



L'AXE SEINE, TERRE D'AGRO-INDUSTRIE

The Seine Axis – home to agroindustry

28 #LEMAG Sommaire *contents*

04
06

Édito / *Edito*

L'essentiel / *The essentials*

Booster la logistique fluviale urbaine

Boosting urban river logistics

La croisière est de retour

Cruise is back

Les ports au service de Paris 2024

The ports serving Paris 2024

13
14

Faits et chiffres / *Fact and figures*

Grand angle / *Wide Angle*



16

Ils font l'axe / *They make the axis*

Cemex construit l'avenir!

Cemex is building the future!



18

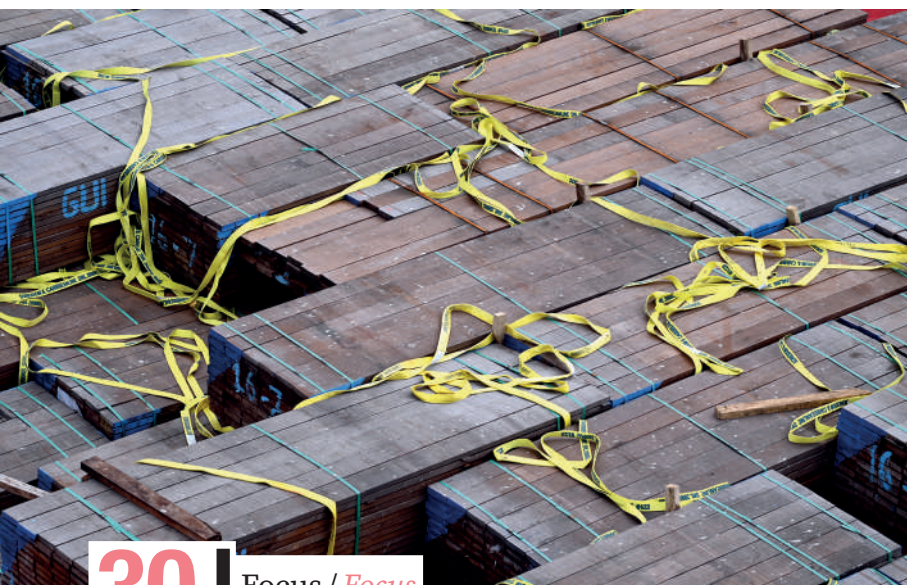
Dossier / *Economic issues*

L'axe Seine, terre d'agro-industrie
The Seine Axis – home to agroindustry

28

En images / *Pictures*

De l'assiette... au radiateur
From the plate... to the radiator



30

Focus / *Focus*

La filière bois se renforce
A stronger wood sector

32

Perspectives / *Prospects*

Accélération digitale et cybercriminalité
Digital acceleration and cybercrime

FACE AUX CRISES, UN ÉCOSYSTÈME INDUSTRIEL RÉSILIENT

*In the face of crisis,
a resilient industrial ecosystem*



STÉPHANE RAISON

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

En hausse de 5% (*) sur l'ensemble de ses activités maritimes, HAROPA PORT poursuit sa progression dans un contexte de pandémie mondiale et de conflit ukrainien au cœur de l'Europe.

Notre port affiche sa résilience. D'abord, parce que notre modèle, fondé sur la fusion, a décuplé nos forces. Ensuite, parce que nous développons sans cesse nos capacités à résister aux chocs engendrés par les tensions nationales et internationales. Car c'est cela aussi, la vocation d'une grande place portuaire comme la nôtre.

Pour atténuer les chocs alimentaires que le conflit russo-ukrainien remet si douloureusement à l'ordre du jour, nous possédons ainsi une carte maîtresse : une filière agro-industrielle très présente du Havre à Gennevilliers et très dynamique, mise à l'honneur dans ce numéro. Les importations de produits agricoles, leur transformation sur place par une multitude d'entreprises que nous accueillons et accompagnons, de même l'existence à Rouen d'une usine de production d'engrais, servent l'indépendance alimentaire de la France. Premier port d'Europe de l'Ouest pour l'exportation de céréales, HAROPA PORT peut en outre contribuer à nourrir les populations d'autres pays.

Pour atténuer les chocs énergétiques - qui comme les chocs alimentaires, nous menacent plus que jamais - nous avons également des solutions. Ce sont par exemple les producteurs de biodiesel et bioéthanol déjà implantés dans notre domaine portuaire. Bientôt, ils seront rejoints par les producteurs d'hydrogène et de biocarburants avancés, fabriqués avec des huiles usagées, des résidus agricoles ou des déchets forestiers. Ces acteurs pourraient ainsi composer un écosystème vertueux dans lequel les rejets des uns constituent les intrants des autres. Avec notre soutien, ils expérimentent déjà leurs innovations sur l'axe Seine... et dessinent l'avenir de la France.

Up 5% () in all its maritime activities, HAROPA PORT is continuing to grow in a context of a global pandemic and the Ukrainian conflict in the heart of Europe.*

Our port has shown resilience. First of all, because our model, founded as it is on the port merger, has greatly amplified our strengths. Secondly, because we are constantly developing our capabilities for resistance to shocks triggered by national and international tensions. Indeed, that is also the role of a major port complex such as ours.

We also hold a strong suit for the mitigation of the food supply shocks that the Russia-Ukraine conflict has so tragically put back on the international agenda: an agroindustrial sector with a major presence from Le Havre to Gennevilliers, a highly dynamic sector showcased in this issue of the magazine. Imports of agricultural products, processed on site by a multitude of companies hosted and supported by us, in addition to the existence in Rouen of a fertiliser production plant, all of which serve the food independence of France. As the leading Western European port for grain exports, HAROPA PORT is also able to help feed the populations of other countries.

And we also have solutions for the mitigation of the energy shocks that, like food supply shocks, are a greater threat than ever. For example, producers of biodiesel and bioethanol are already based on our port land. And they will soon be joined by producers of hydrogen and advanced biofuels manufactured using waste oils, farm residues and forest waste. These actors could in this way form a virtuous ecosystem in which waste for some become inputs for others. With our support, they are already conducting trials of their innovations along the Seine Axis ... thus pointing to France's future.



Le port de Charenton-le-Pont est accessible à la logistique urbaine.
The port of Charenton-le-Pont is accessible to urban logistics.

BOOSTER LA LOGISTIQUE FLUVIALE URBAINE

Boosting urban river logistics

Les métropoles de Paris, Rouen et Le Havre, en partenariat avec HAROPA PORT et VNF, ont lancé en avril dernier **un appel à manifestation d'intérêt (AMI) visant à accélérer l'innovation en matière de logistique fluviale urbaine**. Aujourd'hui, 85 % des marchandises arrivant par voie maritime au Havre sont transportées par la route à Rouen et Paris. Il s'agit donc de promouvoir le transport fluvial comme alternative au transport routier et de favoriser les solutions de livraison décarbonées et innovantes. L'objectif est donc d'identifier les acteurs et de faire émerger les propositions innovantes pour favoriser la décarbonation des transports de marchandises jusqu'au dernier kilomètre. Face au dérèglement climatique et à la croissance du e-commerce, les atouts du fret fluvial sont indéniables : il consomme cinq fois moins de carburant que le transport routier et émet jusqu'à cinq fois moins de CO₂ à la tonne transportée.

Il permet de desservir les villes les plus denses tout en réduisant la congestion routière.

Last April, the cities of Paris, Rouen and Le Havre, in partnership with HAROPA PORT and the French Waterways Authority (VNF), sent out a call for declarations of interest (AMI) aimed at speeding up innovation in the urban river logistics domain. Currently, 85% of all goods arriving by sea in Le Havre are taken by road to Rouen and Paris. There is therefore a need to promote river transport as an alternative to road haulage and to encourage decarbonized delivery solutions over the final kilometre. The objective is thus to identify the actors and to foster the emergence of innovative proposals for greater decarbonization of goods transport up to the final kilometre. Given the disruption of the climate and the expansion of e-commerce, the advantages of river freight are

undeniable: it consumes five times less fuel than road transport and emits up to five times less CO₂ per tonne carried. And it allows the densest urban centres to be served while also reducing congestion on the roads.

à savoir

Les dossiers de candidature sont en cours d'analyse. Cette étape permet de sélectionner les idées les plus innovantes en matière de logistique fluviale et décarbonée, sur 34 sites potentiels. Elle sera suivie à l'automne d'un appel à projets pour approfondir les dossiers sélectionnés.

to know

The call for declarations of interest will remain open until September 2022. It will lead to the selection of the most innovative ideas in the area of river and decarbonized logistics relating to 34 potential sites. It will be followed in the autumn by a call for project proposals that will go into greater detail on the selected responses.

100 000 M² SUPPLÉMENTAIRES SUR LE PLPN2

Another 100,000 sq. m. for PLPN2

Le groupe Panhard a lancé en mars dernier la construction en blanc d'un entrepôt de 102 633 m². Situé sur le Parc logistique du pont de Normandie 2 sur une parcelle de 215 000 m² préparée par HAROPA PORT, ce nouveau bâtiment logistique de classe « A », s'ajoutera aux 48 000 m² de surfaces déjà développées par le groupe Panhard en 2019. La convention d'occupation temporaire, transférée en janvier 2022 à

Goldman Sachs Asset Management, est délivrée pour une durée de 45 ans. Un projet qui confirme l'attractivité du PLPN2.

In March of this year, the Panhard Group began speculative construction, without secured advance tenancies, of a 102,633 sq. m. warehouse. Located on the pont de Normandie logistics park 2 (PLPN2) on a 215,000 sq. m. plot prepared by HAROPA PORT, the new logistics

"Class A" building will add to the 48,000 sq. m. already developed by the Panhard Group in 2019. The temporary occupancy agreement, transferred in January 2022 to Goldman Sachs Asset Management, was granted for a 45-year term. This project will consolidate the attractiveness of PLPN2.

Pour en savoir plus...
To find out more...



Vue générale du Parc logistique du pont de Normandie.
General view of the pont de Normandie logistics park.



BIENTÔT UN TERMINAL MÉTHANIER AU HAVRE

An LNG terminal soon in Le Havre

Afin de garantir notre indépendance énergétique face à la crise ukrainienne, le Gouvernement a annoncé l'installation au Havre d'un terminal méthanier flottant (FSRU Floating Storage and Regasification Unit) porté par TotalEnergies. L'installation sur le quai de Bougainville permettra l'importation du gaz naturel liquéfié par bateau à compter de l'automne 2023. Le choix du Havre se justifie par l'expertise acquise par le port dans l'utilisation du GNL et

par la présence d'une canalisation de transport en mesure de desservir le réseau national. Les travaux de raccordement pris en charge par GRT GAZ pourraient commencer dès l'automne. À terme, cette unité de production représenterait 15 % de la capacité de regazéification française actuelle et faire de HAROPA PORT le 4^e port gazier de France.

The Government has announced the installation in Le Havre of a

floating LNG terminal supported by TotalEnergies. The installation will enable the import of LNG by ship as starting in the fall of 2023. Le Havre was chosen because of its expertise in the use of LNG and the presence of a transmission pipeline capable of serving the national grid. The connection work, which will be carried out by GRT GAZ, could start in the autumn. Eventually, this production unit could represent 15% of the current French regasification capacity.

LA CROISIÈRE EST DE RETOUR

Cruise is back

Les compagnies de croisière maritimes enregistrent leur plus haut niveau d'activité depuis le début de la pandémie. La saison s'annonce dynamique sur l'axe Seine.

Très affectés par la crise sanitaire mondiale, les croisiéristes maritimes et fluviaux reprennent leurs activités : cette année, 242 navires de croisière maritime sont en service sur une flotte mondiale totalisant près de 320 paquebots. L'optimisme est de mise également sur le port de l'axe Seine : quelque 200 paquebots seront accueillis. Il s'agit du plus haut niveau d'activité enregistré depuis l'arrêt total des croisières au printemps 2020.

Au Havre, 130 escales sont annoncées (dont 15 inaugurales) et trois nouvelles compagnies ont choisi la Porte Océane (Virgin Voyages, Ambassador Cruise Line et Mystic Cruises). La saison sera notamment marquée par le départ du prestigieux *Queen Mary II* pour New York (le 19 septembre) ; Le Havre se réjouit cette année d'être le port de départ de 24 têtes de ligne. Parmi les 51 escales programmées à Honfleur, huit seront inaugurales ; à noter le passage de l'*Ambience* (Ambassador Cruise Line), le plus long paquebot accueilli par le port normand (245 m). Le terminal croisières de Rouen, qui fait l'objet de travaux (renforcement du quai, électrification), a, quant à lui, programmé 14 escales, dont quatre inaugurales.

Le fluvial aussi

Au Havre, les réservations d'escales ont presque doublé, passant à 219 étapes cette année (7 500 passagers environ). La compagnie Viking Cruises vient par ailleurs de mettre en flotte quatre nouveaux paquebots sur le port de Grenelle, conçus pour naviguer sur la Seine. Rouen de son côté a lancé des travaux de modernisation dans le bassin Saint-Gervais pour accueillir jusqu'à dix bateaux en hivernage. À Paris, 21 paquebots fluviaux - qui représentent 30 000 h de réservation -, font l'objet d'un important programme d'électrification.



Départ du terminal croisières HAROPA PORT | Le Havre.
Departure from HAROPA PORT | Le Havre cruises terminal.

Shipping lines have seen their highest level of activity since the beginning of the pandemic. The upcoming season looks to be dynamic for the Seine Axis.

Sea and river cruise operators, hard hit by the global health crisis, are back in business: this year, 242 sea cruise ships are operating out of a global fleet of nearly 320. Optimism is also back for the Seine Axis ports, which will be welcoming some 200 cruise ships. This is the highest level of activity recorded since the total shutdown of all cruises in the spring of 2020.

In Le Havre, 130 calls are scheduled (including fifteen inaugurals) and three new lines have chosen Porte Océane (Virgin Voyages, Ambassador Cruise

Line and Mystic Cruises). A notable event for the season will be the departure of the prestigious Queen Mary II for New York (on 19 September). Le Havre is pleased to have been chosen as the departure/terminal port for 24 cruises this year. Of the 51 calls scheduled for Honfleur, eight will be inaugural. Worth noting is the stop-over of the Ambience (Ambassador Cruise Line), the longest cruise ship that has ever called at this Normandy port (245m). As for Rouen's cruises terminal, which has seen recent modification work (quay consolidation and electrification), it is expecting 14 calls, including four inaugurals.



And also the river...

In Le Havre, call bookings have almost doubled, to 219 stopovers this year (around 7,500 passengers). The Viking Cruises line also recently added four new vessels to its fleet at Grenelle Port; they have been designed for Seine navigation. As for Rouen, it has commenced modernisation work in Saint-Gervais dock to allow up to 10 vessels to be berthed for wintering. In Paris, 21 river cruise ships – representing 30,000 booked hours – are the subject of a major electrification programme.

Pour en savoir plus...
To find out more...



SÉNALIA AU 109

Sénalia at no. 109

Le 12 mai, le groupe Sénalia a inauguré son nouveau siège social sur le port de Rouen. Le chantier de construction avait été lancé en août 2021. Le bâtiment, baptisé le « 109 », comprend cinq étages et s'étend sur 3 000 m². Un espace est destiné à accueillir une pépinière d'entreprises.

Installé depuis la fin des années 1950 dans l'Eure-et-Loir, le groupe Sénalia a fait le choix de se rapprocher du cœur de son activité céréalière sur la presqu'île Élie. Cette installation en bord de quai constitue un signal fort de la participation du premier opérateur céréaliier de HAROPA PORT | Rouen à l'attractivité du territoire.

On 12 May, the Sénalia Group officially opened its new headquarters at the port of Rouen. Construction had begun in August 2021. The building, named "no. 109", has five floors and 3,000 sq. m. of floor space. One area is intended to be used as a start-up incubator.

Based since the late 1950s in Eure-et-Loir, the Sénalia Group has chosen to move to the Elie peninsula, closer to its core grain business. This quayside base sends a strong signal regarding the contribution of HAROPA PORT | Rouen's leading grain operator to the attractiveness of the local region.



Nouveau siège social de Sénalia à Rouen.
New Sénalia headquarters in Rouen.



La passerelle de 140 m doit rattacher l'île à la ville de Saint-Denis.
The 140-metre footbridge will link the island to the city of Saint-Denis.

LES PORTS AU SERVICE DE PARIS 2024

The ports serving Paris 2024

Les ports sont plus que jamais mis à contribution dans la préparation des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris 2024 ! Les travaux des installations et des infrastructures qui constitueront leur héritage se poursuivent.

Sur le port de Gennevilliers, Eiffage a signé une convention d'occupation temporaire d'un terrain en bord à voie d'eau, afin de construire la passerelle piétonne du village olympique. Elle reliera l'éco-quartier fluvial de l'île-Saint-Denis au quartier Universeine et à la gare Pleyel du Grand Paris en construction. Assemblée sur le port, cette passerelle de 140 m de long et 16 m de large sera acheminée par voie fluviale jusqu'à son emplacement définitif. Quant à la plateforme logistique

de Bruyères-sur-Oise, elle accueillera les installations nécessaires à la création de substrats de plantation des espaces paysagers du Village des Athlètes. Mélange de matière organique provenant d'espaces verts publics et de matériaux de déconstruction, ce procédé innovant porté par la Solidéo était expérimenté depuis 2021 sur 25 000 m² du port. Il sera reproduit pour les JOP et au-delà.

à savoir

Dès 2019 et dans le cadre des JOP, HAROPA PORT | Paris a lancé un vaste programme d'assainissement sur la Seine (près de 15 M€ de travaux) : l'objectif est d'installer des canalisations pour collecter les eaux usées des 223 installations flottantes (animations & loisirs et bateaux logement). Ce chantier a également pour objectif de participer à la dépollution durable de la Seine.

The ports are more than ever being called upon to help in preparing the Paris 2024 Olympic and Paralympic Games! Work is ongoing on the installations and infrastructures that will form the Games' legacy.

At Gennevilliers port, Eiffage has signed a temporary occupancy agreement for a waterside plot for the construction of the Olympic Village footbridge. This will link the Île-Saint-Denis riverside ecodistrict to Pleyel Station, part of the Grand Paris project now under construction. Once assembled at the port, the bridge, 140m long and

16m wide, will be taken on the river to its permanent location. As for the Bruyères-sur-Oise logistics platform, this will be the location of the facilities needed to create the plant bedding for the landscaped areas in the Athletes Village. The innovative process promoted by Solidéo, based a mix of organic material from public green spaces and demolition waste, has been tested since 2021 on 25,000 sq. m. of port land and will be reproduced for the 2024 Games and beyond.

to know

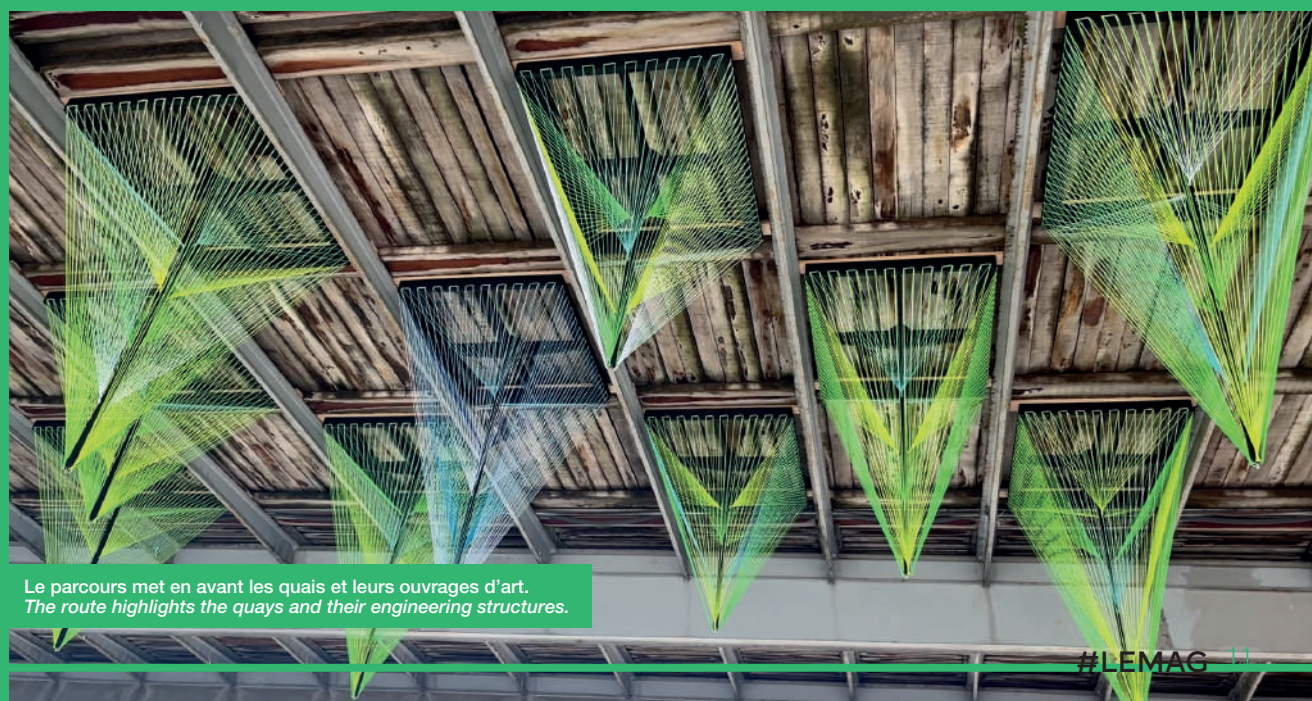
As early as 2019, in connection with the 2024 Games, HAROPA PORT | Paris initiated a wide-ranging sewage management programme on the Seine (at a cost of nearly €15m): the objective is to install pipes to collect wastewater from the 223 floating installations (events & recreation and boats used as housing). The project is also aimed at helping control Seine pollution over the long-term.

DE L'ART SOUS LES PONTS

Art under the bridges

Depuis le 23 juin, des artistes sont à l'œuvre pour rendre hommage à l'écrin de la Seine : les quais. Cette opération a lieu sous cinq ponts grâce au parcours La Seine Artistique. Les organisateurs, HAROPA PORT et la Communauté portuaire de Paris, souhaitent mettre le transport fluvial et les quais parisiens en lumière dans le cadre de l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 pour laisser une trace positive en héritage. Cet événement est une véritable rencontre entre art et patrimoine. Les artistes font ainsi redécouvrir aux différents usagers des quais et leurs ouvrages d'art, grâce à des installations artistiques, création visuelles, installations, projections vidéos, etc. Rendez-vous sous les ponts Marie, de Bir-Hakeim, de l'Alma et aux passerelles Léopold-Sédar-Senghor et Simone-de-Beauvoir.

Since 23 June, artists have been at work to pay tribute to a choice setting on the Seine: its quaysides. This operation will be conducted under five bridges based around the Seine Artistique scenic route. The organisers, HAROPA PORT and Paris Port Community, will set out to showcase river transport and the Paris quaysides as part of Paris' hosting of the 2024 Olympic and Paralympic Games, in order to leave a positive legacy. This event will be a genuine interaction between art and heritage. The artists will in this way lead the different users of the quays to rediscover them and their engineering structures by means of artistic installations, visual creations, video projections, and more. Rendezvous under the Marie, Bir-Hakeim and Alma road bridges, and the Léopold-Sédar-Senghor and Simone-de-Beauvoir footbridges.



Le parcours met en avant les quais et leurs ouvrages d'art.
The route highlights the quays and their engineering structures.

en bref in brief

Nouveau service maritime

New shipping service

■ Hapag-Lloyd et Arkas (armateur turc), qui exploitent en commun un service maritime hebdomadaire entre l'Europe du Nord et l'Afrique de l'Ouest, ont redistribué les escales au profit de HAROPA PORT : le service, qui effectue la rotation en 35 jours, a démarré le 23 juin et touche désormais Le Havre (et non plus Hambourg), en plus des ports d'Anvers, Tanger Med, Tema et Abidjan.

■ *Hapag-Lloyd and Arkas, who jointly operate a weekly shipping service between Northern Europe and West Africa, have redistributed the calls to HAROPA PORT: the service started in June and now reaches Le Havre, in addition to the ports of Antwerp, Tangier Med, Tema and Abidjan.*

Ferroviaire Rail

■ Les initiatives se multiplient autour du transport de fret ferroviaire. Les ports de Bruyères-sur-Oise et Gennevilliers accueillent chacun une nouvelle offre de desserte pour les granulats, tandis que les fréquences de services de transport combiné sont renforcées entre Le Havre et Chalon-sur-Saône d'une part, et Lyon d'autre part.

■ *There are increasing numbers of initiatives around rail freight transport. The ports of Bruyères-sur-Oise and Gennevilliers will each be host to a new service*

offering for aggregates, and combined transport services between Le Havre and Chalon-sur-Saône and Le Havre and Lyon will now be more frequent.

Pour en savoir plus
To find out more



Performances Performance

■ Les indicateurs de performance 2021 sont disponibles ! Sur fond de crise sanitaire et de reprise de l'activité économique mondiale, ils démontrent la forte mobilisation de HAROPA PORT dans les domaines maritime, terrestre, douanier et sanitaire.

■ *The 2021 performance indicators are out! Set against the backdrop of the pandemic and the global economic rebound, they evidence HAROPA PORT's high level of mobilisation in the maritime, land, customs and sanitary domains.*

Chatière à Port 2000 Direct connection to Port 2000

■ HAROPA PORT poursuit sa mobilisation en vue d'obtenir l'avis des autorités indépendantes sur le dossier d'autorisation environnementale. Il s'agit d'une étape indispensable avant le lancement de l'enquête publique, qui permettra à tout citoyen de consulter le dossier et de s'exprimer. Pour tout comprendre du projet

d'accès direct des bateaux fluviaux à Port 2000, scannez ce QR code.

■ *HAROPA PORT is continuing to mobilise to obtain the assessment of the independent authorities on its environmental permit application. This is a crucial step prior to the beginning of a public planning enquiry and will allow all citizens to look at the application and express a view.*



Biennale Biennale

■ HAROPA PORT est partenaire de la 2^e Biennale d'architecture et du paysage (Bap!) qui se tient à Versailles jusqu'au 13 juillet sur le thème « Terre et villes ». Au programme : des débats, des colloques et dix expositions, dont trois « hors les murs » à Mantes-La-Jolie, La Roche-Guyon et la Défense.

■ *HAROPA PORT is partnering the second "Land and City" themed Architecture and Landscape Biennale (Bap!) to be held in Versailles, ending on 13 July. The programme includes debates, conferences and ten exhibitions, including three "outlying" in Mantes-La-Jolie, La Roche-Guyon and Paris' Défense district.*

Javel Javel

■ L'Arche, projet conçu pour dynamiser le port de Javel, ouvrira ses portes en juillet. Ce complexe aquatique sera doté, entre

autres, d'une piscine olympique à ciel ouvert, de salles de sport, d'un centre de balnéothérapie et d'un solarium transformé en terrasse guinguette ou espace de projection le soir.

■ *The Arche, a project designed as a boost for Javel port, will open its doors in July. This aquatic complex will have an open-air Olympic-sized swimming pool, gyms, a balneotherapy facility and a solarium that transforms into a traditional French café or projection area in the evening.*

Partenariat Partnership

■ HAROPA PORT et le Grand port maritime de la Réunion ont signé un partenariat de 3 ans pour développer les trafics et favoriser les coopérations dans l'océan Indien. Il s'agit aussi pour HAROPA PORT de partager son expertise dans la transition écologique, numérique et la sûreté portuaire.

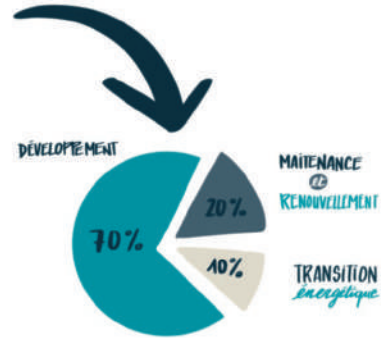
■ *HAROPA PORT and Reunion Island Port Authority have signed a three-year partnership agreement to develop port traffic and foster cooperative programmes in the Indian Ocean. For HAROPA PORT, the aim is also to share its expertise for the ecological and digital transition and port security.*

Pour en savoir plus
To find out more



ZOOM SUR LE PROJET STRATÉGIQUE

LE PROJET STRATÉGIQUE 2020-2025 VEUT FAIRE DE L'AXE SEINE UN SYSTÈME PORTUAIRE, LOGISTIQUE ET INDUSTRIEL DE PREMIER PLAN, AFFIRMANT LA PLACE DE HAROPA PORT EN TANT QUE GRAND PORT DU RANGE NORD-EUROPEËN.



4 PILIERS

DÉVELOPPEMENT
industriel & logistique



TRANSITION
numérique



TRANSITION
écologique

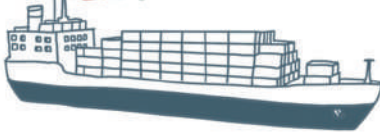


MULTIMODALITÉ

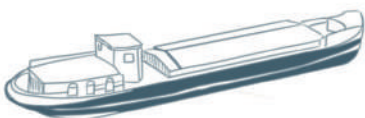


des OBJECTIFS → 2025 AMBITIEUX & RÉALISTES

92 M^E de TRAFIC MARITIME



35 M^E de TRAFIC FLUVIAL



40%^(*) de VRACS

20%^(**) de CONTENEURS

TRANSPORTÉS PAR LE FER ET LE FLEUVE^(**)

MOINS
de
8 M^E de CO₂ émises

(*) TRAFIC MARITIME TERRESTRE HORS TRANSBORDEMENT (**) EN REMPLACEMENT DE LA ROUTE



Grand angle *wide angle*

■ À l'approche de son dixième anniversaire, la drague aspiratrice *Jean Ango* est mise à l'arrêt pour permettre le renouvellement de son certificat de classification. Après la révision des 45 000 heures de ses moteurs principaux, réalisée à flots devant les ateliers de Croisset, place au contrôle de sa partie basse, sous la ligne de flottaison. Depuis la mi-mars, celui-ci est mené hors d'eau sur le dock flottant du bassin Saint-Gervais (port de Rouen), entraînant une intense activité autour de la drague.

■ *Suction dredger Jean-Ango has been laid up in the Saint-Gervais floating dock (Rouen port), awaiting renewal of its classification certificate.*



Ils font l'axe
they make the Axis



CEMEX CONSTRUIT L'AVENIR !

Cemex is building the future!

Le groupe spécialisé dans les matériaux de construction a développé de longue date un dispositif d'implantation global ancré sur l'axe Seine. Il affiche clairement sa volonté de placer le développement durable au cœur de ses priorités.

Dans le port du Point du Jour à Paris, Cemex pilote actuellement la refonte totale d'un de ses sites pour le rendre exemplaire, tant sur les plans industriel et logistique que sociétal. Une nouvelle illustration de la démarche de développement durable du groupe. Très présent sur l'axe Seine, ce dernier y dispose d'un réseau finement maillé de sites interconnectés. « Ici, nous exerçons deux de nos grands métiers, la production de granulats et de béton prêt à l'emploi, et avons en plus des activités d'évacuation de déblais, de collecte dans les ports de déchets à valoriser, de transporteur fluvial, de construction et réparation fluviales », explique Florence Boutmy, directrice générale Matériaux Nord-France.

Historiquement lié à la voie d'eau, Cemex transporte aujourd'hui par ce biais 60 % des matériaux qu'elle achemine chaque année. Le fleuve lui apporte les granulats alluvionnaires complétés par les granulats marins. « Depuis peu, nous profitons de l'accès que Le Havre nous donne sur la

“
Nous travaillons sur chaque étape de la chaîne de valeur pour constituer un écosystème vertueux
”

Manche pour équilibrer nos approvisionnements en allant chercher en plus des alluvions marines », précise Florence Boutmy.

L'entreprise maîtrise l'intégralité de sa chaîne de valeur, de la production des granulats à la livraison du béton prêt à l'emploi sur les

lieux de consommation, y compris au cœur des agglomérations. « Nous travaillons sur chaque étape de cette chaîne pour constituer un écosystème vertueux », souligne Florence Boutmy. Cemex optimise ses installations portuaires et de production, écoconçoit ses produits, propose des solutions constructives respectueuses de l'environnement, privilégie les modes massifiés — fleuve et fer —, réservant le plus possible le transport routier aux circuits courts. Elle mise aussi sur l'économie circulaire, par exemple en rechargeant régulièrement en déblais les barges venues livrer des granulats.

Les chantiers du Grand Paris ont accéléré cette croissance en mode 100 % responsable. En 2021, CEMEX a ainsi transporté 4,2 millions de tonnes de matériaux par voie d'eau. L'avenir s'annonce prometteur, porté entre autres par les perspectives offertes par la construction du Canal Seine-Nord-Europe, qui connectera dès 2028 le bassin de la Seine à celui de l'Escaut et d'autres grands bassins européens.

Cemex, a group specialising in construction materials, has for many years been developing a comprehensive facility based on the Seine Axis. And it is clear about its determination to make sustainable development central to its priorities.

At Point du Jour port in Paris, Cemex is currently conducting a total overhaul of one of its sites to make it exemplary from all standpoints: industrial, logistics and societal - one more illustration of Cemex' pursuit of sustainable development. It has a strong presence on the Seine Axis, with a wide-ranging network of interconnected sites. Florence Boutmy, General Manager for Materials in Northern France, explains: "Our operations here are in two of our main domains: production of aggregates and ready-mix concrete, and we also have other activities – disposal of excavated material, port collection of waste for recycling, river transport, and river construction and repair."

Historically linked to the river, Cemex currently uses it to carry 60% of the materials it transports every year. The river provides it with alluvial aggregates supplemented by marine

“ We are working on every stage in the chain to build a virtuous ecosystem

aggregates. Florence Boutmy adds that "We have begun recently to make good use of the access Le Havre gives us to the English Channel to balance our sourcing to include alluvial deposits from the sea".

The company controls the whole of its value chain from aggregate production to delivery of ready-mix concrete to where it is used, even deep in urban areas. "We are working

on every stage in the chain to build a virtuous ecosystem," emphasises Florence Boutmy. Cemex optimises its port and production facilities, eco-designs its products, proposes environmentally-friendly constructive solutions, gives preference to mass transport modes — river and rail — reserving road haulage for short distribution routes as far as possible. It is also a believer in the circular economy, for example by reloading with barges excavated material following delivery of aggregates.

The construction sites of the Grand Paris project have accelerated this growth in a 100% responsible way. In 2021, CEMEX transported 4.2 million tonnes of materials on the river. And the future is bright, boosted by, among other things, the possibilities offered by the construction of the Seine-Nord Europe Canal, which from 2028 will link up the Seine basin to that of the Scheldt and other major European basins.

Cemex sur l'axe Seine

- **Près de 200 salariés ;**
- **29 sites** tous métiers confondus ;
- **100 barges** et une dizaine de pousseurs fluviaux ;
- **4,2 millions de tonnes de matériaux transportés, 1,1 million de m³ de béton** prêt à l'emploi produits et **1,3 million de tonnes de déblais et déchets** évacuées chaque année.

Cemex and the Seine Axis

- **A headcount of just under 200 ;**
- **29 sites** covering all activities ;
- **100 barges** and a dozen river push boats ;
- **4.2 million tonnes of materials carried, 1.1 million cu. m. of ready-mix concrete** produced and **1.3 million tonnes of excavated and demolition material** removed each year.



L'a d'



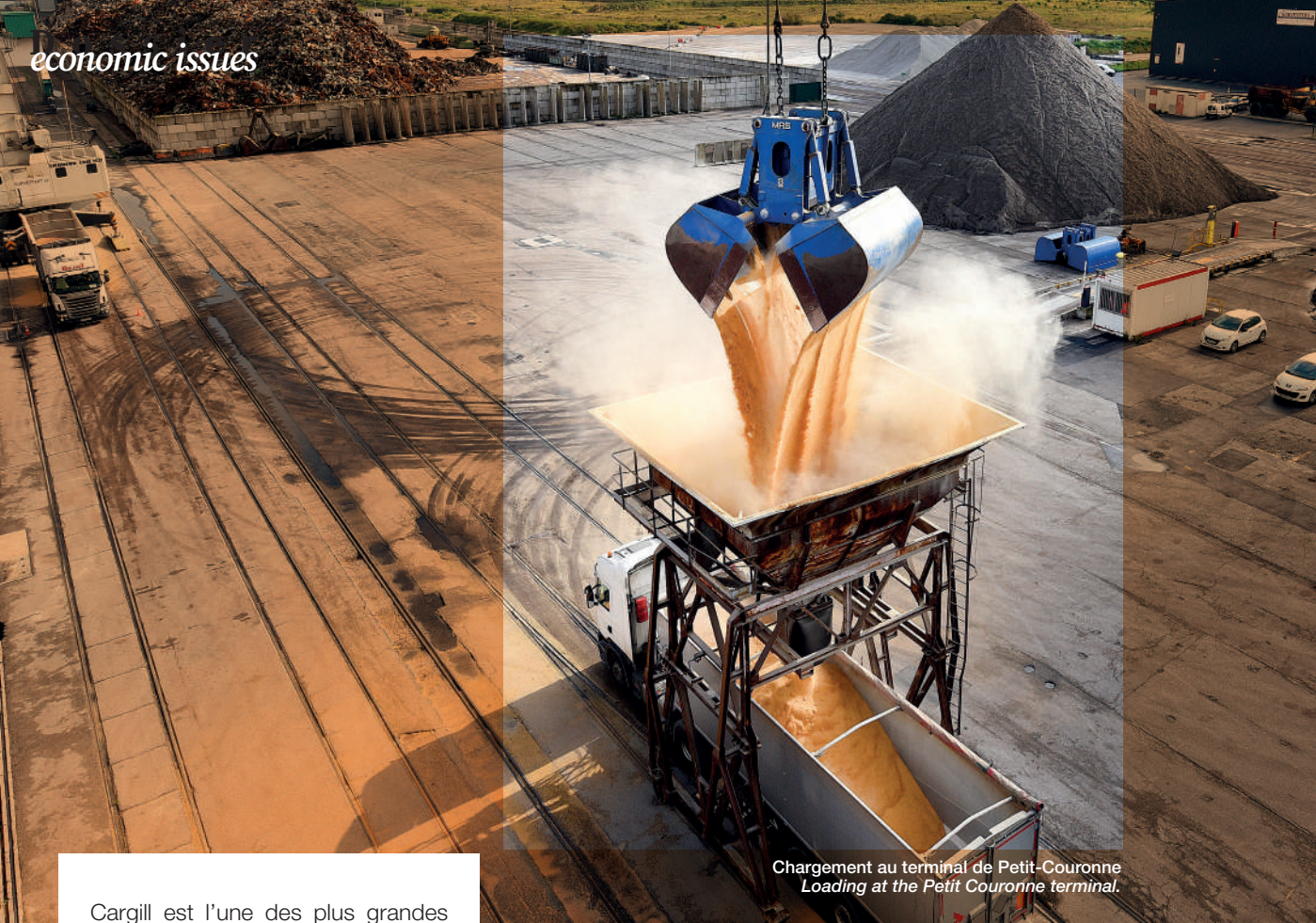


Axe Seine, terre d'agro-industrie

*The Seine Axis –
home to agroindustry*

Le 7 juillet, HAROPA PORT et Seine Port Union ont organisé une table ronde sur l'agro-industrie et l'agroalimentaire. L'occasion de revenir sur les enjeux et les perspectives d'une filière stratégique très présente sur l'axe Seine, à forte valeur ajoutée pour tous les territoires concernés et qui se transforme pour répondre aux préoccupations environnementales.

On 7 July, HAROPA PORT and Seine Port Union held a round table on agroindustry and agrifood. This was an opportunity to look again at the issues and future outlook for a strategic sector with a strong presence along the Seine Axis, a major source of value-added for all the local areas concerned, and one that is changing to meet environmental concerns.



Chargement au terminal de Petit-Couronne
Loading at the Petit Couronne terminal.

Cargill est l'une des plus grandes entreprises agro-industrielles mondiales et depuis 25 ans, elle est installée au Grand-Quevilly, près de Rouen. Son usine y transforme chaque année 42 000 tonnes de fèves de cacao en poudre et beurre de cacao ainsi qu'en chocolat. Ces produits sont destinés à d'autres secteurs industriels comme ceux de la viennoiserie et de la biscuiterie.

«Les deux tiers de notre volume de fèves nous arrivent par bateaux du Ghana et de Côte d'Ivoire, explique Didier Parard, directeur du site. Notre implantation sur l'axe Seine nous permet de les convoier par voie fluviale en vrac ou en conteneurs jusqu'à deux entrepôts situés à quatre kilomètres de l'usine. Des navettes quotidiennes par camions nous approvisionnent ensuite en matière première. Cette organisation mise en place avec Sénalia, désormais rodée et qui fonctionne très bien, optimise à la fois nos coûts logistiques et notre impact carbone.»

Cargill is among the world's biggest agroindustry companies and for the last 25 years it has been operating near Rouen, in Grand-Quevilly. Every year, its plant processes 42,000 tonnes of cocoa beans to make cocoa powder and butter, as well as chocolate. These products go to other industrial sectors such as sweet pastry and biscuit production.

"Two thirds of all our cocoa beans arrive via ship from Ghana and Côte d'Ivoire" Didier Parard, the plant's manager, explains, adding: "our location on the Seine Axis enables us to take the beans via the river in bulk or containers to two warehouses four kilometres from the plant. Daily road shuttles can then supply us with raw material. This configuration was set up with Sénalia, and is now bedded in and running well, optimising both our logistics and our carbon impact."



10 à 14 Mt

de produits de l'agro-industrie transportés en vrac chaque année
of agroindustry products are transported in bulk every year

À l'origine, les produits agricoles

Grands Moulins de Paris, Cafés Legal, Sucre Océane, Panzani, Segafredo, Ferrero... Comme Cargill, beaucoup de grands noms de l'agro-industrie sont présents sur l'axe Seine. « La filière représente chaque année entre 20 et 25 % de notre activité », confirme Manuel Gaborieau, responsable du développement de la filière chez HAROPA PORT. Les entreprises du secteur ont un point commun : au cœur de leur business model, il y a des produits agricoles bruts ou issus d'une première transformation. Céréales, oléagineux, malt, cacao, café, fruits, légumes, sucre, farines, vins, etc. Elles les acheminent, les chargent, les déchargent, les stockent, les importent, les exportent, les utilisent pour des applications alimentaires ou non alimentaires, des huiles aux plastiques, en passant par les pâtes, les bières, les biocarburants ou encore les engrais.

« Souvent, leurs activités sont intégrées, avec des débouchés multiples. L'amidon et le gluten, par exemple, sont produits à partir de céréales et trouvent de nombreuses applications

dans l'alimentaire et le non-alimentaire. La papeterie est même le premier marché de l'amidon et ce dernier est une matière première importante de la chimie bio-sourcée », souligne Louis Tiers, directeur de l'Intelligence économique chez B4C*.

At the core: agricultural produce

Grands Moulins de Paris, Cafés Legal, Sucre Océane, Panzani, Segafredo, Ferrero... Like Cargill, many of the big names in agroindustry have operations on the Seine Axis. A point confirmed by Manuel Gaborieau, HAROPA PORT's development manager for the sector: "Every year, this sector accounts for between 20 and 25% of our activity". All these companies have something in common: unprocessed agricultural

produce or products from an initial production process are at the core of their business model. Cereals, oilseeds, malt, cocoa, coffee, fruit, vegetables, sugar, flour, wine, and more. They transport, load, unload, store, import, export and use them for food and non-food applications ranging from oils to plastics and including pasta, beer, biofuels and even fertiliser.

As Louis Tiers, director of economic intelligence at B4C* points out: "In many cases, their activities are integrated and have multiple commercial outlets. Starch and gluten, for example, are produced using cereals and have many uses in food and non-food industries. Papermaking is in fact the leading market for starch, which is an important raw material in biobased chemical production".



* Bio Economy for Change, pôle de compétitivité de la bioéconomie
* Bio Economy for Change, a competitive bioeconomy cluster



Le HSL NASSAU en charge de 29 058 t de blé pour les Philippines.
HSL NASSAU loading 29,058t of feed wheat for the Philippines.

Des flux et des processus industriels

Pour HAROPA PORT, l'agro-industrie ne se réduit donc pas à des flux : elle comprend également l'implantation sur l'axe Seine de nombreuses entreprises de transformation. Des industries à forte valeur ajoutée pour l'économie des territoires concernés, qui non seulement contribuent à la relocalisation d'unités de production, boostent la croissance et créent des emplois, mais sont un gage d'indépendance – un sujet majeur dans le contexte actuel de post-pandémie et de conflit russo-ukrainien. Premier port français du secteur, HAROPA PORT fait jeu égal, en la matière, avec des champions internationaux comme Rotterdam, Amsterdam et Gand. C'est même le port n° 1, en Europe de l'Ouest, pour l'exportation de céréales.

Une place de choix liée à de nombreux atouts. Il y a d'abord son hinterland le long de la Seine, à proximité de Paris et du marché de Rungis : une zone d'intense production agricole et un vaste bassin de consommation, riche de 20 millions d'habitants. Citons aussi la qualité de ses infrastructures et sa forte capacité de stockage ; sa couverture internationale (il est relié à 650 destinations sur tous les continents) ; et bien sûr, le savoir-faire de ses opérateurs, forgé par des décennies voire des siècles de pratique.

L'établissement peut en outre tabler sur l'écosystème qui s'est mis en place au fil du temps sur le domaine portuaire pour répondre aux préoccupations environnementales. Complet, il intègre tous les acteurs de la chaîne de valeur (y compris des associations comme la Bourse de commerce de

Rouen), jouant un rôle d'accélérateur de développement. La multimodalité est un autre avantage et non des moindres, puisque pour les céréales 25 % des échanges se font par voie navigable et 7 à 10 % par voie ferrée. Elle permet à des chargeurs comme Soufflet de s'engager pour le climat à travers la démarche FRET21 en misant sur le fluvial (le groupe réalise aujourd'hui près de la moitié de ses acheminements via ce mode de transport).

Industrial flows and processes

For HAROPA PORT, agroindustry is not simply a matter of port throughput: the sector also involves the choice of a large number of processing firms to base operations on the Seine Axis. These generate major value-added



2 questions à

Sébastien Abis,
directeur du Club DEMETER* et chercheur associé à l'IRIS**
director of the DEMETER Club and associate researcher at IRIS***

Quels sont les impacts de la guerre en Ukraine sur les échanges de produits agricoles dans le monde ?

L'Ukraine est une grande puissance pour la production et surtout l'exportation de blé, de maïs et d'oléagineux, en particulier d'huile de tournesol. Ces trois produits incarnent l'agriculture ukrainienne, qui est principalement exportée par voie maritime. La guerre entraîne le blocage des stocks dans les ports de la mer Noire, mais ce n'est pas son seul impact : elle entrave aussi les prochaines récoltes.

Et quels sont ses impacts en France ?

Notre pays est surtout concerné par les risques qui pèsent sur les exportations de maïs, car le maïs consommé en France vient d'Ukraine. La guerre fragilise également d'autres filières, par exemple l'élevage. Elle a des effets en cascade sur notre agriculture. En augmentant les prix de l'énergie et des engrais, elle rend ainsi l'exercice productif plus compliqué et plus coûteux.

What are the impacts of the war in Ukraine on global trade in agricultural products?

Ukraine is a major player in the production, and especially the exporting, of wheat, maize and oilseeds, specifically sunflower oil. These three products sum up Ukraine's farming, and the country's exports go mainly by sea. The war has led to a blockade on product stored at the Black Sea ports, but that is not the only impact: the conflict is also affecting the upcoming harvests.

And what are the impacts for France?

The main issue for our country are the risks that threaten exports of maize because the maize consumed in France comes from Ukraine. The war is also impacting other sectors: livestock farming, for example. And it has a cascade of effects on our agriculture. By increasing energy and fertiliser prices, it is making productive activities more complicated and more costly.

* l'écosystème des décideurs du secteur agricole, agro-industriel et agro-alimentaire.
** Dernier ouvrage paru : *Géopolitique de la Mer*, coécrit avec Julia Tasse

* The ecosystem of policymakers in the agricultural, agroindustrial and agrifood sectors.
** The most recent publication: *Geopolitics of the Sea*, co-authored with Julia Tasse

“
Pour les céréales, 25 % des échanges se font par voies navigables.
”



Harlequin en déchargement de 27 700 t de colza en provenance du Canada.
Harlequin came to unload 27,700 t of rapeseed from Canada.

for the economies of the local regions involved, which not only contribute to the onshoring of production facilities, boosting growth and creating jobs, but are also a guarantee of independence – a major issue in the current post-pandemic context and the Russia-Ukraine conflict. As the leading French port in the sector, HAROPA PORT is a worthy rival in this domain for international champions such as Rotterdam, Amsterdam or Ghent. Indeed, it is Western Europe's no. 1 port for grain exports. This enviable position is linked to numerous advantages. Firstly, its hinterland along the Seine, close to Paris and Rungis wholesale market: a region of intense agricultural production and an enormous consumer catchment area with a population of 20 million. The quality of its infrastructure and its major storage capacity are also relevant; plus its international outreach (connections to 650 destinations on every continent) and, of course, its operators' expertise, the fruit of decades, or even centuries, of practice.

In order to meet environmental concerns the port can also count on the ecosystem that has built up over time on its land. That system is comprehensive, associating all actors in the value chain (including non-profit entities such as Rouen's commodities exchange) and playing a role as an accelerator for development. Multimodality is another not-unimportant advantage given that 25% of its grain traffic travels via inland waterways,

and 7-10% by rail. It enables shippers such as Soufflet to act in favour of the climate with its FRET21 programme, making good use of river transport (almost half of Soufflet's shipments use this mode).

Une filière très soutenue

HAROPA PORT doit aussi son leadership dans l'agro-industrie à une politique volontariste destinée à conforter ses positions dans ce secteur stratégique pour sa croissance. L'établissement réalise de nombreux investissements en faveur de la filière : il a par exemple amélioré les accès maritimes de Rouen, port d'estuaire, consacrant 190 millions d'euros à l'augmentation du tirant d'eau. Une initiative fructueuse, puisqu'elle a fait passer le nombre de céréaliers enregistrant un volume supérieur à 80 000 m³, de 24 à fin juin 2019, à 52 deux ans plus tard. HAROPA PORT investit depuis plusieurs années afin d'encourager le report des flux vers les modes de transport massifiés, fer et fleuve. Il dédie certaines zones portuaires aux activités de transformation de produits agricoles et les amé-



près de **nearly**

10 Mt

de produits transportés
au Havre par conteneurs

of products are transported
to Le Havre in containers

nage pour garantir aux entreprises un accueil « clés en main ». Comme le note Manuel Gaborieau, « HAROPA PORT veut être un partenaire facilitateur ». Il met à la disposition des industriels des services de qualité. Le port du Havre accueille notamment un service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire (SIVEP) efficace et fluide, le premier de France. Il leur propose un accompagnement personnalisé dans la réalisation de leurs projets. Récemment, HAROPA PORT a ainsi accompagné les exploitants SEA-Invest et Surveyfert à développer le stockage des engrais, soutenu les céréaliers dans leurs efforts pour réduire les impacts environnementaux de leurs activités en modernisant leurs portiques et silos, accueilli au Havre la nouvelle plateforme logistique de Seafrigo, acté le redémarrage du terminal spécialisé Robust (Sénalia) avec le groupe sucrier Tereos, et lancé un appel à manifestation d'intérêt qui aboutit au projet d'installation à Grand-Couronne Moulinaux du sucrier AKS.

A highly active sector

HAROPA PORT also owes its leading position for agroindustry to a proactive policy aimed at consolidating its positions in what is a strategic sector for its growth. The port complex makes numerous investments to support the sector: for example, it has improved maritime access for Rouen, which is an estuary port, devoting €190m to increasing maximum admissible river draft. This was a very useful initiative in that it has led to an increase in the number of grain ships with volumes greater than 80,000 cu. m. from 24 as of the end of June 2019 to 52 by end June 2021. HAROPA PORT has been investing for several years to foster transfers of port traffic to mass transport modes, rail and river. It dedicates certain port areas to agricultural processing activities, fitting them out to guarantee firms "turnkey" set-up. Because, as Manuel Gaborieau points out: "HAROPA PORT wants to be a partner that makes life easier". The port offers industrial firms high-quality

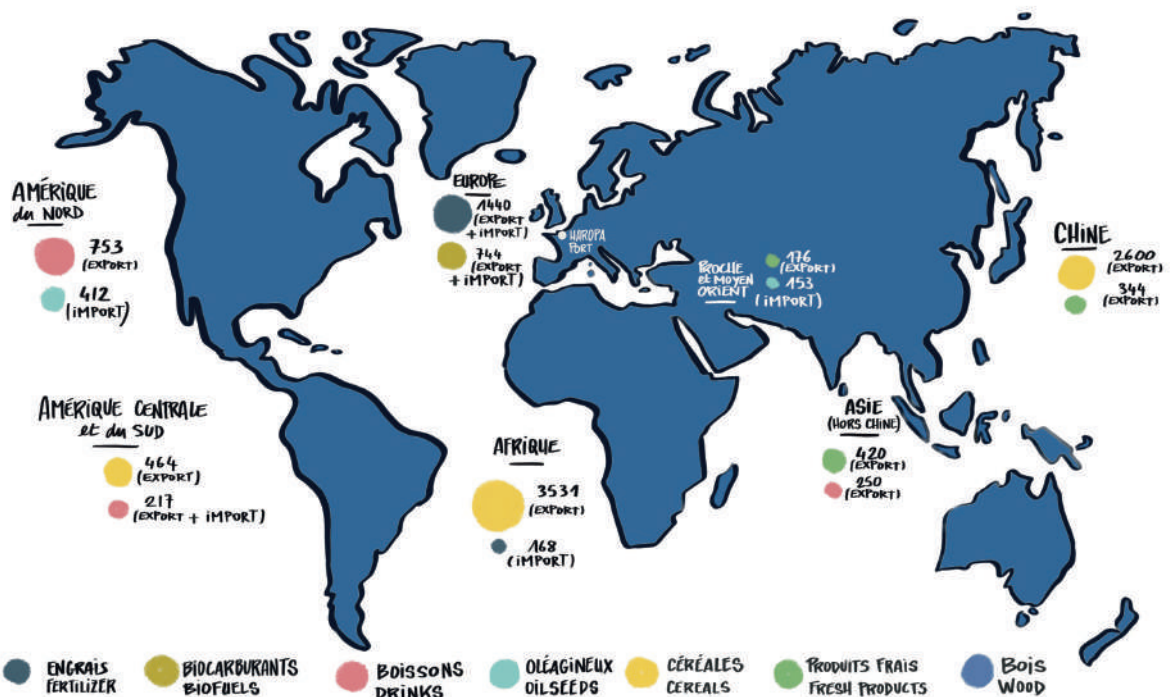


24 %

part de l'agro-industrie dans l'activité de HAROPA PORT en 2021

agroindustry's share in total HAROPA PORT activity in 2021

DES FLUX SUR TOUS LES CONTINENTS



* DONNÉES ANNÉE 2021 EN KILO-TONNES



“ Plusieurs pistes sont très prometteuses pour les usages futurs des produits agricoles ”

Louis Tiers

services. Specifically, Le Havre port has an efficient and seamless veterinary and phytosanitary inspection service (SIPEV) that is the leader in France. HAROPA PORT offers them customised support in conducting their projects, recently assisting operators Sea-Invest and Surveyfert in developing fertiliser storage, supporting grain shippers in their efforts to reduce the environmental impacts of their activities by modernising their gantry cranes and silos, welcoming the new Seafrigo logistics platform to Le Havre, finalising the resumption of operations at the Robust (Sénalia) specialist terminal with the Tereos sugar group, and sending out a call for declarations of interest that led to sugar producer AKS' plans for a facility at Grand-Couronne Moulineaux.

Une vision prospective

Dans sa vision du partenariat, HAROPA PORT inclut une démarche prospective. « Nous participons régulièrement à des salons pour suivre l'actualité des filières. Nous étions par exemple présents lors de la dernière édition de Fruit Logistica à Berlin, consacrée aux fruits et légumes

mais aussi au savoir-faire technique pour une logistique efficace », indique Manuel Gaborieau. En parallèle, l'établissement soutient les initiatives innovantes qui dessinent l'avenir du secteur. « Plusieurs pistes sont très prometteuses pour les futurs usages des produits agricoles, note Louis Tiers. C'est le cas des protéines végétales avec l'explosion de la demande en denrées à base de protéines alternatives, des biocarburants avancés pour l'automobile, des e-fuels pour décarboner l'aéronautique, de la production de biogaz par méthanisation et d'hydrogène par gazéification, de la chimie et des matériaux biosourcés. » Ces usages font progressivement leur apparition dans le domaine de HAROPA PORT, comme en témoigne l'ouverture prochaine à Gennevilliers d'un site de méthanisation*. Sa particularité ? Il sera le premier en France à fabriquer du biogaz et du digestat en traitant uniquement les déchets alimentaires.

A forward-looking vision

For HAROPA PORT, a forward-looking vision is a component of partnership. As Manuel Gaborieau points out:

“We take part regularly in trade fairs in order to keep up with the latest sectoral developments. For example, we were present at the most recent edition of Fruit Logistica in Berlin, an event devoted to fruit and vegetables, but also to technical expertise for efficient logistics”. Alongside this, the port complex supports innovative initiatives that will shape the future of the sector. “There are several highly promising avenues for future uses of agricultural products” notes Louis Tiers. “This is true of plant proteins with the explosive expansion in demand for products based on alternative proteins, advanced automotive biofuels, e-fuels for decarbonising aviation, the production of biogases using methanisation and hydrogen using gasification, chemicals and biobased materials.” These types of usage are gradually making an appearance in the HAROPA PORT domain, as is evidenced by the forthcoming opening of a methanisation facility at Gennevilliers **. What is special about it? It will be the first in France to produce biogas from digestate by processing food waste alone.

*lire aussi pages 28/29
**see also pages 28/29



“ **Jean-François Lépy, Intercéréales :**
Rouen est un très grand port céréalier
Rouen is a very major grain port ”

La France produit chaque année entre 65 et 70 millions de tonnes de céréales et représente aujourd’hui près de 10 % des échanges internationaux en la matière. «*Rouen, première place portuaire du pays pour les exportations de grains, y est pour beaucoup*», souligne Jean-François Lépy, secrétaire du Conseil d’administration d’intercéréales. De fait, les céréales représentent un tiers de l’activité du port. Celles qui sont exportées sont collectées dans un rayon de 200 kilomètres et partent vers 40 pays, principalement en Méditerranée, Asie et Afrique de l’Ouest. «*Rouen est idéalement situé, au cœur des bassins de production agricole. Le transport est multimodal, très compétitif et HAROPA PORT a fait un effort d’investissement colossal pour permettre l’accueil des grands navires*, poursuit Jean-François Lépy. *Nous continuons à travailler avec l’établissement pour optimiser l’écosystème, réfléchissant par exemple aux nouvelles solutions qui pourraient limiter les ruptures de charges et générer des économies d’échelle.*»

Every year, France produces between 65 and 70 million tonnes of cereals, accounting at the present time for nearly 10% of this category of international trade. As Jean-François Lépy, secretary of the board of directors of Intercéréales points out: “Rouen, the country’s leading port for grain exports, is a big factor in this”. And it is a fact that cereals account for a third of the port’s activity. Cereals for export are collected out to a radius of 200km and head for 40 countries, mainly in the Mediterranean, Asia and West Africa. He goes on to say: “Rouen is ideally located deep in the agricultural production areas. Transportation is multimodal and highly competitive and HAROPA PORT has made a colossal effort to invest to accommodate large vessels. We are continuing to work with the port complex to optimise the ecosystem, looking for example at new solutions potentially able to limit load breaking and generate economies of scale.”

DE L'ASSIETTE... AU RADIATEUR

*From the plate...
to the radiator*

Transformer nos déchets alimentaires en gaz pour le chauffage ou pour alimenter nos bus ! C'est le projet de l'unité de méthanisation qui sera réalisé sur un terrain de HAROPA PORT à Gennevilliers.

Portée par le Sigeif * et le Sycotom **, l'installation sera construite et exploitée par PAPREC. Opérationnelle en 2025, elle sera la 1^{re} en France à traiter exclusivement des déchets alimentaires.

Idéalement située au cœur de la collecte du Sycotom (6 millions d'habitants), elle valorisera chaque année jusqu'à 50 000 t de déchets.

Les 30 000 MWh de biométhane ainsi obtenus seront consommés localement (chauffage et bus au bioGNV notamment), tandis que 43 000 t de digestat seront destinées à l'agriculture.

An official presentation of the project for basing a methanisation facility at the port of Gennevilliers was made on 21 June. Initiated by HAROPA PORT, which provided a land in Gennevilliers, the project was promoted by Sigeif and Sycotom. By 2025, the facility, designed, constructed and operated by Paprec, will be the first in France to process food waste alone.



2. Préparation des déchets alimentaires

avant leur traitement. Objectifs : éliminer les composants indésirables pour obtenir un digestat de grande qualité, destiné à l'agriculture (épandage) et maximiser la production de biométhane.

The waste is prepared prior to processing. The objective: to remove undesirable components and obtain a high-quality digestate for use in farming (muck spreading).

1. Arrivée des déchets alimentaires

collectés à Paris et dans 81 communes de la petite couronne.

The waste arrives. The food waste is collected in Paris and 81 other municipalities

3. Méthanisation

Il s'agit de dégrader la matière organique par des micro-organismes en l'absence totale d'oxygène pour produire biogaz et digestat. L'installation est conçue pour limiter les impacts sur l'environnement.

It means allowing the organic material to be degraded in order to produce biogas and digestate. The facility has been designed to limit negative impacts.

4. Injection du biogaz

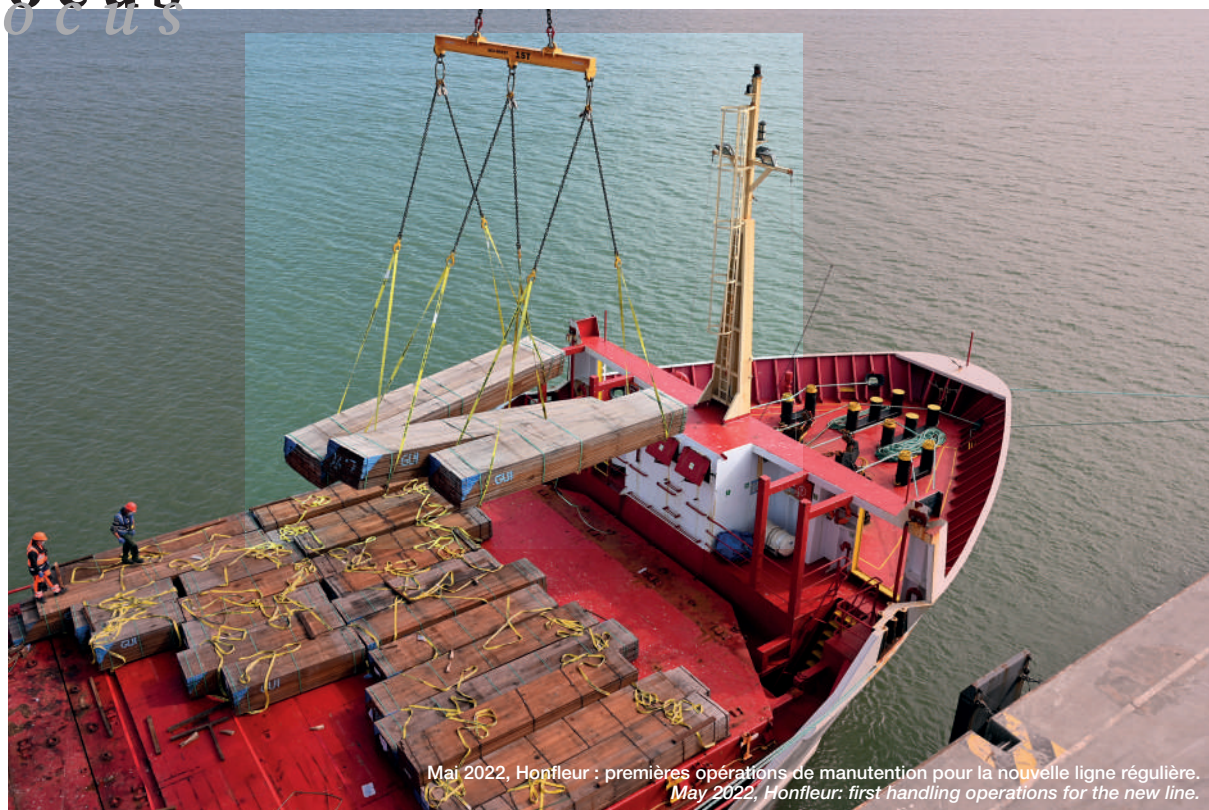
Le biogaz est épuré en biométhane avant son injection dans le réseau public de distribution de gaz, propriété du Sigeif, exploité par GRDF. L'ambition du site : fournir l'équivalent de la consommation annuelle de 5 000 foyers ou de 120 bus roulant au biométhane.

The biogas is transported prior to injection into the gas distribution network. The goal of the facility is to supply the equivalent each year of the annual consumption of 5,000 homes on biomethane.

5. Chargement du digestat

sur barge fluviale à destination du port de Limay (78) puis vers 3 sites de stockage (Eure et Eure-et-Loir) de la coopérative agricole NatUp (7 000 adhérents) qui distribuera cet engrais organique à ses agriculteurs pour épandage.

The digestate is loaded on to a river barge headed to 3 storage sites run by the Normandy agricultural cooperative NatUp, which will then distribute this 100% natural fertiliser.



Mai 2022, Honfleur : premières opérations de manutention pour la nouvelle ligne régulière.
 May 2022, Honfleur: first handling operations for the new line.

LA FILIÈRE BOIS SE RENFORCE

A stronger wood sector

Caribbean Line a lancé en mai une ligne régulière entre le port de Belém (Brésil) et Honfleur, avec une escale mensuelle MultiPurpose Vessel (MPV). Cette nouvelle desserte conforte la place de HAROPA PORT en tant que premier port français pour le commerce du bois.

Caribbean Line et sa compagnie «sœur» Soredom, basées en Martinique, chargent le bois exotique au Brésil, l'un des principaux pays exportateurs du monde. À l'arrivée, la société Honfleur Logistique Portuaire (HLP) réceptionne la marchandise : près de 1 000 m³ de bois pré-élinqué ont ainsi été déchargés en mai lors de la première escale du vraquier *Herbeira*.

Grâce à ses capacités de stockage et engins de manutention, HLP traite aussi bien les trafics en conventionnel

qu'en vrac. L'offre répond donc parfaitement aux besoins de Caribbean Line et de ses deux navires tweendecker de 7 750 tonnes de port en lourd. Ils se prêtent particulièrement bien aux opérations de la compagnie, qui privilégie les ports secondaires et remonte les fleuves brésiliens pour être au plus près des producteurs et des exportateurs locaux.

Dynamisme et attractivité

HLP renforce ainsi son rôle d'opérateur majeur de la filière bois sur les terminaux de Honfleur, aux côtés de Surveyfert. En 2021, HLP y avait déchargé 300 000 m³ de bois et importé 150 000 tonnes, enregistrant une croissance de plus de 20 % en un an. «*Cette nouvelle ligne maritime confirme le dynamisme et l'attractivité des terminaux de Honfleur et la qualité de service des opérateurs locaux*», souligne Pascal Gabet, directeur général

délégué HAROPA PORT | Rouen.

Ce positionnement permet plus largement à HAROPA PORT de conforter sa place de premier port d'entrée (et de sortie) du bois en France : sur les 100 000 tonnes de bois exotique et tropical importées en France en 2020, la moitié passait déjà par ses terminaux. Sans compter l'import lié aux besoins des filières de l'énergie et du chauffage, en plein développement, pour le chauffage urbain notamment : 226 000 tonnes en 2020 pour HAROPA PORT, contre 109 000 en 2018.

HAROPA PORT à l'export

En 2021, le trafic total de bois traité par HAROPA PORT s'élève à **700 000 tonnes** dont 280 000 tonnes à l'import.

In May, Caribbean Line started a new regular service between the port of Belém (Brazil) and Honfleur, with monthly calls by a MultiPurpose Vessel (MPV). This new service consolidates the position of HAROPA PORT as the leading French port for trade in wood.

Caribbean Line and its "sister" line Soredom, based in Martinique, load up with exotic wood in Brazil, one of the world's main exporting countries. Honfleur Logistique Portuaire (HLP) handles the cargo on arrival: almost 1,000 cu. m. of pre-slung wood were thus unloaded in May during the first port call by the bulk carrier Herbeira.

Thanks to its capabilities in terms of storage and goods handling equipment, HLP can deal with both conventional and bulk cargoes. Its service offering is thus a perfect fit for Caribbean Line's requirements and

its two 7,750dwt tweendecker vessels. These are particularly suitable for the line's operations, which favour secondary ports, with navigation upstream on Brazil's rivers for greater proximity to local producers and exporters.

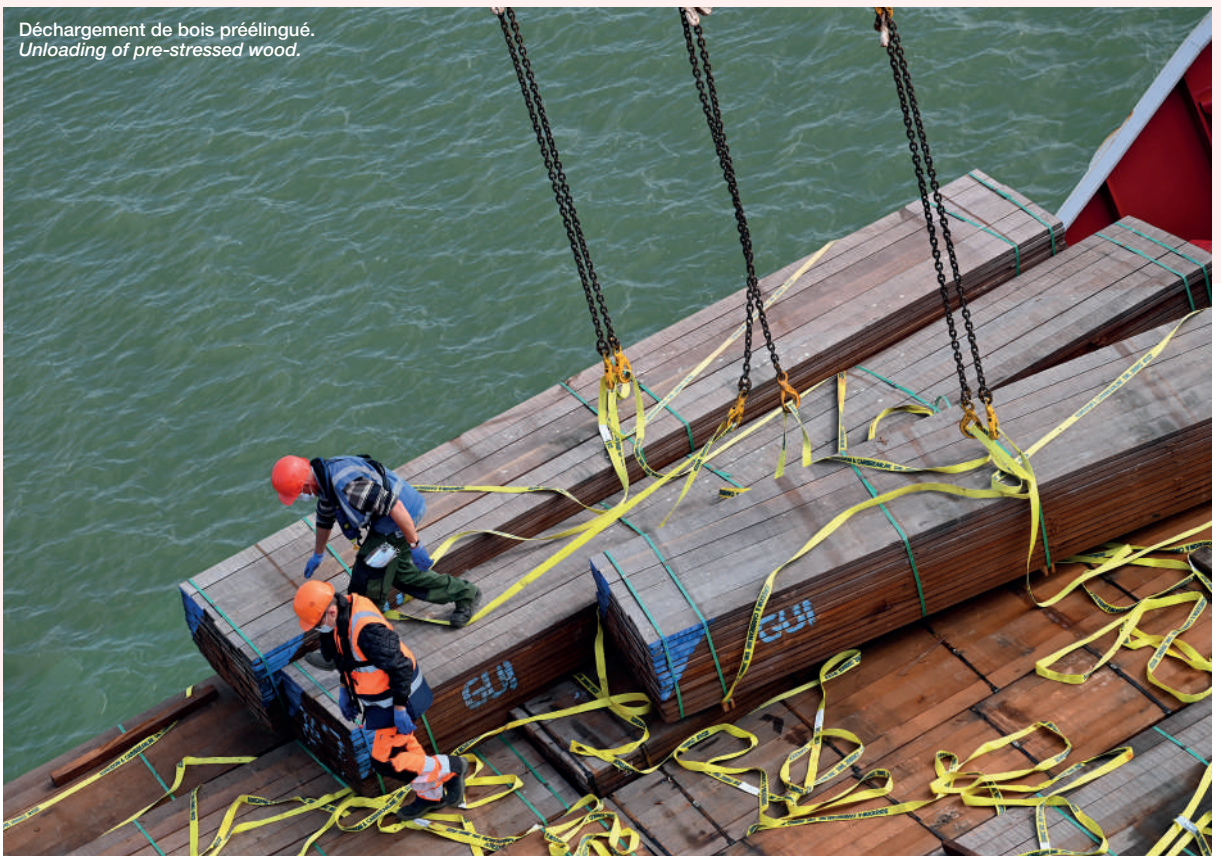
Dynamism and attractiveness

HLP is in this way consolidating its role as a major operator in the wood sector at Honfleur's terminals, alongside Surveyfert. In 2021, HLP discharged 300,000 cu. m. of wood and imported 150,000 tonnes, registering year-on-year growth of over 20%. Pascal Gabet, deputy CEO of HAROPA PORT | Rouen emphasises that "This new maritime service confirms the dynamism and attractiveness of Honfleur's terminals and the quality of the services provided by local operators."

This positioning underscores the role of HAROPA PORT more generally as France's leading incoming (and outgoing) port for wood: of the 100,000 tonnes of exotic and tropical wood imported into France in 2020, one half already went through its terminals. Not forgetting imports linked to the needs of the energy and heating sectors, currently developing fast, most notably in urban district heating: 226,000 tonnes in 2020 for HAROPA PORT, compared with 109,000 in 2018.

**Exports via
HAROPA PORT**

In 2021, total wood traffic handled by HAROPA PORT stood at **700,000 tonnes**, 280,000 tonnes of which was imported.



Déchargement de bois préélingué.
Unloading of pre-stressed wood.

ACCÉLÉRATION DIGITALE ET CYBERCRIMINALITÉ

Digital acceleration and cybercrime

La troisième économie du monde en 2025 ?

L'accélération des transformations digitales dans une économie pandémique mondiale induit des réalités nouvelles qui interrogent les modalités classiques de gestion des risques. Dans un horizon 2025/2030, l'économie de la cybercriminalité pourrait représenter 3 trillions de volumes financiers, soit l'équivalent de la troisième économie après les États-Unis et la Chine. Les écosystèmes portuaires, cœurs névralgiques des chaînes de valeur, sont particulièrement exposés tout en restant relativement préservés du fait qu'ils aient fait l'objet, dans la plupart des pays développés, d'attentions particulières de la part des pouvoirs publics.

La France : les ports dans une stratégie nationale

Souvent réduite à un défi technologique mobilisant les dernières avancées en matière d'IA, de Data Mining ou encore d'IoT, la cybercriminalité relève plus d'une question d'organisation et de vision avec toutes les difficultés inhérentes à une légitime coordination génératrice de conceptions communes et de protocoles harmonisés. Le cas français est intéressant avec des communautés comme celle du Havre qui ont su investir très tôt le sujet dans une cohérence de place portuaire. Conformément aux exigences du CIMER 2018, l'État a défini en juillet 2021 une « stratégie nationale de cybersécurité des secteurs maritime et portuaire ». Dans ce prolongement, le gouvernement a su fédérer l'ensemble des acteurs dans une politique nationale via un guide de bonnes pratiques* pour que la maturité opérationnelle soit partagée à l'échelle de tous les territoires portuaires.

Un cercle vertueux basé sur la R&D et les partenariats publics-privés

La gestion des risques cyber pour une communauté portuaire exige d'être dans l'anticipation constante avec des outils et méthodes innovantes. La complexité d'une telle stratégie peut se résumer en une boucle vertueuse qui implique en premier lieu un dialogue constant synonyme de **coordination**. De cette étape essentielle découlent des pratiques de **coopération** qui permettent des **priorisations** managériales et technologiques. La validation de ces priorités s'avère indispensable pour établir une stratégie d'**anticipation** qui doit aboutir, *in fine*, à une **standardisation** de protocoles qui permet d'optimiser la protection de communautés fédérées. Le tout s'édifie sur la robustesse d'un socle de recherche et de développement (R&D) qui mobilise des partenariats entre les sphères publiques et privées (PPP).



par **Dr. Yann Alix**,
délégué général
de la Fondation SEFACIL
*general delegate SEFACIL
Foundation*

* Gouvernement français, Ports « cybersécurisés ». Guide de bonnes pratiques pour la cybersécurité dans le secteur portuaire. Juin 2021. 76 p.

The world's third largest economy by 2025?

The accelerating digital transformation in a global pandemic economy is leading to new realities that call into question conventional approaches to risk management. By 2025/2030, the financial volume involved in the cybercrime economy could represent three trillion dollars, the equivalent of the world's third largest economy after the United States and China. Port ecosystems, the nerve centres of value chains, are particularly vulnerable, while nevertheless being relatively protected due to their having been, in most developed countries, the focus of close attention from the public authorities.

France: ports and national strategy

Although it is often seen only in terms of a technological challenge calling upon the latest advances in AI, Data Mining or IoT, cybercrime in fact relates more to organisation and vision, with all the difficulties inherent in legitimate coordination acting as a source of shared concepts and harmonised protocols. The case of France is interesting, with port communities such as Le Havre that were able to engage early with this issue based on coherent port-wide action. In

accordance with the requirements of CIMER 2018, in July 2021 the French government defined "a national cybersecurity strategy for the maritime and port sectors". Taking this forward, the government was able to bring together all actors under a national policy, using a guide to good practice to ensure that operational maturity could be shared across all port areas.

A virtuous circle based on R&D and public/private partnerships

Management of cyber risk for a port community demands constant anticipation based on innovative tools and methods. The complexity of a strategy of this kind can be summed up as a virtuous loop that begins with constant dialogue amounting to **coordination**. From this essential first step flow cooperative practices enabling managerial and technological **prioritisation**. Validation of these priorities can be seen to be crucial in establishing a strategy of **anticipation**

that must ultimately lead to the **standardisation** of protocols capable of optimising the protection of unified port communities. All of this must be constructed on a robust foundation of research and development (R&D) making use of partnerships between the public and private domains (PPP).

¹ French government, Ports « cybersécurisés ». Guide de bonnes pratiques pour la cybersécurité dans le secteur portuaire. (Cybersecure ports. A guide to good cybersecurity practice in the port sector) June 2021. 76 pp.





Titanesque chantier ! *A colossal project!*

Menés par les équipes de HAROPA PORT, les travaux d'agrandissement de Port 2000 se poursuivent : la réalisation du mur de quai est achevée, laissant place aux opérations de dragage et de pose d'un tapis « anti-affouillement » en fond de bassin, pour permettre l'accès du terminal aux plus grands porte-conteneurs du monde. En octobre, 700 mètres de quai seront livrés, portant le linéaire de Port 2000 à 4,2 km.

Port 2000 construction of the quayside wall has been completed, and is now followed by dredging operations and the laying of an "anti-scour" carpet, to make access to the terminal possible for the world's largest container ships. In October, 700 metres of quay will be delivered, taking the total available length at Port 2000 to 4.2km.

UN ÉTÉ AU HAVRE

KLARA
KRISTALOVA



25 JUIN >
18 SEPTEMBRE
2022

20 œuvres et installations
dans l'espace public
3 parcours d'art dans la ville
3 grandes expositions

20 artworks and installations
in public spaces
3 discovery tours in the City
3 major exhibitions

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 - HAROPA PORT, A. Janin, E. Hourri, J.F. Damois, P. Boulen, Nautilus, L. Guenoun, Artefact, Cédric HELSLY / Soletanche-Bachy, SOLIDEO / Plasticine / Dominique Perrault / Ingérop / Une Fabrique de la Ville / VITEC / Agence TER / UrbanEco / Jean-Paul Lamoureux / PHILIPPON - KALT / INDDIGO / AEU / INUITS / Artélia / Lavigne et Chéron

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