

MARDI 28 MARS 2023

CAEN

SÉMINAIRE NORMANDIE
UNIVERSITÉ POPULAIRE DE CAEN

RONAN KERBIRIOU



PLAN

1. Présentation de Devport
2. L'étude d'un corridor logistique desservant une métropole internationale : l'Axe Seine
3. Axe Seine et gouvernance
4. L'Île-de-France : un hinterland concurrencé
5. Le transport multimodal : faiblesses et enjeux
6. La place du port du Havre dans les réseaux maritimes

Présentation de Devport

SYSTÈME D'INFORMATION
GÉOGRAPHIQUE



OUVRAGES SCIENTIFIQUES
DE RÉFÉRENCE
ET NOTES DE SYNTHÈSES



UN RÉSEAU DE
CHERCHEURS ET
D'INGÉNIEURS



DEVPORT



3 CONFÉRENCES
INTERNATIONALES (et 3
coorganisées en Baltique)

2011

ANNÉE DE FONDATION



UN RÉSEAU COLLABORATIF

Présentation de Devport

1. Une interface terrestre qui permet d'évaluer l'organisation logistique de l'espace et des différentes parties prenantes, les relations de proximité entre établissements et infrastructures de transport, les conditions d'accessibilité et la définition des hinterlands portuaires et de manière plus générale d'explorer toutes les possibilités offertes par les outils d'analyse de réseau disponibles dans un SIG.

2. Une interface maritime pour l'analyse de la circulation maritime et l'évaluation des aléas du transport maritime. L'ambition est de construire une plateforme de recherche et de développements applicatifs permettant de reconstituer les itinéraires des navires transportant des marchandises en utilisant les signaux AIS (Automatic Identification System) émis par les navires, d'analyser les stratégies des compagnies maritimes, d'identifier les performances portuaires, d'observer les impacts environnementaux de la circulation maritime...

LE PROJET S'INSCRIT ÉGALEMENT DANS
D'AUTRES PROGRAMMES, ACTIONS OU
COLLABORATIONS DE RECHERCHE.



Pour plus d'informations
<https://www.projet-devport.fr/>



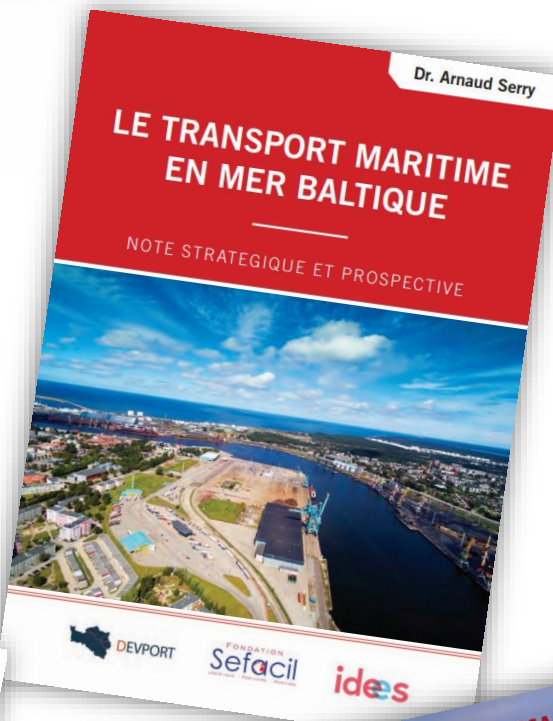
PORTERR



LE HAVRE
(Cirtai)



OUVRAGES SCIENTIFIQUES
DE RÉFÉRENCE
ET NOTES DE SYNTHÈSES



SYSTÈME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE



Triple finalité :

- Analyse de la complexité des organisations territoriales
- Aide à la décision des entreprises
- Contribution à l'aménagement et au développement des territoires à différentes échelles

GÉODEVPORT



Europe Axe Seine : Espace Logistique Axe Seine : Filières Le Havre

Liste des couches

Couches

- Trafic maritime
- Trafic conteneurisé (en EVP)
- GNL en Europe

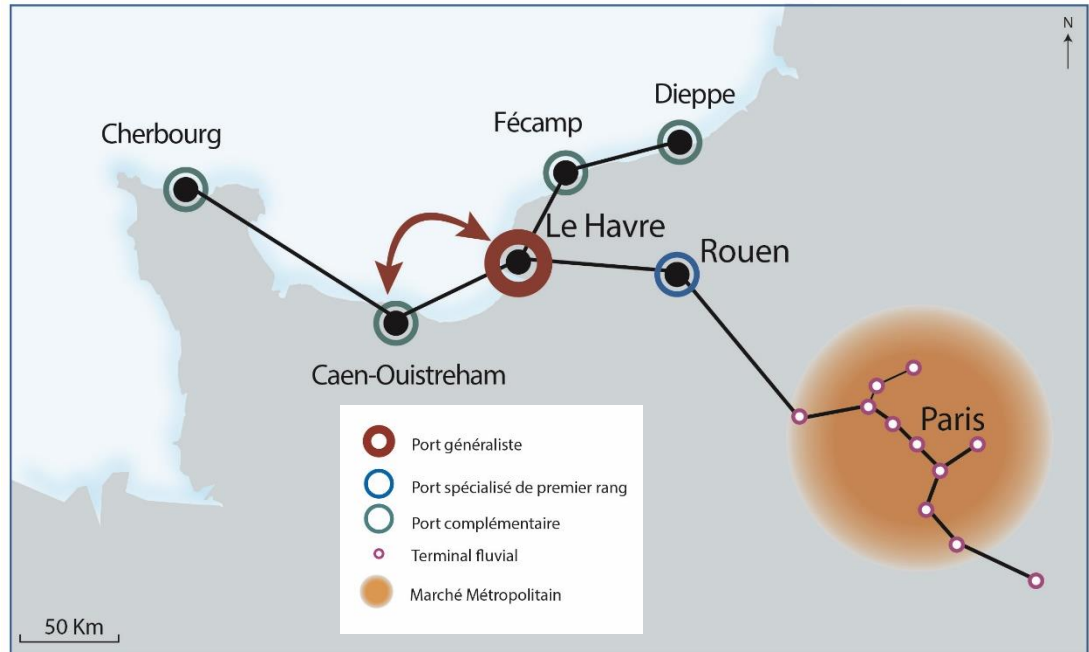
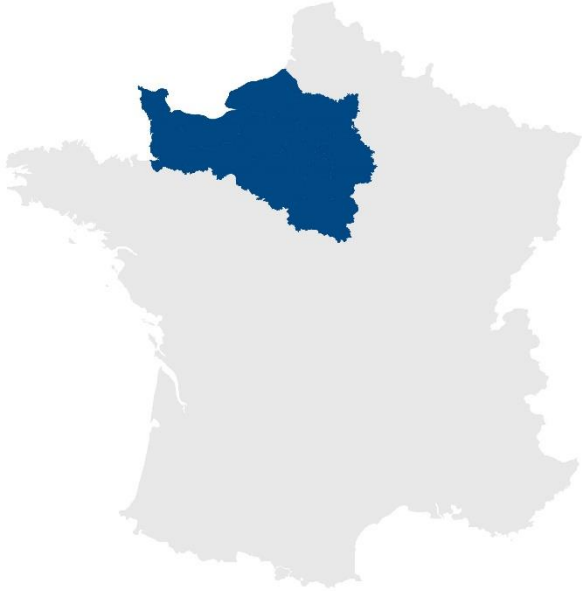


Europe

+ - : ≡ ☰ ⓘ

Appuyez sur F11 pour quitter le mode Plein écran. X

L'étude d'un corridor logistique : l'axe Seine



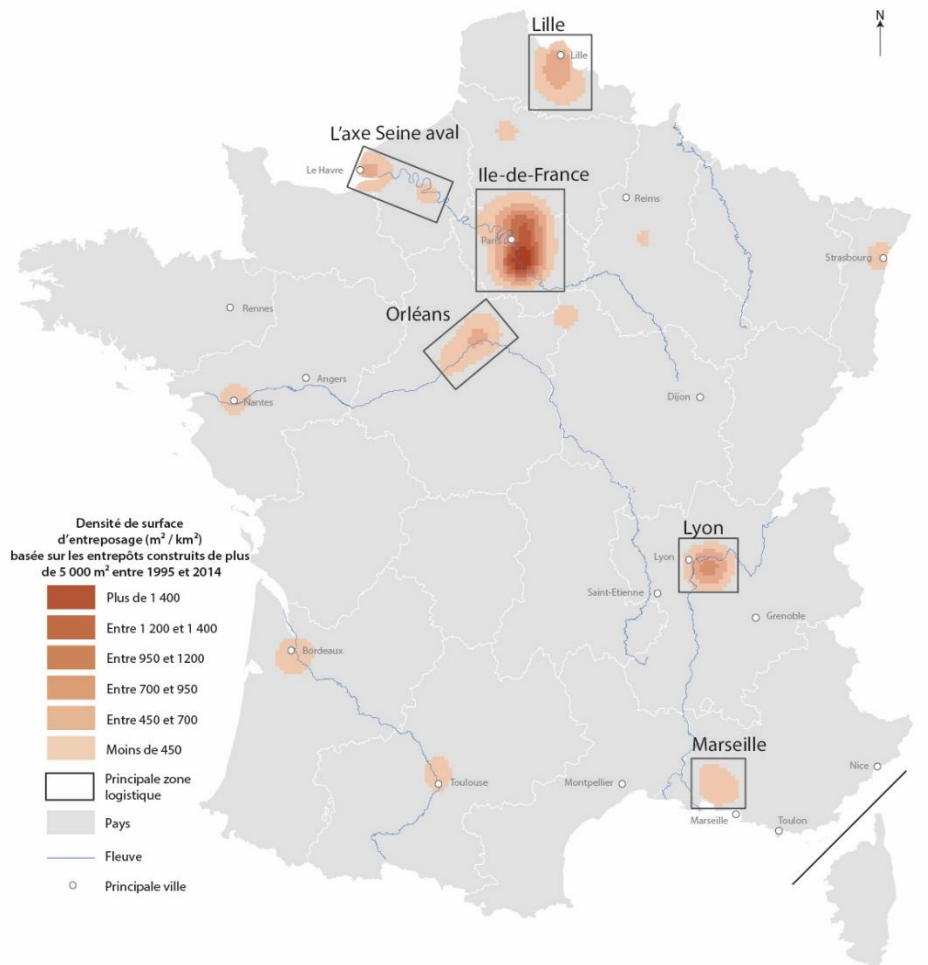
L'axe seine en chiffres:

60 804 km² de superficie	11% du territoire national
17,5 millions d'habitants	26% de la population française
4 régions concernées	16 départements
288 habitants au km ²	4840 communes
796,8 milliards d'euros de PIB	36,3% du PIB français
45 531€ PIB par habitant	75,6% Taux d'activité
8,2 millions d'emplois	797 000 étudiants
242 972 créations d'entreprises	23 000 000m² surface d'entrepasage bâtie depuis 1980
8 ports de commerce	100 millions de tonnes de marchandises traitées dans les ports

La vallée de la Seine: au cœur des flux internationaux français

	Import	Export
Mass (in tons)	65 520 752	36 531 953
<i>Part of mass in France (%)</i>	<i>25%</i>	<i>21%</i>
In value (Millions €)	188 330	134 594
<i>Part of value in France (%)</i>	<i>38%</i>	<i>32%</i>

L'entreposage en France

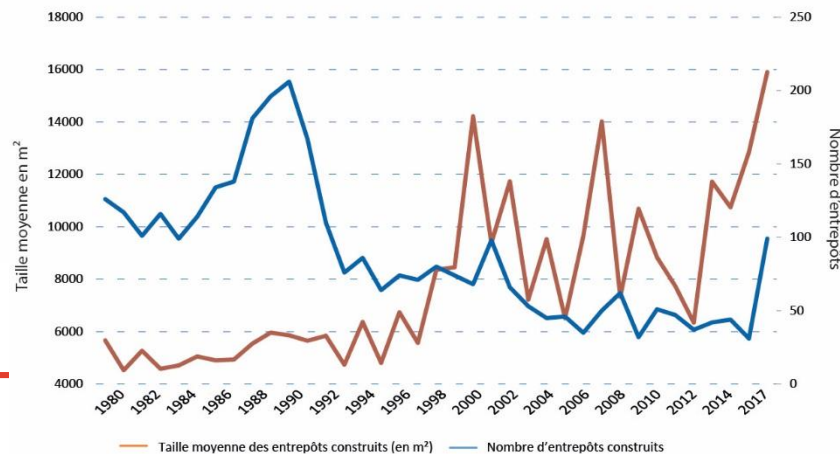


Source des données : IGN BDTopo 2017-BD GEOGLA, EGM, MEDDE SOeS Sit@del2_Métropole.

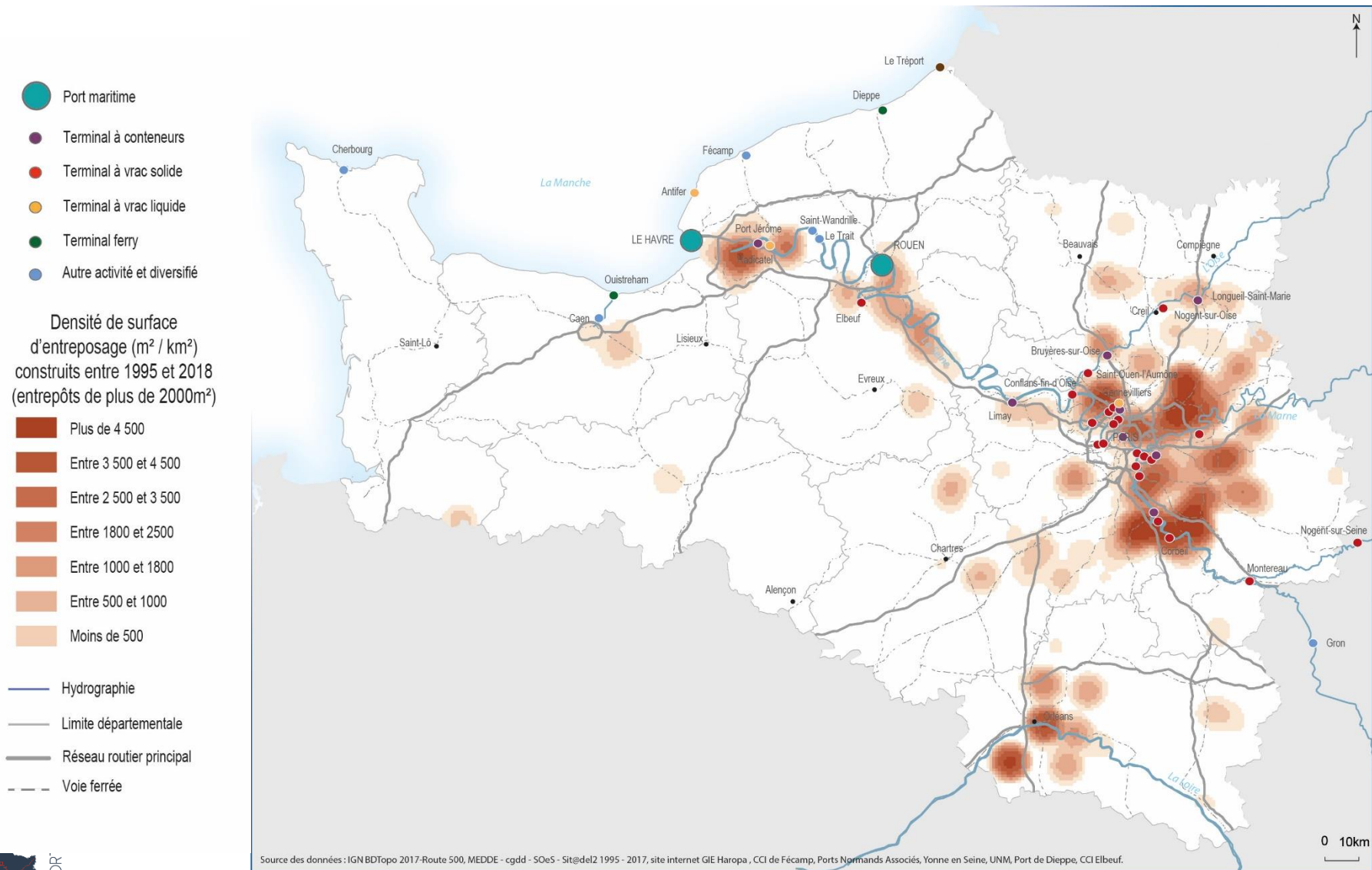
3236
entrepôts de plus de 2000m² construits depuis 1980

23 000 000
m² de surfaces d'entrepôts construits depuis 1980

9500
taille moyenne en m² des entrepôts construits depuis 1995

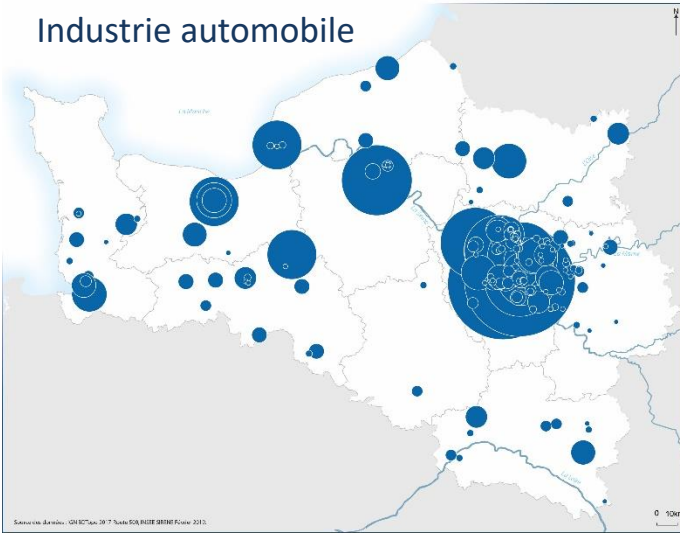


L'espace logistique de la vallée de la Seine:

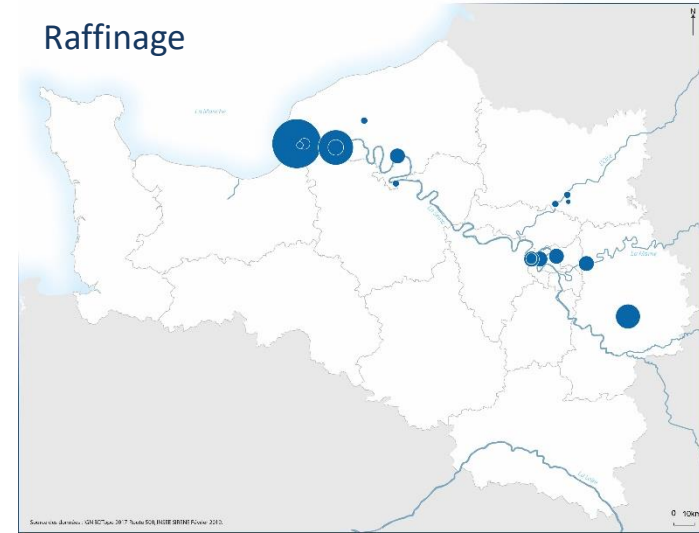


Des filières structurantes :

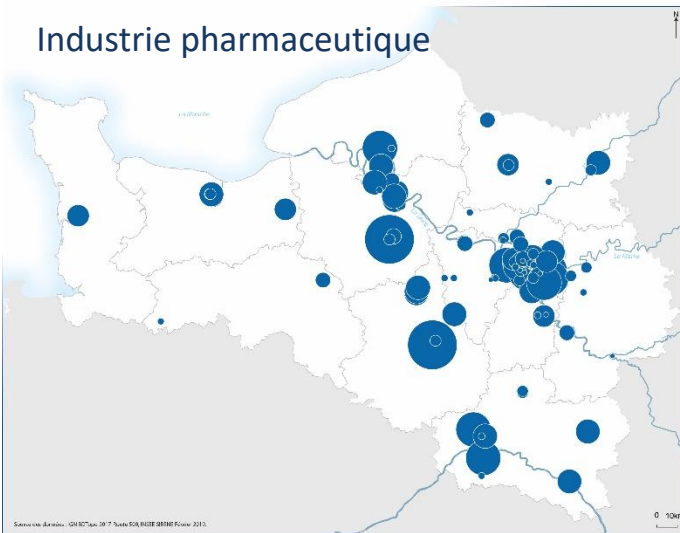
Industrie automobile



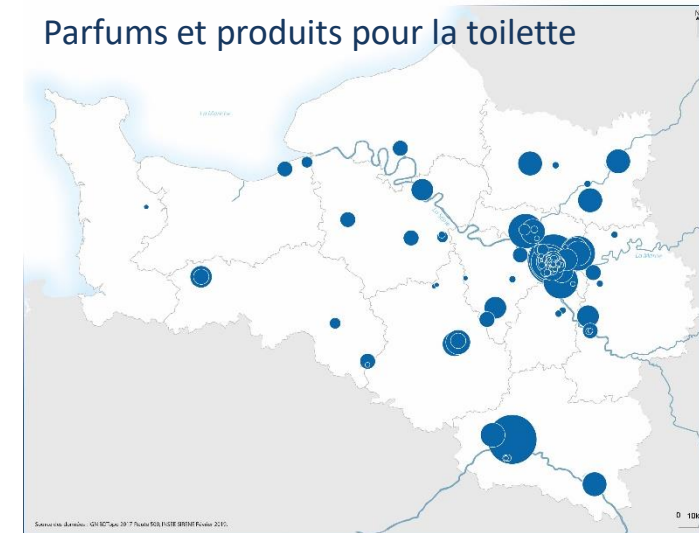
Raffinage



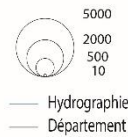
Industrie pharmaceutique



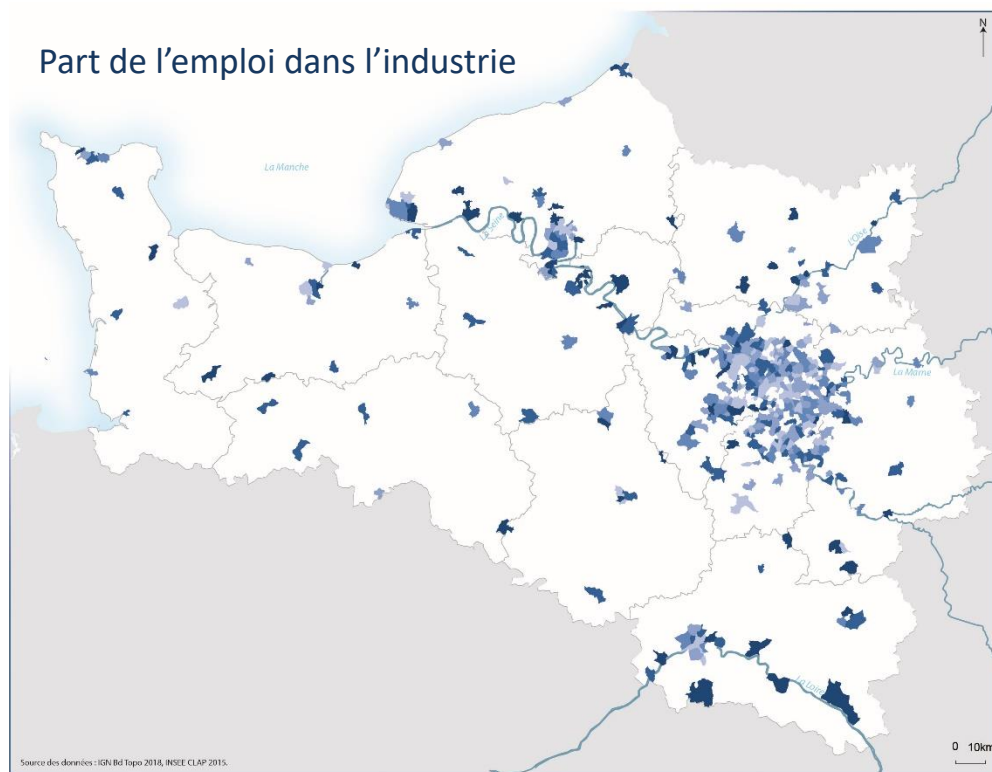
Parfums et produits pour la toilette



Effectif de l'établissement
approché à la centaine



Part de l'emploi dans l'industrie

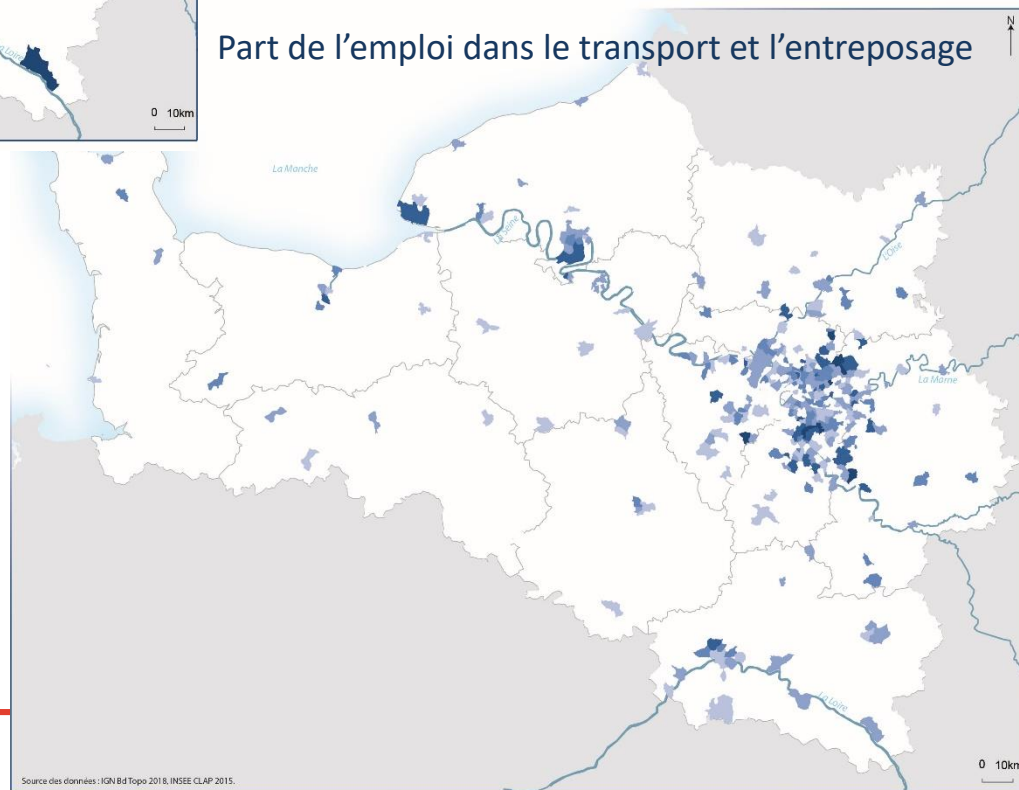


Source des données : IGN, Bd Topo 2010, INSEE, CLAP 2015.

L'emploi :

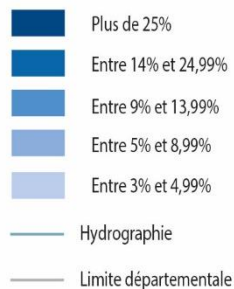
- 470 000 emplois en transport / entreposage
- 790 000 emplois en industrie

Part de l'emploi dans le transport et l'entreposage



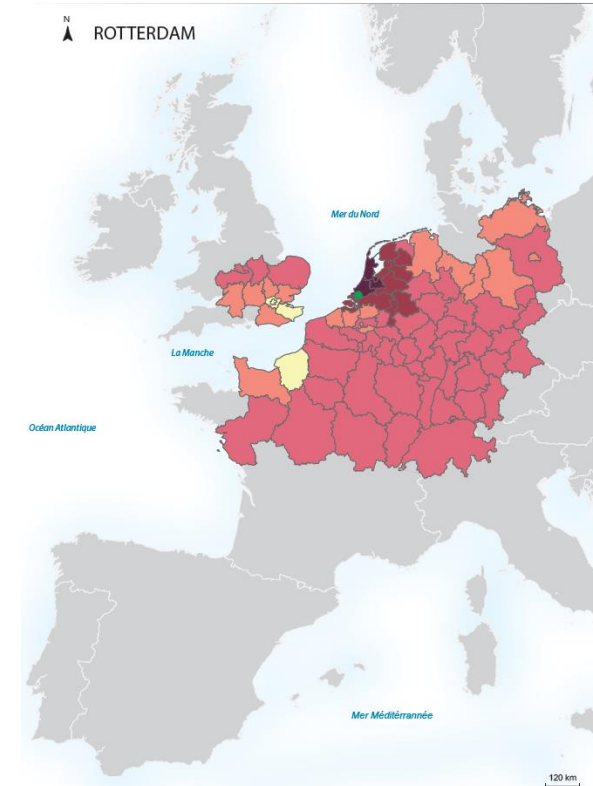
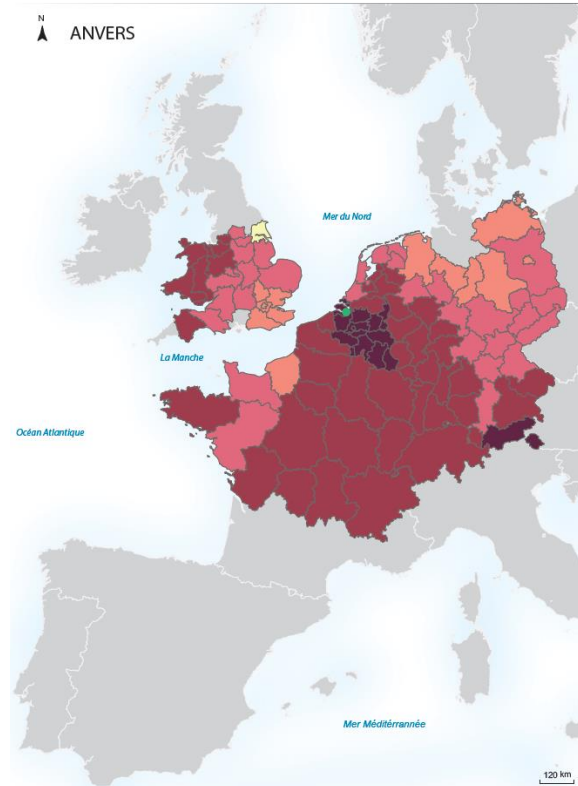
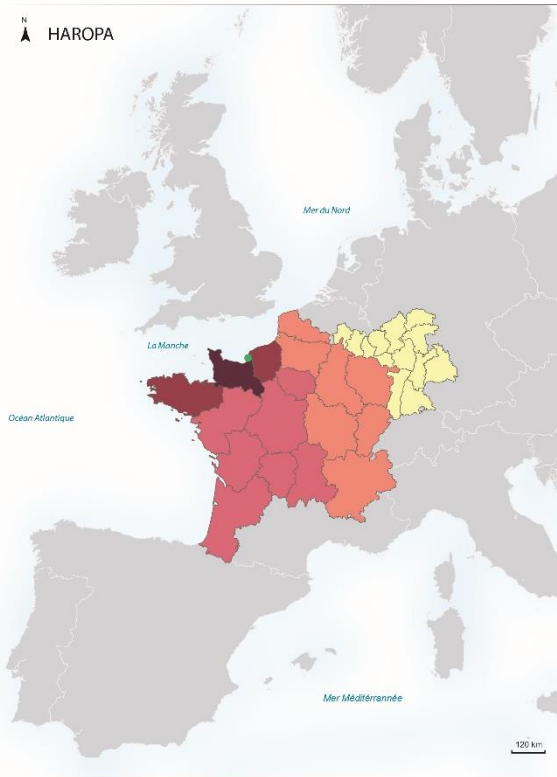
Source des données : IGN, Bd Topo 2010, INSEE, CLAP 2015.

Part de l'emploi au lieu de travail (communes de plus de 5000 habitants ayant au moins 50 emplois)



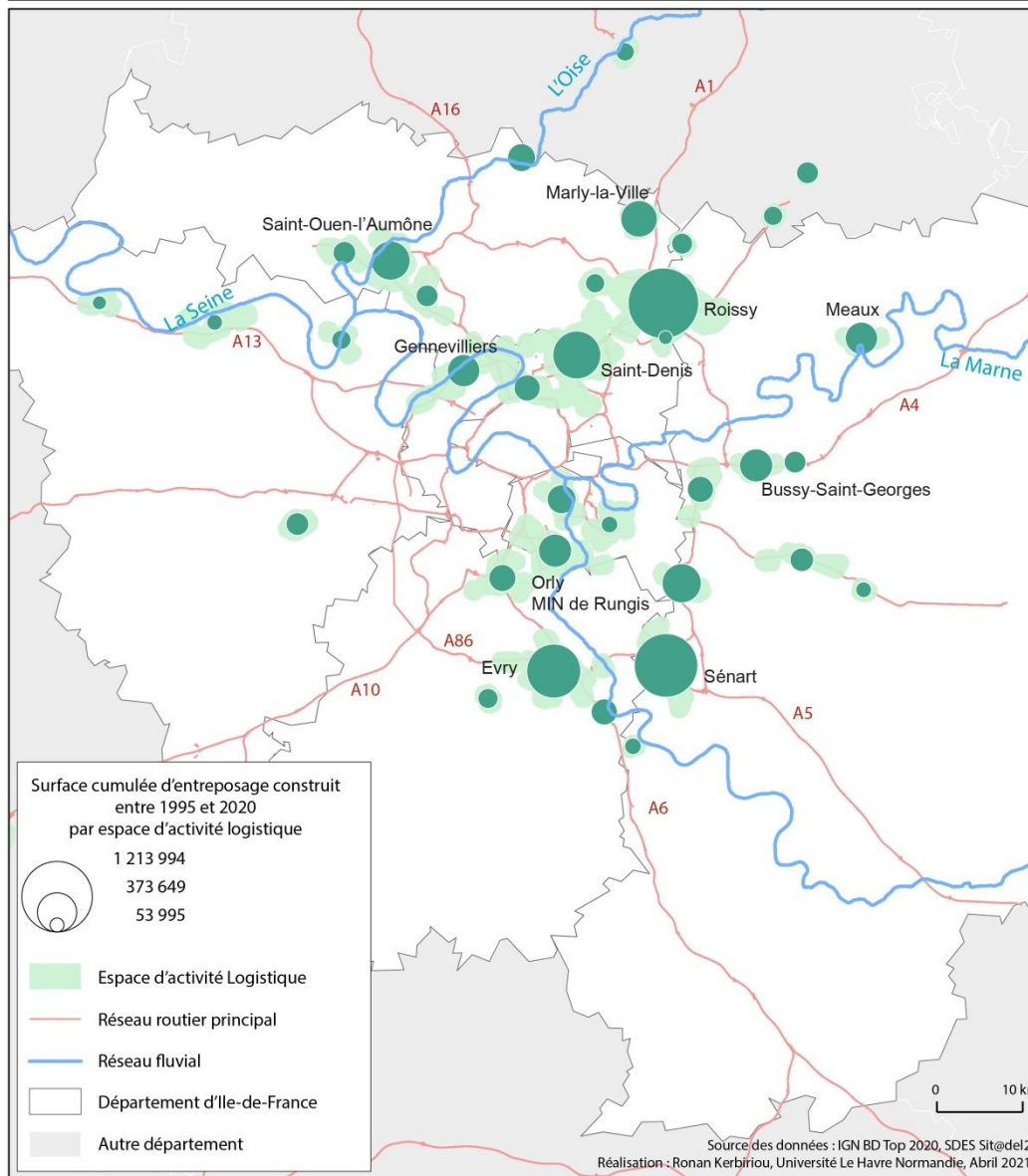
L'Ile-de-France: un hinterland concurrencé

L'Ile-de-France: un espace de forte concurrence portuaire



Région	Le Havre	Rouen	Anvers	Bremerhaven	Hambourg	Rotterdam	Dunkerque	Zeebrugge	Valence	Barcelone	Gêne	Marseille
IDF	24	2	37	4	0	21	1	7	0	0	0	1
Alsace	4	0	37	9	14	25	0	4	0	0	3	1
Rhône-Alpes	10	1	30	0	0	0	1	5	0	10	14	22
Nord-Pas-de-Calais	7	0	45	2	3	18	10	12	0	0	0	0
Aquitaine	23	1	0	0	0	0	1	0	32	26	0	12
Luxembourg	3	0	50	6	7	26	0	5	0	0	1	0

PRINCIPAUX ESPACES LOGISTIQUES D'ILE-DE-FRANCE



La transport multimodal : faiblesses et enjeux

Camion



Train



Barge



Au Havre :

- 85% par la route,
- 10% par le fleuve
- 5% par le train

A Anvers :

- 52% par la route
- 39% par le fleuve
- 9% par le fer

A Rotterdam :

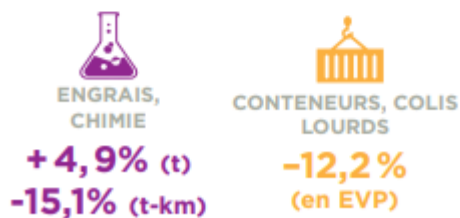
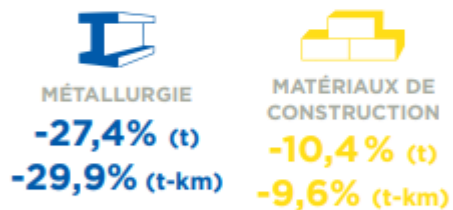
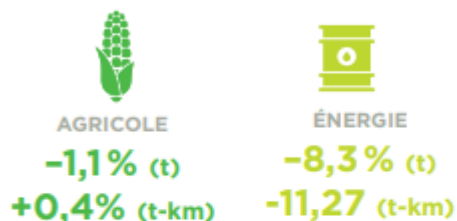
- 50% par la route
- 35% par le fleuve
- 15% par le train

A Hambourg :

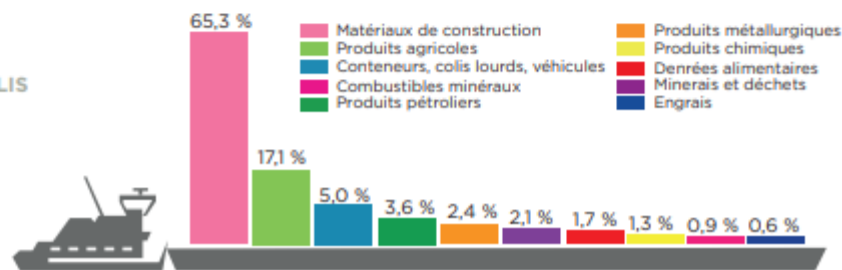
- 51% par la route
- 2% pour le fleuve
- 46% par le train

Trafic fluvial Seine et Loire Aval en 2020

ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR FILIÈRE

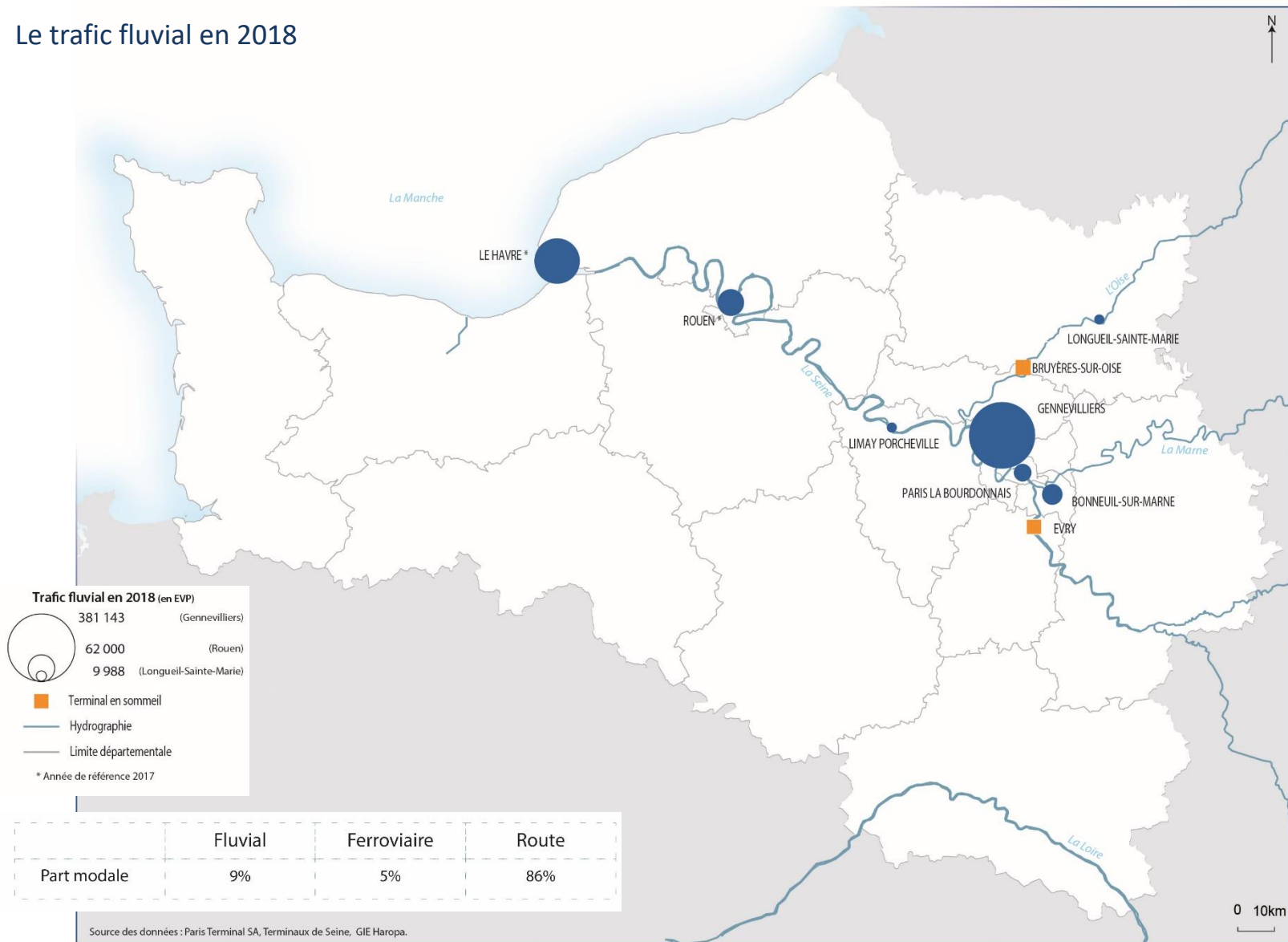


	Millions de tonnes	Millions de t-km
FILIÈRE AGRO-ALIMENTAIRES	4,12	1 182,10
Produits agricoles	3,67	1 062,70
Denrées alimentaires	0,45	119, 40
FILIÈRE ÉNERGIE	0,88	117, 30
Combustibles minéraux	0,13	32,40
Produits pétroliers	0,75	84,90
FILIÈRE MÉTALLURGIE	0,87	215,70
Minerais et déchets	0,37	56,20
Produits métallurgiques	0,50	159,50
FILIÈRE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION	13,97	1 720,10
FILIÈRE ENGRAIS CHIMIE	0,46	74,50
Engrais	0,20	55,10
Produits chimiques	0,26	19,40
FILIÈRE CONTENEURS, COLIS LOURDS, VÉHICULES	1,06	228,30
Total	21,36	3 538



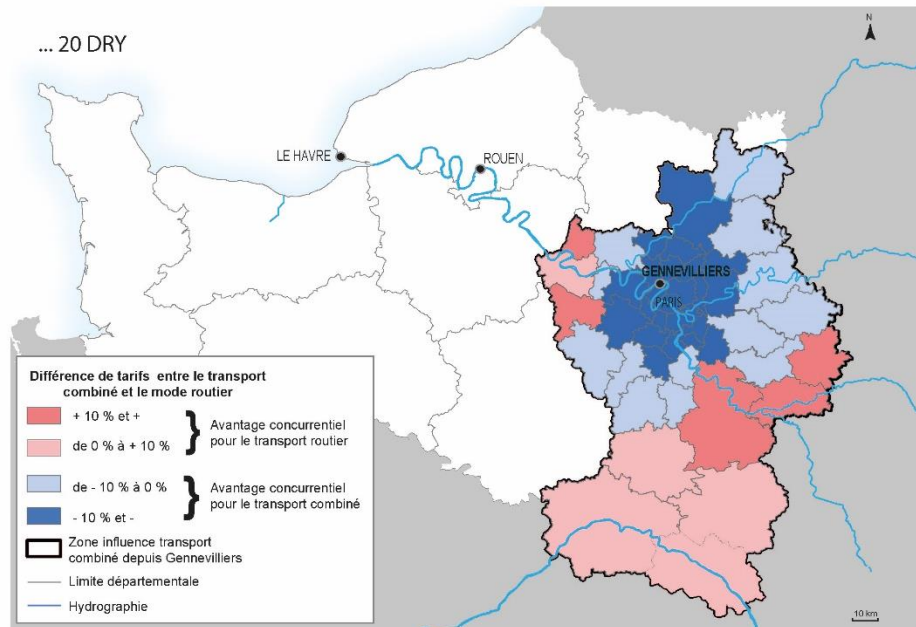
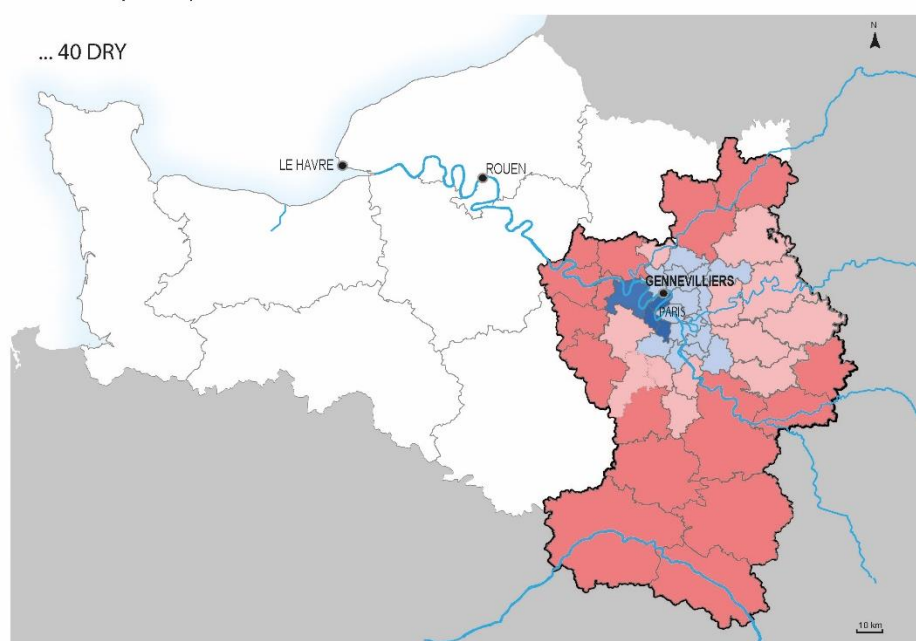
La Seine : un axe de transport sous-exploité

Le trafic fluvial en 2018

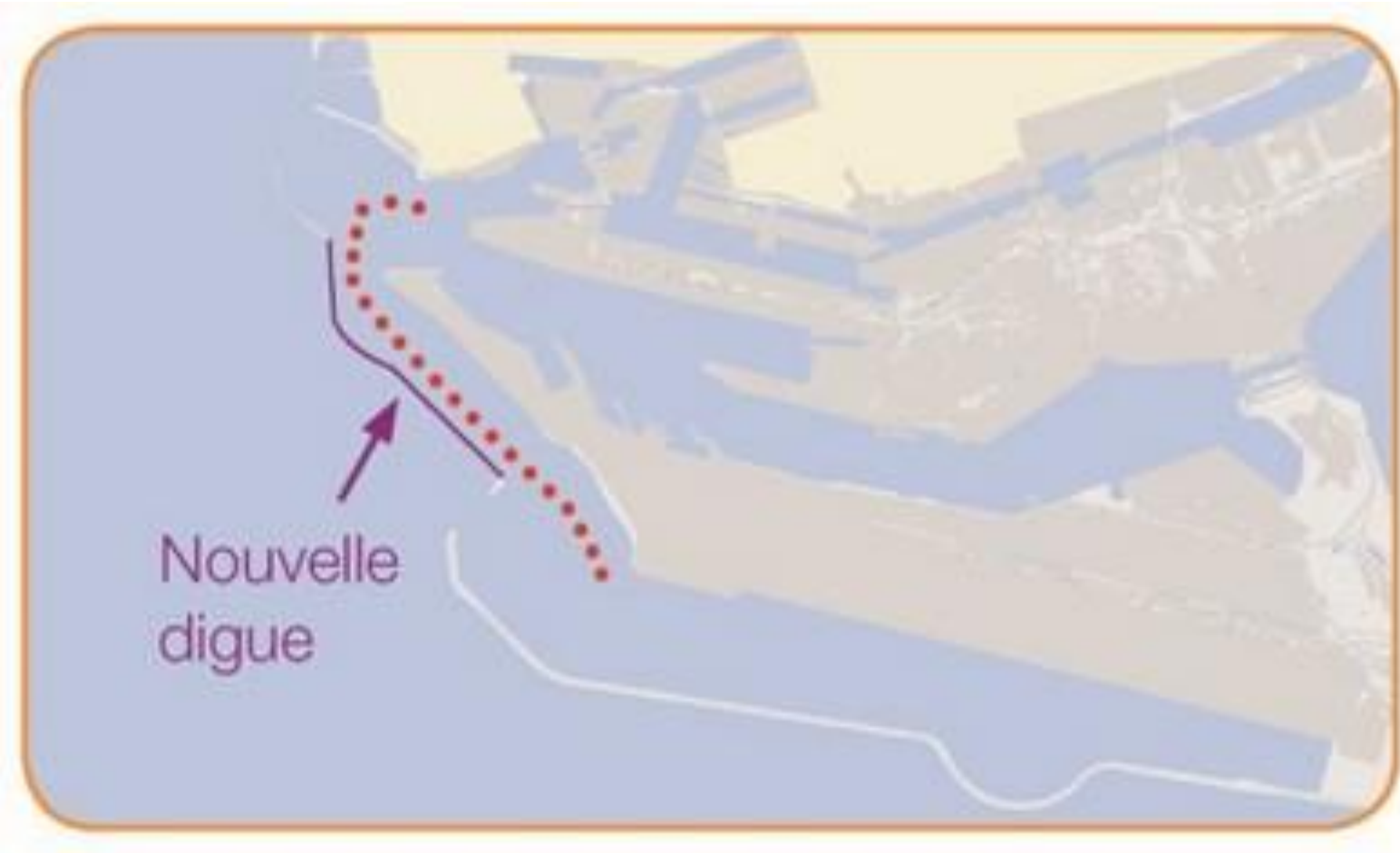


Différence de tarif entre le transport combiné et le routier pour l'import depuis le port de Gennevilliers d'un conteneur ...

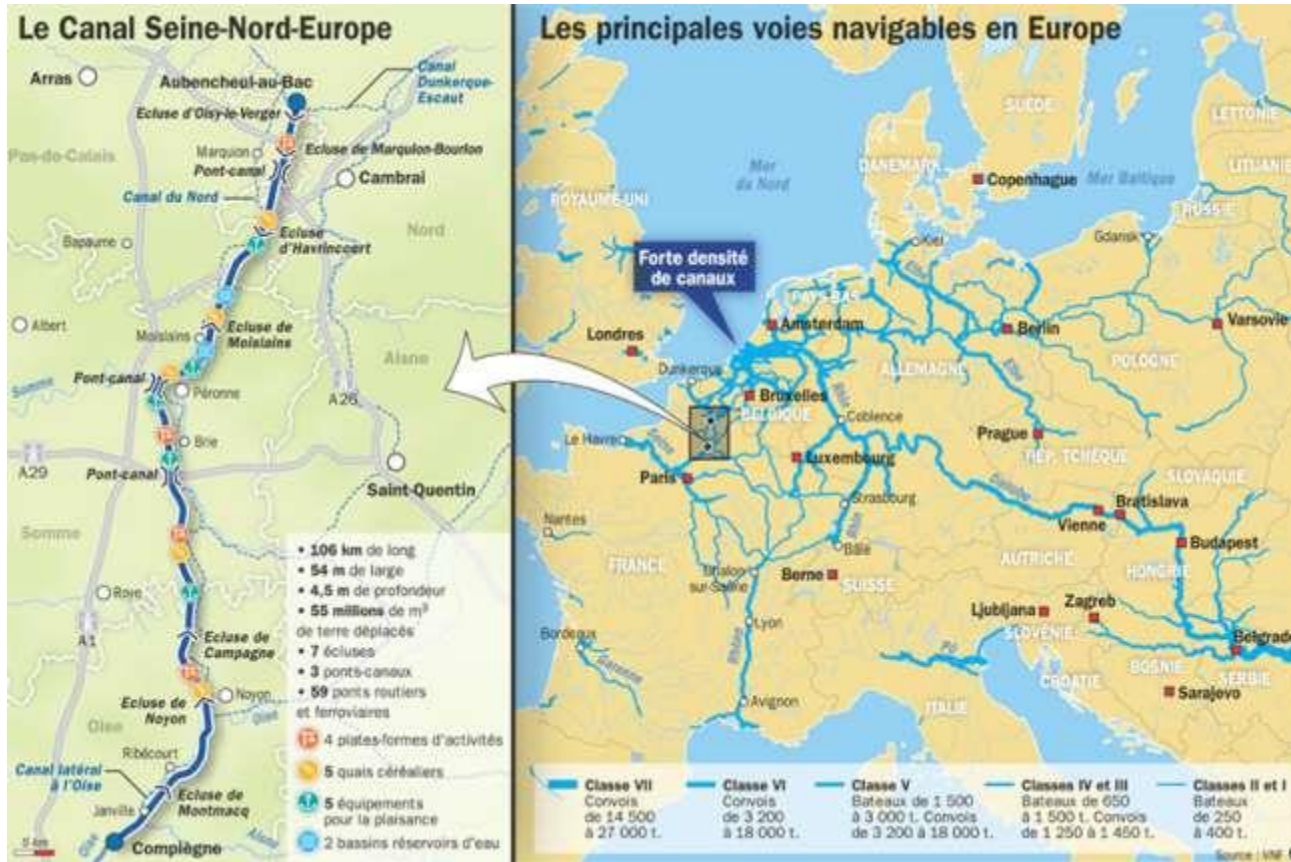
- Le coût du transport fluvial est impacté par le post-acheminement routier et par le THC (Terminal Handling Charge, Charge de manutention du terminal).



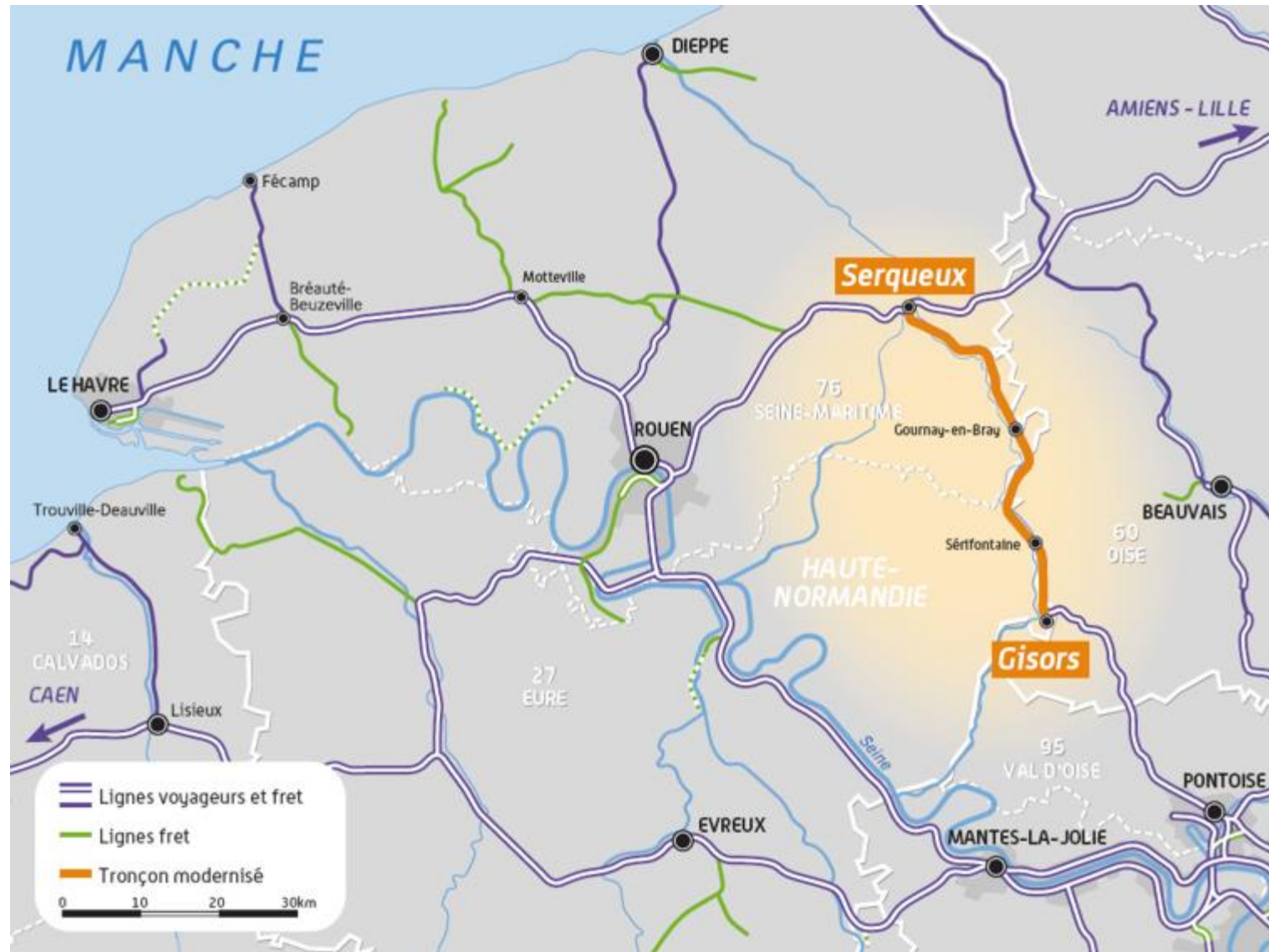
Le Havre, création d'un accès fluvial, La Chatière



Le Canal Seine-Nord



Electrification et modernisation de la ligne Serqueux - Gisors



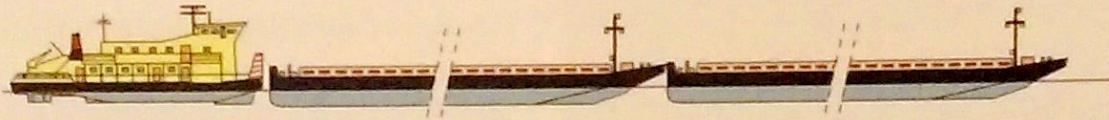
Le Havre : desserte ferroviaire portuaire



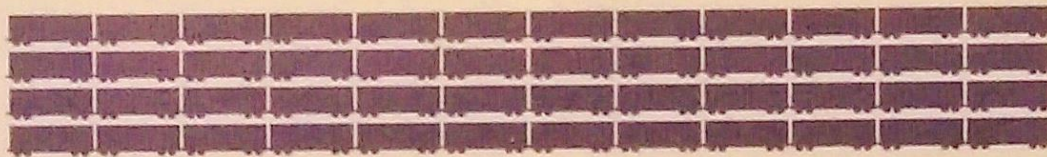
Rotterdam : une ligne ferroviaire dédiée au fret



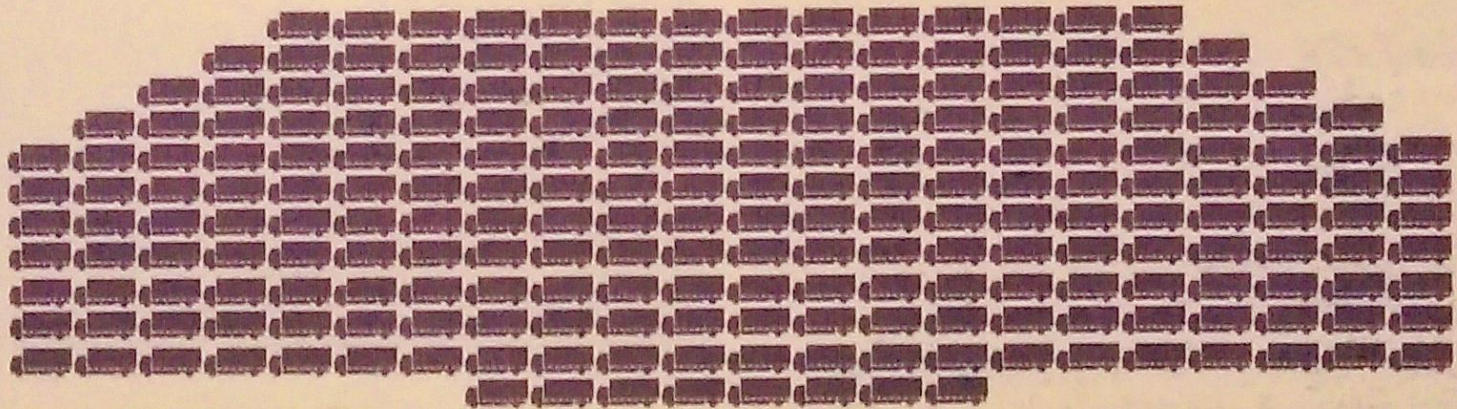
Comparaison bateau, train, camion



1 convoi fluvial de 4 400 tonnes



= 4 trains complets



= 220 camions

Sa gouvernance

« Nous devons faire du Grand Paris cette métropole maritime qui va permettre de tisser un lien nouveau, via cette magnifique vallée de la Seine, entre une vieille capitale Paris (...) et ses deux ports traditionnels que sont Le Havre et Rouen »

Nicolas Sarkozy, le 16 Juillet 2009 au Havre.

« Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue »

Napoléon 1^{er}, le 7 Novembre 1802 au Havre.

« Le maire UMP du Havre, Antoine Rufenacht, le président PS de l'agglomération de Rouen, Laurent Fabius, et le maire PS de Paris, Bertrand Delanoë, ont demandé mardi à l'Etat "l'accélération" de la réalisation de la Liaison à Grande Vitesse (LGV) entre Paris et la Normandie. »

Colloque Axe Seine, le 4 Mai 2010 au Havre.

3 phases dans la construction d'une gouvernance de l'axe Seine:

- **Jusqu'en 2012: Multitude de projets et de proposition dont deux principaux, la LNPN et une gouvernance portuaire à l'échelle de l'axe Seine (GIE Haropa)**
- **De 2013 à 2020: les acteurs économiques et les pouvoirs locaux s'impliquent assez peu dans le projet, au contraire de l'État. En 2013, création de la Délégation Interministérielle de la vallée de la Seine.**
- **Depuis 2021: remobilisation des acteurs (élus locaux et acteurs économiques) et une relance des coopérations à la suite de la réalisation de la fusion des trois ports en un établissement public unique (Haropa Port).**

Brennetot A., Gouin N., (2023), Gouverner un corridor logistique : des coopérations compliquées dans la vallée de la Seine



Ports de Paris Seine Normandie

- Groupement d'intérêt Economique (GIE) des grands ports maritimes de l'axe Seine : Le Havre, Rouen et Paris.
- Fin 2013, premier rapprochement et mise en commun de compétences : commerciales, communication, investissements, ...

« [...] un seul port. Un port qui commence à la digue Sud et qui continue jusqu'au Pont-Neuf, à Paris, voire bien au-delà. » . « Le but est de "faire passer les Grands Ports maritimes d'un modèle de ports aménageurs à un modèle de ports entrepreneurs, qui sont plus tournés vers la préoccupation de conquérir toujours plus de trafics, que vers celle de toujours mieux gérer leur domaine. »

Edouard Philippe, le 21 Novembre 2017 aux Assises de la Mer au Havre et le 15 Novembre 2018 au Comité interministérielle de la mer à Dunkerque

- Fusion des ports pour ne former qu'un seul Grand Port Maritime
- Fusion effective le 1^{er} Juin 2021
- Siège social au Havre
- Objectif : « être mieux armé pour concurrencer les autres grands ports Européens en créant une réelle unité de commandement et de stratégie. »

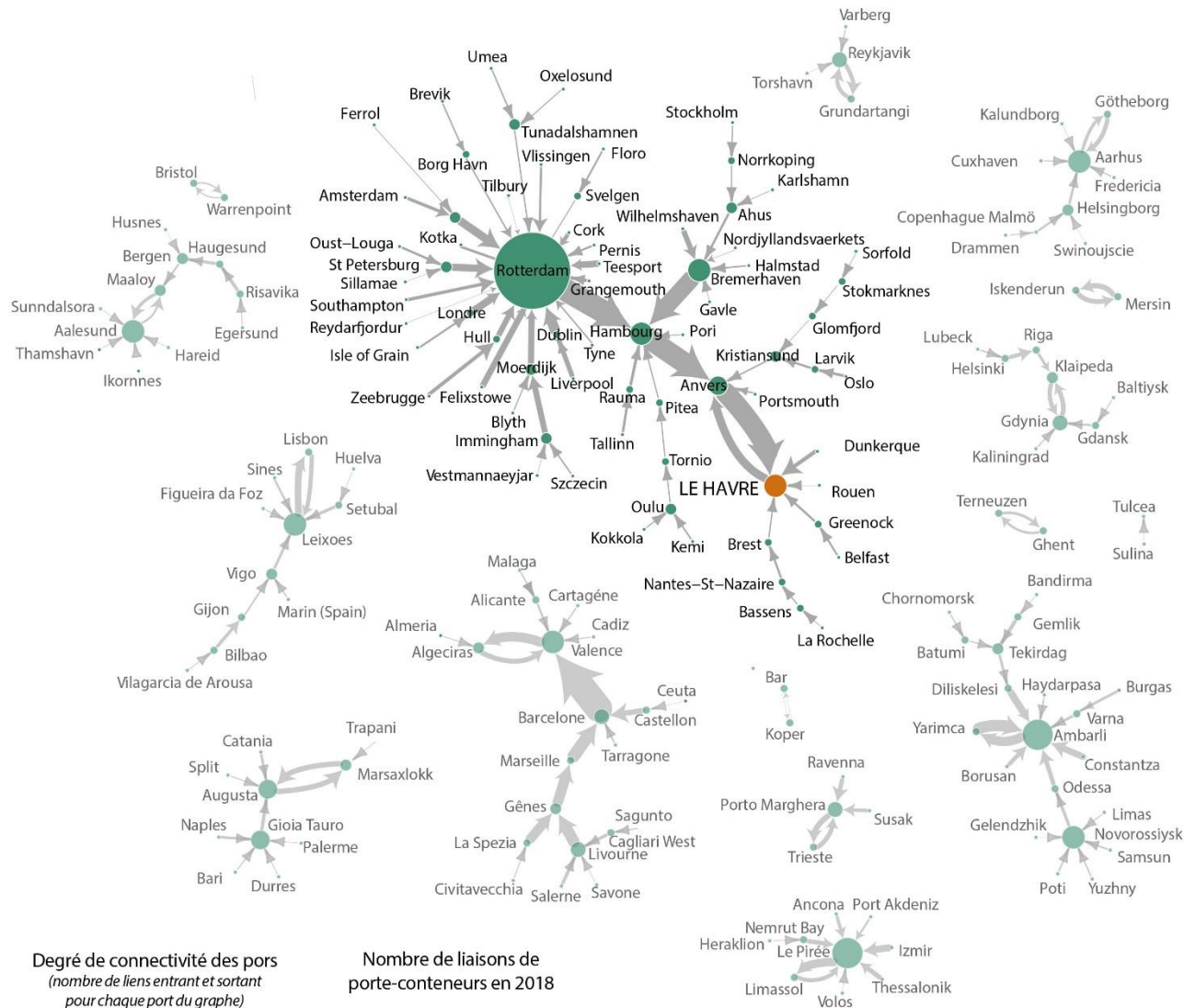
- **Importance prépondérante de l'Etat. Le développement de ce corridor logistique est conduit par l'Etat.**
- **Dans d'autres ports comme Rotterdam ou Anvers, les autorités locales et les acteurs économiques sont très impliqués dans l'administration. En France, tout est centralisé par l'Etat et géré par des hauts-fonctionnaires. Les acteurs économiques en France n'ont qu'un rôle consultatif.**
- **Manque d'autonomie financière des administrations locales pour réaliser des projets d'envergure.**

Brennetot A., Gouin N., (2023), Gouverner un corridor logistique : des coopérations compliquées dans la vallée de la Seine

Récapitulatif :

- Un espace d'intérêt national d'un point de vue économique et logistique,
- Vallée de Seine avant tout un espace industriel hérité des 30 glorieuses. La logistique est organisée dans un croissant Sud-Est-Nord autour de Paris,
- Développement dépendant de la volonté de l'Etat. Les administrations locales n'ont pas la puissance économique suffisante pour entreprendre un développement à cette échelle,
- La desserte de l'Ile-de-France représente le cœur de marché pour Haropa port mais hinterland fortement concurrencé,
- Faiblesse du transport multimodal, forte dépendance au transport routier,
- Des enjeux : développer le transport multimodal vers les espaces logistiques de la région parisienne et rapprocher la logistique du passage portuaire,

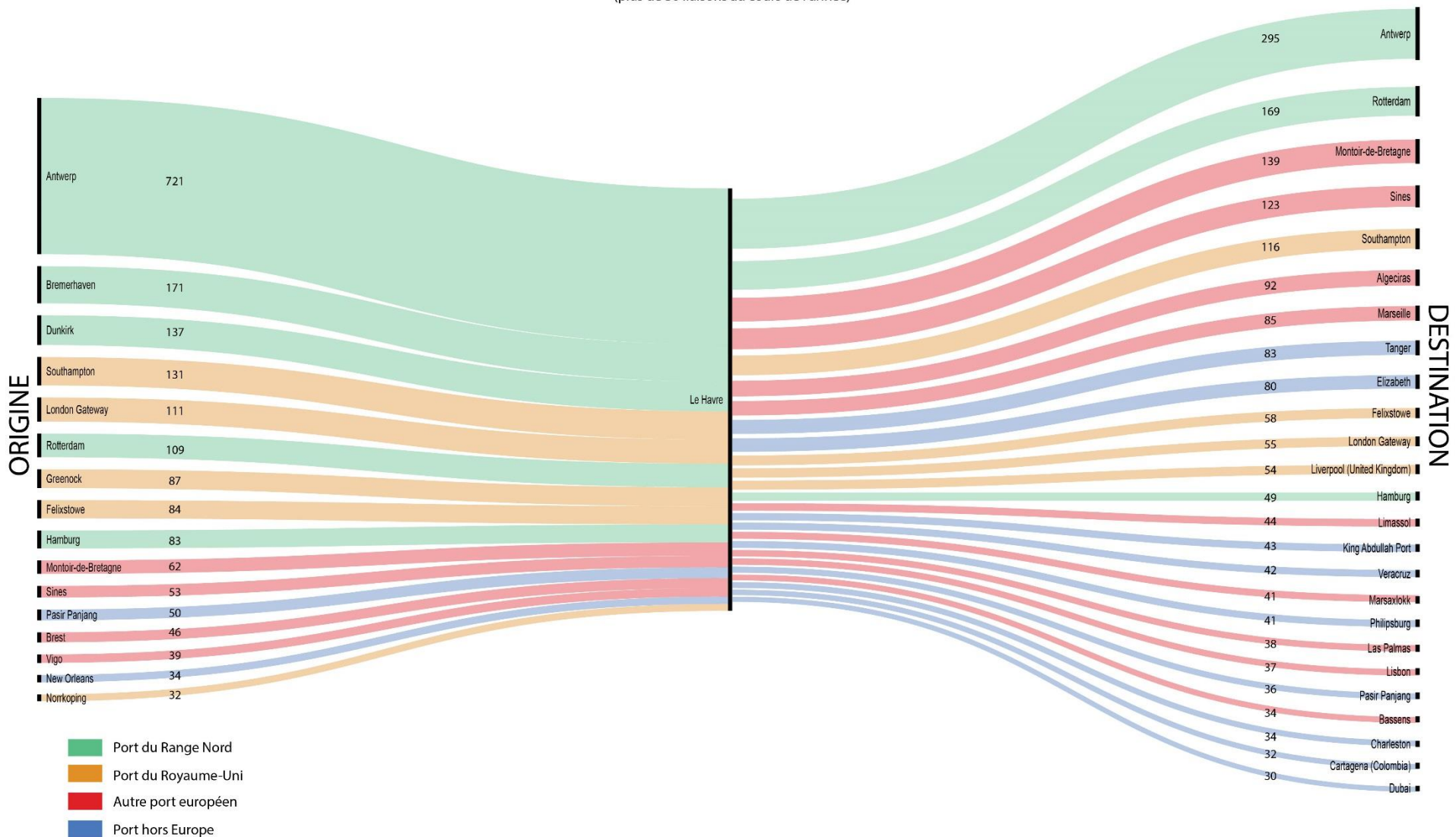
Réseau maritime européen



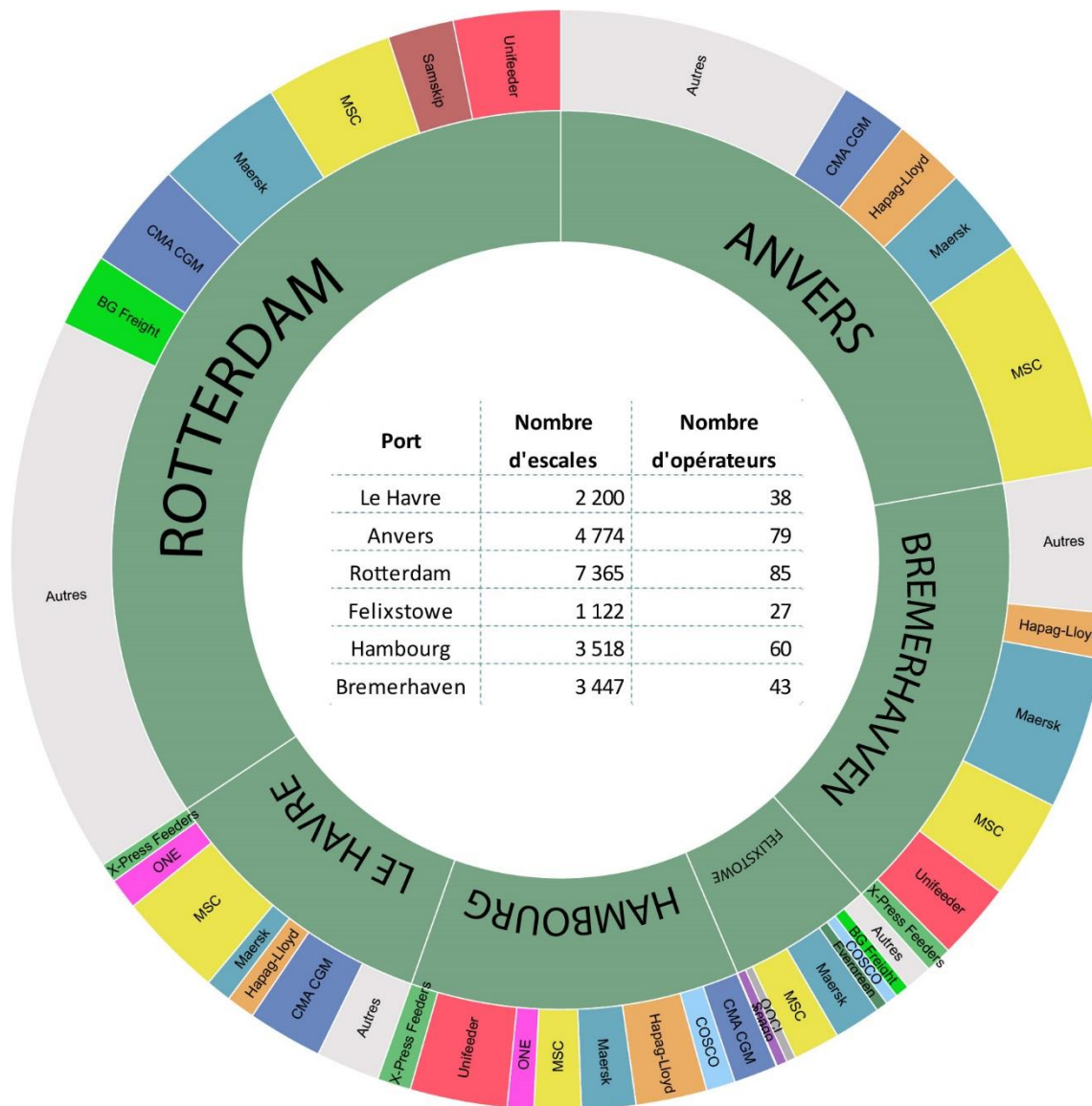
Source des données : IHS Maritime.

Origine et destination des porte-conteneurs au Havre

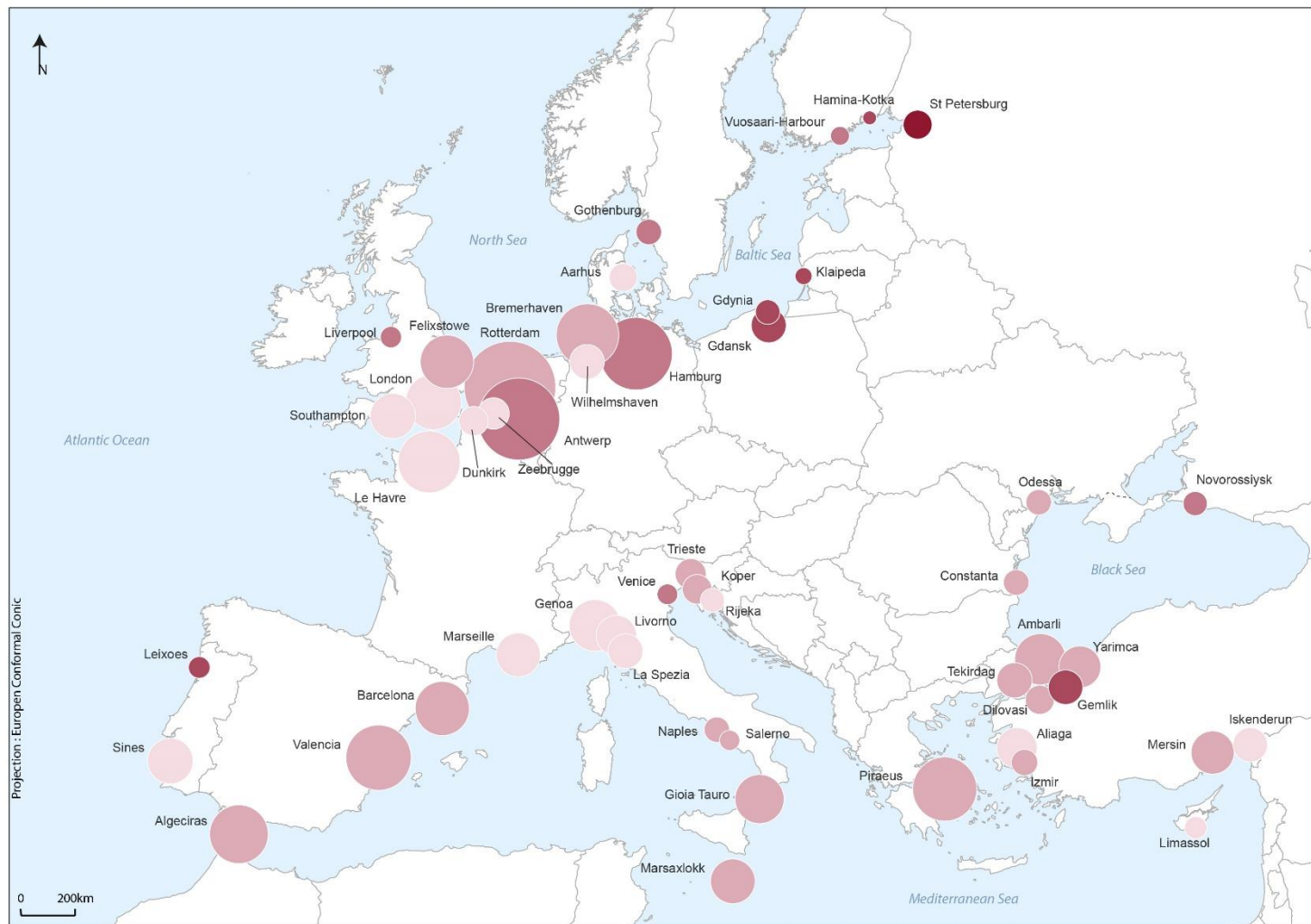
LIAISONS MARITIME DE PORTE-CONTENEURS À DESTINATION ET À L'ORIGINE DU PORT DU HAVRE EN 2018.
(plus de 30 liaisons au cours de l'année)



Les opérateurs



Taux de manutention moyen des conteneurs



Total capacity of containerships calling in 2020 (million TEU)

- 29,19 (Rotterdam)
- 5,07 (Marseille)
- 0,8 (Hamina Kotka)

Average handling rate of containerships calling in 2020 (million TEU)

- More than 100 %
- Between 60 % and 99,9 %
- Between 50 % and 59,9 %
- Between 33 % and 49,9 %
- Between 20 % and 32,9 %

- Country
- Sea
- Valencia Port

Date source : Website of ports authorities, National statistics institutes, Eurostat, IGN Euroglobalmap® (EGM).



Pour conclure et récapituler

- Le transport maritime est le reflet de nos économies mondialisées,
- Le port du Havre est connecté aux plus grandes routes maritimes mondiales ...,
- ... Mais son importance, en tant qu'escales, est secondaire : port touché essentiellement à l'export, dépendance à l'offre de service d'un nombre réduit d'opérateurs, ..., → impact sur le trafic maritime,
- Le développement du trafic maritime du port maritime passera par une meilleure maîtrise de son hinterland (l'Ile-de-France) et par le développement logistique dans la vallée de la Seine.

Merci de votre attention



Ronan.kerbiriou@univ-lehavre.fr

Ingénieur d'études, Université Le Havre Normandie
Doctorant, CNAM

