfleur jusqu'au pont Guillaume-le-Conquérant », le long de 120 km de Seine navigable. Sa circonscription portuaire couvre 38 000 hectares, dont 4 700 ha de circonscription terrestre (dont 65 % à vocation naturelle), pour 12,6 km de quais. Les navires jusqu'à 292 m de long et 150 000 tonnes de port en lourd peuvent y accéder, moyennant un tirant d'eau de 11,30 à 11,70 m et un tirant d'air minimal de 50 m sous les principaux ponts ; le port reçoit annuellement 3 500 à 4 000 escales de navires. Le port de Rouen est particulièrement identifié pour son activité céréalière et agro-industrielle.

Île-de-France — le débouché métropolitain

La direction territoriale de Paris gère, à travers quatre agences portuaires, près de 70 ports urbains et plus de 40 escales fluviales sur l'ensemble du Grand Paris. Les principales plateformes multimodales en sont Gennevilliers (401 ha, plus grande plateforme fluviale d'Île-de-France, plus de 250 entreprises), Bonneuil-sur-Marne (second port fluvial francilien, plus de 180 entreprises), Limay-Porcheville (125 ha, matériaux et énergie) et Bruyères-sur-Oise.



11. Le port de Rouen : capitale française de l'exportation céréalière

Rouen constitue, au sein d'HAROPA PORT, le pôle agro-industriel et céréalière de l'axe Seine. Le port revendique le rang de premier port d'Europe de l'Ouest pour l'exportation de céréales, assurant à lui seul environ la moitié des exportations maritimes françaises de blé et d'orge et près de 15 % des exportations céréalières européennes, un poids qui vaut à Rouen d'être régulièrement présenté comme le point de passage d'une tonne sur deux du grain mondial exporté par voie maritime depuis l'Europe de l'Ouest.

Le port traite par ailleurs plus de 2 Mt de produits agro-industriels annexes et environ 2,5 Mt d'engrais liquides et solides par an, ce qui en fait le premier point de transit français pour les fertilisants.

Les silos portuaires et leurs capacités

La capacité globale de stockage céréalière du port de Rouen atteint environ 1,3 million de tonnes, dont environ 900 000 tonnes de capacité dédiée spécifiquement à l'export, répartie entre cinq silos portuaires principaux :

Silo / opérateur	Site	Capacité de stockage	Cadence / caractéristiques
Sénalia	Grand-Couronne	250 000 t (plusieurs centaines de cellules)	Quai de 170 m ; 3 portiques Neuero, jusqu'à $\approx 1\,000$ t/h chacun (cadence combinée $\approx 3\,000$ t/h) ; jusqu'à 700 camions/j en réception
Groupe BZ — terminal Maison Bleue	Petit-Couronne	130 000 t (75 000 t + extension de 55 000 t / 30 cellules, 2026)	Quai allongé de 350 m, tirant d'eau porté à 11,50 m ; cible $>2,5$ Mt exportées/an (+25 %)
Socomac (Groupe Soufflet / InVivo)	Rouen	185 000 t (capacité augmentée de 25 %)	≈ 2 Mt/an transitant par le site ; 60 % des acheminements par voie fluviale (barges)
Simarex	Rouen	Silos-dômes (ex. dôme n°4 : 20 000 t, 46,4 m de diamètre)	Silo agréé point de livraison du contrat Euronext Blé n°2
Sévépi – UCAYC	Grand-Couronne / Petit-Couronne		Silo coopératif complétant l'offre portuaire dédiée à l'export



Développements 2024 et 2025 : une campagne en dents de scie

La campagne céréalière 2023-2024 s'était classée parmi les cinq meilleures jamais réalisées par le port, avec 8,7 Mt exportées. La campagne 2024-2025 a en revanche connu un net recul : 5,21 Mt exportées (-40 %), soit 54 % des exportations maritimes françaises de céréales, donc un repli directement lié à la pire moisson française de blé tendre depuis quarante ans. A titre comparatif, les trois plus importants ports d'exportation de grains et graines dans le monde traitent chacun entre 50 et 75 millions de tonnes par an (Rosario Argentine, Nouvelle Orléans Mississippi et Santos Brésil). Sur le plan des infrastructures, cette période a été marquée par le lancement, en octobre 2024, des travaux d'extension du silo du Groupe BZ à Petit-Couronne (première pierre), par la pose de deux nouveaux ducs d'Albe et l'allongement de 16 m de l'appontement portuaire, ainsi que par une innovation logistique notable : l'expérimentation, le 7 mars 2025, d'une descente de navire « en bi-marée », permettant d'optimiser le tirant d'eau exploitable et donc la compétitivité du port.

12. Historique des grands sinistres du port de Rouen

Comme Le Havre, la zone industrialo-portuaire de Rouen, composante majeure d'HAROPA PORT, concentre de nombreuses installations classées, dont plusieurs sites Seveso seuil haut (chimie, engrais azotés, trituration d'oléagineux) directement imbriqués avec les terminaux agro-industriels (événements majeurs repris ci-après)

Date	Site / installation	Nature du sinistre	Conséquences principales
26/09/2019	Lubrizol et Normandie Logistique, Rouen (bord de Seine)	Incendie chimique majeur (site Seveso seuil haut)	≈ 9 500 t de produits brûlés ; panache de fumée de 22 km ; restrictions agricoles ; aucune victime directe
12/01/2020	Simarex, Petit-Couronne	Incendie d'une tour de manutention de silo (50 m de haut)	50 pompiers, 30 engins ; périmètre de sécurité de 100 m ; trafic de barges dévié ; aucun blessé
13/03/2020	Saipol, Grand-Couronne	Explosion puis incendie (unité de production de biodiesel)	50 employés évacués ; écoles voisines confinées ; aucun blessé
04/03/2022	Sénalia, presqu'île Élie, Rouen	Incendie d'un tapis transporteur de céréales (20 m de haut)	63 pompiers ; 30 personnes évacuées ; arrêt du site pendant 3 jours
08/01/2025	LAT Nitrogen (ex-Borealis/GPN), Grand-Quevilly	Ouverture d'une soupape de sécurité sur l'unité ammoniac	Enflamment temporaire maîtrisé en 10 min ; aucun impact salariés/riverains/environnement



Cas d'école : l'imbrication de risques transport et maritime au milieu d'un tissu urbain : La crise du stockage des farines animales et l'incendie de Sagatrans (1996–2001)

(Dossier pour lequel CL Surveys est intervenu)

À la fin des années 1990, la crise de l'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB, dite « vache folle ») a conduit l'État français à interdire, en 2000, l'incorporation de farines animales dans l'alimentation du bétail. Cette décision a créé, du jour au lendemain, un stock national de plusieurs centaines de milliers de tonnes de farines et graisses animales sans débouché, que l'État a dû faire entreposer en urgence dans une vingtaine de sites à travers la France — le stock national simultané culminant à environ 770 420 tonnes en octobre 2003, avant une résorption progressive achevée en 2009 (dernier stock détruit à Rogerville, en Seine-Maritime). Une « mission Proust », créée fin 2000, a été chargée de rationaliser cette logistique de crise et de réduire son coût pour l'État. Les hangars portuaires rouennais, par leur volume disponible, ont fait partie des sites massivement réquisitionnés pour cet entreposage temporaire de matières hautement instables. Pour autant, l'absence de solution réglementaire pour écouler ces produits soudainement interdit en alimentation animale mais dont l'épandage était interdit, mais aussi l'incinération, a eu à Rouen un effet assez catastrophique mettant en relief une situation d'interdiction administrative et une no man land administratif en terme d'autre solution possible pour un produit sujet à l'auto échauffement et l'auto combustion, laquelle s'est déclarée chez Sagatrans en 1996, se transformant en un incendie de produits alors qualifiés de déchets dans un entrepôt en zone urbaine. Ce stock de 7 000 tonnes de farine de viande entreposé chez Sagatrans, sur le port de Rouen, a été le siège d'un phénomène d'auto combustion couvant en profondeur : la fermentation bactérienne de la matière organique, combinée à sa forte teneur en graisses et en humidité, a provoqué une montée en température interne du tas sans apport de source d'ignition extérieure. Plus de 400 tonnes de farine ont dû être évacuées en urgence vers des unités d'incinération extérieures, sous couvert d'une autorisation administrative d'urgence et exceptionnelle, pour circonscrire le risque. En juin 1999, des points chauds atteignant 150°C ont été détectés au sein d'un dôme de farine animale haut de 12 mètres, entreposé pour le compte de l'État (Office de l'Élevage) dans le Hangar 22 du port. Face au risque d'une explosion de poussières sur une masse aussi importante, une opération de sauvetage a mobilisé les équipes pendant plus de six mois : la farine a dû être étalée en couches successives de 50 cm d'épaisseur pour dissiper la chaleur accumulée et interrompre la réaction exothermique, avant évacuation complète vers des cimenteries habilitées à l'incinérer en four — une opération qui s'est étalée jusqu'à la fin de l'année 2001... Les retours d'expérience de cette crise, conjugués à ceux des sinistres industriels plus récents ont directement inspiré le cadre réglementaire aujourd'hui applicable au stockage de matières organiques ou combustibles en vrac sur le port de Rouen : contrôle thermique permanent par thermocouples, interdiction des dômes géants et limitation stricte des hauteurs de tas extérieurs de matières fermentescibles (souvent sous 2 à 3 mètres selon les produits), mesures anti-poussières au titre de la directive ATEX (ventilation forcée, dépoussiérage industriel, matériel électrique certifié), et obligation pour chaque exploitant de disposer, dans son Plan d'Opération Interne, de protocoles d'étouffement par inertage ,...

13. La navigation maritimo-fluviale entre Le Havre et Rouen

La liaison entre Le Havre et Rouen, sur environ 120 km de Seine, combine deux régimes de navigation bien distincts : la remontée maritime à marée pour les navires de mer empruntant le chenal de l'estuaire, et la navigation fluviale continue, notamment via le canal de Tancarville, pour les péniches et automoteurs qui souhaitent éviter la partie la plus exposée de l'estuaire.

Le chenal maritime et la contrainte de marée

Avant les grands travaux d'aménagement du XIXe et du XXe siècle, la remontée de l'estuaire était éprouvante : les faibles profondeurs, parfois inférieures à un mètre en basse mer de vive eau, et la présence de bancs de sable mobiles imposaient aux navires des temps de trajet pouvant atteindre 8 à 30 jours entre Le Havre et Rouen selon les conditions. Les endiguements engagés depuis 1850 et les campagnes de dragage régulières ont progressivement stabilisé et approfondi le chenal : ouverture d'un nouveau chenal en 1961 (8 m en morte-eau, 10 m en vive-eau), allongement de la digue en 1979 (+2 m environ), puis un tirant d'eau admissible porté à 10,7 m dès 2007 pour 97 % des marées montantes. Le tirant d'eau cible aujourd'hui poursuivi est de 11,7 m à la montée et 11,3 m à la descente. En amont de Rouen, le chenal est calibré à une largeur uniforme de l'ordre de 80 à 100 m, pour une hauteur d'eau garantie de 3 à 4 m.

Dans les conditions actuelles, la remontée du Havre à Rouen s'effectue en une seule marée, soit environ 6 heures de navigation, contre plusieurs jours au XIXe siècle. Il s'agit d'un progrès qui explique directement la croissance du gabarit des navires reçus (le tonnage transitant par Rouen est ainsi passé de 10 Mt en 1950 à 83 Mt dès 1973), plus que celle du nombre de passages. La navigation de nuit reste toutefois proscrite sur certains tronçons, et le passage de certains points singuliers (bouées, méandres resserrés comme celui de Quillebeuf-sur-Seine — voir le focus MV Citius ci-après) impose une vigilance accrue, en particulier pour les plus grandes unités.

Le canal de Tancarville — la voie fluviale continue

Parallèlement au chenal maritime, le canal de Tancarville, mis en service en 1887, offre aux bateaux fluviaux une liaison de 25 km entre Tancarville et Le Havre qui leur évite d'emprunter la partie la plus exposée de l'estuaire maritime. Franchi par une écluse unique au gabarit de 180 m sur 23 m, il présente un mouillage de 3,50 m et une hauteur libre de 7 m sous ses ouvrages. Ces caractéristiques, associées au chenal calibré en amont, permettent une continuité de navigation fluviale entre Le Havre, Rouen et, au-delà, l'ensemble de l'axe Seine jusqu'à l'Île-de-France.



Le pilotage, pivot de la sécurité de la navigation

La sécurité de cette navigation mixte repose largement sur le pilotage maritime, organisé en deux stations complémentaires. La station du Havre compte 48 pilotes, 2 pilotes hélicoptère, 2 treuillistes et 30 marins, avec 6 navires, une vedette basée à Fécamp, un simulateur et un atelier de maintenance ; le pilotage y est obligatoire pour tout navire de 70 m ou plus, ou transportant des matières dangereuses. La station de la Seine (Rouen-Caen-Dieppe), historiquement issue de la station de Quillebeuf et enrichie par les fusions de Villequier (1948), Honfleur (1958), Dieppe (1976) et Caen (1991), compte 54 pilotes et assure environ 12 000 prestations par an pour quelque 3 500 navires, représentant 22 à 26 Mt de trafic maritime. HAROPA PORT valorise ce service comme permettant l'équivalent de 2,5 milliards de tonnes-kilomètres évitées à la route chaque année. Le pilotage y est obligatoire au-delà de 55 m de la rade jusqu'à Caudebec-en-Caux, au-delà de 45 m entre Caudebec et Rouen, pour tout navire à passagers de 25 m ou plus, et pour toute cargaison dangereuse ; les deux stations opèrent 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Cette organisation a été récemment complétée par une innovation opérationnelle notable : l'expérimentation, le 7 mars 2025, d'une descente de navire « en bi-marée », permettant de fractionner un transit sur deux cycles de marée successifs pour optimiser le tirant d'eau exploitable par les navires les plus chargés, une réponse pragmatique aux contraintes physiques de l'estuaire plutôt qu'aux seuls travaux de dragage.

14. Focus : l'échouage du MV Citius dans la Seine (18 décembre 2016)

(Dossier pour lequel CL Surveys est intervenu)

Le Citius est un vraquier (bulk carrier) construit en 2010, alors immatriculé sous pavillon britannique / île de Man, mesurant 287 m de long pour 45 m de large, jaugeant 88 479 UMS pour un port en lourd de 170 923 tonnes, soit un navire nettement plus grand que le gabarit maximal habituellement cité pour le port de Rouen (292 m mais 150 000 t de port en lourd au maximum), après avoir fait escale sur un port de l'Europe, devait compléter son déchargement d'environ 80 000 mt de charbon à Rouen

Le samedi 18 décembre 2016, peu après midi, après que le pilote ait engagé la remontée de la Seine, en situation de brouillard, le Citius s'est échoué à Quillebeuf-sur-Seine, dans l'un des méandres resserrés de la basse Seine situé entre Le Havre et Rouen, un point particulier du chenal déjà identifié comme délicat pour la navigation des grandes unités. La proue du navire s'est enfoncé d'un côté de la berge du fleuve et la poupe sur la berge opposée. L'échouage a entraîné l'arrêt temporaire de la navigation de la Seine vers Rouen et inversement, plusieurs jours, le temps des opérations de dégagement.



L'opération de renflouement été opéré marée haute, après plusieurs tentatives en échec et crainte de d'un évènement majeur suite à une rupture du corps du navire, par une petite dizaine de remorques et l'assistance en réserve de l' Abeille Liberté, unité d'astreinte étatique basée à Cherbourg, a été dépêché sur zone et a conduit l'essentiel de la manœuvre de dégagement, épaulé par des remorqueurs portuaires du Havre et de Rouen mobilisés pour la mise en sécurité initiale du navire. Les opérations se sont poursuivies une partie de la nuit et le Citius a été remis à flot vers 2h30 du matin, puis remorqué et amarré au poste de Radicatel, sur la Seine, où le navire a pu faire l'objet des vérifications et opérations consécutives à l'échouage.

Aucune victime ni pollution significative n'a été rapportée dans la presse à la suite de cet événement, qui s'est soldé par une remise à flot en moins d'une marée complète. Ce sinistre a également généré une réflexion quant à la mise en cause du pilotage vis-à-vis de la prise de décision d'engager un navire d'un tel gabarit sur la Seine en condition de brouillard, la Normandie restant ce qu'elle est de longue date.

15. Conclusion

Le port du Havre, et plus largement l'axe Seine, aborde 2026 en position de force relative sur le plan financier et industriel dont la croissance continue en terme du trafic conteneurs, soutenu par des investissements en forte hausse, une diversification énergétique crédible et soutenue par l'État mais qui fait face à un risque structurel réel sur son statut de port d'escale directe pour les plus grands porte-conteneurs, du fait de la recomposition des alliances maritimes mondiales. La trajectoire 2024-2025 montre un port qui compense ce risque par la croissance de son hinterland (rail, fluvial) et par une stratégie de diversification vers les nouvelles filières énergétiques, plutôt que par une confrontation frontale avec Rotterdam et Anvers-Bruges sur le seul terrain du volume. C'est cette bascule, d'un port focalisé sur le volume conteneurs vers un port plateforme industrielle et énergétique, qui semble constituer le pari central des perspectives 2026-2030.

Pour autant, les perspectives à moyen / long terme restent une interrogation, en dépit du fort dynamisme de HAROPA, face à une massification toujours croissante des navires de la flotte qui plaide plus pour des ports du Nord de l'Europe, lesquels ont pourtant un accès fluvial (ou partiellement pour Rotterdam) alors que Le Havre a un accès façade maritime direct...

En tout état de cause, tous les moyens sont mis depuis plusieurs années, et sont planifiés, pour faire du Havre le port national captif du grand bassin de consommation nationale, et au-delà. Et le Havre dispose de nombreux atouts à cet égard. L'adage ne dit-il pas qu'il est préférable d'être plein de ressources parmi les grands que petit chez les grands...