



Vallée de la Seine



LE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE ET LOGISTIQUE AU SERVICE DU RENOUVEAU INDUSTRIEL

COOPERATION DES AGENCES D'URBANISME
APUR / AUCAME / AUDAS / AURBSE / AURH / IAU - IDF

Octobre 2015

Directeurs de Publication

Dominique ALBA, Simon DU MOULIN DE LABARTHETE, Patrice DUNY, Valérie MANCRET-TAYLOR, Laurent MORENO, Jean-Christophe RIGAL

Publication réalisée par : les équipes des 6 agences d'urbanisme

Maquette & mise en page : AUDAS 2015

Imprimeur : BtoB Printing - 18, rue Claude Bernard - 78310 MAUREPAS

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
1^{ère} partie	
ENJEUX ET PERSPECTIVES POUR LA VALLEE DE LA SEINE	5
Port, Logistique, Industrie & Territoire	6
Le positionnement de la Vallée de la Seine en Europe	18
2^{ème} partie	
LE REGARD DES AGENCES D'URBANISME	35
Introduction	36
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IdF)	37
Un développement portuaire au service du renouveau industriel francilien ?	
Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)	43
La Seine, support de requalification urbaine et de renouveau industriel au coeur du Grand Paris : le cas des Ardoines	
Agence d'Urbanisme et de Développement de Seine Aval (AUDAS)	49
Seine Aval IDF : une force portuaire et logistique comme accélérateur du renouveau industriel	
Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)	55
Bassin de vie de Rouen : l'alliance de l'industrie et de la logistique pour l'innovation	
Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH)	60
La Toile Industrielle de l'Estuaire de la Seine : une approche Eco systémique territoire - ports- industries	
Agence d'Urbanisme de Caen - Métropole (AUCAME)	66
Caen et la Normandie de l'Ouest : Un enjeu logistique à l'interface de la Vallée de la Seine et du Grand-Ouest	
Synthèse	72

INTRODUCTION

Engagé sous l'impulsion de l'Etat et des Régions d'Ile-de-France, de Haute Normandie et de Basse Normandie, le projet « Vallée de la Seine » est entré dans sa phase de mise en œuvre concrète avec la signature le 25 juin 2015 d'un Contrat de plan interrégional Etat-Régions (CPIER) 2015-2020, consécutif à l'élaboration d'un schéma stratégique pour la Vallée de la Seine. Dans ce cadre, la réalisation d'infrastructures de transport ferroviaire et d'aménagements portuaires, tient une place majeure. Ces projets s'intègrent dans une stratégie de développement et d'aménagement durables du territoire, dans laquelle le renouveau industriel constitue un des objectifs principaux. Celui-ci pourra difficilement être atteint sans une amélioration de la performance portuaire et des services logistiques.

En effet, avec la mondialisation de l'économie et l'extraordinaire croissance des échanges internationaux, la production et la distribution industrielles s'apparentent désormais à une chaîne logistique mondiale, dans laquelle la création de valeur n'est plus aussi concentrée dans quelques « mailons », mais est au contraire répartie entre plusieurs sites, pouvant être localisés dans différentes régions du monde. Dans un contexte très concurrentiel, la capacité des territoires à capter ces flux créateurs de valeurs, est essentielle pour leur croissance économique. Ainsi, au-delà de la qualité du réseau de transport, associant modes massifiés (fer, fleuve) et routier, la performance de l'offre portuaire et des services logistiques est un facteur majeur de la compétitivité économique des entreprises et tout particulièrement des activités industrielles.

Cet enjeu se pose de façon aiguë pour la Vallée la Seine qui est face à un véritable défi. Grand territoire industriel, réunissant de nombreux atouts, elle doit anticiper la perspective d'une intégration plus forte aux grands corridors de fret européen, qui peut être autant un risque, celui d'une concurrence accrue, qu'une opportunité, celle de renforcer son statut de porte continentale.

Au cours des dernières années, de nombreuses initiatives ont été prises pour améliorer la performance portuaire et logistique du territoire, que ce soit dans le domaine portuaire, dans celui de l'innovation logistique, dans la coopération entre acteurs économiques et pour renforcer la construction et la visibilité du grand corridor de la Vallée de la Seine. le « Seine Gateway® ». Ces efforts doivent être poursuivis et amplifiés, pour élargir son hinterland, pour améliorer la qualité des services logistiques et accroître sa compétitivité et son attractivité à l'international. Dans ce contexte, la mobilisation des territoires autour du développement industriel et logistique est également essentielle. Ces sujets font écho aux pistes de progrès identifiées lors de la 1ère Conférence nationale de la logistique qui s'est tenue à Paris le 8 juillet 2015. Elles fondent le socle d'une stratégie nationale de la logistique qui sera élaborée par le Gouvernement d'ici à la fin de l'année.

Le renouveau industriel est un enjeu majeur pour l'économie française ; il passe notamment par une amélioration de la performance portuaire et logistique. La Vallée de la Seine correspond à l'un des rares territoires où peut se concrétiser cette ambition nationale.

*Dominique ALBA,
Directrice de l'APUR*

*Simon DU MOULIN DE LABARTHETE,
Directeur de l'AURH*

*Patrice DUNY,
Directeur de l'AUCAME*

*Valérie MANCRET-TAYLOR,
Directrice de l'IAU-IdF*

*Laurent MORENO,
Directeur de l'AURBSE*

*Jean-Christophe RIGAL,
Directeur de l'AUDAS*

Ce rapport a été élaboré dans le cadre de la préparation de la 1ère Rencontre des Agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine du 13 octobre 2015 à Mantes-la-Jolie et en Seine Aval IDF, portant sur le thème du « développement portuaire et logistique au service du renouveau industriel ».

La première partie du rapport revient sur le lien entre industrie, port et logistique ainsi que ses enjeux pour le développement et l'aménagement du territoire. Puis elle analyse la situation et les perspectives du positionnement de la Vallée de la Seine en Europe dans les flux de marchandises et les dynamiques territoriales.

La seconde partie présente le regard croisé de chacune des six Agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine sur le développement portuaire, logistique et le renouveau industriel dans leur territoire.



1^{ère} partie

**ENJEUX ET PERSPECTIVES
POUR LA VALLEE DE LA SEINE**

PORT, LOGISTIQUE, INDUSTRIE & TERRITOIRE

La Vallée de la Seine, qui réunit les Régions d'Ile-de-France, de Haute Normandie et de Basse Normandie, constitue à la fois le premier territoire industriel (715 000 emplois) et le premier territoire logistique de France (235 000 emplois). Elle représente ainsi près d'un emploi industriel sur cinq et près d'un emploi logistique sur quatre. Dans cet espace, qui rassemble de grands ports maritimes et fluviaux, des infrastructures de transport massifiées, de grandes filières industrielles, et qui s'organise autour de Paris et de métropoles régionales, les liens industriels et logistiques sont très intenses et puissants.

Un lien étroit entre Industrie et logistique

Dans une acception large de la fonction productive, la logistique est présente à toutes les étapes-clés, de l'approvisionnement des sites de production jusqu'à la distribution des produits finis aux consommateurs. La logistique est ainsi « une des fonctions majeures des systèmes modernes de production et de distribution (...) et une composante primordiale de l'appareil productif »¹. Elle est considérée comme une activité transversale, nécessaire à toute activité économique et, de plus en plus, comme une filière économique en soi. En France, elle représente 10% du PIB et rassemble 1,8 million d'emplois.

Un système logistique performant doit associer de façon optimale deux principes de fonctionnement : la concentration des flux en amont de la chaîne logistique (supply chain) – ce qui favorise le recours à des modes de transport massifiés s'ils sont compétitifs et de réduire ainsi les coûts d'acheminement – et l'éclatement des flux en aval pour la distribution finale du produit aux clients, qui nécessite une organisation complexe de desserte fine des territoires². En raison de sa souplesse, le mode de transport routier est très présent pour cette étape finale. Dans les



La logistique ne se limite pas au transport de marchandises. Elle comprend aussi les tâches de stockage, de manutention, de conditionnement/reconditionnement et, de plus en plus fréquemment, certaines étapes de transformation des produits, notamment lors des ruptures de charge liées à l'acheminement des marchandises. La logistique peut donc intégrer une dimension productive créatrice de valeurs. Au-delà des flux physiques, l'activité logistique inclut la gestion des flux d'informations liés à la commande et la livraison du client mais aussi la coordination et le suivi de l'acheminement des marchandises. La capacité à recueillir et analyser ces informations et à anticiper et adapter la chaîne d'approvisionnement en conséquence, est constitutive de la performance des services logistiques. Ainsi, même si la qualité des infrastructures de transport représente un facteur majeur, c'est de fait l'ensemble de l'offre et de l'écosystème logistiques qui fonde un des tout premiers critères de choix pour l'implantation des entreprises.

¹ « La logistique en France – Etat des lieux et pistes de progrès », rapport du Comité scientifique sur la logistique, mars 2015.

² Pour être précis, une nouvelle phase de massification se retrouve fréquemment pour la logistique retour (traitement des produits en fin de vie, recyclage).

La logistique est également multiforme. Il existe la logistique amont (approvisionnement des sites de production), la logistique interne (au sein d'un site de production), la logistique aval (distribution aux clients) qui incorpore la logistique urbaine également appelée logistique « du dernier kilomètre », et la rétro-logistique ou logistique retour (pour le traitement, le recyclage et la valorisation des produits en fin de vie et des déchets).

faits, il est également très majoritaire pour les flux amonts, par manque d'efficacité des modes massifiés.

Du fait de leur lien étroit, **la compétitivité économique du secteur industriel est notamment dépendante de la performance de l'offre logistique**. Cette dernière est fondée sur « le coût du service, sa capacité à concourir à la mise en œuvre des objectifs de production et de distribution, et sa capacité à s'adapter aux évolutions des besoins et attentes du client »³. Son impact sur la valeur finale des produits est non négligeable (de l'ordre de 12% en moyenne du chiffre d'affaires net des entreprises)⁴.

Dans le rapport du Comité scientifique sur la logistique paru en mars 2015, il est rappelé que la performance logistique pèse sur la compétitivité de l'industrie nationale et notamment sur les capacités d'exportation des entreprises françaises. La comparaison qui est faite entre la France et l'Allemagne est de ce point de vue éclairant. Le coût de la main d'œuvre manufacturière est quasi identique entre les deux pays, mais le coût des services logistiques, plus faible en Allemagne, est défavorable à la production française. L'Allemagne est une des grandes puissances industrielles et exportatrices de la planète ; elle occupe aussi le 1^{er} rang mondial pour la qualité de son offre logistique.

Si la France reste un des premiers pays mondiaux pour la performance de sa logistique, elle est en recul ces dernières années dans les classements internationaux (13^{ème} place).

³ « La logistique : un levier de compétitivité pour la France – Dix propositions pour une politique de la logistique », contribution de TDIE à la Conférence nationale de la logistique, juillet 2015.

⁴ D'après une étude de l'Aslog citée dans le rapport du Comité scientifique sur la logistique et dans le rapport de TDIE.

⁵ D'après une étude réalisée en 2014 par le Forum international des transports (FIT), citée dans le rapport du Comité scientifique sur la logistique.

Le mouvement de désindustrialisation en cours dans notre pays explique en partie cette tendance. Cela illustre la force du lien et des effets réciproques entre Industrie et Logistique. Ils pourraient être résumés ainsi : « **pas d'industrie compétitive et donc de développement industriel sans une logistique performante** » et « **pas de logistique dynamique sans activités productives** ». Une nuance à ce schéma - quelque peu caricatural - doit être apportée ici. La logistique est moins dépendante de l'industrie que l'inverse, car ses activités reposent aussi sur l'approvisionnement et la distribution des marchandises au sein des bassins de consommation. En Ile-de-France et plus largement dans la Vallée de la Seine, la logistique s'appuie donc à la fois sur des flux liés à la production de marchandises et sur ceux liés à la distribution auprès des consommateurs.

Avec la mondialisation de l'économie, le dynamisme logistique dépend aussi de la performance et de l'attractivité des grands ports maritimes et des modes de transport massifiés.

La mondialisation et ses effets sur le couple « Industrie/Logistique »

Les activités logistiques et industrielles se sont très fortement transformées avec la mondialisation de l'économie qui a conduit à une intensification et une accélération des échanges internationaux depuis les années 1970. Les perspectives font état de progressions encore très conséquentes pour les décennies à venir : +350% pour les échanges internationaux (en tonne par km), de +40 à +125% pour le fret terrestre dans les pays de l'OCDE et de +100 à +430% dans les autres pays du monde sur la période 2010-2050⁵. Certains experts estiment l'évolution des trafics à +80% en Europe. Cela souligne que le proces-



PORT, LOGISTIQUE, INDUSTRIE & TERRITOIRE

sus de mondialisation de l'économie et d'intensification des flux de fret internationaux va encore se poursuivre. Il induit une forte spécialisation de certains pays et certaines régions du monde dans la production de produits ou composants de produits.

La nouvelle répartition des lieux de production et d'assemblage, ainsi que des lieux de consommation, a profondément modifié l'organisation de la production et de la distribution industrielles. Celle-ci s'apparente aujourd'hui à une chaîne logistique mondiale complexe, dans laquelle la création de valeur n'est plus aussi concentrée dans quelques « maillons », mais au contraire répartie entre plusieurs sites, pouvant être localisés dans différentes régions du monde.

D'autres évolutions importantes du lien entre Industrie et Logistique sont à souligner. En premier lieu, concernant les industries, il s'agit de l'externalisation des tâches logistiques qui sont confiées à des prestataires spécialisés (logistique pour compte d'autrui). Ce mouvement très important a eu de forts impacts sur le développement de la filière logistique (acteurs) mais aussi sur les services (fiabilité, personnalisation), l'implantation et l'organisation logistiques (optimisation du couple « massification/éclatement »).

La seconde évolution porte sur la personnalisation des produits pour répondre aux attentes des consommateurs. **Afin d'optimiser leur process industriel et la chaîne logistique, les entreprises cherchent à effectuer cette**



⁶ Synthèse N°25 « La création de valeur-ajoutée à la rupture de charge : plateformes logistiques et ports », ISEMAR, avril 2000.

⁷ Idem.

⁸ « La logistique en France – Etat des lieux et pistes de progrès », rapport du Comité scientifique sur la logistique, mars 2015.

tâche le plus tardivement possible. On parle alors « d'identification retardée des produits »⁶. Pour les entreprises, il s'agit de « (...) différer au maximum la production et la personnalisation des produits désormais conçus sous forme d'éléments de base et de sous-éléments de base qui correspondent aux attributs de personnalisation. Par exemple, sur une voiture de base, les options proposées sont montées le plus tardivement possible »⁷. Cette évolution est directement liée à la mutation de la chaîne productivo-logistique. **Si auparavant, « l'amont » de la chaîne commandait, désormais c'est « l'aval » de la chaîne, c'est-à-dire le client, qui déclenche la commande, la production et la livraison finale.** Cette chaîne s'opère dans des délais très contraints et les plus courts possibles, ce qui nécessite une grande performance de la production industrielle et des services logistiques.

Dans la « géographie » de la chaîne logistique, cette personnalisation du produit est souvent située la plus proche possible de la livraison finale au consommateur. On parle ainsi de « **différenciation retardée** » **qui pourrait se développer fortement dans les années à venir**⁸. Elle conduit à une **relocalisation de cette étape de production, créatrice de valeurs, dans les bassins de consommation**. Pour ces derniers, cette tendance apporte donc des activités et des emplois nouveaux. A l'inverse, notons qu'elle peut aussi avoir des effets négatifs sur l'emploi des industries exportatrices présentes dans les territoires.

Le rôle fondamental des ports maritimes et des modes massifiés

La mondialisation de l'économie et la croissance des flux internationaux de marchandises se sont développées à la faveur de l'extraordinaire essor du transport maritime depuis les années 1970.

Le transport maritime occupe une place dominante et représente à lui seul près de 90% de l'ensemble des flux de marchandises échangées dans le monde. Il allie des qualités majeures que sont la massification et la fiabilité. Il permet ainsi, par économie d'échelle, de diminuer le coût des longues distances parcourues sur le prix final des biens. Le trafic conteneur symbolise aujourd'hui ces échanges mondiaux de fret, même si son développement



bution finale des produits (« petits colis ») en raison de la souplesse de ce mode de transport. Mode non massifié, son impact sur l'environnement représente cependant un enjeu majeur, notamment pour la livraison finale (« dernier kilomètre ») qui s'inscrit dans des espaces très peuplés et urbanisés.

Le fonctionnement de la chaîne logistique, de l'amont jusqu'à l'aval, mobilise successivement un ou plusieurs modes de transport (massifiés, routier). Chaque transfert d'un mode de transport à un autre correspond à une étape très importante dite de « rupture de charge ». Ces ruptures de charge doivent être idéalement les moins nombreuses possible, car elles sont génératrices de coûts, elles ralentissent l'acheminement des marchandises et doivent être réalisées de façon rapide et fiable. Les lieux où s'effectue une rupture de charge revêtent ainsi un caractère stratégique, tout particulièrement lorsqu'un changement de mode est opéré. **La capacité d'intermodalité offerte sur un corridor de transport, par la présence d'un port maritime, de ports fluviaux, de plateformes multimodales, de gares ferrées ou routières, est ainsi un aspect déterminant de la performance de l'offre logistique.**

Dans le contexte de mondialisation de l'économie et des échanges, les ports maritimes occupent une place fondamentale, car ils constituent de véritables portes ouvertes sur l'économie planétaire. Les plus attractifs sont ceux qui sont adossés à une grande métropole, génératrice de flux par ses fonctions productives et de consommation, et qui irrigue un large hinterland.

La concurrence entre ces grandes places portuaires est extrêmement vive à l'échelle internationale, afin de capter les flux créateurs d'activités et de valeurs. Yann ALIX, Délégué Général de la Fondation Sefacil¹⁰, souligne la tendance à la concurrence non plus entre les seuls ports maritimes, mais entre l'ensemble des corridors (ou « Gateway ») qui leur sont associés : de la « porte d'entrée maritime » (grand port) au corridor de transport la reliant à la métropole et à son bassin de consommation élargi

Cette concurrence est d'autant plus aigüe que l'on observe une logique forte à la concentration des flux mondiaux et donc à l'organisation du commerce international

est plus récent que le fret maritime de pétrole, de gaz ou de produits agricoles. L'intensification des flux du commerce planétaire et la recherche d'économie d'échelle du transport conduisent à recourir à des porte-conteneurs de plus en plus imposants, plus de 20 000 EVP⁹ aujourd'hui équivalant à plus de 9 000 camions. Dans la compétition que se livrent les ports maritimes, leur capacité à accueillir ces « géants des mers » et à décharger rapidement leur cargaison est un facteur d'attractivité majeur. Port 2000 au Havre, qui bénéficie des qualités nautiques adéquates, a été développé dans ce but.

Le fret aérien occupe également une place majeure dans les transports internationaux des produits à haute valeur ajoutée, qui peuvent accepter son coût élevé. En Europe, la France est particulièrement bien positionnée sur ce secteur avec l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle qui correspond au premier aéroport européen pour le fret. Les modes ferrés et fluviaux sont déterminants pour la desserte des grands hinterlands régionaux ou continentaux. Quant au mode routier, il permet lui aussi l'irrigation des hinterlands et se révèle adapté à l'éclatement et la distri-

⁹ EVP : Equivalent vingt-pieds = unité de mesure de la taille normalisée des conteneurs transportés.
¹⁰ La fondation Sefacil, créée en 2010, a pour objectif de fédérer des équipes de recherche du monde entier pour réfléchir aux stratégies logistiques de demain.

PORT, LOGISTIQUE, INDUSTRIE & TERRITOIRE

autour de quelques grands ports maritimes. Ces derniers constituent alors de véritables « portes continentales », postes avancés de grandes « méga-régions urbaines »¹¹.

Grandes portes logistiques et portuaires et métropoles mondiales

Chaque grande région économique mondiale – Asie, Europe, Amérique du Nord – est desservie par une à deux grandes portes continentales. En Europe, par l'ampleur des trafics qui y transitent, ce rôle est tenu par les ports du Range Nord, principalement Anvers, Rotterdam et Hambourg. Ils permettent notamment l'irrigation de la « banane bleue » de l'Europe, allant du Royaume-Uni au nord de l'Italie, mais aussi l'accès aux pays de l'Est depuis l'élargissement de l'Union Européenne.

Les ports du Range Nord constituent également de fait la porte maritime principale de la France, avec une nuance à apporter concernant l'Île-de-France, région capitale et première région économique française (30% du PIB national). En effet, l'approvisionnement de cette dernière se partage entre Anvers et Rotterdam d'une part et les ports de la Vallée de la Seine – et en premier lieu le port du Havre, d'autre part (concernant le fret conteneur). Si les ports de la Vallée de la Seine génèrent un trafic moins conséquent à l'échelle européenne que celui des ports

du Range Nord, ils forment une porte maritime internationale de première importance pour Paris. Ces dernières années, notamment à la suite de la création d'HAROPA¹², la performance portuaire et logistique y est en pleine progression.

Les grandes métropoles ont besoin des ports maritimes et des grands aéroports pour satisfaire leurs besoins d'ap-

Les 20 premiers ports mondiaux pour les marchandises (en millions de tonnes)

Ports	Countries	2014	2013	2012
1 Ningbo & Zhoushan	China	873.0	809.8	744.0
2 Shanghai	China	755.3	776.0	735.0
3 Singapore	Singapore	580.8	560.8	538.0
4 Tianjin	China	540.0	500.6	476.0
5 Tangshan	China	500.8	446.2	364.6
6 Guangzhou	China	500.4	454.7	434.0
7 Qingdao	China	480.0	450.0	402.0
8 Rotterdam	Netherlands	444.7	440.5	441.5
9 Dalian	China	420.0	408.4	373.0
10 Port Hedland	Australia	372.4	288.4	246.7
11 Rizhao	China	353.0	309.2	281.0
12 Yingkou	China	330.7	330.0	301.1
13 Hong Kong (1)	China	297.7	276.1	269.3
14 Qinhuangdao	China	274.0	272.6	271.5
15 Busan (2)	South Korea	266.7	269.5	260.0
16 South Louisiana	United States of America	264.7	241.6	253.5
17 Shenzhen	China	223.2	234.0	228.1
18 Xiamen	China	205.0	191.0	172.0
19 Antwerp	Belgium	199.0	190.8	184.1
20 Port Klang (2)	Malaysia	162.0	160.2	158.3

Source: Port Authorities
Unit: Gross weight x 1 million metric tons
All China ports including domestic trade and river trade.
(1) Including river trade; (2) Converted from freight ton to metric ton
Top 20 World ports, 2014 - 2012

Les 20 premiers ports européens pour les marchandises (en millions de tonnes)

Ports	Countries	2014	2013	2012
1 Rotterdam	Netherlands	444.7	440.5	441.5
2 Antwerp	Belgium	199.0	190.8	184.1
3 Hamburg	Germany	145.7	139.0	130.9
4 Novorossiysk (1)	Russia	122.3	112.9	117.4
5 Amsterdam	Netherlands	97.8	95.8	94.3
6 Algeciras	Spain	95.0	85.9	83.3
7 Marseille	France	78.5	80.0	85.6
8 Bremerhaven	Germany	76.3	78.8	84.0
9 Ust-Luga	Russia	75.7	62.6	46.8
10 Valencia	Spain	67.0	64.6	65.7
11 Le Havre	France	66.9	67.2	63.5
12 St. Petersburg	Russia	61.2	58.0	57.8
13 Grimsby/Immingham (2)	United Kingdom	59.4	62.6	60.1
14 Trieste	Italy	57.0	56.6	49.2
15 Constantza	Romania	55.6	55.1	50.6
16 Primorsk	Russia	53.7	63.8	74.8
17 Genoa	Italy	51.0	48.5	50.2
18 Dunkerque	France	47.1	43.6	47.6
19 Barcelona	Spain	45.3	41.5	41.5
20 London	United Kingdom	44.5	43.2	43.7

Source: Port Authorities
Unit: Gross weight x 1 million metric tons
(1) Including Caspian pipeline Consortium Marine Terminal
(2) 2014 Provisional figures
Top 20 European ports, 2014 - 2012

Les 20 premiers ports européens pour les conteneurs (en milliers d'EVP)

Ports	Countries	2014	2013	2012
1 Rotterdam	Netherlands	12 298	11 621	11 862
2 Hamburg	Germany	9 729	9 257	8 864
3 Antwerp	Belgium	8 978	8 578	8 635
4 Bremerhaven	Germany	5 796	5 831	6 115
5 Algeciras	Spain	4 555	4 343	4 112
6 Valencia	Spain	4 442	4 328	4 470
7 Felixstowe (1)	United Kingdom	3 700	3 434	3 327
8 Ambarli/Istanbul (*)	Turkey	3 600	3 378	3 097
9 Piraeus	Greece	3 585	3 163	2 734
10 Gioia Tauro	Italy	2 970	3 087	2 721
11 Marsaxlokk	Malta	2 900	2 550	2 400
12 Le Havre	France	2 551	2 486	2 303
13 St. Petersburg	Russia	2 382	2 578	2 502
14 Genoa	Italy	2 173	1 988	2 065
15 Zeebrugge	Belgium	2 047	2 027	1 953
16 Barcelona	Spain	1 893	1 722	1 759
17 Southampton (1)	United Kingdom	1 600	1 488	1 473
18 La Spezia	Italy	1 303	1 300	1 247
19 Sines	Portugal	1 228	931	549
20 Gdansk	Poland	1 212	1 178	929

Source: Port Authorities
Unit: Number x 1,000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units)
(1) Estimated based on Units, including Ro-Ro (Department of Transport);
(*) 2014 Provisional figures
Top 20 European ports, 2014 - 2012

¹¹ « La Métropole logistique – Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes », ouvrage collectif sous la direction de Laëtitia Dablanc et d'Antoine Frémont, Armand Colin, juin 2015.
¹² HAROPA (pour « Harbours of Paris » ou « le Havre – Rouen – Paris), groupement d'intérêt économique réunissant les trois ports présents sur la Vallée de la Seine (Grand Port Maritime du Havre, Grand Port Maritime de Rouen, et Ports de Paris).

provisionnement, de production, d'innovation et de création de richesses, mais aussi de mobilité des personnes (affaires, tourisme) et pour asseoir leur rayonnement international. Car, si les « grandes portes » sont engagées dans une compétition mondiale, c'est également le cas des grandes métropoles qu'elles irriguent. Du fait de cette concurrence, les activités logistiques sont concentrées dans les principales métropoles mondiales : les 25 premières métropoles mondiales par leur population rassemblent près de 50% de l'activité conteneur¹³. **La captation des flux logistiques est donc une composante de la compétition économique internationale que se livrent les grandes métropoles.**

La dynamique spatiale de la logistique se caractérise par un triple mouvement : une concentration dans les « méga-régions » urbaines, une polarisation autour des grandes villes au sein des méga-régions, et un desserrement de la fonction logistique en grande périphérie des agglomérations et à proximité des nœuds routiers. **Ainsi, au-delà des aspects purement économiques, la logistique recouvre aussi des enjeux d'aménagement du territoire et des enjeux environnementaux majeurs.** Les grands entrepôts sont rejetés loin des centres urbains pour des raisons de disponibilités foncières, de coût du foncier et d'acceptabilité locale.

Cette « périurbanisation logistique »¹⁴ participe à l'étalement urbain en raison d'une consommation foncière souvent très extensive et en raison de faibles densités bâties. Or, depuis 1985, il s'est construit en France autant de surfaces d'entrepôts que de surfaces de bureaux et de commerces, qui généralement font un usage plus économe du foncier (construction en ville, densités plus fortes). L'éloignement des implantations logistiques a de surcroît un impact direct sur l'usage du transport routier et sur les distances parcourues par celui-ci. Il en résulte une aggravation des engorgements des axes routiers et de la pollution atmosphérique, dont le secteur du transport routier des marchandises demeure, après le transport des personnes, un des principaux contributeurs. La

faible coopération entre acteurs logistiques accentue ce mouvement par une multiplication des tournées et des bâtiments logistiques et donc du mitage de l'espace.

Le défi pour les grandes métropoles mondiales en termes de développement urbain durable et de santé publique est donc considérable. Si elle reste encore assez relativement peu prise en compte aujourd'hui, une logistique plus durable et vertueuse sera vraisemblablement un des principaux facteurs de la qualité de vie dans les grandes métropoles et donc potentiellement un avantage (ou un handicap) pour celles-ci dans leur compétition mondiale. Cette situation nécessite de mieux organiser l'accueil de la fonction logistique, notamment en favorisant l'intermodalité et une plus grande mutualisation des équipements logistiques et des flux, afin de réduire les distances parcourues et de stimuler les alternatives au transport routier.

Ports, logistique et industrie engagés dans la transition écologique et la révolution numérique

Le couple Industrie/logistique est aujourd'hui confronté à la double révolution écologique et numérique, qui vient modifier son organisation et sa performance.

La transition écologique et énergétique et la transition numérique sont au cœur de la dynamique de renouveau industriel soutenue par l'Etat. Le programme de « Nouvelle France industrielle », lancé en septembre 2013, vise ainsi à moderniser l'industrie française et à stimuler l'innovation dans des secteurs d'avenir avec l'engagement de 34 plans industriels. Ils ont pour but de fédérer, structurer les acteurs économiques et industriels et de créer des synergies entre-eux, autour de trois grands enjeux : la transition énergétique, la révolution numérique et l'économie du vivant. La deuxième phase de ce programme lancée en mai 2015, « Industrie du futur », a pour ambition de forger une industrie plus connectée et plus compétitive, en amenant chaque entreprise à franchir un pas sur la voie de la modernisation de son outil industriel et de la transformation de son modèle économique par le numérique. Le projet « Industrie du futur » propose de développer des solutions industrielles pour neuf marchés prioritaires : les nouvelles ressources, la ville durable, la mobilité écologique, les transports de demain, la médecine du

¹³ « La Métropole logistique – Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes », ouvrage collectif sous la direction de Laëtitia Dablan et d'Antoine Frémont, Armand Colin, juin 2015.

¹⁴ « La logistique : un levier de compétitivité pour la France – Dix propositions pour une politique de la logistique », contribution de TDIE à la Conférence nationale de la logistique, juillet 2015.

PORT, LOGISTIQUE, INDUSTRIE & TERRITOIRE



futur, l'économie des données, les objets intelligents, la confiance numérique et l'alimentation intelligente. Le potentiel de création d'emplois a été estimé à 480 000 d'ici à dix ans.

Grand territoire industriel doté de savoir-faire reconnu et d'une grande capacité en Recherche & Développement et Innovation, la Vallée de la Seine est positionnée au premier rang des territoires engagés dans la transition écologique et la révolution numérique de son économie. Certaines filières traditionnelles connaissent des mutations profondes, comme l'automobile par exemple (motorisation hybride, électrique, utilisation d'agro matériaux). De nouvelles filières émergent et se structurent progressivement, notamment dans le domaine des énergies et du recyclage. La Vallée de la Seine est ainsi un lieu majeur où se joue la réussite du renouveau industriel national.

Le secteur logistique connaît également de grands changements en lien avec les enjeux environnementaux et l'intégration du numérique. Il est aussi fortement impacté, comme par le passé, par les transformations affectant la sphère industrielle et le secteur commercial (mode de consommation, distribution).

En premier lieu, la logistique est amenée à anticiper les impacts du changement climatique. Tout d'abord, parce que sa fiabilité est très fortement dépendante des aléas du climat. Le réchauffement climatique devrait aussi ouvrir de nouvelles voies maritimes, aujourd'hui inaccessibles ou périlleuses, et opérer une certaine redistribution de la géographie des flux maritimes de marchandises (passage par l'arctique par exemple). Ensuite parce que **la logistique est identifiée comme un secteur majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)**. Malgré les progrès accomplis, le transport routier demeure l'un des principaux émetteurs de CO₂, pour près de 10% des émissions (la contribution la plus forte étant liée à l'usage de véhicules légers par les particuliers, soit 13,7%). Si les progrès technologiques à venir amélioreront encore la situation (modes de propulsion plus économes et moins polluants), ils ne seront pas suffisants pour atteindre les objectifs de réduction des GES. Cette situation place comme centrale le basculement des flux (pour lesquels cela s'avèrera pertinent) de la route vers les modes massifiés - et notamment la voie d'eau. Cet aspect est également sensible pour la livraison finale (logistique

du dernier kilomètre) qui compte pour 20% du coût logistique total et qui mobilise et mobilisera très majoritairement le transport routier. Cet objectif de report modal est directement lié à une organisation optimale entre infrastructures, plateformes multimodales, sites de stockage et services logistiques.

La Vallée de la Seine est très concernée par cet objectif de meilleure performance environnementale de la logistique. Plus de 80% des marchandises arrivant au port du Havre sont en effet acheminés vers Paris en camions : le report modal vers le fleuve et le fer doit donc être davantage favorisé. De son côté, la logistique du dernier kilomètre va devoir s'adapter aux contraintes croissantes de la mobilité dans les zones urbaines denses de Paris et des grandes métropoles normandes, et aux objectifs de santé publique dans ces territoires. De nombreuses expérimentations sont engagées en particulier à Paris mais aussi dans différentes agglomérations de la Vallée de la Seine (usage du fluvial, véhicules électriques, internet physique, etc.). La dimension promotionnelle pour les entreprises développant ces solutions n'est pas mineure dans ces expérimentations, qui n'ont aujourd'hui pas toutes trouvé leur modèle économique.

En second lieu, la révolution numérique a de très nombreux effets sur l'organisation et la performance des ser-



vices logistiques (supply chain management), des ports et de leurs opérateurs (suivi des marchandises, dédouanement, optimisation et anticipation des transbordements, etc.) et des logisticiens. **L'explosion du e-commerce a été un accélérateur puissant au cours des dernières années.** L'organisation de la livraison finale aux clients dans les villes se complexifie du fait de la multiplication

des « petits colis » à livrer. Au-delà des enjeux environnementaux évoqués plus haut, la recherche d'optimisation des tournées de livraison est un enjeu économique important. **En termes d'innovation, les pistes ouvertes par « l'internet physique » pourraient révolutionner l'organisation des chaînes logistiques et des acteurs du secteur.** Celui-ci consiste en une nouvelle phase de standardisation des colis (conteneurs modulaires standardisés) permettant d'envisager une mutualisation des circuits logistiques, qui sont aujourd'hui organisés en parallèle et dédiés à un produit, une entreprise, etc. A l'instar de la mise en œuvre de la conteneurisation pour le transport maritime, l'internet physique ouvrirait de nouvelles capacités de « massification » notamment dans l'acheminement final des produits. Il permettrait de concilier objectifs économiques et environnementaux, en recourant très fortement aux technologies numériques.

Ainsi, stimulée par l'optimisation économique, la réponse environnementale et la révolution numérique, l'innovation est foisonnante dans le domaine de la logistique. La capacité des acteurs à la généraliser dans un modèle économique viable, sera un élément déterminant de la performance de l'offre logistique du territoire.

Vers une stratégie nationale de la logistique



Si certains pays sont déjà dotés d'une véritable stratégie nationale de la logistique, la prise de conscience de l'importance de ce secteur dans l'économie est plus récente en France. Pourtant, la sous performance logistique représenterait une perte pour la France de l'ordre de 20 à 60 milliards d'euros¹⁵. La Loi du 28 mai 2013 portant sur « diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports », a introduit la création d'une Conférence nationale de la logistique, afin de réunir l'ensemble des acteurs, établir un état des lieux des besoins et mesurer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique.

¹⁵ Dossier de la 1ère Conférence nationale de la logistique, Paris, 8 juillet 2015.

PORT, LOGISTIQUE, INDUSTRIE & TERRITOIRE

Des travaux du Comité scientifique créé pour préparer la Conférence et de la consultation conduite auprès des acteurs, il ressort deux leviers pour développer la performance de la logistique nationale : la compétitivité des acteurs (meilleure collaboration, formations de qualité et mutualisation des moyens et des structures), et la compétitivité des infrastructures (disposer d'infrastructures adaptées à une logistique multimodale, et moderniser les installations ferroviaires et fluviales). Sur ce dernier point, la première Conférence nationale de la logistique, qui s'est tenue le 8 juillet 2015, a mis en exergue l'enjeu d'optimiser les infrastructures existantes avant d'en créer de nouvelles (« saturer les infrastructures massifiées existantes »).

L'Etat est attendu par les acteurs sur trois aspects : la stratégie et la planification en proposant une vision de la logistique à moyen et long termes, l'harmonisation des législations avec les autres pays européens et la reconnaissance des acteurs et de la filière logistique au niveau national. A la suite de la Conférence nationale de la logistique, le Gouvernement s'est engagé à présenter d'ici la fin de l'année 2015 une stratégie nationale « France Logistique 2025 » pour faire de la France « un pays leader dans ce domaine, contribuant à la transition énergétique pour la croissance verte »¹⁶. Les différentes orientations poursuivies dans le cadre de la stratégie nationale sont les suivantes :

- Optimiser les flux logistiques et les infrastructures de transport. Un nouvel appel à projets « Logistique et Intermodalité » est lancé par l'Etat dans le cadre du Programme d'Investissement d'avenir, pour financer des projets de recherche et développement.
- Renforcer l'attractivité des métiers et développer la formation, notamment en intégrant la révolution numérique et l'automatisation de certaines fonctions logistiques.
- Harmoniser et simplifier la réglementation.
- Préparer la logistique de demain aux nouveaux modèles économiques, à la transition numérique et à la transition énergétique.

¹⁶ Communiqué de presse du Gouvernement du 09 juillet 2015.

Si le sujet progresse au niveau national, **il est également attendu que les Régions et les Métropoles s'emparent davantage de la question logistique dans leur territoire, notamment pour définir et mettre en œuvre des plans d'actions logistiques déclinant localement la stratégie nationale.** Améliorer la performance logistique au profit de la compétitivité industrielle ne pourra en effet pas être atteint sans une mobilisation forte des territoires.

Une nécessaire mobilisation des territoires

Les territoires, à différentes échelles (régions urbaines, métropoles, agglomérations, villes moyennes, etc.), constituent les espaces d'articulation concrète entre performance logistique et développement industriel. Pourtant, **les activités logistiques sont encore rarement intégrées dans les politiques d'aménagement du territoire et insuffisamment prises en compte dans les stratégies de développement économique local**, à quelques exceptions notables près (Grand Lyon et Région Bretagne par exemple). Il serait opportun d'y remédier pour apporter des réponses plus cohérentes et plus efficaces.

La question première est celle du foncier disponible pour la logistique. Cette problématique est effectivement centrale pour mettre en œuvre une stratégie d'accueil des activités logistiques (localisation, implantation, prix, fiscalité). La localisation détermine les possibilités de report modal et donc également de performance économique et environnementale. Le foncier disponible en bord d'eau ou de voie ferrée est dans cet esprit straté-



gique. Apporter une réponse adaptée ne peut s'envisager au coup par coup, sans qu'elle soit au préalable inscrite dans un cadre stratégique de moyen terme : il s'agit de répondre au cas par cas et sur mesure au besoin des entreprises, dans un cadre de développement cohérent. L'accueil des activités logistiques nécessite d'anticiper leurs effets. Compte tenu de leurs spécificités en trafic et en stationnement, elles cohabitent difficilement avec des espaces résidentiels proches et avec d'autres activités au sein d'une zone d'activités mixte par exemple (nuisances, conflits d'usage). Certains experts et acteurs militent pour la création d'une nouvelle catégorie d'espaces urbains, la « zone logistique »¹⁷, dans le cadre de la réglementation d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme). Cette proposition a le mérite de faire avancer la reconnaissance de la logistique comme une activité nécessaire et spécifique dans la ville, et de l'intégrer dans une démarche de planification de moyen terme.

Elle fait également écho au développement de l'immobilier logistique et aux évolutions que connaît ce secteur. Le « parc logistique » constitue le produit immobilier dédié en totalité aux activités logistiques, avec un gestionnaire propre et certains services mutualisés (gardiennage notamment). S'il apporte une solution opérationnelle aux logisticiens, le concept et le fonctionnement des parcs logistiques nécessitent une vigilance des collectivités. Il s'agit d'éviter qu'elles perdent leur lien avec les entreprises et leur pouvoir de régulation des activités effectivement implantées dans le parc (cette fonction étant assurée par le gestionnaire).

Enfin, l'appropriation du sujet logistique par les territoires nécessite pour eux de dépasser ou minimiser quatre risques :

- Le risque de friches logistiques à terme, ces activités étant très concurrentielles et très volatiles en fonction du besoin des entreprises (pour rester compétitifs par rapport à l'offre nouvelle, par rapport aux réglementations qui s'accumulent, les entrepôts doivent être en outre régulièrement modernisés) ;
- Le risque d'une qualité architecturale et d'une insertion paysagère médiocres des bâtiments logistiques ;
- Le risque d'un faible potentiel d'emplois au regard des espaces mobilisés ;
- Enfin, le risque de nuisances accrues liées au trafic.

L'acceptabilité locale des projets logistiques est fonction de l'équilibre entre ces quatre aspects, sur lesquels les collectivités pourraient avoir des leviers et des possibilités de régulation, à la condition qu'elles définissent en amont une véritable stratégie d'accueil au carrefour entre leur politique d'aménagement du territoire, leur politique de développement économique et leur politique de transports. Cette démarche serait plus évidente si les fonctions logistique et portuaire étaient mieux connues et appréhendées par les territoires et leurs habitants. Dans ce registre, les initiatives prises par les ports (comité d'information locale, concertation et débat public, ateliers, etc.) montrent une très nette inflexion permettant d'ouvrir des perspectives nouvelles pour la relation ville/port. La première conçoit son développement en intégrant « l'objet et la fonction portuaires », et le second « s'ouvre » au sens littéral du terme pour s'ériger en un véritable quartier de ville.

Accroître la force logistique et portuaire pour soutenir le développement économique et industriel représente donc un axe essentiel que les collectivités territoriales seront appelées à davantage soutenir avec la mise en œuvre d'une stratégie nationale de la logistique. C'est depuis plusieurs années, la voie sur laquelle s'est engagée la Vallée de la Seine.



¹⁷ Proposition énoncée dans le rapport du Comité scientifique et reprise lors de la Conférence nationale sur la logistique du 08 juillet 2015.

PORT, LOGISTIQUE, INDUSTRIE & TERRITOIRE



La Vallée de la Seine, au cœur du développement portuaire et logistique et du renouveau industriel national



Dans la mondialisation de l'économie et la compétition exacerbée entre les grandes métropoles mondiales, Paris ne pourra maintenir et accroître son rayonnement et son attractivité internationale sans renforcer son ouverture maritime. C'est pour répondre à cet enjeu – qui engage également la place de la France dans le concert des nations – que le projet Vallée de la Seine a été mis en œuvre. Globalement, ce projet vise à faire de la Vallée de la Seine un territoire à haut niveau de services pour les entreprises et un territoire attractif et exemplaire en matière de développement durable. **L'amélioration de l'offre portuaire et de la performance logistique y occupent une place centrale, notamment pour concrétiser en Vallée de la Seine l'ambition du renouveau industriel national.**

Ce projet a été formalisé par un Schéma stratégique et un Contrat de plan inter-régional Etat-Régions (CPIER 2015-2020) de la Vallée de la Seine qui a été signé le 25 juin 2015 par l'Etat et les Régions d'Île-de-France, de Haute Normandie et de Basse Normandie. Le projet Vallée de la Seine soutient ainsi la réalisation de grandes infrastructures de transport ferré (Liaison Nouvelle Paris-Normandie/LNPN, Serqueux-Gisors) et fluvial (modernisation de barrages et écluses), de grands équipements portuaires (notamment le développement des terminaux à conteneurs au Havre, l'amélioration des accès nautiques à Rouen, les ports Seine Métropole Ouest et Triel-sur-Seine et l'extension du port de Limay en Seine Aval IDF), mais aussi la structuration de filières industrielles en lien avec le plan national de « Nouvelle France industrielle ». La Vallée de la Seine est tout particulièrement identifiée pour porter la transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles, vers des solutions d'éco-mobilité pour les personnes et les marchandises, et pour le développement des énergies renouvelables.

En agissant directement sur l'offre de transport massifié et sur le renouveau industriel, le projet Vallée de la Seine participe à l'émergence d'un grand corridor logistique intégré : le Seine Gateway®. La constitution de ce grand corridor de services logistiques et portuaires est une priorité pour le développement industriel de la Vallée

de la Seine. Celle-ci doit en effet se préparer à une intégration européenne plus forte avec l'ouverture du Canal Seine Nord Europe. En reliant par une voie d'eau à grand gabarit la région parisienne aux ports du Range Nord, ceux-ci pourraient accroître encore leur part de marché. C'est pourquoi il est urgent de disposer d'un Seine Gateway® opérationnel et performant notamment dans la desserte fluviale et ferrée de son hinterland. La création d'HAROPA et le développement de services logistiques intégrés (HAROPA Solution) vont dans ce sens.

Au-delà de l'urgence, **il existe une réelle opportunité pour la Vallée de la Seine de renforcer son positionnement stratégique à l'échelle européenne.** Avec les prévisions de fortes progressions des trafics de fret, les ports du Range Nord ne pourront vraisemblablement pas éviter l'engorgement, malgré leurs investissements et leurs efforts. La Vallée de la Seine pourrait représenter un axe alternatif puissant, à la condition qu'au-delà de l'accès à la région parisienne, le corridor se poursuive à l'est, pour rejoindre l'axe de fret rhénan. Ces perspectives ont été notamment mises en évidence dans le cadre du programme européen Weastflows.

Dans un contexte très concurrentiel et face aux enjeux industriels et d'emplois, la mise en œuvre du Seine Gateway® a besoin d'être soutenue et accélérée. A l'échelon national, il serait souhaitable que le futur Schéma national de la logistique définisse les grands territoires de sa mise en œuvre, en tenant compte de leur position et de leur potentiel. Compte tenu des enjeux portuaires et industriels nationaux en présence, la Vallée de la Seine pourrait faire l'objet d'actions prioritaires.

Il serait également opportun de mobiliser et fédérer les opérateurs logistiques et leurs donneurs d'ordre, afin d'engager plus rapidement des solutions de mutualisation et de report modal. Rappelons qu'il s'agit d'un enjeu majeur pour la Vallée de la Seine qui voit plus de 80% des marchandises arrivant au Havre rallier la capitale en poids lourds. La Vallée de la Seine pourrait être le territoire d'expérimentation d'une coopération à grande échelle entre acteurs logistiques et industriels, qui est l'une des clés d'une logistique plus performante et plus durable.

Le soutien au Seine Gateway® ne peut s'envisager sans une mobilisation plus forte des territoires à une échelle englobant l'Île-de-France et l'ensemble de la Normandie. Leur rôle est crucial notamment dans l'anticipation foncière, tout particulièrement des sites à bord d'eau ou de voies ferrées. Les territoires disposent des leviers pour (re)créer et relancer le couple Industrie/Transports massifiés, qui présidait au développement des zones industrialo-portuaires. Cette association – qui s'est un peu perdue dans le temps et dans l'espace – est à renouveler pour que développement portuaire et ferroviaire rime à nouveau avec développement industriel.

Dans le contexte actuel marqué par les révolutions écologique et numérique, l'innovation occupe une place fondamentale. La Vallée de la Seine regroupe à la fois les plus hautes capacités de recherche et tous les acteurs pour expérimenter et généraliser les solutions logistiques de demain. Celles-ci doivent notamment être développées en lien avec les industries nouvelles et les « usines du futur ». Elle voit aussi de nombreuses expérimentations ou innovations se réaliser, en particulier pour la logistique du dernier kilomètre (approvisionnement des magasins Franprix par le fleuve à Paris, camionnettes électriques, centres de distribution urbaine, navire fluvial innovant, etc.). Le soutien et la promotion de l'innovation dans la logistique associée à l'industrie doivent être plus conséquents, notamment pour les projets nécessitant des coopérations entre acteurs¹⁸.

Le développement des ports et de la fonction logistique est essentiel pour le renouveau industriel de notre économie nationale et tout particulièrement de la Vallée de la Seine. La mobilisation actuelle doit se poursuivre et s'accélérer dans les territoires, pour que le Seine Gateway® soit une réalité inscrite au cœur des corridors de fret européens.

¹⁸ TDIE propose notamment que l'Etat et les Régions jouent un rôle actif dans cette innovation au service d'une logistique plus collaborative (cf. « La logistique : un levier de compétitivité pour la France », TDIE, juillet 2015).

LE POSITIONNEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE EN EUROPE

Le positionnement de la Vallée de la Seine en Europe : flux de marchandises et dynamiques territoriales

Notre Monde n'a jamais été aussi tributaire des flux maritimes qui représentent, à l'heure actuelle, plus de 90% des échanges de marchandises. Le trafic maritime mondial connaît une croissance sans précédent depuis 20 ans, l'IFREMER (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer) estime qu'entre 1992 et 2012 la densité des navires, c'est-à-dire leur présence en mer, a pratiquement quadruplé.

La poursuite des échanges devrait encore favoriser la concentration des trafics dans les plus grands ports du Monde, pourvus des infrastructures adaptées. Ainsi, la construction de réseaux efficaces avec l'hinterland a recouvert une dimension stratégique du développement portuaire, étant entendu que l'affrontement concurrentiel entre les ports se déroulera de plus en plus sur terre.

Répartition modale du transport intérieur de marchandises en 2002 et 2012
(en Union Européenne, en % du total des transports intérieurs, en tonnes-kilomètres)

	2002			2012		
	Route	Chemin de fer	Voies navigables intérieures	Route (*)	Chemin de fer (*)	Voies navigables intérieures
UE 28 (2)	75,5	18,3	6,2	75,1	18,2	6,7
Allemagne	66,3	18,8	14,9	64,6	23,1	12,3
Autriche(3)	65,8	29,3	4,9	54,6	40,8	4,6
Belgique	77,5	10,7	11,8	58,3	17,5	24,3
Bulgarie	62,9	33,1	4,0	74,7	8,9	16,4
Chypre	100,0	-	-	100,0	-	-
Croatie	76,4	22,7	0,9	73,6	19,8	6,6
Danemark	92,1	7,9	-	88,0	12,0	-
Espagne	94,1	5,9	-	95,2	4,8	-
Estonie	30,3	69,7	0,0	53,0	47,0	-
Finlande	76,6	23,2	0,3	73,0	26,6	0,4
France	77,7	19,1	3,1	80,6	15,2	4,2
Grèce	98,4	1,6	-	98,7	1,3	-
Hongrie	66,2	28,6	5,2	75,1	20,5	4,4
Italie	90,4	9,6	0,0	85,9	14,0	0,1
Irlande	97,1	2,9	-	99,1	0,9	-
Lettonie	29,2	70,8	0,0	35,8	64,2	-
Lituanie	52,3	47,7	0,0	62,3	37,7	0,0
Luxembourg	90,7	5,6	3,7	93,2	3,4	3,4
Malte	100,0	-	-	100,0	-	-
Pays Bas	63,3	3,3	33,4	56,2	5,1	38,7
Pologne	62,6	37,2	0,2	81,9	18,0	0,0
Portugal	93,1	6,9	-	93,2	6,8	-
République tchèque	73,3	26,6	0,1	78,2	21,8	0,1
Roumanie	57,3	34,4	8,2	53,3	24,2	22,5
Royaume Uni	89,7	10,2	0,1	87,8	12,1	0,1
Slovenie	70,0	30,0	-	82,1	17,9	-
Slovaquie	58,7	40,9	0,4	77,6	19,8	2,6
Suède	65,6	34,4	-	60,3	39,7	-

Source : Eurostat

La politique européenne des transports est à la croisée d'enjeux nécessitant d'assurer une mobilité optimale des citoyens et des marchandises au sein du marché unique. En Europe, les hinterlands des deux principales portes d'entrée du continent, Anvers et Rotterdam, font face à des problèmes récurrents de congestion, qui tendent à devenir structurels et que les projets d'infrastructures permettront certes de réduire sans réellement les éliminer. Dans un contexte de massification intense des flux de marchandises sur des axes nord-sud (dorsale Rotterdam-Gênes), la question de la soutenabilité d'un tel modèle en termes de capacité des infrastructures et d'impact environnemental se pose avec de plus en plus d'acuité.

La France doit relever le défi du report modal¹, depuis la route vers des modes plus durables (fer, fleuve, short-sea), afin d'étendre l'hinterland de ces ports au-delà des frontières françaises. L'enjeu pour la France est de rester un pays comptant dans les échanges mondiaux, en confortant sa puissance portuaire.

Dans un contexte de flux mondialisés et de concurrence accrue entre les places portuaires, comment la Vallée de la Seine et ses ports s'inscrivent-ils dans la géographie européenne des échanges de marchandises ? Dans quelle mesure Seine Gateway® constitue une réponse adaptée pour massifier les flux de marchandises sur le territoire de la Vallée de la Seine et élargir son hinterland ? De quelles infrastructures de transport disposent la Vallée de la Seine et quelles opportunités s'offrent à elle pour faire face aux enjeux de développement ?

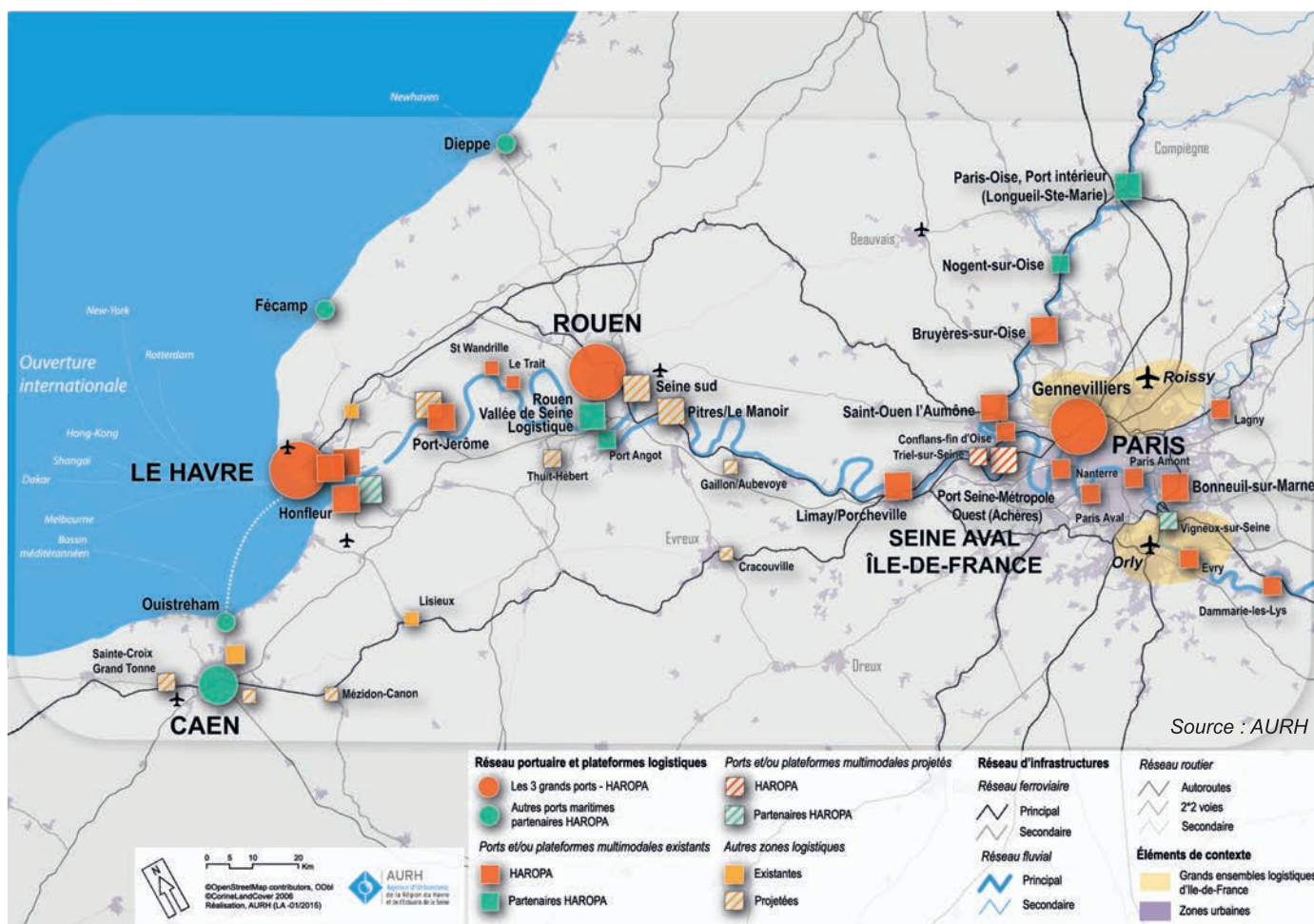
Seine Gateway®, la proposition d'un modèle de développement territorial pour la Vallée de la Seine²

« Une typologie des flux et des portes pose les jalons d'une méthodologie originale pour penser ensemble les territoires et les réseaux. Loin de banaliser les territoires, la mobilité leur donne un sens nouveau. Dans cette configuration, tout territoire peut jouer le rôle de porte. **La France**

¹ Le mode de desserte routier est dominant en France avec 82,2%, tandis que la répartition modale du transport de fret est plus équilibrée dans les pays voisins : 69,5% en Belgique, 62,1% aux Pays-Bas et 64,9% en Allemagne).

² AURH, 2012.

SEINE GATEWAY® : le système logistico-industriolo-portuaire au service de l'ouverture maritime de Paris



des flux et des portes est en conséquence confrontée à quatre enjeux prospectifs : faire du territoire, maîtriser et réguler le système, attirer des flux et rebondir face aux crises. » (CATTAN N., 2011)

Le constat était que l'essor de Paris et de la Région Ile-de-France a atteint ses limites dans les périmètres qui sont actuellement les leurs. La Vallée de la Seine et le littoral normand peuvent permettre à Paris de bénéficier de la qualité d'un territoire situé dans leur prolongement naturel, et surtout de l'ouverture portuaire maritime qu'offrent Le Havre ainsi que les ports de l'axe Seine et du littoral normand.

Le postulat est que cette ouverture maritime renforcera sa position de ville-monde indispensable pour s'imposer face à la concurrence féroce à laquelle vont se livrer les grandes métropoles internationales au cours du XXI^{ème} siècle. **Paris doit garder son rang parmi les villes-mondes pour contribuer au maintien de la place de la France dans le concert des nations.** Il s'est agi, en l'occurrence, d'envisager un espace à haut niveau de services et à haute qualité environnementale, où la conjonction d'une « distance raisonnable » (200 Km), de la fertilité économique et industrielle, des ouvertures maritimes et continentales, de la présence d'une agriculture puissante et diversifiée, d'une histoire et d'un patrimoine remarquables, pourront

LE POSITIONNEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE EN EUROPE

engendrer un territoire complexe et complet, de visibilité internationale.

Seine Gateway® est un modèle de développement logistique et territorial de la Vallée de la Seine reposant sur **4 objectifs principaux** :

- **atteindre rapidement le grand bassin de consommation parisien** à partir du carrefour des échanges de marchandises qui est la mer ;
- **développer les plateformes multimodales** en redonnant sa place au ferroviaire et au fluvial dans le paysage portuaire pour rétablir la connexion avec l'hinterland ;
- permettre le **développement des ports de la Seine** qui vont acquérir grâce à la disponibilité d'un hinterland national, et de plus en plus international, **une masse déterminante pour leur compétitivité à l'échelle internationale** ;
- **construire une identité particulière** reposant sur un socle naturel et agricole exceptionnel et une dimension patrimoniale de niveau mondial.

Compétition accrue au sein du Range Nord, une coopération rendue nécessaire : HAROPA comme solution

« L'échelle de lecture du port comme simple interface qui manipule des flux pour attirer des navires est révolue. L'autorité portuaire a maintenant un rôle qui dépasse ses simples attributions. Ce qui caractérise un port, c'est sa fixité géographique. Mais les chaînes de valeur logistiques se construisent et se déconstruisent en quelques années en fonction des demandes et de l'adaptabilité des services proposés. Ce ne sont plus les ports qui sont en concurrence mais les corridors. Ces systèmes intégrés ou gateways changent les paradigmes de la compétition entre les espaces portuaires ». (ALIX Y., 2012, p 29)³

³ APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU, 2012, p.29-31 - Yann ALIX, Délégué Général de la Fondation SEFACIL (propos tenus lors de l'atelier 1, Paris, Juin 2012)

⁴ « Construire un système portuaire et logistique pour renforcer les dynamiques territoriales », Yann ALIX, Délégué Général de la Fondation Sefacil (propos tenus lors de l'atelier 1 – Paris - Juin 2012) - APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU, 2012, p.29-31.

Trafics et parts de marché sur la rangée Rouen-Hambourg (*en millions d'EVP)

	Rouen	Havre	Dunkerque	Anvers	Zeebrugge	Rotterdam	Brème	Hambourg	Total
1990									
EVP*	0,1	0,8	0,1	1,6	0,3	3,7	1,1	2	9,7
Parts de marché (%)	1	8,2	1	16,5	3,1	38,1	11,3	20,6	100%
2010									
EVP*	0,1	2,4	0,2	8,5	2,5	11,1	4,9	7,9	37,6
Parts de marché (%)	0,3	6,4	0,5	22,6	6,6	29,5	13	21	100%
2014									
EVP*	0,1	2,5	0,3	8,9	2,2	12,3	5,8	9,7	41,8
Parts de marché (%)	0,2	6,2	0,7	21,3	5,3	29,4	13,9	23,2	100%

Source : sites internet des autorités portuaires

Si Paris a besoin d'une ouverture maritime, dans le théâtre de la compétition portuaire européenne, Anvers et Rotterdam sont bien positionnés pour devenir définitivement les ports de Paris. Les résultats de trafic sur le Range Nord nous ont montré une progression spectaculaire du trafic conteneurisé entre 1990 et 2010, notamment pour Anvers, Rotterdam et Hambourg, tandis que les ports français (Dunkerque, Rouen, Le Havre) ont perdu des parts de marché au profit de ceux du Benelux.

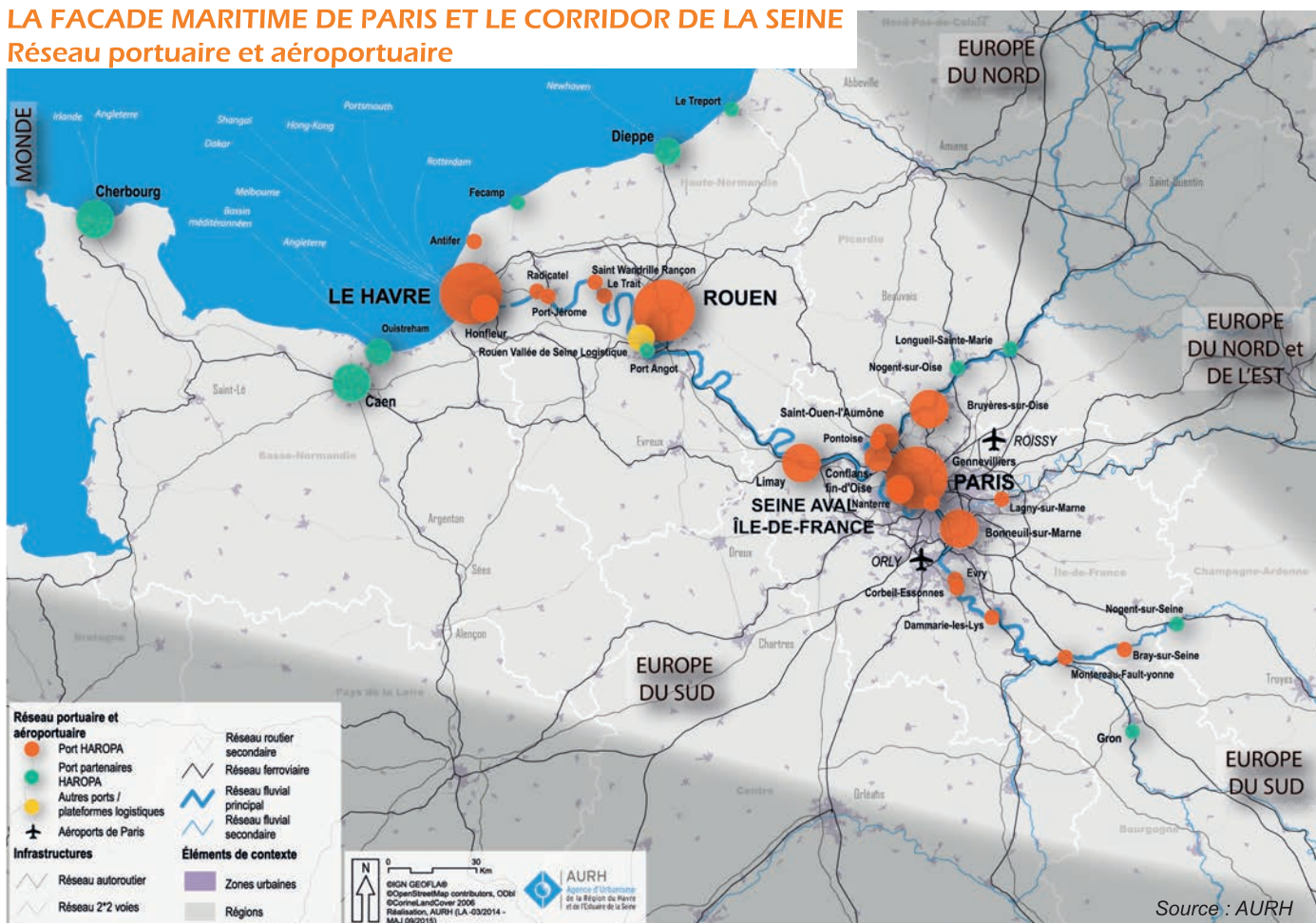
« La création d'HAROPA va dans ce sens : il ne s'agit pas de grossir pour grossir mais bien de faire face à ces nouveaux rapports de force, pour fixer des valeurs dans des chaînes logistiques hyper mobiles. » (ALIX Y., 2012, p 29)⁴

Le contexte européen de coopérations portuaires invitait par ailleurs les trois ports de la Vallée de la Seine (Le Havre, Rouen et Paris) à repenser leurs collaborations. **En janvier 2012 naissait le Groupement d'Intérêt Economique HAROPA**, qui groupe : le Grand Port Maritime du Havre, premier port conteneurs en France, le Grand Port Maritime de Rouen, première port céréalier d'Europe, et le Port autonome de Paris, grand port fluvial français. Ce groupement exceptionnel positionne HAROPA comme **5^{ème} complexe portuaire européen**, (avec un trafic maritime et fluvial de 120 millions de tonnes de marchandises traitées chaque année) et lui donne une plus grande visibilité internationale. HAROPA a permis aux trois ports (très complémentaires) de grouper leurs forces et s'est doté de services communs : réseaux, communication, commerce...

Cette coopération s'est ouverte à de nouveaux partenaires (parmi lesquels : Ports de Dieppe, du Tréport, Ports Cherbourg/Caen-Ouistreham, Port Angot, Ports de Longueil-Sainte-Marie et de Nogent-sur-Oise, Ports de

LA FACADE MARITIME DE PARIS ET LE CORRIDOR DE LA SEINE

Réseau portuaire et aéroportuaire



Nogent-sur-Seine et Gron) qui prouvent la communauté d'intérêt des Ports normands et des Ports de Seine et dessinent une double stratégie spatiale à la fois intérieure (fluviale) et de façade maritime (normande).

Dans cette logique de constitution d'une offre élargie, le récent rapprochement de HAROPA avec Aéroports de Paris va dans le sens de Seine Gateway® et affiche un binôme aéroports/ports en capacité de rivaliser avec celui d'Amsterdam-Schiphol-Rotterdam.

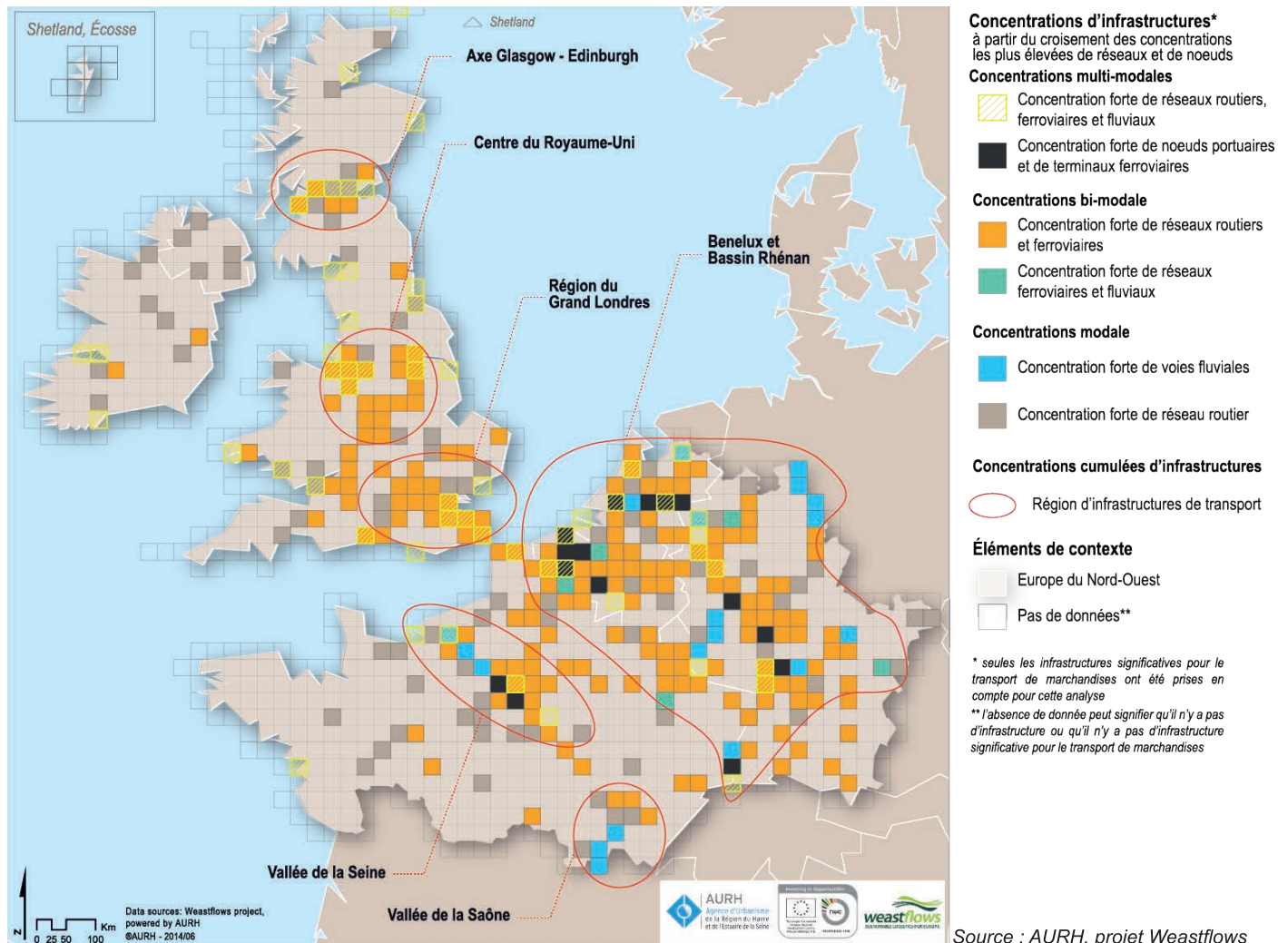
De la nécessité d'un hinterland portuaire et organisé

La Vallée de la Seine, un fonctionnement insulaire en Europe

L'ensemble régional Vallée de la Seine occupe une position géographique, stratégique, en amont du détroit du Pas-de-Calais, couplé à un port en eaux profondes, Le Havre. Autre atout stratégique, l'existence d'un corridor de transport multimodal depuis la façade maritime jusqu'à la région parisienne, avec la Seine, grand fleuve navigable comme épine dorsale. Ce corridor est conforté par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui contribuera à améliorer l'offre de services ferroviaires pour le transport de fret.

LE POSITIONNEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE EN EUROPE

CONCENTRATIONS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, en Europe du Nord-Ouest, d'après la méthode d'analyse par carroyage

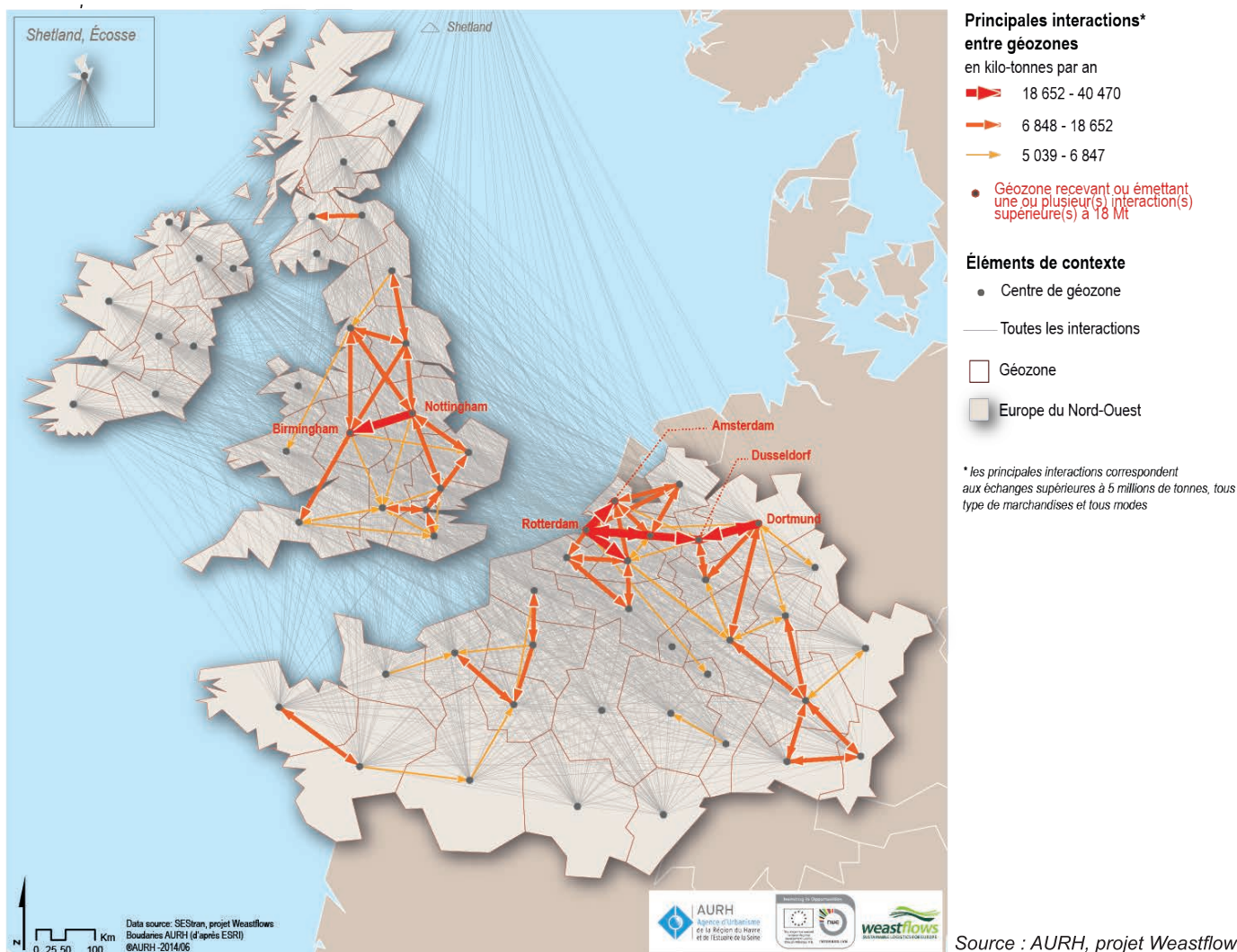


Le cumul des concentrations fortes d'infrastructures permet d'identifier plusieurs grands ensembles régionaux en Europe du Nord-Ouest. Ainsi l'ensemble Benelux / Bassin rhénan est le plus maillé. Il se caractérise par une continuité forte de réseaux multimodaux, le positionnant comme une région intense de flux et multi-connectée. La Vallée de la Seine n'est pas en reste puisqu'il s'agit d'une des seules régions, avec le Benelux et le Bassin Rhénan, où le report modal peut s'envisager de façon massifiée à la fois sur le fleuve et le rail. Elle reste cependant une région mal

connectée au reste de l'Europe et au fonctionnement que l'on peut qualifier d' « insulaire ».

La principale lacune de la Vallée de la Seine tient à sa localisation en « périphérie » du cœur économique de l'Europe et à la **faiblesse de ses relations avec le reste du continent**. L'absence de connexion fluviale directe entre Port 2000, principaux terminaux à conteneurs du Havre, et la Seine constitue un handicap infrastructurel que tend à résoudre la mise en service du terminal multimodal. De

LES ECHANGES DE MARCHANDISES, en Europe du Nord-Ouest



la même façon l'absence de ligne fret dédiée, à l'instar de la Betuwe line⁵, pénalise la compétitivité du ferroviaire. Sur ce point précis, HAROPA estime que le trafic de marchandises n'a pas atteint la maturité de marché suffisante

⁵ Betuwe Line : ligne ferroviaire néerlandaise de 160 km, mise en service en 2007 et dédiée au transport de marchandises, reliant Rotterdam à l'Allemagne.

⁶ L'objectif de l'analyse est de mettre en avant les interactions dominantes contraintes à l'intérieur de l'Europe du Nord-Ouest, toutes marchandises et tous modes confondus. Le seuil retenu est de 5 millions de tonnes annuelles. 117 interactions majeures ont été identifiées, elles totalisent 1,2 milliard de tonnes, soit 20% des échanges à l'intérieur de l'ENO. Elles sont exclusivement terrestres. (Weastflows - Atlas Analytique du transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest, AURH, septembre 2014, 70 p.)

pour acheminer des trains complets depuis Le Havre alimentant les autres régions françaises et l'Europe, en contournant Paris et le « marché domestique » francilien.

L'analyse des volumes d'échanges globaux de marchandises, ou interactions dominantes, de région à région en Europe du Nord-Ouest⁶, toutes marchandises et tous modes confondus permet de compléter notre connaissance des systèmes territoriaux européens. Elle montre très clairement **une absence d'interaction majeure au-**

LE POSITIONNEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE EN EUROPE

delà de nos frontières françaises, et en particulier une absence d'interaction avec le système bénéluxien-rhénan très structuré. L'analyse donne à voir une zone française (Nord-Pas-de-Calais, Vallée de la Seine, Bretagne) fonctionnant sur elle-même, avec elle-même et... pour elle-même.

Une organisation territoriale en accompagnement des défis liés à la mobilité des marchandises et aux grandes dynamiques européennes

De manière générale, rappelons que les prévisions de trafics annoncés par la Commission Européenne⁷ sont « fortement en hausse à l'horizon 2050, jusqu'à 50 % pour les voyageurs et 80 % pour le fret. ».

De son côté, le Forum international des transports de l'OCDE 2015 alertait en 2015 sur le quadruplement des émissions CO2 du transport d'ici 2050. Le mode routier arrivait en tête avec plus de la moitié des émissions. Tous modes et corridors confondus, l'OCDE juge que l'augmentation prévisible du fret international est un défi sans précédent pour les réseaux de transport mondiaux. Pour amortir l'impact environnemental de l'augmentation du transport de fret, quatre mesures ont été avancées :

- Optimiser la gestion des capacités et des infrastructures,
- investir dans les liens multimodaux manquants,
- se préparer au développement des méga-navires dans les ports ainsi que leurs conséquences dans les dessertes d'hinterland,
- améliorer les performances des moyens de transport à tous les niveaux de la chaîne logistique».

Une attention vis-à-vis des hinterlands est justifiée puisque le transport intérieur, entre les ports et les lieux de consommation ou de production, représenterait 30% des émissions de CO2 pour seulement 10 % du transport international en tonnes-kilomètres.

⁷ Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, livre blanc de la Commission Européenne, mars 2011

Taux moyen d'évolution du PIB entre 2003 et 2013 (Union Européenne)

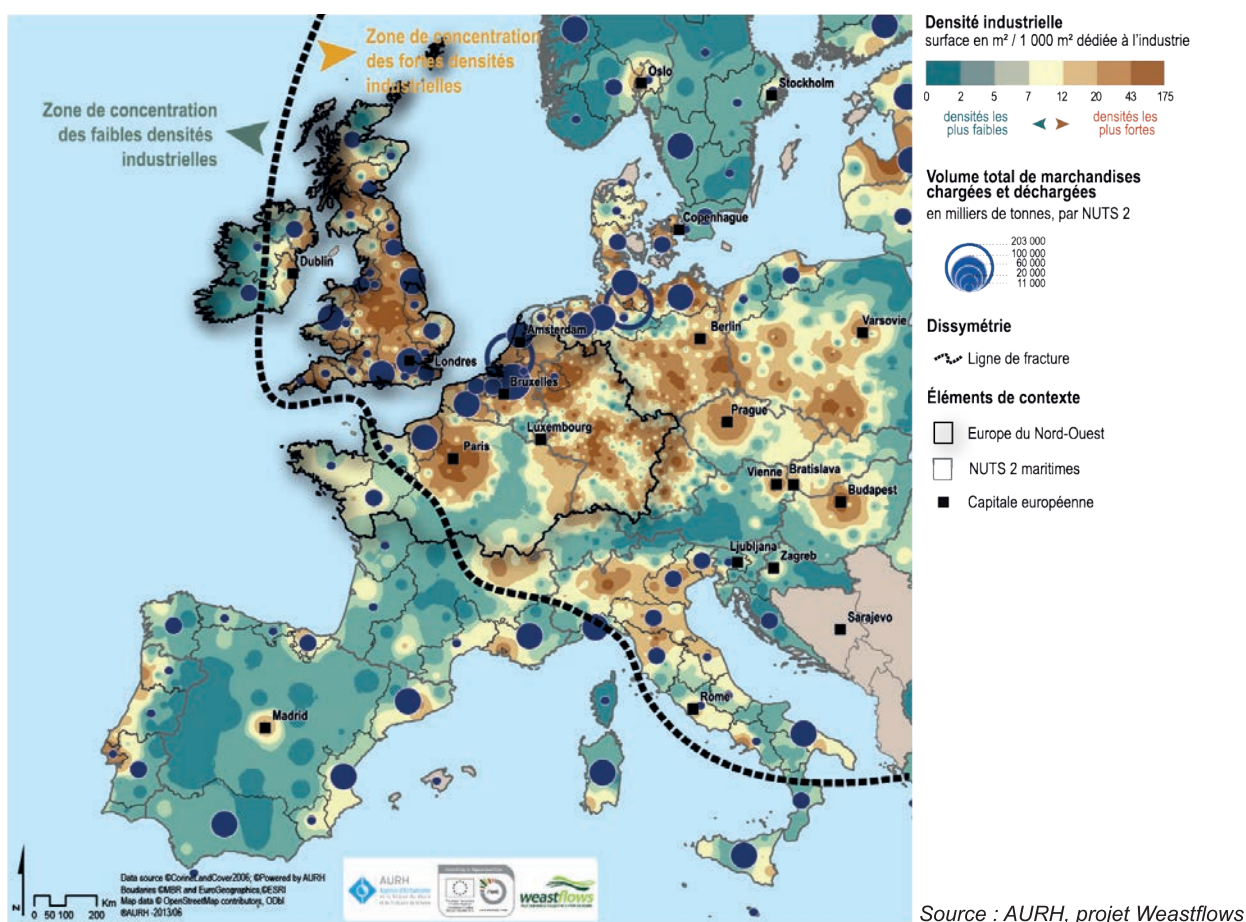
Moyenne 2003 - 2013

UE28	1,1
Zone euro	0,8
Allemagne	1,2
Autriche	1,5
Belgique	1,3
Bulgarie	3,3
Chypre	1,3
Croatie	1,2
Danemark	0,6
Espagne	1,1
Estonie	3,6
Finlande	1,3
France	1,0
Grèce	-0,4
Hongrie	1,2
Irlande	1,5
Italie	-0,2
Lettonie	3,7
Lituanie	4,2
Luxembourg	2,1
Malte	1,9
Pays Bas	0,9
Pologne	4,0
Portugal	-0,1
Rép.tchèque	2,6
Roumanie	3,5
Royaume Uni	1,4
Slovénie	1,6
Slovaquie	4,2
Suède	2,1

Source : Eurostat

En Europe, le constat est aussi celui d'une saturation progressive des corridors historiques Nord-Sud depuis les ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam), ceux-ci ne pourront pas seuls absorber cette augmentation de trafic en raison de la congestion de leur hinterland. Celle-ci s'observe dès les terminaux portuaires avec des temps d'attente importants pouvant atteindre, par exemple, 92h à Rotterdam et 75h à Anvers pour la manutention des barges. Elle se répercute ensuite sur l'ensemble du réseau d'infrastructures et concerne tous les modes de transport,

DISSYMETRIE INDUSTRIELLE EN EUROPE



y compris les voies navigables dont certaines présentent un niveau d'équipement insuffisant compte-tenu des valeurs de marchandises transportés.

Les enjeux du transport de marchandises à l'échelle de l'Europe du nord-ouest doivent s'envisager dans un contexte européen aux dynamiques contrastées : d'un côté la « banane bleue » (dorsale européenne) et ses dynamiques Nord-Sud structurantes, de l'autre l'émergence à l'Est d'un deuxième poumon démographique et économique en devenir, l'« orange pumpkin » (citrouille orange).

Le centre de gravité de l'Europe, historiquement situé sur l'axe rhénan, tend à se déplacer depuis quelques années vers l'Est. Il a été observé que les entreprises allemandes

ont fait le choix d'externaliser seulement certains fragments de la chaîne de valeur, les moins nobles, en recourant aux pays de l'Est européen (Pologne, République Tchèque). Des pays comme la Pologne affichent un taux moyen d'évolution de leur PIB parmi les plus forts d'Europe sur une période 10 ans entre 2003 et 2013.

Il est aujourd'hui certain que **les corridors et portes d'entrée et de sortie du Centre de l'Europe ne suffiront pas à accompagner le développement économique des pays de l'Est de l'Europe.** Ceci pose la question du positionnement stratégique de la façade Ouest et de ses ports vis-à-vis de ses voisins orientaux.

LE POSITIONNEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE EN EUROPE

Un positionnement de la Vallée de la Seine dans la politique européenne des transports de marchandises

La connexion de l'Europe du Nord-Ouest à ces territoires moteurs reste un enjeu fort pour répondre à la demande croissante de ces pays en matières premières et en biens de consommation et équilibrer les économies des régions les plus à l'Ouest de l'Europe avec celles du Centre et de l'Est. **La position occidentale de la Vallée de la Seine à l'écart de ces régions les plus dynamiques de l'Europe pose la question de sa connexion avec ces territoires.**

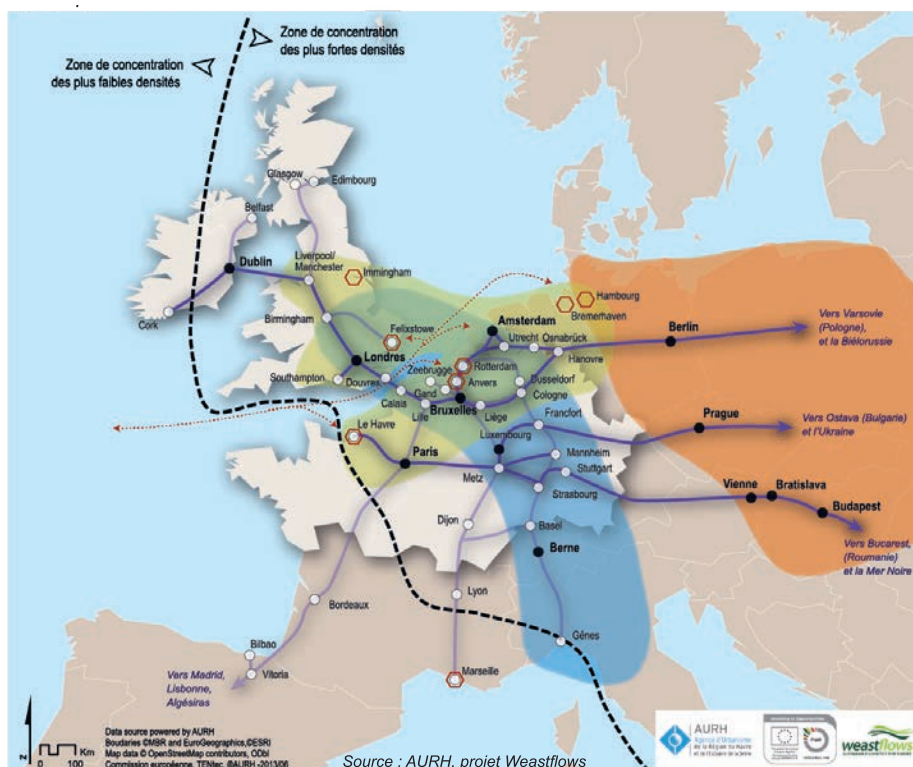
Si les ports de la Vallée de la Seine constituent le 5e complexe portuaire européen, **l'écart avec les ports concurrents du Range Nord, notamment Anvers et Rotterdam tend à se creuser pour des raisons qui ne sont pas seulement liées à l'outillage et aux performances por-**

tuaires⁸. Un élément de réponse réside dans les stratégies d'hinterland que ces ports ont su développer depuis des années en s'appuyant sur la mise en œuvre de corridors de transport multimodaux et de coopérations intégrant toute la chaîne d'acteurs (du territoire au transporteur en passant par le chargeur). Il y a quelques mois, le port d'Anvers annonçait son objectif de porter la part du ferroviaire de 7 à 15% dans ses trafics conteneurisés d'ici 2030.

Dans ce contexte concurrentiel où les trafics augmentent et où la géographie portuaire est mouvante, l'ambition doit être de positionner Seine Gateway® et ses ports comme une région pivot pour desservir un hinterland européen élargi et pour absorber la croissance annoncée de trafic du port du Havre de 4,5 Millions d'EVP en 2020⁹.

La convergence d'intérêts locaux, nationaux et européens constitue une opportunité de développement

CORRIDOIRS DE TRANSPORT ET DYNAMIQUES TERRITORIALES, en Europe



- Corridors RTE-T concernant l'Europe du Nord-Ouest**
- Tronçon de corridor orienté Ouest-Est
 - Tronçon de corridor orienté Nord-Sud
 - Ville connectée à un corridor
 - Capitale connectée à un corridor
- Dynamiques territoriales**
- Ligne de fracture des concentrations démographiques et industrielles
 - Banane bleue (dorsale européenne)
 - «Orange Pumpkin» (dynamique Est Européenne)
 - Axe Ouest/Est de fortes densités (population et industrielle)
- Éléments de contexte**
- ▲ Principale voie d'accès maritime
 - Port ayant un trafic total supérieur à 50 millions de tonnes par an
 - Europe du Nord-Ouest
 - Reste de l'Europe

⁸ Notons qu'Anvers et Rotterdam sont en train de réaliser d'importants investissements (écluse d'Anvers, nouveau terminal automatisé à Rotterdam).

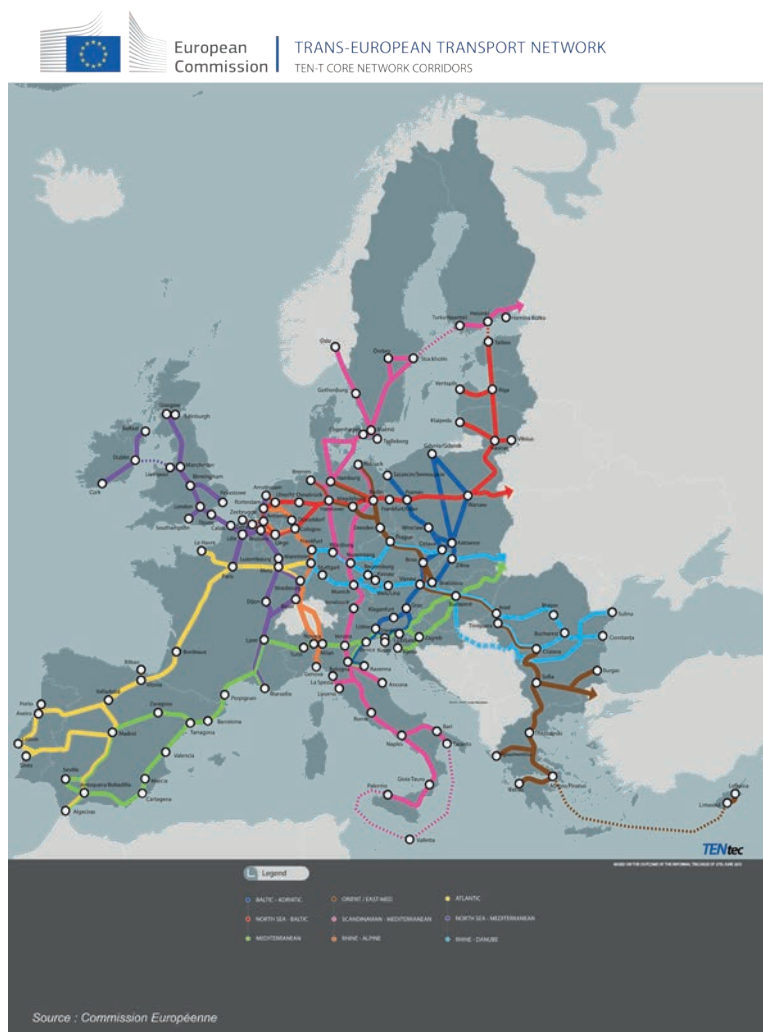
⁹ Projet stratégique du GPMH pour la période 2014-2019.

pour Seine Gateway® dont un des facteurs de réussite repose sur la construction d'une stratégie de corridor associant l'ensemble de la chaîne d'acteurs.

L'inscription de la Vallée de la Seine comme nouveau maillon du corridor Atlantique

La recherche de l'Europe de solutions pour faire face à une augmentation de son trafic fret et garantir une bonne desserte du continent, s'est traduite en octobre 2013 par une nouvelle carte des réseaux de transports européens

L'EUROPE DES CORRIDORS



RTE-T qui inscrivait le maillon « Le Havre-Paris » comme complétant le corridor Atlantique. Rappelons que les principaux corridors de fret européens oubliaient jusqu'ici de desservir la façade Manche-Atlantique, la Normandie, et donc ne permettaient pas de connecter le premier port français de conteneurs au réseau européen.

L'Europe a ainsi favorisé l'ouverture de la Vallée de la Seine vers l'Europe du Sud (Espagne, Portugal) et vers l'Europe de l'Est (Allemagne via Mannheim). Elle reconnaît cet axe comme élément puissant et incontournable de l'économie européenne. Cette inscription permet d'envisager le développement du premier port de conteneurs français, Le Havre, et de l'ensemble du réseau portuaire HAROPA en priorisant leur desserte européenne, synonyme d'investissements pour améliorer connexions fluviales et ferroviaires.

L'inscription de « Le Havre Paris » comme maillon essentiel du corridor Atlantique permet d'être priorisé dans les financements européens, d'envisager le développement d'infrastructures de transport structurantes pour la Vallée de la Seine, en particulier en privilégiant les modes alternatifs à la route.

Ainsi la Commission européenne rendait publique le 29 juin 2015 l'affectation des financements pour l'amélioration des infrastructures de transport dans les Etats membres, dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Le MIE a pour vocation d'accélérer le financement pour achever des réseaux transeuropéens importants en matière de transport (RTE-T), d'énergie (RTE-E) et de télécommunications (e-TEN). Environ 26,2 milliards sont alloués au secteur des transports dans le but d'améliorer les connexions transfrontalières, d'éliminer les goulets d'étranglement et de compléter les réseaux. L'objectif est d'aboutir en 2050 à un réseau européen de transport multimodal efficace et décarboné, réseau au sein duquel les corridors multimodaux devront être performants dès 2030.

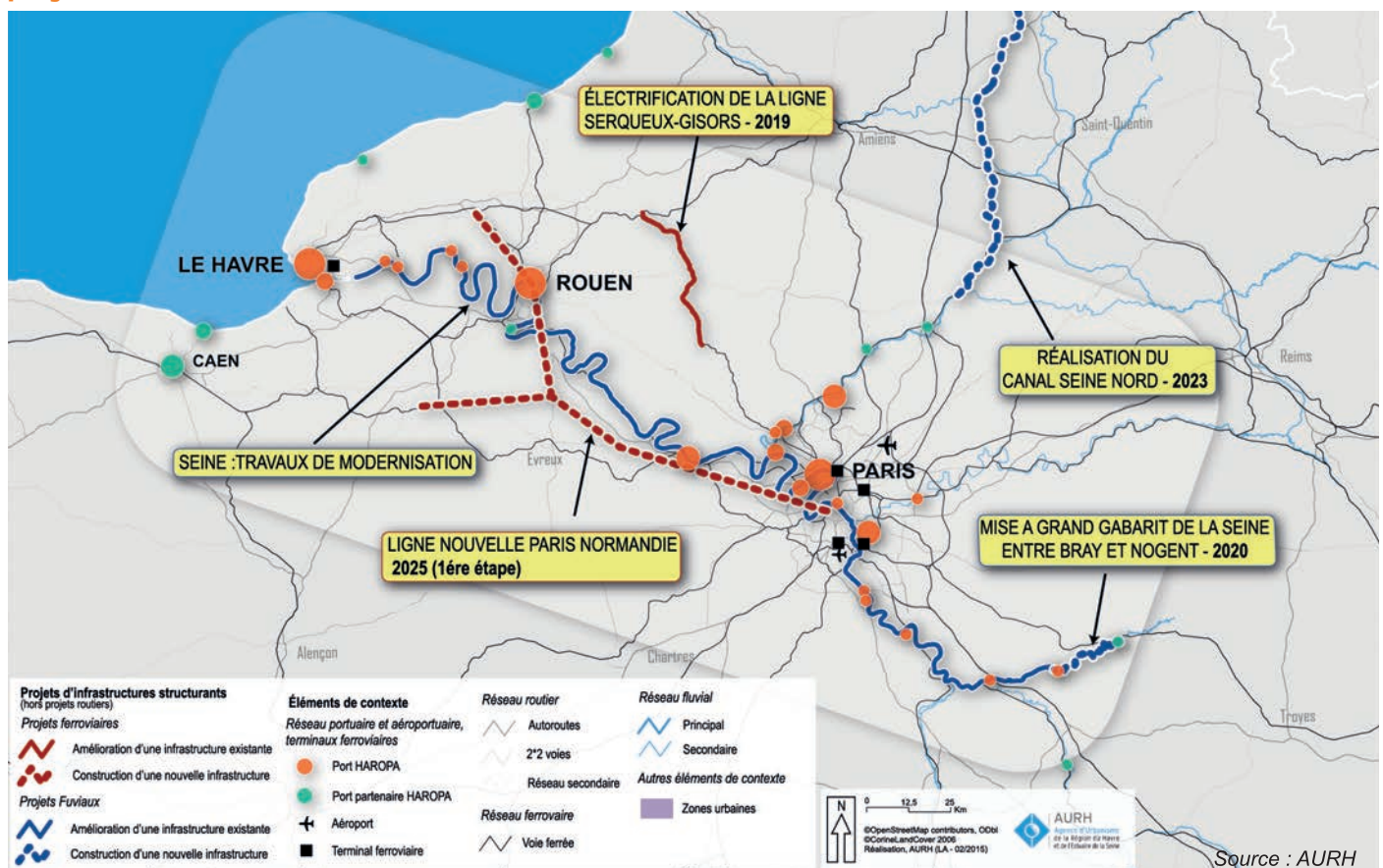
A l'issue du premier appel à projets, 105 millions d'euros seront injectés par l'Europe sur l'axe Seine pour la période 2016-2020, dont 34 millions d'euros pour le chantier d'amélioration des accès nautiques du port de Rouen, 1 million d'euros pour les études relatives

LE POSITIONNEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE EN EUROPE

à l'accès fluvial de Port 2000 par chatière et 70 millions d'euros pour le contournement ferroviaire de Serqueux-Gisors¹⁰. Il est à noter que les projets Port Seine-Métropole Ouest, de modernisation et fiabilisation des écluses de Tancarville, de construction du terminal fluvial d'Alizay, ainsi que la LNPN faisaient également partie des projets déposés mais n'ont pas été sélectionnés par l'Europe.

Plus de 700 dossiers ont été déposés et 276 sélectionnés. **Si l'axe Seine a été relativement bien loti concernant les projets retenus dans le cadre de cet appel à projets RTE-T, les ports concurrents continuent eux aussi d'investir et d'obtenir des financements.**

SEINE GATEWAY®, projets d'infrastructures structurants



Parmi les projets qui consomment d'importants crédits européens :

- La liaison Seine – Escaut (dont le canal Seine Nord n'est qu'une partie) pour 1 milliard d'euros ;
- La liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin avec 813 millions d'euros ;
- La liaison Karlsruhe – Basel sur le corridor Rhin/alpes pour 354 millions d'euros

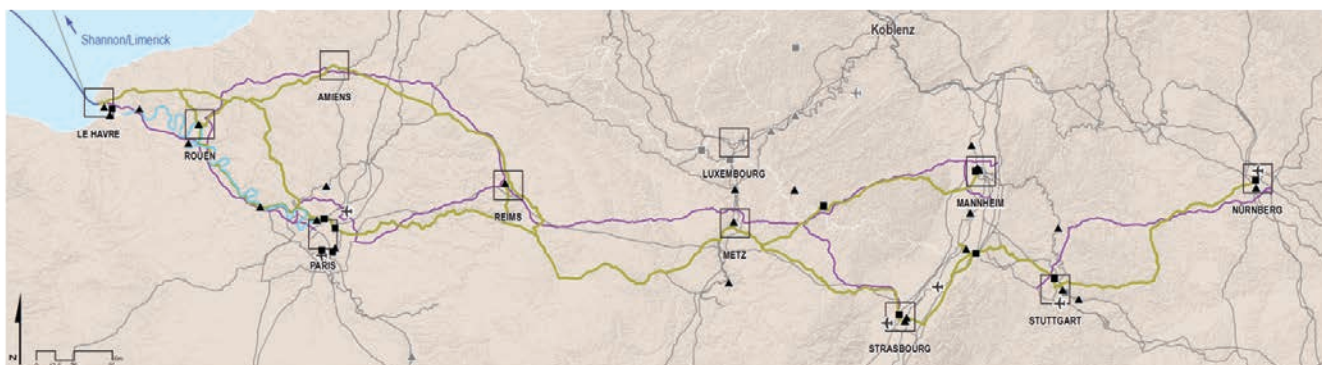
Le port d'Anvers continue d'investir fortement dans la liaison ferroviaire Liefkenshoek de 16km incluant le plus long tunnel ferroviaire de Belgique, creusé sous l'Escaut, elle va permettre de relier les 2 rives du Port, de contourner les axes saturés et d'améliorer le temps de parcours des trains de marchandises (entre 40 minutes et 24 heures).

¹⁰ Source : HAROPA.

LE POSITIONNEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE EN EUROPE

LE CORRIDOR LE HAVRE - MANNHEIM : proposition de prolongements et d'itinéraires complémentaires

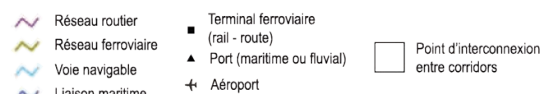
Le Havre - Nuremberg



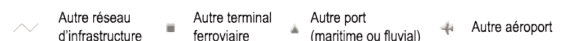
Shannon/Limerick - Le Havre



Itinéraires alternatifs, ports, terminaux ferroviaires et aéroports



Éléments de contexte



Data source powered by AURH
Boundaries GMBR and EuroGeographics, GESRI
Map data © OpenStreetMap contributors, ODbL
©AURH - 04/2015

Source : AURH, projet Weastflows

Dans un contexte de croissance du trafic de marchandises, la politique européenne des transports tend à conforter la dorsale européenne en tant que grand carrefour européen, ce qui peut avoir pour effet contre-productif d'isoler davantage les régions périphériques et d'aboutir à une situation de blocage ne permettant pas une desserte soutenable de l'hinterland européen depuis Anvers et Rotterdam.

Les solutions proposées par l'AURH¹¹ à l'issue du projet Weastflows invitent à **compléter les priorités de cette politique européenne des transports pour encourager**

une redistribution des flux et un rééquilibrage territorial entre centres et périphéries, en :

- fixant une limite à la massification atteinte par Anvers et Rotterdam et sur une partie importante du corridor Rhin-Alpes ;
- tirant profit des régions périphériques pour proposer une nouvelle logique de développement territorial ;
- intégrant le mode maritime comme mode alternatif, et en prolongement des modes terrestres ;
- explorant des solutions innovantes permettant de compenser les insuffisances du réseau d'infrastructures (continuité du gabarit, niveau d'électrification, etc.) par des intensifications et une élévation du niveau de services.

¹¹ Agence d'urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine, Atlas prospectif, le transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest : congestion, liens manquants, infrastructures sous-utilisées et itinéraires alternatifs, Avril 2015.

Fort d'un hinterland peu congestionné (à l'exception de la région parisienne) **et d'importantes réserves de capacités** (terminaux portuaires), **la Vallée de la Seine et ses ports constituent une solution opportune pour une desserte européenne plus efficace et vertueuse.** En effet, la congestion est surtout routière et des réserves de capacité existent pour les modes fluviaux et ferroviaires. La ligne ferroviaire Serqueux-Gisors fait l'objet d'un ambitieux programme de modernisation avec pour objectif de proposer une offre de transport alternative à la ligne historique Le Havre–Rouen–Paris confrontée à d'importants problèmes structurels. La ligne ferroviaire Rouen–Amiens–Reims constitue un itinéraire de contournement de la région parisienne qui pourrait être davantage utilisé. La Seine demeure quant à elle une infrastructure sous-exploitée malgré son niveau de navigabilité élevé (CEMT V).

L'enjeu est aujourd'hui d'inscrire la Vallée de la Seine dans une logique de corridor, allant au-delà de la liaison Le Havre-Mannheim. Celle-ci doit pouvoir s'étendre à l'ouest vers les îles Britanniques, à l'Est vers Nuremberg pour mieux s'interconnecter aux grands corridors européens et au Sud vers l'Espagne et l'Italie.



LE POSITIONNEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE EN EUROPE

Conclusion

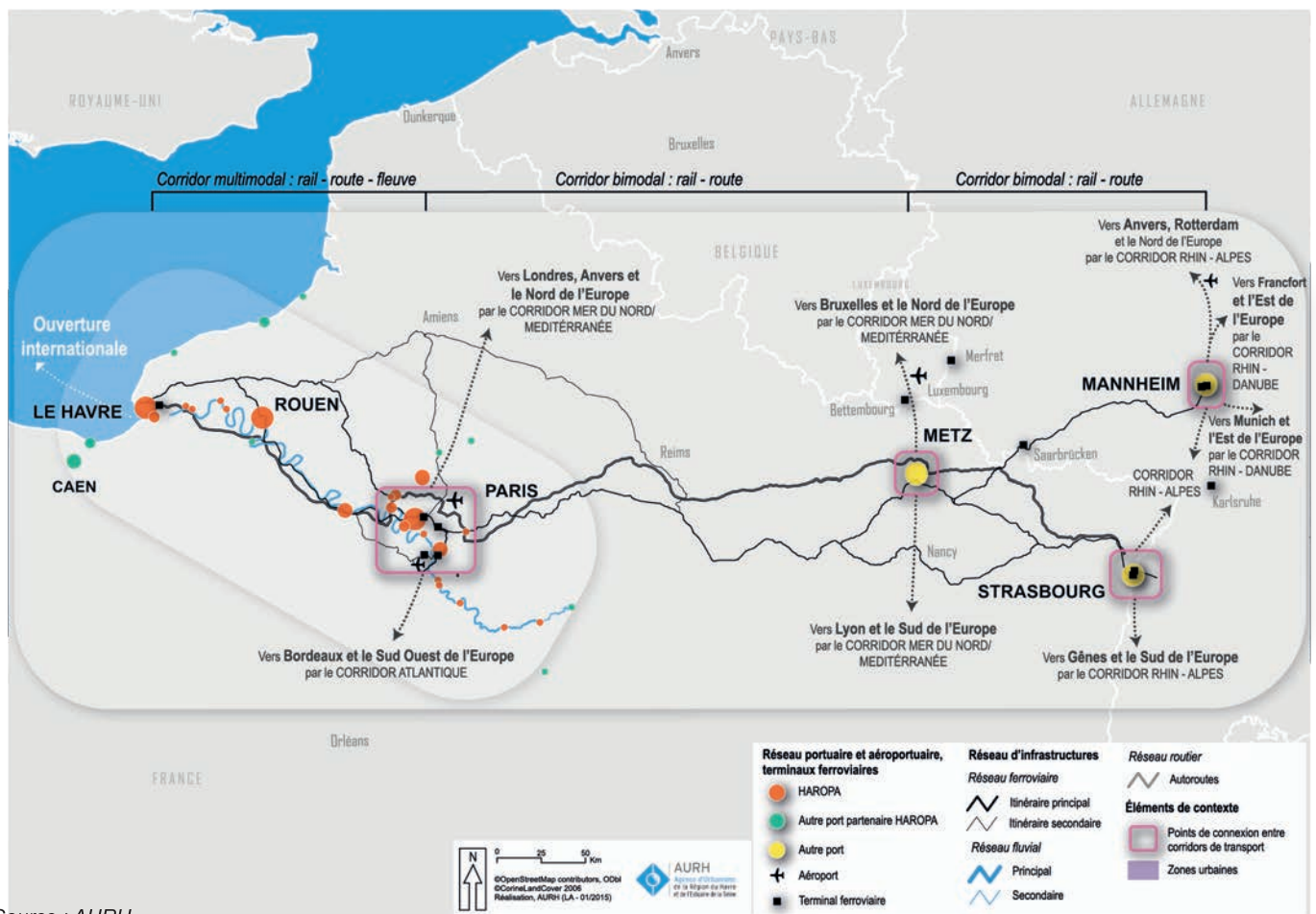
Dans le cadre de l'intensification des échanges sur un axe est-ouest, la Vallée de la Seine est une force car elle constitue une entrée et une sortie de l'Europe dotée d'un ensemble portuaire puissant présentant des réserves de capacité importantes, c'est un avantage concurrentiel indéniable pour Paris.

En qualifiant la congestion et en mettant en évidence les réserves de capacités des ports de la Vallée de la Seine et du réseau d'infrastructures, Weastflows a ouvert des possibilités de prolongement des hinterlands de ces ports vers les îles Britanniques et l'est de l'Europe.

L'ensemble formé par les deux Normandie, bientôt réunifiées, et l'Île-de-France peut sortir de sa position insulaire et se trouver en position de carrefour européen entre la Manche, mer la plus fréquentée du globe, et le cœur économique de l'Europe (via Strasbourg et Mannheim) et constituer ainsi une euro-région. Une redistribution des flux et un basculement du taux d'approvisionnement de Paris, aujourd'hui favorable au port d'Anvers, au profit des ports de la Vallée de la Seine en seraient la résultante.

Ces réseaux et alliances territoriales peuvent tendre à rapprocher les fonctions de production et de « décision » aujourd'hui éloignées géographiquement et ne permettant pas d'être efficace. Les terri-

LE CORRIDOR LE HAVRE - MANNHEIM



toires, en amont et en aval de la Seine, sont trop différenciés économiquement ce qui engendre une relation difficilement propice aux projets ou au développement économique. Contrairement aux autres pays européens où les centres de décisions, de production et les ports sont proches.

La Vallée de la Seine pourra constituer un cluster industrialo-portuaire de rang international à travers une synergie industrialo-portuaire forte qui ne peut trouver sa taille critique qu'à l'échelle d'HAROPA. Car aujourd'hui « aux zones industrialo portuaires (ZIP) s'ajoutent les corridors logistico-portuaires dans lesquels s'interpénètrent fonctions industrielles, R&D, services, qualité de vie, performance portuaire ou connectivité logistique » (Etude Port 2.0 - Y. ALIX, T. WILLEMSSEN).

Aujourd'hui le destin de la Vallée de la Seine est plus que jamais à la croisée des chemins, car elle doit faire face et intégrer conjointement :

- des mutations économiques importantes (transition énergétique, économie circulaire, économie de la fonctionnalité, économie du numérique,...),

- de grandes reconfigurations territoriales à venir (fusion des régions),
- de grands projets d'infrastructures tels que la réalisation confirmée du Canal Seine Nord Europe, qui oblige à accélérer le projet de développement de la Vallée de la Seine,
- des hinterlands portuaires qui s'organisent et se construisent, en dépassant les échelles transnationales pour devenir intercontinentaux (Corridors eurasiatiques), et ainsi élargir l'horizon des enjeux territoriaux et économiques.

Ces liaisons ferroviaires intercontinentales (exemples : ligne ferrée de 11 000 km pour Anvers - Chongqing ; pont terrestre ferroviaire qui relie Hambourg à Beijing et Xiangtang) apportent une alternative aux porte-conteneurs et pourraient bien révolutionner le commerce entre Union-Européenne et Asie, dont les flux étaient jusqu'ici transportés à 90% par voie maritime. Le futur logistique des raccourcis ferroviaires eurasiatiques reste tributaire des économies d'échelles et des équilibres import/export des échanges. Néanmoins, en redistribuant certains échanges, il pourrait venir impacter le fonctionnement de nos corridors et le rôle de nos places portuaires.

Développement d'un corridor ferroviaire entre la Chine et l'Europe par la DB Schenker

Source : DB Schenker Mars 2014



LE POSITIONNEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE EN EUROPE

Weastflows - en savoir plus

Cet article synthétique se base sur les analyses produites durant 5 années par l'AURH (Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine) et l'ensemble du partenariat de Weastflows.

Le projet européen Weastflows, contraction des termes « flux », « ouest » et « est », s'inscrit dans le cadre du programme européen INTERREG IVB pour l'Europe du Nord-Ouest. Commencé en avril 2011 et clos en juin 2015 il répond aux enjeux européens concernant la réduction de la congestion, le développement des relations Est/Ouest et la mise en œuvre de solutions de transport durable pour les marchandises. Il a, à ce titre, été reconnu par l'Europe comme « initiative stratégique ».

Les travaux menés par l'AURH dans le cadre du projet ont eu pour objectifs :

- d'identifier et de caractériser le réseau d'infrastructures adapté au transport de fret ;
- d'évaluer les enjeux du transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest ;
- de déterminer les « maux » (congestions, liens manquants) du réseau d'infrastructures et de proposer des « traitements » pour faciliter la circulation des marchandises.

Pour plus d'infos

Le site officiel du projet
www.weastflows.eu

Le blog Weastflows de l'AURH
www.aurhinweastflows.com

<http://www.aurh.fr/territoire-et-enjeux/l-europe-et-les-programmes-europeens/le-programme-europeen-weastflows/>



Photo AUDAS



2^{ème} partie

**LE REGARD DES
AGENCES D'URBANISME**

INTRODUCTION

Cette seconde partie propose le regard croisé des Agences d'urbanisme sur les enjeux liés au développement portuaire et logistique et au renouveau industriel dans leur territoire.

L'IAU-IdF interroge le lien entre développement portuaire et développement industriel en Ile-de-France et l'identifie, sous réserve de son renforcement, comme l'une des conditions qui pourrait permettre un usage du mode fluvial plus important et la constitution d'un corridor industriel et logistique puissant. Cette situation est mise en parallèle avec l'attractivité de la Vallée de la Seine pour les investisseurs étrangers.

Malgré la forte pression urbaine, l'APUR rappelle l'objectif pour Paris de conserver une « Seine vivante » et de maintenir les activités industrielles et logistiques fluviales proches de la capitale. Le projet des Ardoines démontre que la requalification urbaine des sites en bord de Seine peut contribuer au renouveau industriel et fluvial dans la zone urbaine dense du Grand Paris.

Si Seine Aval demeure un des tout premiers territoires industriels d'Ile-de-France disposant de réserves foncières conséquentes, l'AUDAS souligne l'importance de l'appropriation locale des développements portuaires et logistiques à venir sur ce territoire, situé à la confluence entre l'axe Seine et l'Europe du nord avec l'ouverture du Canal Seine Nord Europe.

Après avoir rappelé le poids industrialo-portuaire important de la place rouennaise, l'AURBSE met en évidence la dynamique d'innovation du couple industrie/logistique au service du territoire et de la compétitivité des entreprises. Des initiatives originales contribuent ainsi au renouveau industriel de la Vallée de la Seine.

Avec la « Toile industrielle », l'AURH présente un outil permettant de mieux connaître l'écosystème port/industrie/logistique sur un territoire, et d'apporter une aide à la décision précieuse pour les acteurs publics comme privés. En intégrant une dimension prospective, cet outil favorise le développement d'une économie circulaire et de l'écologie industrielle.

Après avoir souligné le rôle de plateforme logistique de Caen pour la Normandie de l'ouest, l'AUCAME illustre l'importance des coopérations portuaires pour élargir l'hinterland du Seine Gateway® et dynamiser les activités logistiques dans des territoires à forte complémentarité avec la Vallée de la Seine.



Photo AUDAS

La Vallée de la Seine, qui est toujours le 1^{er} territoire industriel et logistique de France, continue d'attirer les investisseurs nationaux et étrangers dans le secteur des activités productives et logistiques mais de façon encore limitée pour un territoire qui ambitionne d'intensifier son corridor logistique structuré par le port du Havre. Or la compétitivité économique de l'industrie est liée à la performance de l'offre logistique, elle-même corrélée, pour ce qui est du mode fluvial, au développement portuaire. Aussi, le développement des fonctions portuaires et logistiques, spécialement en Ile-de-France où les projets sont complexes à conduire, et des fonctions industrielles est-il un objectif à la fois des pouvoirs publics et des acteurs privés.

Cette contribution pose la question du développement portuaire et de sa contribution souhaitée ou avérée au renouveau industriel francilien et fait le point sur les investissements directs étrangers en Vallée de la Seine.

Un développement portuaire au service du renouveau industriel francilien ?

La Conférence nationale sur la logistique du 8 juillet dernier a pleinement reconnu le rôle de la fonction logistique dans l'optimisation des performances économiques de la France et invité les nouvelles régions à investir plus spécifiquement le sujet de la logistique notamment au travers des futurs schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Une stratégie nationale « France logistique 2025 » sera présentée à la fin de l'année qui devrait s'appuyer sur les grandes orientations suivantes : l'optimisation des flux logistiques et des infrastructures de transport, le renforcement de l'attractivité des métiers et le développement de la formation, l'harmonisation et la simplification de la réglementation et l'adaptation de la logistique aux nouveaux modèles économiques et à la transition numérique énergétique.

Logistique ou industrie ?

Lors de la Conférence nationale sur la logistique, « l'excellence logistique » a été présentée comme « un axe majeur des ambitions pour notre Industrie du futur », témoignant par là-même que, dans un contexte national marqué par une forte désindustrialisation, le lien entre logistique et développement industriel est fondamental.

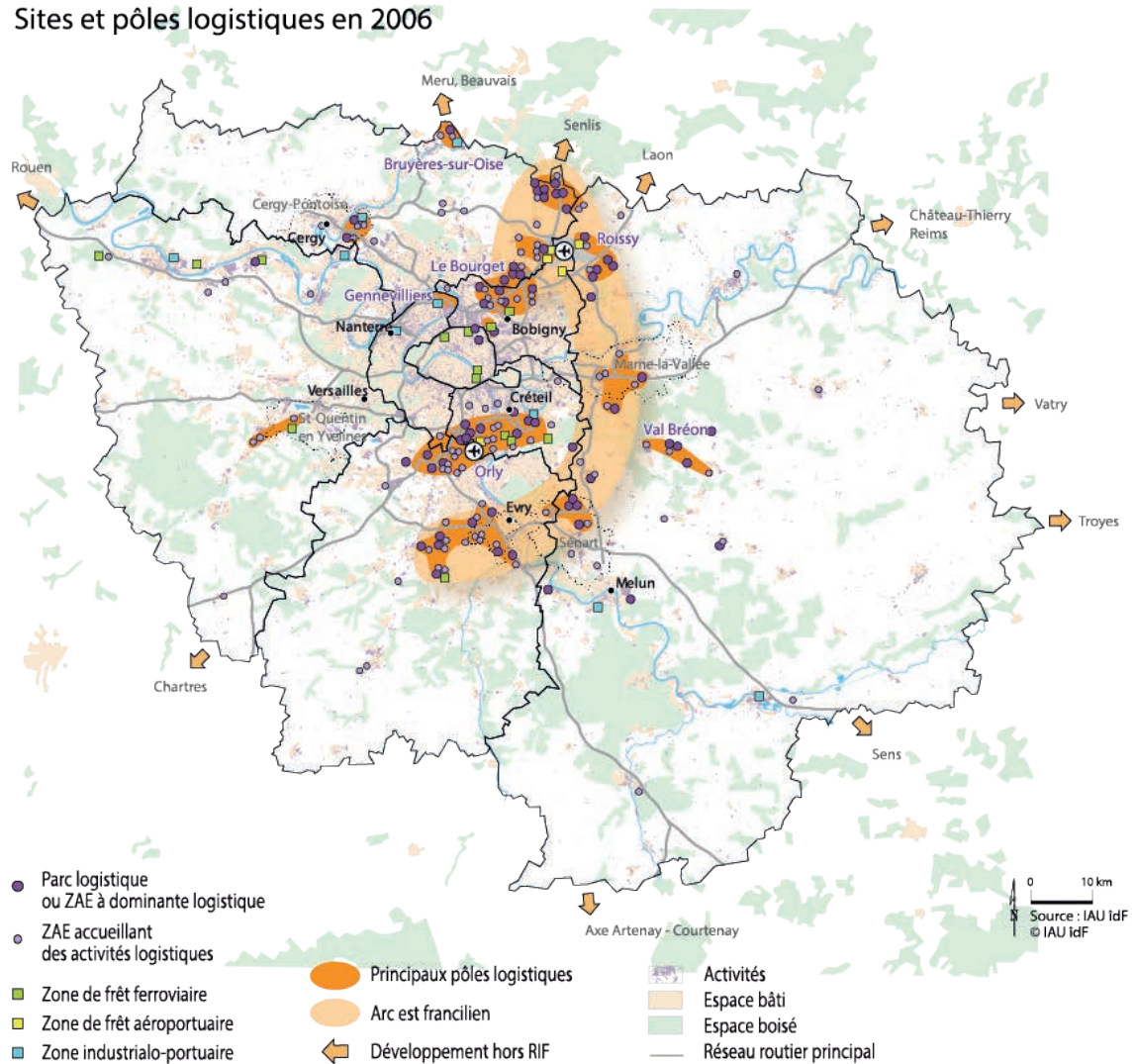
Les fonctions de distribution sont essentielles dans une région de la taille de l'Ile de France. L'Ile de France avec ses 12 millions d'habitants, génère 220 à 230 MT de flux marchandises, composés davantage de flux entrants, liés notamment à sa consommation, que de flux sortants, liés à sa production et à sa fonction de hub logistique. L'Ile de France est d'ailleurs, avec ses 17 millions de m² d'entrepôts de très loin la première région logistique française – et européenne – et la plus attractive au plan de la commercialisation d'entrepôts.

Les deux-tiers des surfaces logistiques se situent sur quelques territoires : Plaine de France – Gennevilliers et Roissy au Nord et Nord-Est, Marne la Vallée, Seine Amont-Nord Essonne, Sénart-Centre Essonne à l'Est et au Sud. Aujourd'hui, les implantations logistiques - et notamment celles liées à la consommation – se concentrent le long d'un arc Nord-Est-Sud structuré par la francilienne. L'ouest de l'Ile de France au contraire apparaît comme nettement moins pourvu ; les secteurs de Saint Quentin en Yvelines, de la Confluence Seine-Oise et de Seine Aval concentrent, ensemble, environ 10% seulement des surfaces logistiques.

Pour leur part, les fonctions productives sont également une composante importante de l'économie de l'Ile de France. L'essor industriel s'est concentré dans la Vallée de la Seine où s'est également développé le chemin de fer. Aujourd'hui, malgré le processus de transformation des systèmes industriels qui a conduit, notamment à partir des années 70, à une diminution significative de la part de l'industrie dans le PIB national, l'Ile de France est toujours, avec 14% des effectifs industriels du pays, la première région industrielle française.

Conséquence de cette évolution, le territoire francilien possède aujourd'hui des sites industriels en déclin et un

Sites et pôles logistiques en 2006



important patrimoine foncier portuaire - ou bord à voie d'eau - mais aussi ferroviaire qui avait accueilli de grandes installations industrielles qui fonctionnaient en lien avec le ferroviaire ou fluvial. Une partie de ces grandes usines qui ont fonctionné avec le mode fluvial et/ou ferroviaire ont fermé et, lorsqu'elles existent toujours, peu d'entre elles disposent encore d'un savoir-faire multimodal ; le fret fluvial et ferroviaire est devenu marginal (moins de 10% des flux) et les politiques d'aide au report modal n'ont pas permis de relancer les transports massifiés malgré leurs évidents atouts environnementaux.

Face à l'investissement que représente la création d'un port ou d'un canal, les études de faisabilité intègrent la manière dont le futur port ou le futur canal bénéficiera au territoire qui l'accueille et aux activités économiques qui y sont implantées. Mais force est de constater que le transport fluvial ne se développe pas ; il reste stable entre 20 et 22 MT en Ile de France et entre 58 et 60 MT en France. Petit à petit, la prise de conscience se fait que, si l'accès au mode massifié n'est pas direct, autrement dit si les implantations industrielles et logistiques ne se font pas directement sur les ports fluviaux, le recours au mode

fluvial restera insignifiant. Pour que le transport fluvial se développe, il est au contraire nécessaire que les ports fluviaux accueillent des unités industrielles dont les approvisionnements et les livraisons seraient organisés d'emblée avec le mode fluvial. L'implantation des grands groupes céréaliers, des silos, des plates-formes BTP bord à voie d'eau témoigne de cette relation évidente entre industrie et transport fluvial.

Et en effet, la qualité de l'offre logistique, condition nécessaire pour permettre le basculement sur le Havre des chaînes logistiques qui passent par Anvers et contribuer ainsi à constituer le corridor puissant et structurant dont la France a besoin, n'est pas suffisante. L'accueil d'unités industrielles sur les grandes plates-formes portuaires est aujourd'hui une condition de base à un développement significatif du mode fluvial.

Dans son « schéma de services portuaires d'Île de France », Ports de Paris appuie sa feuille de route 2020-2025 sur :

- les nombreux ports urbains positionnés de manière privilégiée sur les filières BTP, céréales et, progressivement, logistique urbaine.
- et sur les grandes plates-formes multimodales dont notamment Gennevilliers (400 ha), Bonneuil sur Marne (190 ha) et Limay (125 ha) positionnées sur les filières du BTP, des produits valorisables, des conteneurs...

Ces plateformes multimodales sont remarquablement positionnées pour accueillir des trafics de transit et des activités logistiques. Mais elles accueillent aussi des activités industrielles créatrices de valeur ajoutée qui sont elles-mêmes génératrices d'une grande partie des trafics massifiés, fluviaux ou / et ferroviaires - ces grandes plates-formes étant tri-modales.

L'exemple du port de Limay

L'exemple du port de Limay est remarquable pour sa vocation de port industriel spécialisé notamment dans les éco-industries.

Avec ses 125 ha et 35 000 m² d'entrepôts, il accueille une trentaine d'entreprises représentant plus de 1 000 emplois dont :

- dans la partie Est, des « éco-industries » et entreprises industrielles qui trient, recyclent, produisent et stockent (Prismo, FPR, GDE, Sarp...)
- dans la partie Ouest et Nord des aires de stockage et des entrepôts pour des activités de distribution dans les secteurs de la métallurgie, l'automobile, les céréales, les granulats, ...



Le Port de Limay est un site particulièrement stratégique pour le nord-ouest de l'Île-de-France. Le temps de navigation par rapport à Gennevilliers est réduit (6 heures de moins) et ce secteur échappe aux congestions routières de la zone dense. Aussi est-il recherché pour l'implantation de nouvelles zones logistiques afin d'équilibrer les flux et approvisionner l'ouest francilien sans devoir traverser l'Île-de-France depuis l'Essonne ou la Seine et Marne où sont localisés une grande partie des entrepôts de la grande distribution. Il dispose d'ailleurs depuis 2007 d'un terminal à conteneurs fluviaux.

Pour autant, il s'agit d'un véritable site industriel spécialisé dans les éco-industries dont il convient de renforcer la vocation. Entièrement occupé, il pourra s'étendre à terme sur une quarantaine d'hectares supplémentaires grâce à l'acquisition de parcelles dans la partie Nord.

Ports de Paris, acteur de la logistique francilienne

Soucieux de la légitime question de l'acceptabilité des ports et de l'amélioration de l'insertion des ports dans leur environnement, Ports de Paris se positionne essentiellement en tant qu'acteur de la logistique et assigne davantage à ces plates-formes une fonction de distribution qu'un rôle industriel ... bien que l'on présente souvent les activités logistiques comme les nouvelles activités industrielles.

Certes, l'axe Seine constitue un corridor extrêmement puissant et la distribution du marché de consommation francilien constitue en tant que tel un enjeu de première importance. D'ailleurs, le promoteur immobilier Panhard ne s'y trompe pas et développe 310 000 m² d'entrepôts localisés pour partie au Havre, près du tout nouveau chantier multimodal, et pour partie à Port Jérôme, au débouché du canal de Tancarville. Et dans un contexte où les sites industriels mutables sont de moins en moins nombreux, moins vastes et soumis à des contraintes environnementales grandissantes, les entrepôts doivent en effet prendre la place des anciennes usines.

Mais si ce type de reconversion se justifie s'agissant de territoires n'ayant pas de caractéristiques particulières (par exemple, le réaménagement en parc logistique des terrains de PSA à Moissy – Cramayel) il s'agit à notre sens d'une sous-optimisation concernant la Vallée de la Seine, un espace doté d'infrastructures autoroutières, fluviales et ferroviaires, qui doit devenir l'axe privilégié pour la réindustrialisation de la France.

L'exemple du futur PSMO (Port Seine Métropole – partie Ouest, situé à Achères, en rive gauche, face au débouché de l'Oise) est en ce sens significatif.

Ce projet de port a été jugé opportun à l'issue du débat public mais avec une ambition limitée à la partie située à l'Ouest de la RN184, c'est-à-dire une centaine d'hectares - sur les quelques quatre cents hectares que le projet était susceptible de développer sous réserve, bien sûr, de l'amélioration de la desserte routière.

Dans sa partie ouest, Port Seine-Métropole est, compte tenu des fonctions qui y seront développées, tourné vers le cœur de l'agglomération. Il jouera un rôle essentiel dans l'approvisionnement en matériaux de construction et dans l'évacuation des déblais de chantier de la Métropole et du Grand Paris.

Mais il devrait aussi pouvoir se tourner vers la façade maritime et accueillir des activités en lien avec les unités industrielles implantées le long de la Seine et dont certaines importent et exportent via les ports de Rouen et du Havre. Les éco-industries, l'économie circulaire, mais aussi la chimie, la pharmacie, la cosmétique, l'industrie papetière, l'aéronautique figurent parmi les secteurs à privilégier. Il faut pour cela leur prévoir le foncier dont ils auront besoin en reconvertissant les sites qui vont inévitablement fermer leurs portes dans un avenir plus ou moins proche ou qui sont en déshérence, en ports fluvio-industriels et logistiques.

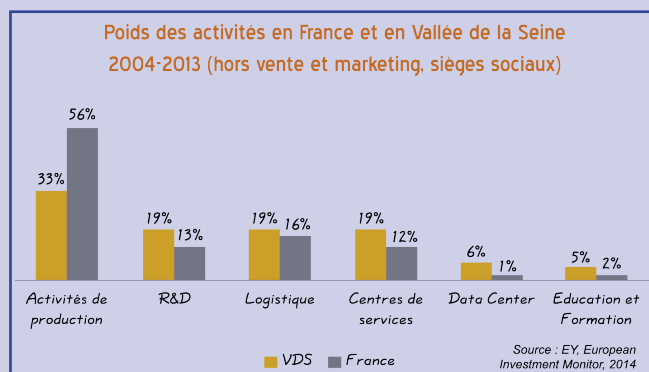
L'explosion logistique des années 80 – 90 s'est faite quasi exclusivement avec la route. Le défi de l'emploi et de la transition énergétique impose que le renouveau industriel devienne une véritable priorité et que celui-ci se fasse avec le fluvial et donc, en tout premier lieu, sur les grands ports fluviaux. L'axe Seine, avec son réseau de ports, son offre multimodale et son potentiel foncier, devra être le vecteur majeur de ce défi.

Activités logistiques et nouveau industriel en Vallée de Seine : quoi de neuf sur le front des investissements directs étrangers ?

En 2015, le conseil régional d'Ile-de-France a commandé au cabinet Ernst & Young une « Mission de conseil pour le renforcement de l'attractivité internationale de la Vallée de la Seine ». Un aspect de la mission consistait à évaluer l'attractivité internationale de la Vallée de la Seine à partir de l'exploitation de la base de données EY, European Investment Monitor®, qui recense les investissements directs étrangers¹. C'est cet aspect, et plus particulièrement, l'analyse de la base de données EY des implantations étrangères dans trois domaines - les activités de production, la logistique et la R&D - qui retiendront ici notre intérêt.

35 % des IDE français

L'étude porte sur les neuf départements du périmètre institutionnel de la Vallée de la Seine. Entre 2004 et 2013, la Vallée de la Seine a accueilli plus de 1 800 implantations étrangères - dont 1 200 à Paris - soit 35 % des IDE du territoire national. A noter toutefois que ce chiffre n'est pas un solde, et qu'il peut recouvrir des déplacements d'entreprises au sein même de la Vallée de la Seine.



Nombre de projets par département

Nombre de projets 2004-2013

Paris	1223
Hauts-de-Seine	232
Seine-Maritime	95
Seine-Saint-Denis	91
Yvelines	68
Val d'Oise	62
Calvados	33
Eure	27
Manche	10

Source : EY, European Investment Monitor, 2014

EY estime la création d'emplois associée à ces IDE à 25 000 entre 2004 et 2008 et 14 000 de 2009 à 2013. 90 % d'entre eux concernent l'Ile-de-France, 7% la Haute-Normandie, 3% la Basse-Normandie.

70 % des IDE concernent la vente et le marketing, 10 % les sièges sociaux d'entreprises : cette surreprésentation des activités tertiaires est cohérente avec la part de



¹ « Depuis 1997, Ernst & Young, en partenariat avec le cabinet Oxford Intelligence, recense le nombre d'implantations de projets d'investisseurs étrangers sur chaque territoire, en prenant en compte uniquement les annonces publiques et fermes d'investissements porteuses de créations d'emplois nouveaux. » EY

Paris dans les IDE de la Vallée de la Seine. Avec des parts certes très inférieures mais caractérisant mieux l'attractivité de la Vallée de la Seine, les trois types d'activités suivantes en parts relatives sont les activités de production (6 %), la R&D (3 %) et la logistique (3 %).

Une centaine d'IDE dans les activités de production

Les activités de production représentent 33 % des IDE hors vente, marketing et sièges sociaux, soit plus d'une centaine d'implantations entre 2004 et 2013. Les secteurs d'activités concernés sont la chimie (Seine-Maritime, Eure), la pharmacie (Eure, Hauts-de-Seine, Seine-Maritime), l'agro-alimentaire, l'automobile (Calvados), la fabrication de machines (Hauts-de-Seine), la métallurgie (Seine-Maritime), les matériaux de construction.

L'automobile, la chimie et la pharmacie ressortent comme des filières actives avec des IDE réalisés jusqu'à la fin de la période.

La logistique, une part importante des emplois créés

Avec plus d'une soixantaine d'implantations, la logistique représente, hors vente, marketing et sièges sociaux, 20 % des IDE de la Vallée de la Seine et près de la moitié des emplois créés. Autrement dit, avec 3 % des IDE totaux, la logistique représente 15 % des emplois créés. Les investissements logistiques se sont poursuivis jusqu'à la fin de la période étudiée.

Pour autant, l'écart avec la France entière n'est pas très important... ce qui fait conclure à EY que « la fonction logistique ne se distingue pas comme fonction dominante, fait notable pour un territoire qui se positionne comme la porte d'entrée logistique vers la métropole parisienne ».

Le 1/3 de ces implantations s'est réalisé en Seine-Maritime en particulier sur l'agglomération du Havre. Un autre 1/3 concerne l'Île-de-France mais c'est le secteur de Roissy qui ressort et non la Vallée de la Seine.

La R&D

Si la part de la R&D est la même que celle de la logistique en nombre d'implantations soit une soixantaine, sa part dans la création d'emplois est moins importante (1/5 des emplois créés hors vente, marketing et sièges sociaux). En revanche, l'écart observé avec la France entière est suffisamment important pour qu'EY classe la R&D parmi les fonctions clés implantées ces dix dernières années.

La Vallée de la Seine, qui est toujours le 1er territoire industriel et logistique de France, attire les investisseurs étrangers dans le secteur des activités productives et logistiques mais avec des flux encore trop faibles au regard des ambitions de ce territoire qui vise à rééquilibrer les flux logistiques vers Le Havre.

Pour atteindre cet objectif, l'enjeu des prochaines années est clair. Il faut créer les conditions permettant aux acteurs de la Vallée de la Seine de construire ensemble une stratégie partagée de développement et d'attractivité économique, afin de renforcer les investissements des entreprises et optimiser ainsi l'usage des infrastructures sur ce territoire. L'enjeu international n'est pas négligeable car les corridors portuaires européens concurrents sont puissants et cherchent eux aussi à capter les investissements internationaux pour déporter vers eux les capacités industrielles et logistiques européennes.

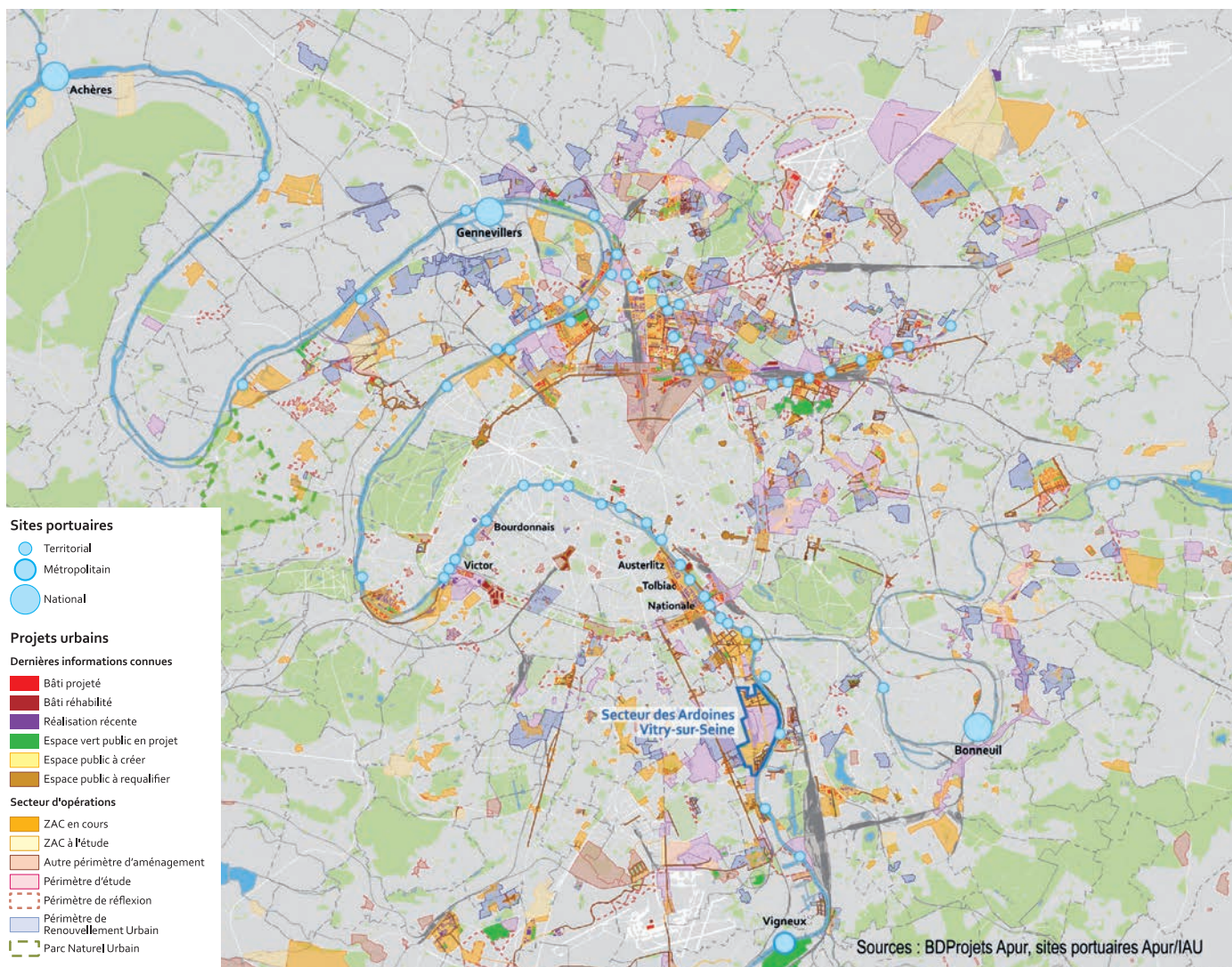
La Seine, support de requalification urbaine et de renouveau industriel au cœur du Grand Paris : le cas des Ardoines

La Seine a toujours occupé une place structurante au sein de la métropole du Grand Paris. La multiplicité des usages associés au fleuve (voie de circulation, ressource en eau et en énergie, évacuation des déchets domestiques ou

industriels) explique la concentration et la diversité des activités au bord de l'eau. Ce dynamisme s'est traduit au fil du temps par l'accumulation d'un patrimoine culturel exceptionnel le long de la Seine et aujourd'hui les choix de mise en valeur de cet héritage se traduisent par un encadrement plus strict des activités liées au fleuve.

Bien que les sites industriels en zone urbaine très dense égalent rarement la taille de ceux que l'on trouve ail-

PROJETS URBAINS ET SITES PORTUAIRES



Le port de Tolbiac accueille depuis 2010 la première centrale à béton HQE en France.

Tout en suivant les règles de protection de l'environnement, elle vise au respect des riverains et des usagers en rendant notamment de nouveau accessibles les berges de Seine au public en dehors des horaires de production.



Port de Tolbiac ©Apur

leurs dans la Vallée de la Seine, l'effort constant de Paris a néanmoins été de conserver une « Seine vivante » et de promouvoir le maintien d'une activité logistique et industrielle fluviale en son cœur. Concilier cette ambition et celle de faire des berges des espaces de vie (de loisir, de commerce, d'habitation ou de nature) passe par le développement d'usages partagés. Sans pour autant diminuer l'attrait des berges de la Seine, la réimplantation d'activités logistiques et industrielles locales et limitées dans le temps permet de soutenir l'économie de proximité et de conserver le dynamisme du fleuve auquel Paris doit sa richesse.

Dans Paris, les exemples du port de la Bourdonnais et du port de Tolbiac témoignent des possibilités d'intégration de « l'industrie » dans un tissu urbain dense. Le premier, en aval des nouvelles berges piétonnes de la rive gauche, accueille une plateforme de déchargement de conteneurs par laquelle Franprix alimente une partie de ses magasins parisiens. Le second abrite une centrale à béton, sur un quai à usage partagé et illuminée la nuit, permettant l'approvisionnement du secteur du bâtiment.

A l'échelle de la métropole du Grand Paris, que ce soit sur la Seine, l'Oise, la Marne ou les canaux Saint Denis et de l'Ourcq, les opportunités d'intégration urbaine de plateformes logistiques fluviales en faveur du renouvellement industriel sont nombreuses. La densification du maillage portuaire dans le bassin parisien est nécessaire pour le maintien d'entreprises qui en sont déjà dépendantes, et

devra permettre le report modal de nouveaux acteurs intéressés par un transport fiable et respectueux de l'environnement.

Le projet de plateforme fluviale aux Ardoines, à Vitry-sur-Seine illustre les enjeux de renouveau industriel et d'intégration urbaine auxquels une Seine active peut répondre.

La logistique fluviale au service du renouveau industriel : l'exemple des Ardoines

Situé en bord de Seine, juste en aval de la confluence avec la Marne, le quartier des Ardoines concentre de nombreuses activités économiques, en particulier dans les domaines de l'énergie, de la logistique et de l'industrie de pointe. Ce secteur s'apprête à connaître de grandes transformations avec notamment la déconstruction d'une centrale EDF à charbon et son remplacement par une centrale à cycle combiné gaz, l'accueil de puit d'attaque pour le creusement des tunnels de la future Ligne 15 du Grand Paris Express et le développement de deux ZAC au nord et au sud du site. C'est dans ce contexte que le CDT des Ardoines, dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National « Orly Rungis-Seine Amont », prévoit la réalisation d'une plateforme fluviale à l'horizon 2016 pour répondre aux besoins de ces grands chantiers et offrir un second souffle pour ses industries locales dépendantes de la logistique fluviale.

Au vu des enjeux fonciers, économiques et paysagers concentrés dans le quartier des Ardoines, le transport fluvial constitue une solution vertueuse pour concilier les grands chantiers de développement urbain, le soutien de l'activité industrielle, la valorisation paysagère et les problématiques environnementales. La création de cette infrastructure portuaire répondra dans un premier temps aux flux intenses, entrants et sortants, liés aux travaux publics, jusqu'en 2022 au moins, et, à plus long terme, à la préservation du tissu industriel et du patrimoine fluvial.

Les Ardoines : un vaste secteur de projet

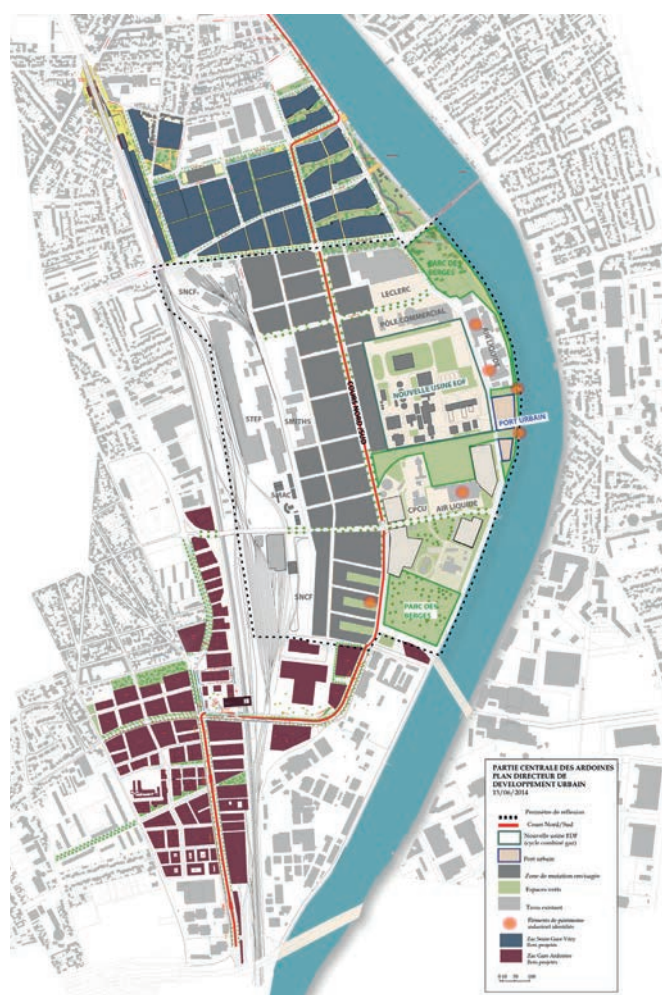
Situé à 3km au sud-est de Paris, Vitry-sur-Seine fait partie de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine Amont (OIN-ORSA). Le quartier des Ardoines, situé en bord de Seine, constitue la principale zone d'activités et d'emplois de la commune. Avec ses 300 hectares, c'est en effet un site industriel majeur qui regroupe des établissements d'entreprises emblématiques telles que Sanofi Aventis (9% de la recherche privée francilienne), des dépôts pétroliers, Air Liquide, CPCU ou EDF. En outre, l'activité logistique est également très présente sur le territoire puisqu'elle représente un emploi sur cinq. Il fait également l'objet d'une des plus grandes opérations d'aménagement en France.

Les transformations que connaîtra le secteur des Ardoines durant les trente prochaines années sont liées à la fois à la mutation de son tissu industriel, de son tissu urbain (réalisation de deux grandes ZAC mixtes autour des deux gares du RER C) et de ses connexions au réseau de transport en commun métropolitain avec plus particulièrement l'accueil d'une gare du réseau du Grand Paris.

La gestion de cette opération d'urbanisme d'une ampleur exceptionnelle à la fois par sa taille (plus de 300 hectares) et par sa durée, puisque son achèvement est prévu à un horizon 2040, pose des contraintes de fonctionnement qui supposent un schéma spécifique d'organisation des flux en fonction des différentes phases.

Ce territoire devra donc faire l'objet d'une gestion spécifique sur différents aspects : la libération des sols, leur dépollution et l'approvisionnement du chantier. La coexis-

Plan directeur de développement urbain et paysager de la partie centrale des Ardoines ©EPA-ORSA



tence du chantier avec le nouveau quartier, quand il aura commencé à émerger, sera également un point essentiel à prendre en compte.

La minimisation de l'impact environnemental de ce nouveau quartier est recherchée dès sa phase de chantier. C'est pourquoi la voie fluviale a été envisagée dans le cadre du CDT du grand territoire Orly-Rungis-Seine Amont comme une alternative avantageuse à la route afin d'évacuer les déblais, gravats ou matériaux issus des

déconstructions et pour acheminer les matériaux et matériels de chantier. Ce mode de transport permettrait en effet de limiter les émissions de CO2 et de réduire ainsi l'empreinte carbone du projet mais aussi d'éviter la saturation des axes routiers, déjà très contraints.

Le plan directeur de développement urbain et paysager de la partie centrale des Ardoines prévoit en outre la création d'une liaison verte entre deux espaces verts (parcs des berges) prévus au nord et sud du secteur, des ouvertures visuelles à préserver sur la Seine et le maintien de liaisons piétonnes et cyclables le long de la Seine.

Ce secteur ne disposant pas d'équipement fluvial, l'EPA-ORSA a confié à l'Apur, à l'issue d'une consultation, l'étude de faisabilité de création d'une plateforme fluviale¹.

Le tissu industriel des Ardoines

Parmi les activités industrielles concentrées dans le secteur des Ardoines, trois sont particulièrement dépendantes de la logistique fluviale :

- La centrale à charbon, aujourd'hui en arrêt, était alimentée en combustible par le fleuve, via une roue-pelle. Elle doit être remplacée d'ici 2023 par une centrale à cycle combiné gaz, et sera donc alimentée par gazoduc. Néanmoins, les pièces de rechange pour la nouvelle centrale constitueront des colis lourds, transportables essentiellement par navigation, et le chantier devra générer de nombreux flux de matériaux d'ici là.
- Implanté en bord de Seine, de part et d'autre de la centrale à charbon, Air Liquide possède aux Ardoines un centre de recherche et un site de fabrication de colonnes de distillation. Ces dernières mesurent jusqu'à 60 mètres de long, pour un poids de 360 tonnes, et sont exportées dans le monde entier par voie navigable uniquement, à raison d'une trentaine

de convois exceptionnels par an, qui partent du port de Bonneuil. L'acheminement de ces gros colis par la route entre Vitry et Bonneuil pose des difficultés techniques liées aux aménagements urbains récents qui rendent quasiment impossible le passage de ces convois exceptionnels. La délocalisation du site a été envisagée, mais la réalisation d'une plateforme fluviale pourrait permettre le maintien de la production industrielle d'Air Liquide aux Ardoines.

- Entreprise de transport frigorifique, STEF est également implanté aux Ardoines pour la desserte par camions à température dirigée de ses clients parisiens, tels que les magasins Picard ou Monoprix. Bien que les locaux ne soient pas attenants au fleuve, l'entreprise est intéressée par le report modal car elle anticipe les annonces de la Ville de Paris d'interdire les livraisons en véhicules diesel à l'horizon 2020. Ce projet suppose un espace aménagé sur les berges pour le chargement et le déchargement des conteneurs frigorifiques à raison d'une cinquantaine de conteneurs sortants chaque jour.

En parallèle des activités industrielles et logistiques qui s'inscrivent dans la durée, le quartier des Ardoines connaîtra de grandes transformations jusqu'en 2035, avec no-



Colonne air liquide transbordée à Bonneuil-sur-Marne ©Ports de Paris

¹ Cette étude a été suivie par un comité technique partenarial composé de l'EPA ORSA, de la Ville de Vitry, du Conseil général du Val-de-Marne, du Conseil Régional d'Ile-de-France, de l'Etat, de Ports de Paris, de la SGP, de VNF, d'EDF, de la Caisse des Dépôts et Consignation (Ecocité), de la SOGARIS. La plupart de ces acteurs ont en outre été rencontrés individuellement pour recueillir leurs contraintes et leurs besoins, ainsi que les principaux acteurs économiques du territoire (Air Liquide, STEF, Sanofi). <http://www.apur.org/etude/etude-faisabilite-un-projet-plateforme-fluviale-urbaine-ardoines-vitry-seine>

tamment l'aménagement des ZAC autour des deux gares du RER C – la ZAC Gare Ardoines et la ZAC Seine Gare Vitry (construction, transport de matériaux) et les travaux des tunneliers pour la ligne 15 du réseau express du Grand Paris (excavation et évacuation des déblais, aménagement des gares des Ardoines et de Vitry-Centre).

Ces grands travaux vont engendrer des flux de camions importants qui pourront atteindre aux phases les plus intenses, pour les ZAC plus de 90 allers-retours quotidiens et pour les chantiers de la ligne 15 plus de 150 allers-retours quotidiens. Le report modal vers le fleuve de ces flux constitue donc un enjeu réel.

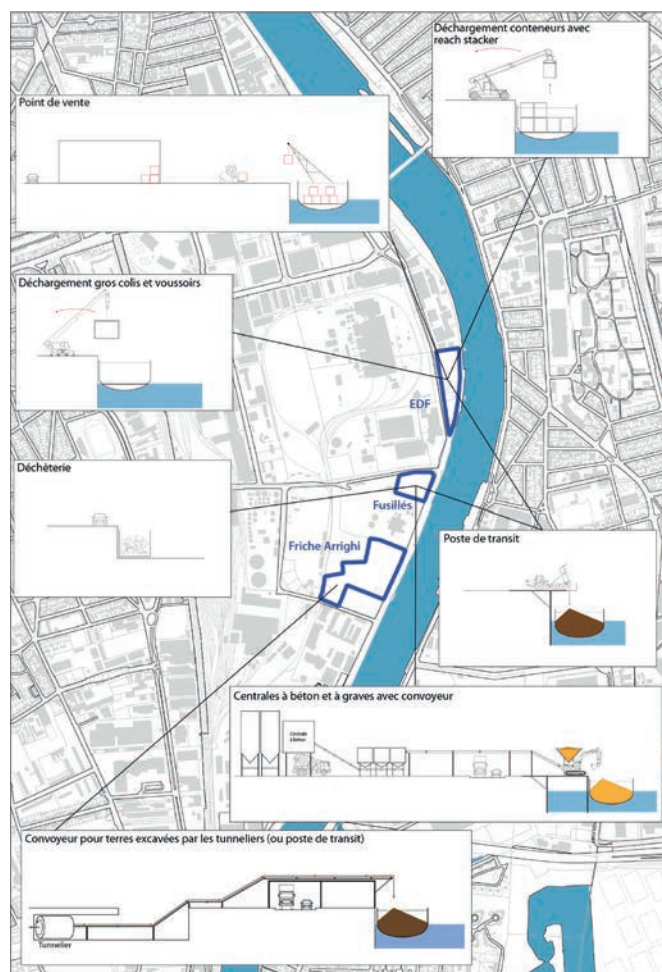
La façade fluviale, une opportunité de redéveloppement

Sur le secteur des Ardoines concerné par le projet, l'ensemble des berges est géré par Ports de Paris qui loue ses équipements aux entreprises locales. L'héritage industria-logistique en bord de Seine, constitué de nombreux ducs-d'Albe, de quelques estacades, ainsi que d'une roue-pelle et de réseaux de prises d'eaux et de lignes à haute tension, offrent des potentialités de réutilisation, notamment pour le chargement et déchargement de matériaux, déchets, ou produits assemblés.

En complément de l'équipement existant, qui permet notamment l'accostage des péniches et des barges, l'Apur a identifié une dizaine d'hectares de terrain en bord de Seine, correspondant aux terrains appelés « la pointe EDF », « Fusillés » et « friche Arrighi », qui présentent les qualités nécessaires pour accueillir un équipement portuaire capable de répondre aux besoins définis précédemment et qui appartiennent en majorité à EDF.

- Pour la pointe EDF, l'étude menée a proposé que ce site accueille dans sa partie centrale une plateforme avec une zone de stockage attenante permettant le déchargement de conteneurs mais aussi de gros colis (chantier EDF) et de voussoirs (chantier ligne 15), et dans sa partie nord un poste de transit pour l'évacuation des déblais. Un espace commercial de 3 000m² (ex : vente de matériaux de chantier) a aussi été proposé afin de rentabiliser l'équipement. La proposition

Aménagements prévus pour la plateforme fluviale urbaine



d'aménagement rend possible les circulations douces en dehors des périodes de fonctionnement et prévoit la création d'espaces verts de part et d'autre de la pointe avec, pour celui situé au Sud, un commerce et une berge naturelle. Les éléments de patrimoine industriel que sont la tour à suie et la roue-pelle seraient si possible préservés.

- Le terrain des Fusillés pourrait accueillir quant à lui des équipements liés au fonctionnement des futurs chantiers des ZAC : une déchetterie (2800m²) et des centrales à graves (1500m²) et à béton (2500m²). Ces dernières seraient alimentées par une pelle mécanique et un convoyeur installés sur l'actuelle estacade

Delek, afin de maintenir la circulation sur le quai Jules Guesde. Elles resteraient actives jusqu'à la fin des travaux en 2035 au minimum. Un poste de transit alternatif à celui de la pointe EDF est envisageable au Sud de la zone.

- Enfin, la friche Arrighi n'accueillerait dans un premier temps que la base chantier du creusement des tunnels par la Société du Grand Paris (ligne 15). Etant donné que la route sépare le terrain du fleuve, un convoyeur ou un poste de transit seraient installés au-dessus de celle-ci pour assurer la connexion aux ducs-d'Albe et aux barges. Aucun usage ultérieur n'est prévu à ce stade.



Un projet de nouvelle plateforme fluviale urbaine

Depuis le rendu de l'étude de faisabilité en juillet 2014, Ports de Paris mène les études techniques préliminaires à la réalisation du projet dont les premières conclusions sont prévues pour octobre 2015. Les études concernant la friche Arrighi, dédiées dans un premier temps aux activités des tunneliers, sont menées par la Société du Grand Paris.

Le futur port des Ardoines illustre l'effort de faire vivre l'industrie en milieu urbain dense et de développer des modes de transports moins nocifs pour les riverains et l'environnement. Ici, le choix de la logistique fluviale permet le maintien et le renouveau du tissu industriel, tout en s'inscrivant dans une logique de développement urbain, que ce soit via les grands travaux du secteur des Ardoines ou la réappropriation de berges partagées le long de la Seine.

Par ailleurs, les berges étant en partie ouvertes à la circulation automobile (quai Jules Guesde) et piétonne (le long de la pointe EDF et de l'usine Air Liquide), il convient d'inventer des modes d'usage partagés pour concilier le renouveau industriel et la réappropriation des berges par des circulations douces, en particulier pendant la période de pointe des travaux entre 2016 et 2022. Cela peut se faire par des infrastructures légères (zone de manœuvre pour les reach stackers) ou des équipements superposés à la route (convoyeurs, postes de transit). La mise en valeur des berges prendra tout son sens après 2035, lorsque les travaux ponctuels des ZAC seront terminés, donnant un nouveau cachet au quartier des Ardoines, d'autant plus qu'une partie des infrastructures (tour à suie et roue-pelle de la centrale à charbon) font partie du patrimoine industriel de la ville de Vitry-sur-Seine.

La plateforme fluviale assurerait ainsi une part conséquente des fonctions logistiques essentielles au développement industriel, tout en permettant à court terme la gestion des travaux publics entrepris aux Ardoines, et en inscrivant le port dans le tissu urbain à plus long terme.

Références APUR



Seine Aval IDF : une force portuaire et logistique comme accélérateur du renouveau industriel

Malgré le mouvement ancien de désindustrialisation, Seine Aval IDF représente l'un des tout premiers territoires industriels franciliens. Pour accompagner et stimuler les mutations en cours dans ce secteur, le territoire doit offrir un « écosystème » favorable au maintien de ses activités productives. Aussi, le développement d'une offre logistique performante, s'appuyant sur des ports fluviaux complémentaires et sur un réseau de transport multimodal est essentiel d'autant qu'il rejoint des enjeux régionaux de premier ordre. Concentrant des projets portuaires et d'infrastructures d'envergure, positionnée à moyen terme à la « confluence » entre l'axe Seine et le nord de l'Europe et disposant d'un potentiel foncier conséquent, Seine Aval IDF est l'un des territoires où doit se concrétiser le renouveau industriel francilien.

Un tissu industriel en pleine mutation

Au sein de l'Île-de-France, 1^{ère} région industrielle française, Seine Aval IDF représente l'une des plus fortes concentrations industrielles. Ainsi, avec plus de 25 000 travailleurs, ce secteur emploie près de 30% des salariés privés de Seine Aval IDF - soit 6% des emplois industriels franciliens - sans compter les centaines d'intérimaires employés par l'industrie automobile.

Parmi les 10 principaux employeurs du territoire, 8 d'entre eux appartiennent à l'industrie dont des implantations historiques telles que l'usine PSA Peugeot Citroën à Poissy (6 000 salariés), celle de Renault Flins (2 500 salariés) ou encore le site d'Airbus Aerospace aux Mureaux (2 100 salariés). Le tissu industriel de Seine Aval IDF s'appuie également sur un maillage important de PME/TPE dans les

filières de l'automobile, de l'aéronautique ou encore des éco-industries.

Cependant, à l'image de la Vallée de la Seine, ce territoire doit faire face à une diminution progressive de ses emplois industriels amplifiée par la crise économique actuelle. Entre 2007 et 2012, la baisse du nombre de salariés a atteint -2,5% par an en moyenne soit davantage que les Yvelines ou l'Île-de-France.



Photo PSA Peugeot Citroën

Dans ce contexte, le renouveau industriel est une nécessité. Il se traduit d'ores et déjà par l'émergence de nouvelles filières innovantes à fort potentiel de croissance. Ainsi, le secteur automobile, 1^{er} employeur du territoire mais aussi l'un des plus sensibles à la conjoncture, s'est engagé résolument dans la mobilité électrique avec notamment la production de la ZOE sur l'usine de Renault Flins mais aussi le projet SAVE (Seine Aval véhicules Electriques), plus grande expérimentation de mobilité 100% électrique de France initiée dès 2011. D'autres secteurs de l'économie productive ont su tirer leur épingle du jeu au plus fort de la crise économique à l'image de l'industrie aéronautique, de l'industrie pharmaceutique ou encore des activités de recyclage et d'éco-construction symbolisées par la Fabrique 21, 1^{er} programme immobilier francilien dédié à la filière et implanté sur l'Ecopôle de Carrières-sous-Poissy (parc d'activités de 90 ha connecté à un port fluvial).

Qu'elles soient implantées historiquement sur Seine Aval IDF ou qu'il s'agisse de filières émergentes, toutes ces activités industrielles dépendent étroitement des activités de logistique. Non seulement ces dernières sont vitales pour leur fonctionnement (approvisionnement, production, distribution) mais elles impactent également la rentabilité et la compétitivité des entreprises (la part moyenne de la logistique dans les entreprises représente 8 à 12% de leur chiffre d'affaires).

En Seine Aval IDF, la logistique est fortement imbriquée dans les activités productives locales. En proportion, la logistique Amont (approvisionnement des industries notamment le secteur automobile) y est davantage implantée que sur le territoire francilien. De même, la « rétro logistique » (collecte de produits finis ou en fin de vie destinés à être réintégrer dans le circuit économique) est très présente, notamment sur le port de Limay, à l'image de la société France Plastique Recyclage (cf. encadré), de Guy Dauphin Environnement (spécialisée dans le recyclage des métaux, de la ferraille, des véhicules hors d'usage) ou encore de SARP Industries (filiale du pôle Propreté du groupe Veolia Environnement, spécialisée dans le traitement, le recyclage et la valorisation des déchets dangereux).

« FRANCE PLASTIQUE RECYCLAGE »



Cette usine de recyclage de bouteille plastique implantée sur le port de Limay depuis 2009 est un **parfait exemple du renouveau industriel en Seine Aval IDF.** Née de l'investissement conjoint de Paprec Recyclage et de SITA France, elle traite 40 000 tonnes de bouteilles usagées par an qui deviennent 30 000 tonnes de plastique destiné à l'usage alimentaire.

A l'image d'autres entreprises implantées sur le Port de Limay, elle appartient à la filière des éco-industries qui est l'une des priorités de développement économique en Seine Aval IDF et qui figure également parmi les 10 marchés à potentiel de la « nouvelle France industrielle » portée par le ministère de l'économie et de l'industrie (matériaux biosourcés et recyclés).

La localisation et l'offre multimodale du Port de Limay ont été des critères déterminants dans le choix d'implantation de l'entreprise. Ainsi, 75% des approvisionnements de l'usine sont assurés via des contrats passés avec des collectivités dont un tiers provient du Syctom (syndicat en charge de la gestion des ordures ménagères à Paris et en petite couronne) soit 10 000 T/an transportées par voie fluviale. Une fois recyclée, la matière plastique est acheminée aux clients sous forme de granulés.

Une fonction logistique sous pression

Si la fonction logistique est essentielle pour Seine Aval IDF afin de maintenir la compétitivité de son industrie, paradoxalement elle reste nettement en retrait par rapport au nord et à l'est francilien mais aussi aux pôles normands (Rouennais ou Havrais) qui disposent d'une offre logistique plus étoffée et mieux structurée.

Ainsi, à l'échelle francilienne, Seine Aval représente à peine 3% de l'offre en entrepôts et moins de 3% des emplois. Ces chiffres soulignent le **fort déséquilibre entre l'est et l'ouest francilien en termes d'offre logistique.**

De plus, sur le territoire, **le tissu d'entreprises de la filière est morcelé et se développe au gré des opportunités foncières.** Or, en l'absence de zone dédiée à la logistique, les entreprises s'implantent dans des zones d'activités mixtes aux infrastructures non optimisées ce qui provoquent davantage de conflits d'usage et de nuisances avec les autres sociétés ou les riverains, alimentant la défiance souvent constatée pour ce type d'activités.

De fait, si dans le contexte économique actuel, la préservation des entreprises et des emplois est un objectif partagé par tous les territoires, les activités logistiques se heurtent pourtant à de nombreux obstacles lorsqu'elles souhaitent s'implanter, se développer ou même se maintenir. Le premier d'entre eux relève des nuisances qu'elles sont susceptibles de générer, amplifiées par la pression des zones habitées toujours plus proches des sites économiques. Cette pression foncière de l'habitat constitue un autre frein sérieux car le prix du foncier ne cesse de progresser et vient surenchérir les coûts d'implantation dont l'amortissement est souvent très long.

Améliorer l'accompagnement de la fonction logistique sur le territoire est donc un enjeu d'autant plus prégnant que Seine Aval IDF ne manque pas d'atouts et d'opportunités pour maintenir et développer ses activités industrielles et logistiques. Elle concentre en effet de grands projets d'infrastructures ayant un fort impact local et un rayonnement pour la Vallée de la Seine.

Une concentration de projets structurants pour la Vallée de la Seine

Située dans l'espace francilien, Seine Aval IDF bénéficie d'un accès direct au 1er bassin de consommation français, à la 1ère région industrielle de France, au 1er bassin d'emplois d'Europe, au 1er pôle de R&D européen, ou encore à 8 pôles de compétitivité dont ceux de l'automobile (MOV'EO) et de l'aéronautique/aérospatiale (ASTECH), deux industries très présentes sur son sol. De par son positionnement au nord-ouest francilien, ce territoire est également la voie privilégiée pour les flux de marchandises en provenance ou à destination de la façade maritime havraise par voies fluviale, ferroviaire mais surtout autoroutière (86% des flux de conteneurs en provenance du port du Havre transitent par l'A13). La grande proximité avec l'important maillage industriel et logistique normand constitue également un atout.

Seine Aval IDF se situe surtout au cœur des grands projets d'aménagement et d'infrastructures de transport de portée régionale, nationale voire européenne, qui devraient voir le jour à moyen ou long termes (Port Seine-Métropole Ouest, Ligne Nouvelle Paris Normandie, Canal Seine Nord Europe) et renforcer ainsi sa place dans la Vallée de la Seine.



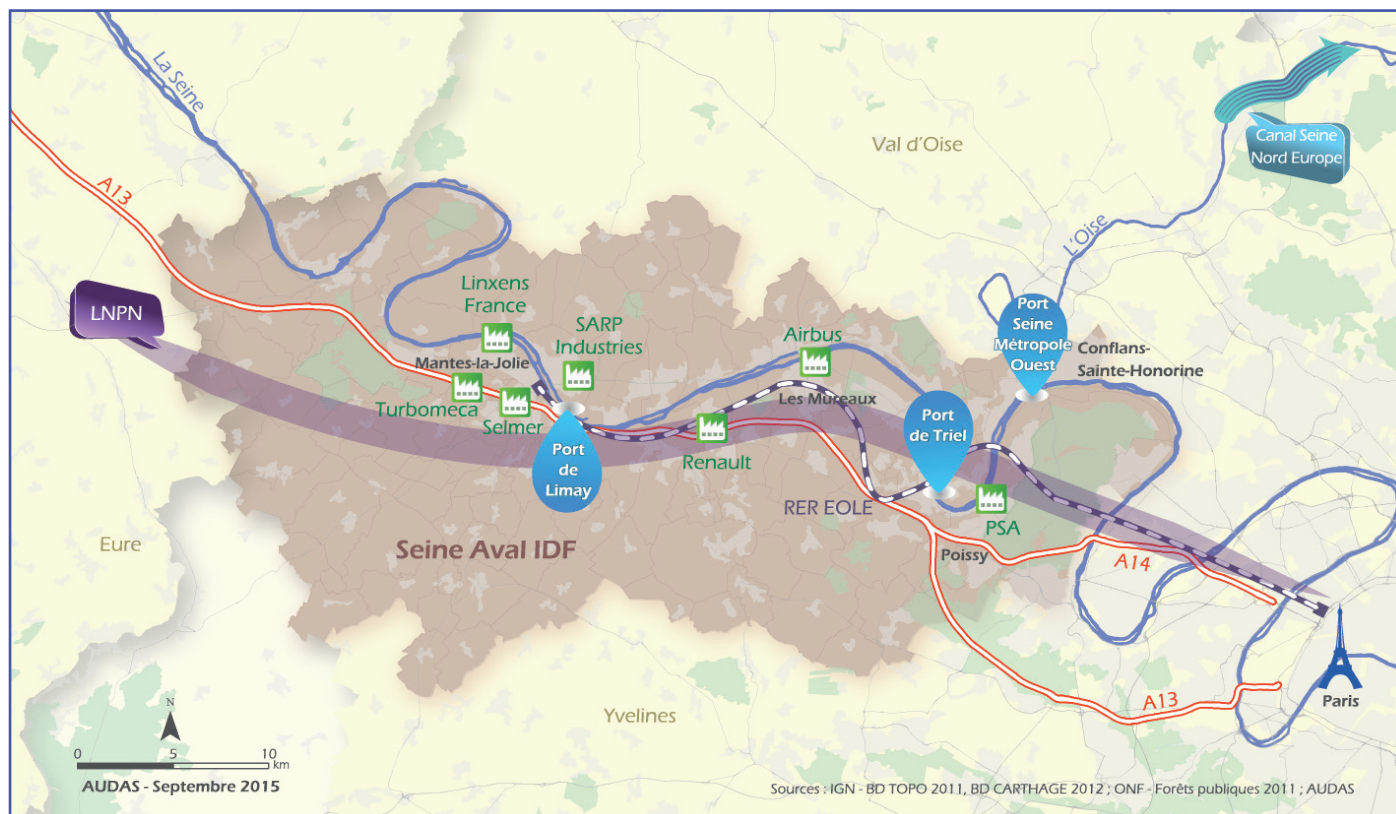
Les projets sont les plus nombreux dans le transport fluvial à commencer par le projet de Port Seine-Métropole Ouest dont la mise en service est prévue à partir de 2020 avec une montée en puissance jusqu'en 2040. Cette plateforme multimodale de 100 ha située sur 3 communes (Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine) sera consacrée à l'approvisionnement des chantiers du Grand Paris par le fleuve (métro Grand Paris Express, logements, etc.) et à l'acheminement des remblais nécessaires au réaménagement de la plaine. Ce projet structurant témoigne du potentiel de développement de la filière éco construction en Seine Aval IDF.

Port Seine-Métropole Ouest souligne l'importance de la question du rééquilibrage de l'offre logistique à l'ouest francilien notamment pour le mode fluvial qui devra faire face à l'augmentation du trafic prévue depuis

le Port du Havre, mais également via la création du Canal Seine Nord Europe. Depuis la confluence Seine Oise, celui-ci permettra de relier directement par voie fluviale Paris et la Vallée de la Seine aux ports du Range Nord européen (Anvers, Rotterdam, Hambourg). Sa mise en service est annoncée pour 2023.

Aujourd'hui en Seine Aval IDF, cette fonction multimodale est assurée par le port de Limay, parfait exemple du « développement portuaire et logistique au service du renouveau industriel ». Sur un site unique, sont réunies les activités industrielles (éco industries) et les fonctions logistiques (fleuve, fer, route) permettant une massification des flux. Actuellement le site est quasiment saturé et une extension d'une quarantaine d'hectares est à l'étude. La Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) est également un projet porteur pour le développement de toute la Val-

SEINE AVAL IDF AU COEUR DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE LA VALLEE DE LA SEINE



lée de la Seine et de Seine Aval IDF en particulier puisque le tracé y prévoit deux arrêts (gares de Mantes-la-Jolie et de la « Confluence » sur Achères). En plus de l'amélioration du transport de voyageurs, cette ligne nouvelle a pour ambition de renforcer le fret ferroviaire depuis les ports du Havre et de Rouen en libérant les sillons de la ligne historique de voyageurs. Ce faisant, elle favorisera l'industrie du territoire et améliorera l'offre de transport massifié et multimodal.

L'ensemble de ces grands projets renforcera à terme le positionnement de Seine Aval IDF comme « maillon » de la confluence entre l'axe Seine et le nord francilien et européen. Cette intégration européenne plus forte à l'avenir représente un défi pour Seine Aval IDF comme pour l'ensemble de la Vallée de la Seine. D'ores et déjà, la plupart de ces grands projets s'inscrivent dans

la partie Nord-Ouest du Corridor « Atlantic » du réseau transeuropéen pour lequel l'Union Européenne mobilise prioritairement ses investissements.

Pour Seine Aval IDF, il est donc primordial d'anticiper et de s'approprier les enjeux portuaires et logistiques.

Une appropriation des enjeux portuaires et logistiques par le territoire

Si Seine Aval IDF dispose de nombreux atouts pour créer un écosystème favorable à son renouveau industriel, pour y parvenir, elle devra nécessairement **intégrer plus fortement la dimension portuaire et logistique à sa stratégie économique globale.**



Photo Philippe HALLE

D'une part, **la mise en place d'une stratégie foncière anticipatrice pour la logistique s'avère indispensable.**

De fait bien que Seine Aval IDF dispose d'un potentiel foncier de 800 ha mobilisable à court, moyen et long termes pour de l'activité économique, les parcelles foncières susceptibles d'accueillir ce type d'activités (> 3ha) sont rares ou ne répondent pas aux attentes des entreprises (bonne accessibilité, absence de conflits d'usage, proximité entre les activités de production et les fonctions logistiques). La mobilisation de réserves foncières « bord à voie d'eau » est également un sujet central pour favoriser les activités fluviales. Plusieurs projets locaux devraient répondre en partie à cette attente à moyen terme avec notamment les extensions sur Limay du Port fluvial (30 ha) et de la zone d'activités des Hauts Reposoirs (22 ha).

Le soutien du territoire à l'innovation dans le secteur logistique est également essentiel car il existe encore des marges de progression pour gagner en compétitivité et en efficacité. Certaines collectivités territoriales de Seine Aval IDF apportent donc leur soutien à des initiatives privées innovantes visant à optimiser les flux logistiques, comme la conception d'un « navire fluvial innovant » soutenue par la CAMY (cf. encadré) ou encore la mise en oeuvre d'un HUB industriel automobile.

Cette dimension de la stratégie économique devra enfin s'intégrer aux politiques d'aménagement du territoire et de transport pour **apporter une cohérence et une dynamique d'accompagnement du renouveau industriel.** La création d'une communauté urbaine de 400 000 habitants au 1^{er} janvier 2016 constituera un vecteur puissant de concrétisation de ces démarches.

NAVIRE FLUVIAL INNOVANT

Le projet de navire fluvial innovant est porté par le groupe d'ingénierie Segula Technologies en partenariat avec HAROPA et la Communauté d'Agglomération de Mantes en Yvelines et accompagné par le pôle de compétitivité NOV@LOG.



Son objectif est de répondre aux besoins de livraison des centres villes - logistique du « dernier km » - qui souffrent de la congestion et de la pollution automobile, en optimisant la logistique fluviale qui est aujourd'hui sous utilisée malgré un important maillage portuaire au cœur des agglomérations.

Ce navire a pour ambition de lever les freins qui pénalisent encore le développement du transport fluvial notamment en termes de compétitivité liée aux ruptures de flux. Il multiplie donc les innovations (motorisation hybride électrique / gaz, rampe d'accès, gabarit, maniabilité etc.) en s'inspirant de l'usine du futur qui favorise la fluidité des flux.

Ce projet s'appuie sur un fort ancrage territorial en associant des PME et des écoles professionnelles de Seine Aval IDF.

Une maquette du navire est en cours d'élaboration et devrait être présentée à la COP21 qui débutera le 30 novembre 2015.



Photo AUDAS

Bassin de vie de Rouen : l'alliance de l'industrie et de la logistique pour l'innovation

De l'Île-de-France à la Normandie, la Vallée de la Seine forme un espace économique stratégique, marqué par la prédominance de filières industrielles et logistiques étroitement liées. Cet espace rassemble 715 000 emplois industriels¹ et 235 000 emplois logistiques², soit respectivement le cinquième et plus du quart des emplois de ces secteurs en France métropolitaine. Avec 130 000 emplois industriels et 40 000 emplois logistiques, la Haute-Normandie y joue un rôle important, grâce aux deux « moteurs » que sont les complexes industrialo-portuaires du Havre et de Rouen. Celui-ci, dont les installations s'étendent du fond de l'estuaire de la Seine jusqu'à Honfleur, concentre à lui seul plus de 18 000 emplois salariés.

Rouen : un complexe industrialo-portuaire de poids au cœur de la Vallée de Seine

Le complexe industrialo-portuaire de Rouen ne regroupe pas l'ensemble des activités industrielles et logistiques du bassin de vie, mais en est à la fois la plus forte concentration et la locomotive. Selon une récente étude de l'Insee³, il peut être identifié comme la combinaison de deux entités : d'une part, un « cluster maritime et portuaire », qui comprend les établissements exerçant une activité en relation avec le domaine maritime ou portuaire ; d'autre part, un cluster « industrie et services », composé des établissements faisant usage des infrastructures portuaires. Le complexe industrialo-portuaire de Rouen rassemble ainsi 363 établissements, qui emploient 18 140 salariés. Il

s'agit uniquement des emplois directs liés au Grand Port Maritime de Rouen (GMPR), non des emplois indirects ou induits, ce qui laisse entrevoir des effets d'entraînement nettement supérieurs.

Le « cluster maritime et portuaire » compte environ 4 200 emplois. Ces emplois sont en premier lieu des services tournés vers les marchandises (plus de 2 500 emplois salariés), notamment pour l'entreposage et la distribution (1 800 emplois), mais aussi la manutention. Ce sont également des emplois relevant du secteur public et de la gestion des infrastructures (870 emplois), principalement répartis entre l'autorité portuaire et les douanes. Les services tournés vers les navires (340 emplois) et d'autres types de services portuaires (400 emplois) complètent cet ensemble.

Le « cluster industrie et services » représente quant à lui près de 14 000 emplois. Il est avant tout constitué par des établissements industriels qui se sont implantés à proximité du fleuve, utilisant l'eau dans le cadre de leurs activités ou, plus largement, les infrastructures portuaires pour s'approvisionner en marchandises et écouler leur production : ils appartiennent aux filières de la chimie (2 650 emplois), du raffinage (1 850 emplois), de la mécanique et de la métallurgie (1 550 emplois), de l'industrie papetière et forestière (1 300 emplois), etc. Ils sont



Photo AURBSE

¹ Source : Insee, RP 2010. Traitement : AURBSE. Emploi total.

² Source : Insee Haute-Normandie, « La Haute-Normandie, atout logistique dans l'espace Paris Seine Normandie », Cahier d'Aval n°96, septembre 2013. Emploi salarié.

³ Source : Insee Haute-Normandie, « 18 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire de Rouen », Aval n°135, septembre 2013.

accompagnés d'établissements de services aux industries (2 740 emplois) et de transports terrestres, essentiellement routiers (2 480 emplois).

Le complexe industrialo-portuaire rouennais accueille en particulier des établissements structurants pour les grandes filières industrielles du bassin de vie, tels que Boréalys à Grand-Quevilly pour la chimie (engrais azotés), Renault à Cléon et à Grand-Couronne pour l'automobile, Flexi France au Trait pour la métallurgie (tuyaux flexibles), ou encore Exxon Mobil à Notre-Dame-de-Gravenchon pour le raffinage. Qu'ils soient donneurs d'ordres ou sous-traitants, 12 établissements comptent ainsi plus de 300 salariés, expliquant en partie la taille relativement élevée des établissements au sein du complexe (50 salariés en moyenne).



Photo JC PATTACINI - AURBSE

De plus, le système portuaire et logistique de Rouen contribue au positionnement fort du bassin de vie sur la filière agro-alimentaire. Le GPMR est en effet le premier port céréalier d'Europe, avec 9 millions de tonnes exportées en 2010, majoritairement vers l'Afrique⁴. Il a également permis d'attirer des activités à plus haute valeur ajoutée : la production de café (avec par exemple Segafredo Zanetti) et surtout de confiseries (avec les groupes Cargill et Ferrero, dont le siège se situe à Mont-Saint-Aignan et qui emploie plus de 1 000 salariés dans 3 sites de la région rouennaise)⁵. Ici apparaît une singularité du modèle agro-alimentaire rouennais, tourné vers la transformation de produits importés et vers l'export de

productions régionales qui pourraient être davantage valorisées sur place.

Outre cet aspect, le port de Rouen possède d'autres caractéristiques favorables au développement des activités industrielles. A la fois port maritime et port fluvial, il est non seulement le deuxième port de France pour le trafic de produits raffinés en 2010, mais se situe aussi au 3^{ème} rang national pour les marchandises diverses et au 4^{ème} rang pour l'export de conteneurs⁶. Fort de ces atouts, le complexe industrialo-portuaire rouennais dégage une richesse estimée à 2,1 milliards d'euros en 2010, dont plus de 1,8 milliard généré par le cluster industrie et services. Il est par conséquent à l'origine de 6,4% de la richesse dégagée à l'échelle régionale⁷.

⁴ Source : GPMR.

⁵ Source : CCI Normandie, « L'industrie agroalimentaire - Une industrie singulière et performante », Oreco n°15, décembre 2012.

⁶ Source : GPMR.

⁷ Source : Insee Haute-Normandie, « 18 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire de Rouen », Aval n°135, septembre 2013.

Des enjeux industriels et logistiques toujours plus imbriqués

Le tissu industriel et le secteur de la logistique se sont structurés en tissant des liens étroits dans le bassin de vie de Rouen. Au-delà du rôle central joué par le port pour l'accueil des unités de production et le traitement des flux de marchandises, des savoir-faire logistiques spécialisés sont apparus pour accompagner le développement des diverses filières industrielles, tournés par exemple vers les matières dangereuses, les céréales ou les pondéreux. Il en résulte une forte présence de la logistique pour compte d'autrui (qualifiée de « filière logistique »), qui rassemble plus de 15 000 salariés au sein de la zone d'emploi⁸.

Cette question des synergies avec la logistique fait aujourd'hui l'objet d'une attention nouvelle, dans un contexte économique où l'industrie est à la recherche de gains de compétitivité supplémentaires. A Rouen, elle se pose avec d'autant plus d'insistance que le secteur industriel occupe 14% de l'emploi du bassin de vie⁹. Source d'efficacité et d'efficacités, la logistique permet en effet aux entreprises industrielles de se transformer tout en résistant aux phénomènes de délocalisation. Facteur d'attraction des flux, elle peut également contribuer à l'émergence de filières d'avenir s'appuyant sur les spécificités locales.

De tels enjeux sont pris en compte dans la stratégie HAROPA 2030, en cohérence avec le projet stratégique du Grand Port Maritime de Rouen établi pour la période 2014-2019. Ayant pour ambition de constituer un « cluster industriel durable » autour du système portuaire, elle identifie les grandes tendances qui feront évoluer les filières de la Vallée de la Seine, et notamment du bassin de vie de Rouen :

- Dans la filière énergie, le raffinage devrait conserver un niveau de production stable à moyen terme après les profondes mutations connues récemment. En parallèle, de nouvelles activités se développeront autour des énergies renouvelables (éoliennes, hydro-

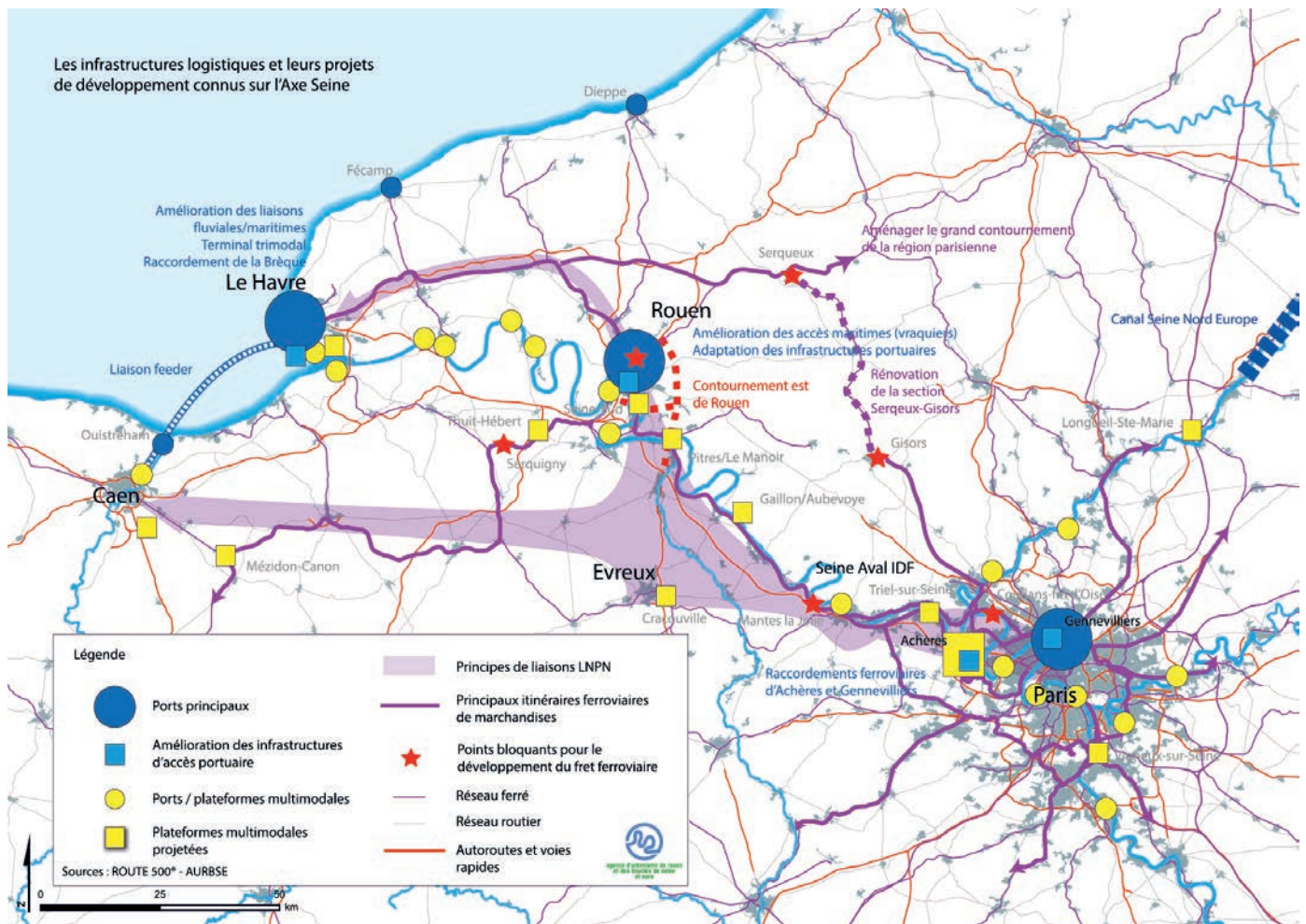
liennes) et de trafics en essor, tels que les biocarburants ou la biomasse. Les places portuaires seront alors des destinations privilégiées pour les industries à la recherche d'un approvisionnement en énergie sécurisé et diversifié, mais aussi attirées par les perspectives d'économie circulaire.

- La filière chimie restera dominée par une production pétrochimique dont la place se réduira toutefois légèrement, au profit d'activités de chimie fine utilisant davantage de matières premières d'origine végétale ou issues de l'économie circulaire. Accroissant leurs capacités de stockage, les ports deviendront également des lieux de retraitement de produits chimiques.
- La filière automobile trouvera de nouveaux gisements de croissance avec le développement du véhicule électrique, qui engendrera une hausse des flux à l'export. En parallèle, les importations de véhicules resteront conséquentes et seront valorisées sur les sites portuaires par de multiples opérations de services. Les véhicules d'occasion et la déconstruction automobile donneront lieu à encore d'autres activités logistiques (transport fluvial) et industrielles.
- Dans la filière agro-industrielle, le poids de Rouen sera conforté par le maintien du positionnement fort d'HAROPA sur les trafics de céréales et de conteneurs garantissant la qualité des produits. Les productions « traditionnelles » seront complétées par le développement de la filière biologique et de cultures tournées vers de nouveaux débouchés industriels (lin et autres biomatériaux).
- Une nouvelle filière se formera autour de la valorisation des déchets, qui feront l'objet d'une attention de plus en plus importante en raison des difficultés d'accès aux ressources naturelles. Ils seront collectés dans les agglomérations, puis traités et recyclés ou valorisés dans les places portuaires, qui bénéficieront ainsi de trafics supplémentaires à l'export.

Au regard des évolutions attendues, les places portuaires de la Vallée de la Seine doivent donc s'affirmer comme de véritables écosystèmes assurant une articulation parfaite entre l'appareil industriel et l'appareil logistique. A

⁸ Source : Insee Haute-Normandie, « La Haute-Normandie, atout logistique dans l'espace Paris Seine Normandie », Cahier d'Aval n°96, septembre 2013.
⁹ Source : Insee, RP 2012. Traitement : AURBSE.

LES INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES ET LEURS PROJETS DE DEVELOPPEMENT CONNUS SUR L'AXE SEINE



Rouen, des efforts permanents sont menés en ce sens, tels que l'approfondissement du chenal entre l'estuaire et le port, afin d'anticiper la venue de navires de taille supérieure. La modernisation de la ligne Serqueux-Gisors (qui offrira une desserte ferroviaire de qualité aux ports du Havre et de Rouen), ainsi que le projet de contournement Est de Rouen, s'inscrivent également dans cette optique. Il existe par conséquent une opportunité à saisir, pour l'ensemble du bassin de vie, de capter une part croissante des échanges et de devenir un lieu privilégié d'implantation de nouvelles activités économiques.

Des initiatives originales au service du nouveau industriel et logistique

La logistique au service du maintien du tissu industriel : l'exemple de Double A à Alizay

L'exemple du redémarrage de la papeterie M-Real / Double A à Alizay (Eure) illustre les possibilités de revitalisation d'un site industriel apportées par la logistique.

Ce site produisant des ramettes de papier et employant plus de 300 salariés avait été mis en vente en mai 2011, puis menacé de fermeture faute d'offre de reprise jugée satisfaisante par son propriétaire, le groupe finlandais M-Real. L'action du Conseil général de l'Eure a permis la reprise de l'activité par le groupe thaïlandais Double A, en janvier 2013. La papeterie fonctionne à nouveau depuis juin 2013. Le projet industriel est le suivant : des approvisionnements en provenance de Thaïlande, ainsi qu'une production visant un niveau de qualité élevé.

Faisant également partie du site, quatre hectares de terrains situés en bords de Seine ont été cédés au Grand Port Maritime de Rouen en vue de développer un terminal fluvial. Cette plateforme d'une capacité de 2,5 millions de mètres cubes par an est destinée à l'importation d'eucalyptus cultivés en Thaïlande, matières premières qui permettront de relancer la production de pâte à papier, arrêtée en 2009, à partir de 2016. Réceptionnées sur les quais maritimes du Port de Rouen, les matières premières devraient être acheminées à Alizay par voie fluviale. A terme, la plateforme pourra également accueillir d'autres trafics de vracs solides. S'inscrivant parfaitement dans le

projet de renouveau industriel de la Vallée de la Seine et de développement d'une logistique massifiée, la réalisation de cette plateforme est inscrite au contrat de plan interrégional pour un montant de 4 millions d'euros.

L'innovation logistique au service du dynamisme industriel : l'exemple de Ferrero

Acteur incontournable sur le marché mondial de la confiserie, le groupe Ferrero a profité de son implantation solide dans le bassin de vie de Rouen pour y expérimenter une solution de transport combiné fleuve-route à l'échelle de la Vallée de la Seine.

L'opération consiste à charger des palettes de produits chocolatés dans des conteneurs réfrigérés, dont la température est maintenue entre 12 et 18°, qui seront embarqués sur barge pour rejoindre le port de Gennevilliers. Au préalable, ces conteneurs sont acheminés en camion de l'entrepôt Ferrero de Grand-Quevilly au port de Rouen. Ils sont enfin récupérés à Gennevilliers et transportés par la route jusqu'à un entrepôt de Monoprix dans le Val-d'Oise.

D'un volume équivalent à une semi-remorque par semaine au lancement de la démarche en 2011, ce trafic de conteneurs s'est progressivement accru, avec 55 000 km parcourus par voie d'eau par an, ce qui permet d'éviter la circulation de 260 camions et de réduire de 30% les émissions de CO₂. Il contribue ainsi à l'objectif du groupe d'affecter 6% de ses flux de marchandises au transport fluvial ou ferroviaire à l'horizon 2015.

Cette initiative a reçu le prix de la « meilleure organisation innovante entre un chargeur et un prestataire logistique » lors de la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique en 2012. Elle démontre que de véritables coopérations fécondes peuvent se développer entre les acteurs industriels du territoire et une logistique à haut niveau de service, stimulant ainsi la compétitivité de l'ensemble du tissu économique.

D'autre part, elle correspond à l'avènement des ZIP (Zones Industriale-Portuaires) dès les années cinquante, qui ont cherché à se localiser au plus près des profondeurs nautiques afin d'optimiser la rupture de charge, la transformation et le stockage des produits énergétiques.

Les industries de l'Estuaire de la Seine sont « traditionnelles » : raffinage, pétrochimie, automobile, agro-industries, métallurgie... ce qui explique que le territoire ait été marqué par la crise économique récente. Après cette rupture, les industries estuariennes ont rendez-vous avec le 21^{ème} siècle et montrent pour certaines des signes de mutation (filières énergie, déchets) qu'il s'agit désormais d'accompagner.

L'Estuaire, en tant que porte de la Vallée de la Seine, est organisé autour de deux offres portuaires :

- le Grand Port Maritime du Havre (GPMH) : port importateur, port de conteneurs et vracs liquides, au service du bassin de consommation parisien (et au-delà)
- le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR): 1^{er} port céréalier d'Europe, port exportant vers les pays du Maghreb notamment. Le Port de Rouen comporte les terminaux de Radicatel et de Honfleur.

Les ports sont les moteurs économiques locaux du point de vue des activités maritime et portuaire, mais aussi du point de vue des activités industrielles qu'ils fixent. Ainsi l'Estuaire concentre des zones industrialo-portuaires (ZIP) puissantes et structurantes : la ZIP du Havre (concentration forte d'établissements industriels et de services portuaires) et la ZIP de Port-Jérôme (Notre-Dame de Gravenchon).

La toile industrielle, une approche systémique et globale de l'économie

La toile industrielle de l'Estuaire de la Seine prend la forme d'un portail web permettant aux utilisateurs d'accéder à l'information sur les échanges interentreprises sur le territoire.

L'approche systémique développée dans le cadre de ce projet correspond à la complexité de nos territoires industrialo portuaires. En effet, dans un contexte de chaînes de production globales de biens et de services, la question de l'industrie et de la place de notre économie productive, est prégnante. Les places portuaires, lieux de pénétration de ces nouvelles pratiques issues de la mondialisation, ont plus que jamais un rôle stratégique de fixateur et de connecteur de flux.

Ainsi la toile industrielle appréhende l'Estuaire comme un territoire qualifié par les flux. Ces flux, reliés entre eux et aux circuits logistiques internationaux forment un territoire de services interconnectés de haut niveau. Les flux intégrés dans la toile sont autant de nature visibles qu'invisibles. Ils sont distingués en trois grandes catégories : les flux de matières (échanges de matières premières, de marchandises, de consommables, de produits ou d'énergie entre les établissements industriels), les flux logistiques (services logistiques en terme de transport, de stockage et d'entreposage...) et les flux contractuels (relations de donneurs d'ordre à sous-traitant, de client à fournisseur ou de société-mère à filiale...).

L'AURH réalise cette mission dans le cadre de son rôle d'observation économique, de connaissance des territoires et d'accompagnement dans la compréhension des enjeux liés à l'organisation économique et spatiale des territoires. Pour cela l'AURH s'est inspirée de l'approche conceptuelle, initiée dès 2009, par l'Agence d'Urbanisme Flandres-Dunkerque (AGUR) en ajoutant à l'approche originelle une dimension dynamique, développée grâce à son expertise en matière de gestion de bases de données et de système d'information géographique. De plus, elle sollicite un large partenariat : collectivités territoriales, ports, chambres de commerce, agences de développement économique, services de l'Etat... Au contact direct des utilisateurs des infrastructures portuaires, du secteur privé et des entreprises, ces partenaires sont les ambassadeurs et les contributeurs de la toile qu'ils permettent de tisser.

Un outil dynamique pour appréhender l'économie territoriale

Dans le cas de Dunkerque, l'outil a permis de construire une culture industrielle commune, d'être utilisé à des fins d'attractivité industrielle et de mesurer les impacts des chocs économiques (ex : annonce de la fermeture de la Raffinerie des Flandres en 2009) et d'argumenter pour une implantation de poids (ex : Terminal Méthanier).

Celle de l'Estuaire de la Seine est en construction et tend à répondre à ces mêmes ambitions partagées. La toile de l'Estuaire peut également être mise au service d'une politique d'attractivité industrielle, comme elle l'est à Dunkerque, fédérer un réseau d'acteurs autour d'un même objectif de développement économique et donc faire exister réellement l'écosystème estuarien.

La finalité de la toile industrielle de l'Estuaire est en premier lieu d'offrir une vision globale de l'économie territoriale et peut être à la fois :

- un outil de prospection et de promotion (rechercher les investisseurs s'inscrivant dans l'écosystème local),
- un outil de simulation, d'optimisation de flux (matières),
- un outil de recherche de synergies,
- un outil de développement stratégique des ports,
- un outil au service de l'économie circulaire (identifier des gisements).



Cet outil s'adresse à plusieurs cibles, aux décideurs et acteurs du territoire, dont les attentes multiples tendent à se rejoindre autour d'un objectif commun : celui du développement économique.

Les cibles et interlocuteurs privilégiés de la toile industrielle de l'Estuaire sont :

➤ Les entreprises, via leurs représentants que sont les Chambres de Commerce et d'Industrie :

- pour leur offrir une connaissance d'un territoire, la vision globale d'un marché (fournisseurs / clients),
- pour leur permettre de rester compétitifs en interrogeant leurs perspectives d'activité, en prospectant de nouveaux débouchés,
- pour valoriser leur activité : en identifiant des synergies industrielles à mettre en place, des mutualisations logistiques, en nouant des liens sur le territoire (connaissance des activités des voisins mais aussi connaissance des « clients des clients »).

➤ Les ports (GPMH et GPMD) :

- afin qu'ils connaissent mieux encore leurs clients implantés sur le territoire, qu'ils puissent approcher de nouveaux clients et développer de nouveaux trafics auprès d'entreprises qui n'utiliseraient pas les solutions portuaires offertes,
- Pour accueillir de nouveaux établissements industriels dans une approche pragmatique de gestionnaire foncier devant veiller à maintenir attractive la zone industrielle. En effet, face à la baisse de certains trafics, à la diminution des crédits Etat et à des contraintes de plus en plus strictes, les GPM doivent aujourd'hui diversifier leurs sources de revenus et s'occuper de leur domaine, en appréhendant leur patrimoine foncier à la fois comme activité d'aménagement d'infrastructures (mission d'utilité publique) mais aussi comme source de revenus (activité commerciale),

- Il est donc nécessaire pour les ports de valoriser leur patrimoine foncier, dans un contexte où l'offre foncière est fortement concurrencée et où il s'agira de faire la différence. Dans cette optique, les ZIP doivent se muer en territoires à haut niveau de services aimantant de nouvelles installations par leur capacité à se positionner sur des secteurs industriels émergents et à se réinventer comme nouveau modèle d'attractivité portuaire et comme territoire productif.

➤ Les territoires, via les collectivités locales et leurs agences de développement économiques :

- Afin de répondre au besoin élémentaire de mieux connaître l'économie locale, de mesurer le degré de dépendance économique du territoire,
- Afin de connaître les spécificités économiques territoriales des voisins (recherche de positionnement),
- Afin qu'ils disposent d'un outil de gestion voire de stratégie territoriale, permettant d'accompagner l'accueil d'entreprises, de favoriser certaines implantations par une connaissance des savoirs faire, d'aménager le territoire, de renforcer des filières.

De manière générale, la toile permet de poser la question de la place de l'industrie dans l'économie locale. Car l'approche n'oppose pas industrie et services mais vise plutôt à s'interroger sur **comment l'industrie pourrait générer d'avantage d'emplois dans d'autres secteurs, notamment les services à forte valeur ajoutée.**

Un outil fédérateur au service de l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur du développement territorial

Afin de proposer à ses partenaires (pré-cités) un outil accessible à tous, l'AURH a choisi de construire un portail web permettant à la fois la recherche dans les bases de données, la visualisation des informations et aussi leur saisie. L'intérêt est de disposer d'un outil accessible depuis internet permettant d'interroger aisément et ergonomiquement l'ensemble des bases de données de la toile industrielle.

Ce portail web offre la possibilité de visualiser l'information de deux manières :

- sous forme schématique développé (grâce à l'application Graphviz) permettant d'interpréter schématiquement et automatiquement les données de la toile.
- sous forme cartographique grâce à notre expertise en matière de Système d'Information Géographique permettant de localiser les industries et les liens sur le territoire en naviguant dans une carte.

Il est ainsi possible de générer des requêtes permettant de produire :

➤ des analyses sectorielles par groupe d'établissements ou par grandes filières,

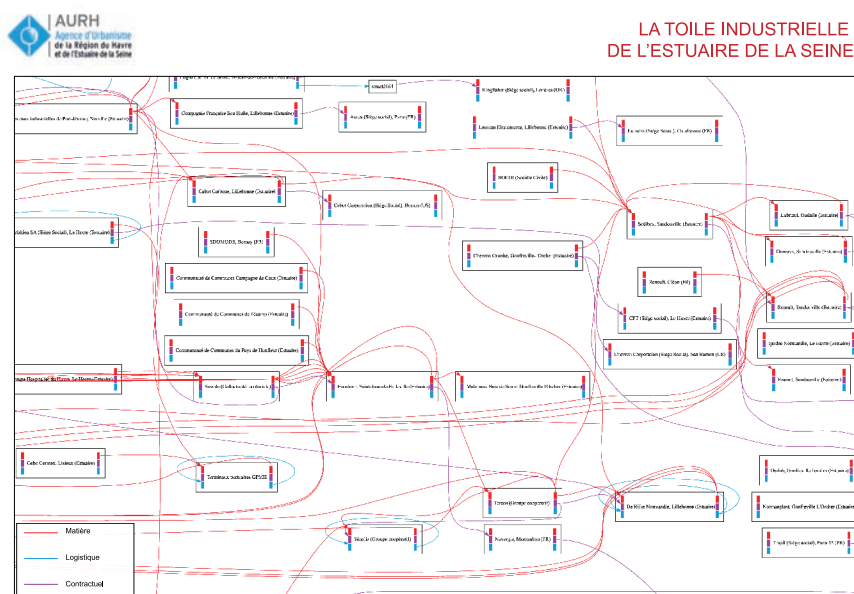
- afin de visualiser de manière interactive la chaîne de valeur dans laquelle elle s'inscrit à la manière d'un schéma de flux. Ces visualisations peuvent être analysées par type de flux, par grande filière et cartographiquement.
- afin d'analyser les secteurs ou filières présentes sur le territoire et leurs liens de dépendance grâce aux rendus interactifs (composition de « filière sur mesure » sur la base de codes APET, vue par type de flux...)

➤ des analyses géographiques :

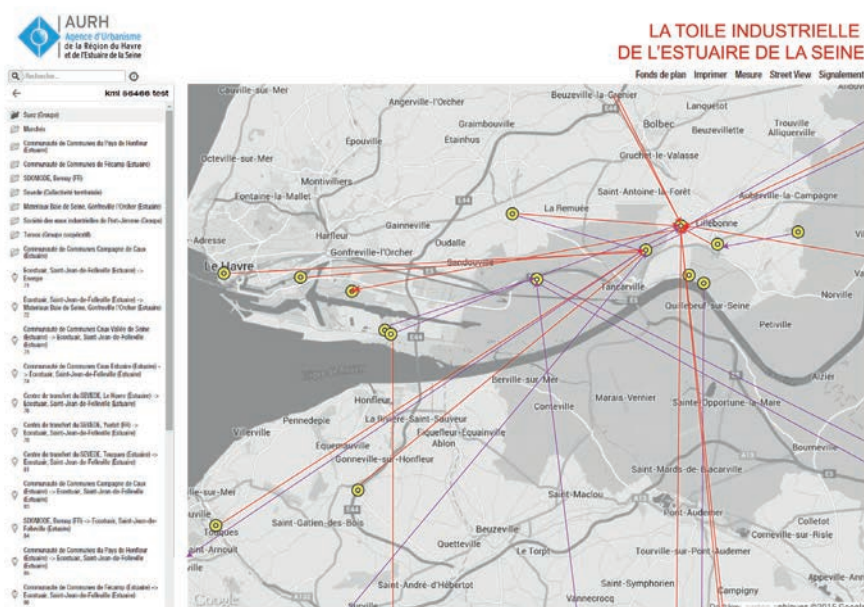
- allant de l'échelle d'un l'établissement (niveau micro) ; ce travail peut aller jusqu'à permettre à l'entreprise de disposer d'un diagnostic complet de ses flux et d'une cartographie de ceux-ci (schéma de flux stratégique)
- à celle d'une zone d'activité, d'une ZIP ou d'un EPCI (communauté de communes, communauté d'agglomération),
- jusqu'à l'Estuaire (niveau macro : positionnement de l'Estuaire à l'international) et au-delà...



Extrait de la vue schématique de la toile



Extrait de la vue cartographique de la toile



Conclusion

Avec la toile industrielle, on sort d'une logique de raisonnement en silo pour suivre un raisonnement plus « poreux », en écosystème associant étroitement ports/industries/territoires. La fédération d'acteurs partageant cette toile permettra de l'utiliser comme outil d'attractivité sur un territoire présentant une synergie industrialo-portuaire forte basée sur une offre territoriale et portuaire indispensable aux développements industriels, qui eux-mêmes sont tributaires d'une multitude de services maillant un territoire attractif et productif. La toile industrielle peut apporter de solides arguments (process industriels...) à des entreprises souhaitant s'installer.

Cette approche innove non seulement parce qu'elle appréhende le territoire par ses dynamiques économiques en le qualifiant par ses flux mais aussi parce qu'elle s'appuie sur un Système d'Information Géographique permettant une représentation vivante du tissu économique. Les possibilités offertes par l'analyse géographique (via les localisations) paraissent essentielles à l'aménagement, la compétitivité et l'attractivité d'une zone économique et d'un territoire. En effet, la concentration d'établissements rend possible des mutualisations de périmètres de risques (cas des ZIP) et crée les synergies et les savoir-faire (effet cluster). Cette analyse peut également permettre d'éclairer sur la pertinence de certains réseaux (question d'efficacité territoriale et de rentabilité économique) et d'en faire un argument d'attractivité fort (des nouvelles industries qui viennent se « plugger » aux réseaux existants).

Enfin, les potentialités prospectives en matière d'économie circulaire et d'écologie industrielle sont nombreuses. La toile vient résoudre la première des barrières, celle de la méconnaissance par les entreprises de ce que fait son propre voisin industriel. En rendant dynamique l'outil, l'AURH permet de déployer une stratégie pour implanter et développer la culture de la circularité économique dans l'ADN des industriels et manufacturiers de la place estuarienne. Cette toile industrielle dynamique peut devenir, par la maîtrise des informations, l'outil idéal d'aide à la décision pour une politique volontariste en matière d'économie circulaire dans l'Estuaire de la Seine.

L'enjeu pour l'Estuaire de la Seine est de demeurer un cluster industriel de rang international, qui aura su poursuivre dans les virages vertueux -déjà entamés- de l'écologie industrielle et de l'économie circulaire. Plus largement, l'intérêt de cette toile industrielle pour des territoires industrialo portuaires est de capter et maîtriser les flux et fixer leur valeur ajoutée sur le territoire afin de rester des clusters industrialo portuaires efficaces, responsables donc puissants. L'approche et l'outil pourraient être dupliqués sur d'autres places industrielles et portuaires, car ils permettraient aux territoires qui s'en saisissent de faire face aux ruptures de modèles et aux défis économiques du XXIème siècle.

Caen et la Normandie de l'Ouest Un enjeu logistique à l'interface de la Vallée de la Seine et du Grand-Ouest

Caen, plateforme logistique de la Normandie de l'Ouest

Caen constitue indéniablement le principal pôle logistique de la Normandie de l'Ouest. Si l'agglomération apparaît certes comme une place logistique secondaire au niveau national, sa localisation au nord-ouest du bassin parisien, son rang dans l'armature urbaine, sa position en Normandie, son rayonnement commercial et les infrastructures dont elle dispose (étoile autoroutière, nœud ferroviaire, présence d'un port et d'une passerelle transmanche) lui confèrent un fort potentiel dans l'organisation et l'optimisation de sa filière logistique et dans sa contribution à l'émergence du Seine Gateway®, système d'organisation et d'optimisation de la filière logistique au service du développement industriel de la Vallée de la Seine.

Toutefois, malgré une situation géographique favorable, la Normandie de l'Ouest paraît à l'écart des grands flux d'échanges et de communications. En 2012, le secteur des transports et de l'entreposage ne génère en effet que 3,3 % de la valeur ajoutée de l'économie, contre 4,6 % au niveau national, le territoire se situant au 22ème rang des anciennes régions françaises. Signe de vitalité, la richesse créée dans la sphère des transports et de la logistique a cependant progressé de 21 % entre 2007 et 2012, alors qu'en France, la croissance n'a été que de 6 % sur la même période.

Le rapport sur la logistique en France¹ établi en vue de la Conférence Nationale qui s'est tenue sur le sujet à Paris le 8 juillet 2015 définit, au niveau national, six espaces logistiques majeurs. A la charnière du Grand Ouest et du Bassin parisien, la Normandie de l'Ouest se situe à l'interface de deux de ces zones logistiques, la « métropole parisienne, porte d'entrée mondiale » et « l'ouest excentré, agricole et industriel ». Cette situation particulière laisse

entrevoir des complémentarités intéressantes pour développer les activités logistiques et par là même dynamiser l'ensemble du territoire.

Une ouverture vers l'ouest et la Vallée de la Seine

Dans la Normandie de l'Ouest, l'ensemble de la région caennaise, le Pays d'Auge, le Pays d'Ouche et le Perche sont rattachés à la dynamique de la métropole parisienne qui constitue le plus important pôle logistique européen, son rayonnement métropolitain dépassant largement les frontières de l'Île-de-France. Cet espace logistique comprend la Vallée de la Seine ouverture sur la mer et véritable corridor d'échanges et espace de production industrielle majeurs du territoire français.

Situé à l'écart des grands courants de trafics et des corridors d'échanges européens, l'Ouest est considéré comme excentré, mais ce désavantage géographique est compensé par une vitalité économique, agricole, industrielle et démographique qui stimule son économie et son organisation logistique. Structuré par un réseau de villes moyennes, cet espace logistique dynamique, dont Nantes et Rennes constituent le cœur, bénéficie d'un tissu industriel fort constitué surtout de PME qui engendrent des besoins logistiques endogènes importants souvent diffus. Les grands prestataires nationaux étant plutôt présents dans les grandes agglomérations et sur les grands axes de communication, des opérateurs locaux ont développé des savoir-faire spécifiques et adaptés.

Au plan stratégique, l'enjeu pour l'agglomération de Caen, comme pour la Normandie de l'Ouest, est de parvenir à accueillir davantage de grandes implantations logistiques à l'interface de l'Île-de-France, des ports de la Vallée de la Seine et du Grand-Ouest. En effet, dans le contexte économique mondialisé, la logistique occupe une place centrale dans l'organisation des systèmes de production et de distribution et constitue, par conséquent, un enjeu fort de compétitivité des entreprises et des territoires.

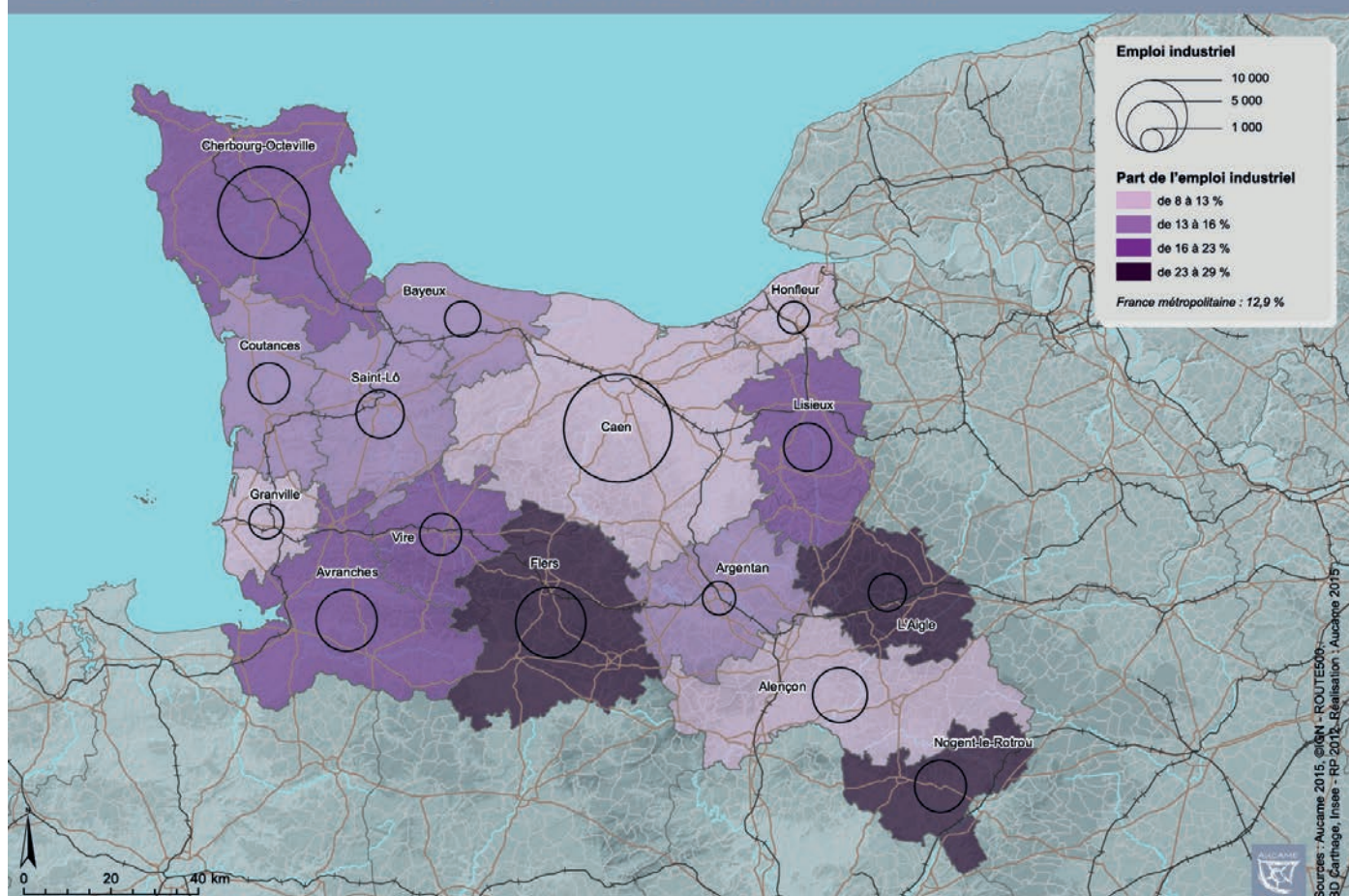
Pour valoriser les potentiels logistiques dans la Normandie de l'Ouest, les professionnels de la filière ont créé en

¹ « La logistique en France – Etat des lieux et pistes de progrès » - Rapport du comité scientifique présidé par Michel SAVY.

Infrastructures de transports et logistique dans l'Ouest de la Normandie



L'emploi industriel par zone d'emploi dans l'ouest de la Normandie



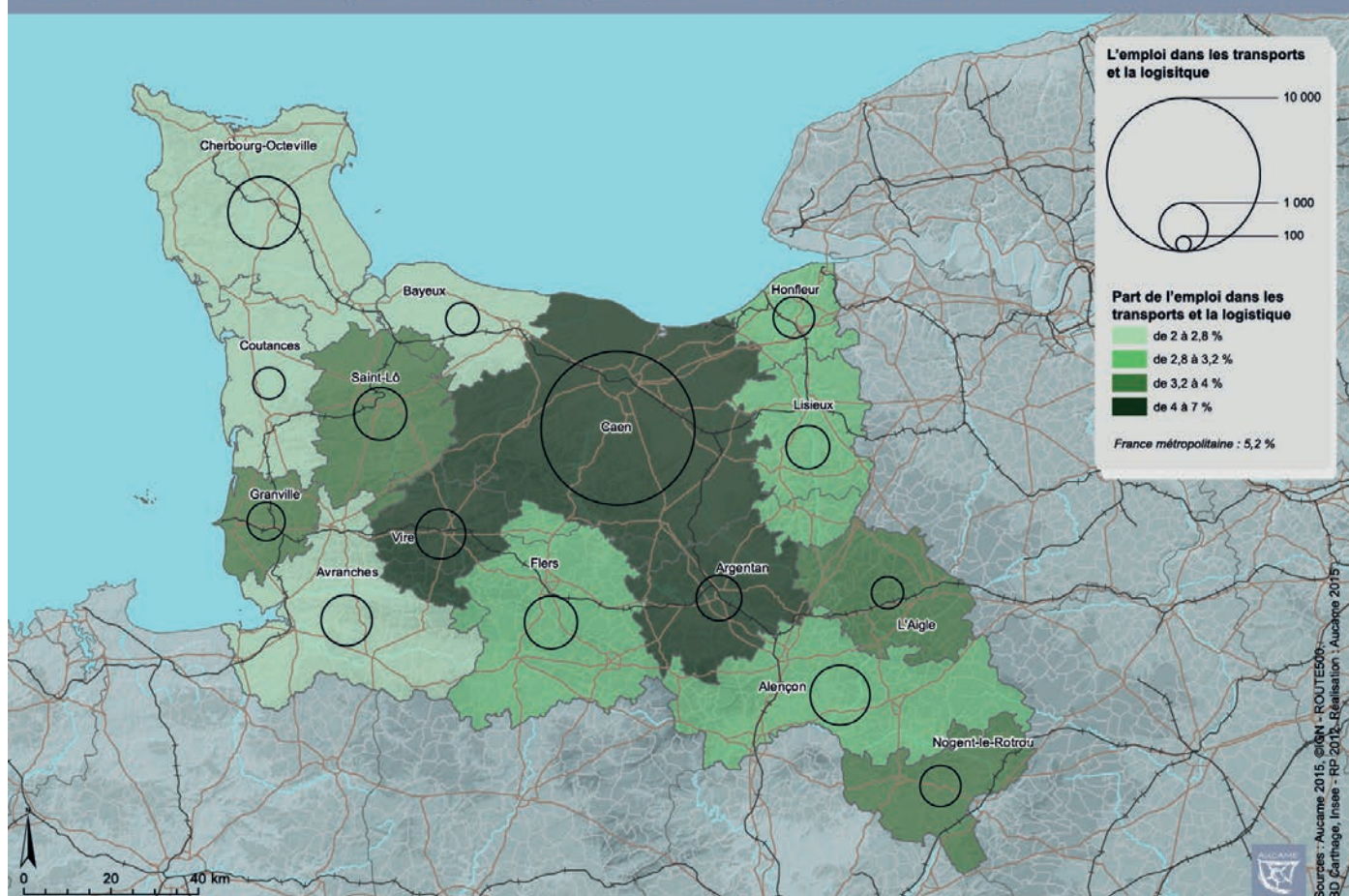
2007 une fédération des clubs logistiques de Basse-Normandie (FCL-BN). Le territoire a rejoint en 2013 le pôle de compétitivité NOV@LOG dont la finalité est d'imaginer la chaîne et les métiers logistiques de demain. Espace de compétences et d'innovation, la Normandie de l'Ouest bénéficie par ailleurs d'une filière complète de formation initiale et continue, allant du niveau V au Mastère, un atout supplémentaire pour accompagner les entreprises logistiques dans leur développement.

Une logistique largement dédiée aux besoins des entreprises et des habitants de l'ouest de la Normandie

Dans la Normandie de l'Ouest, la filière logistique emploie 17 750 salariés en 2012, soit 3,8 % des salariés du territoire. Les entreprises concernées exercent des activités de transport de marchandises et de courrier, d'entreposage et de conditionnement pour le compte de clients spécifiques, mais beaucoup d'entreprises ont leur propre organisation logistique. En considérant l'ensemble des emplois s'exerçant dans la filière² et dans les établissements qui internalisent tout ou partie de leurs activités logistiques, les fonctions logistiques concernent 8,1 %

² Hors emplois « supports », comme l'administration, la gestion ou les fonctions commerciales, qui ont pour objet d'encadrer et de soutenir l'activité des entreprises et qui ne constituent pas en tant que tel des emplois logistiques.

L'emploi dans les transports et la logistique par zone d'emploi dans l'ouest de la Normandie



des salariés dans la Normandie de l'Ouest, soit 1 emploi sur 12 (près de 38 000 salariés en 2012). Hors filière, le territoire se distingue par la part importante d'emplois logistiques dans le commerce de gros et l'agriculture.

Le transport routier de marchandises et les activités de poste et de courrier³ dominent la filière. La logistique terrestre totalise 55 % des emplois et concerne près de 60% des établissements. Constitué de nombreuses petites et très petites entreprises (TPE) et d'une vingtaine de grands transporteurs dont l'activité couvre l'ensemble

du territoire français, le secteur est surtout spécialisé dans le transport de longue distance. Sur ce créneau, la Normandie de l'Ouest concentre 20 % des salariés de Paris Seine Normandie - espace regroupant l'Île-de-France et la Normandie - alors que la filière ne représente localement, toutes activités confondues, que 8 % des emplois logistiques de ce territoire stratégique.

Le transport routier de fret de proximité est également très présent dans la Normandie de l'Ouest, car une grande partie des activités logistiques est destinée à satisfaire les besoins endogènes du territoire. En 2012, les flux internes représentent, hors transit, 56 % des marchandises transportées par la route. En dehors du territoire,

³ Les activités de poste et de courrier comprennent essentiellement la levée, le tri, l'acheminement et la distribution (nationale et internationale) de lettres, colis et petits paquets (assimilés à du courrier) par les services postaux chargés de l'obligation de service universel.



24 % du trafic concerne des expéditions de marchandises destinées à des marchés plus lointains et 20 % des approvisionnements en provenance pour la plupart de régions voisines. La zone de chalandise des entreprises de la Normandie de l'Ouest se limite essentiellement à la Haute-Normandie (31 % du trafic extérieur au territoire), la Bretagne (21 %), les Pays de la Loire (21 %) et à l'Île-de-France (8 %).

Au final, 70,5 millions de marchandises ont été transportées par la route en 2012. Le camion reste le mode de transport dominant, 96 % des échanges se faisant par la route. Le rail se limite essentiellement au transport de produits de carrières et de matières radioactives en lien avec l'activité nucléaire du Cotentin.

Des ports au coeur de l'enjeu de revouveau industriel et logistique de la Normandie de l'Ouest

Espace maritime, la Normandie de l'Ouest bénéficie de quatre ports ouverts sur la Manche, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Granville et Honfleur, ce dernier constituant un avant-poste du Grand Port de Rouen dans l'estuaire de la Seine. Depuis 2007, les deux principaux ports de la Normandie de l'Ouest, Caen-Ouis-

treham et Cherbourg, sont regroupés sous l'autorité unique de Ports Normands Associés (PNA). Pour élargir ses perspectives de développement, PNA a rejoint le réseau portuaire HAROPA en 2014.

Premier port transmanche dans la partie centrale de la Manche (hors détroit du Pas de Calais), Caen-Ouistreham concentre 63 % des flux de marchandises portuaires de la Normandie de l'Ouest. Son hinterland se limite à l'agglomération caennaise (bassin de production céréalière) et au marché régional de proximité. La zone d'influence économique du port de Cherbourg, 1er port en eau profonde à l'entrée du couloir maritime le plus fréquenté d'Europe, se situe au-delà de la Manche, en Angleterre et l'Irlande. Cherbourg représente 28 % du trafic portuaire de la Normandie de l'Ouest, l'activité du terminal d'Honfleur et du port de Granville étant plus limitée (respectivement 8 % et 2 % du tonnage).

Le trafic global de marchandises est plutôt modeste (4,9 millions de tonnes, soit 1,4 % du trafic portuaire national), mais ces portes d'entrée maritime constituent une chance pour le développement de la logistique. En termes d'activité, le fret maritime est très marqué par le



trafic transmanche (camions transitant sur les lignes de ferry) et le fret conventionnel sous forme de marchandises en vrac ou ensachées (engrais, céréales, bois, ferrailles, combustible etc.). Dans un contexte de crise économique et de forte concurrence, le trafic global des quatre ports a globalement reculé de 16 % entre 2011 et 2014. Le tonnage de marchandises a baissé de 13 % à Caen-Ouistreham et de 24 % à Cherbourg dont le trafic s'érode au fil du temps.

L'enjeu principal de Caen, et des ports de la Normandie de l'Ouest dans leur ensemble, est de profiter de la proximité du port du Havre (67 millions de tonnes de marchandises en 2014) pour s'inscrire dans son hinterland et dans la stratégie de différenciation d'HAROPA vis-à-vis de ses concurrents du nord. Un service régulier de navettes conteneurs est ainsi à l'étude entre le port du Havre et celui de Caen-Ouistreham, de façon à orienter et éclater le trafic vers l'agglomération caennaise les trafics destinés au sud de la Seine.

L'enjeu pour PNA est de devenir un acteur à l'appui des ports du Havre et de Rouen, et de considérer toute la façade maritime normande comme l'interface et l'ouverture sur la mer de Paris.

PORTS NORMANDS ASSOCIES (PNA)

Propriétaire des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg, Ports Normands Associés (ou Ports of Normandy Authority) est issu du regroupement de la Région Basse-Normandie et des Départements de la Manche et du Calvados. Syndicat mixte régional des ports de Basse-Normandie, son rôle est de gérer et d'aménager le domaine portuaire, de garantir la sécurité des accès nautiques, mais aussi de définir une politique de développement durable pour ces deux ports.

De ce point de vue, la forte spécialisation des ports de la Normandie de l'Ouest constitue un atout, car elle se prête plus facilement au développement de coopérations. Connectés au réseau ferroviaire, les ports pourraient par ailleurs favoriser le contournement ouest de la région parisienne sur la ligne Mézidon-Canon – Tours, une opportunité qui pourrait dynamiser le fret ferroviaire et susciter le développement de plateformes logistiques multimodales d'envergure européenne.

Enfin, une partie de l'avenir des ports de Caen et de Cherbourg, sur le plan industriel et logistique, réside dans le développement des énergies marines renouvelables (hydroliennes et éoliennes « off-shore »), une filière émergente fortement soutenue par la Région Basse-Normandie. Cherbourg a ainsi engagé plusieurs projets d'aménagement et d'extension du port qui devraient contribuer au renouveau industriel et portuaire de la seconde ville de la Normandie de l'Ouest. L'implantation à moyen terme d'un parc d'éoliennes « off-shore » au large de Courseulles-sur-Mer, au nord de Caen, va également conduire le port de Caen-Ouistreham à entreprendre des aménagements pour notamment accueillir les activités de maintenance.



SYNTHESE

La mise en œuvre accélérée du Seine Gateway® est une priorité partagée par tous les territoires, afin de soutenir le renouveau industriel et de répondre aux enjeux d'une intégration européenne croissante de la Vallée de la Seine et de son estuaire.

Au-delà du renforcement de l'offre et de l'intermodalité des transports massifiés - processus engagé mais qui prendra du temps - le regard croisé des six Agences d'urbanisme met en exergue la diversité des actions engagées ou à engager dans de nombreux domaines pour dynamiser le développement industriel de la Vallée de la Seine.

Un des aspects majeurs porte sur l'intégration plus forte des besoins portuaires et logistiques dans l'aménagement des territoires. La question foncière est naturellement au cœur de cet objectif. Il s'agit de retrouver ce qui faisait la force du lien port/industrie dans les zones industrialo-portuaires, c'est-à-dire du foncier disponible pour les activités industrielles et un accès direct à un mode massifié, en l'occurrence le fleuve. Ces deux conditions demeurent essentielles pour que le renouveau industriel génère un usage du fleuve plus important qu'aujourd'hui. Au-delà des équipements portuaires, il s'agit donc d'optimiser les sites en bord à voie d'eau, idéalement situés et configurés pour l'accueil d'activités productives et le développement du transport massifié. Dans le même esprit, le foncier situé en bord des voies ferrées historiques, qui seront privilégiées par le fret avec l'ouverture de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, doit faire l'objet d'une attention particulière.

Souvent ces sites sont soumis à une forte pression urbaine, pour des usages autres qu'économiques. Pour autant, il n'existe pas de fatalité et la reconversion de grandes emprises foncières en bord de fleuve, de voies ferrées ou en zone dense peut offrir l'opportunité de mettre en œuvre des projets urbains ambitieux et intégrant une fonction logistique et industrielle très significative. Le cas de l'opération des Ardoines dans la zone dense parisienne est de ce point de vue exemplaire.

La présence de friches d'activités comme la localisation historique de vastes sites industriels en bord de fleuve (dont les besoins fonciers futurs sont bien moindres que leur emprise actuelle) peuvent permettre de renouer avec un développement industriel associé à l'usage du fleuve. La Seine

Aval IDF présente de ce point de vue un réel potentiel, pour permettre de rééquilibrer la présence de la fonction logistique au profit de l'Ouest francilien, ce qui serait un atout pour l'ensemble du fonctionnement du Seine Gateway®.

La performance de l'association port/logistique/industrie implique une mobilisation des territoires. Celle-ci passe par l'élaboration d'une stratégie anticipatrice pour l'accueil et le développement de la fonction logistique, tout particulièrement pour les territoires disposant de grands projets portuaires.

Localement, cette appropriation du lien logistique/industrie n'est pas aisée compte tenu de sa complexité. La « Toile industrielle » constitue un outil novateur pour approcher l'ensemble de l'écosystème industriel et logistique. En identifiant, qualifiant et localisant les liens de toutes natures entre industries, sous-traitants, logisticiens et ports, la Toile industrielle apporte une dimension anticipatrice et ainsi une aide à la décision précieuse. En créant et partageant la connaissance entre acteurs publics et privés, cet outil représente un puissant vecteur pour le développement d'une économie circulaire et d'une écologie industrielle sur le territoire.

La capacité de la Vallée de la Seine à maintenir et développer son tissu industriel est très dépendante de la performance des services logistiques. Avec la crise, les entreprises recherchent de nouvelles marges de compétitivité, notamment dans la réponse à leurs besoins logistiques. Dans cette perspective, l'innovation et la valorisation de savoir-faire logistiques spécifiques représentent des leviers majeurs. Les projets et les expérimentations soutenus par le pôle de compétitivité Nov@log comme les actions innovantes engagées par les entreprises et leurs logisticiens, soulignent le dynamisme de la Vallée de la Seine dans ce domaine. Les exemples de la papèterie Double A et du groupe Ferrero montrent que des projets originaux concourent au renouveau industriel et logistique.

L'attractivité et la performance du Seine Gateway® dépendent aussi de sa capacité à desservir un large hinterland et à faire croître celui-ci. Dans cette optique, la capacité des ports à nouer des coopérations avec des ports intérieurs ou maritimes de moindre dimension mais qui présentent de fortes spécificités, peut se révéler décisive dans la compétition forte entre « gateways » européens.

Au-delà des flux complémentaires qui peuvent être générés, cette coopération élargie est importante pour contourner les points de congestion dans l'acheminement des marchandises et ainsi fiabiliser le fonctionnement du Seine Gateway®. Le partenariat entre Ports Normands Associés (PNA) et HAROPA est un bon exemple de coopération visant à ouvrir l'offre maritime de Seine Gateway® et à compléter l'offre portuaire d'HAROPA, tout en poursuivant le renforcement du maillage de l'hinterland. Outre la desserte de grandes métropoles proches de la Vallée de la Seine, la conduite de projets industriels innovants dans ces territoires est de nature à générer des besoins logistiques nouveaux. Cela sera notamment le cas pour le développement des énergies marines renouvelables (hydroliennes et éoliennes off-shore) dans la région Basse-Normandie.

Enfin, compte tenu du contexte international dans lequel elle s'inscrit, la Vallée de la Seine doit renforcer sa lisibilité et son rayonnement à l'étranger. Le territoire attire toujours les investisseurs autour de projets industriels ou logistiques, mais leur niveau d'intervention reste trop limité eu égard à l'ambition de rééquilibrer les flux logistiques vers le Havre. Si la création d'HAROPA a été un premier vecteur puissant de visibilité de l'offre portuaire à l'international, la démarche doit être poursuivie par la définition collective d'une stratégie de positionnement économique de la Vallée de la Seine qui puisse dynamiser davantage les investissements sur le territoire.



Photo AUDAS



APUR - Atelier parisien d'urbanisme

17, boulevard Morland
75004 Paris
Tél. : 01 42 76 22 58



AUCAME - Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole

19, avenue Pierre Mendès France
14000 Caen
Tél. : 02 31 86 94 00



AUDAS - Agence d'urbanisme et de développement de la Seine Aval

ZAE des Chevries, rue des Chevries
Immeuble Autoneum
78410 Aubergenville
Tél. : 01 30 04 04 30



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

AURBSE - Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure

101, boulevard de l'Europe
76004 Rouen Cedex 1
Tél. : 02 35 07 04 96



AURH - Agence d'urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

4, Quai Guillaume Le Testu
76063 Le Havre Cedex
Tél. : 02 35 42 17 88



IAU - Institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France

15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
Tél. : 01 77 49 77 49



Vallée de la Seine

