



HAL
open science

L'ESPACE LOGISTIQUE DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry, N. Montier, C. Méjane

► **To cite this version:**

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry, N. Montier, C. Méjane. L'ESPACE LOGISTIQUE DE LA VALLÉE DE LA SEINE. [Rapport de recherche] Université Le Havre Normandie. 2019. hal-02506066

HAL Id: hal-02506066

<https://hal.science/hal-02506066>

Submitted on 12 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



RECHERCHE EN GEOGRAPHIE, AMENAGEMENT ET ECONOMIE MARITIME, PORTUAIRE ET LOGISTIQUE

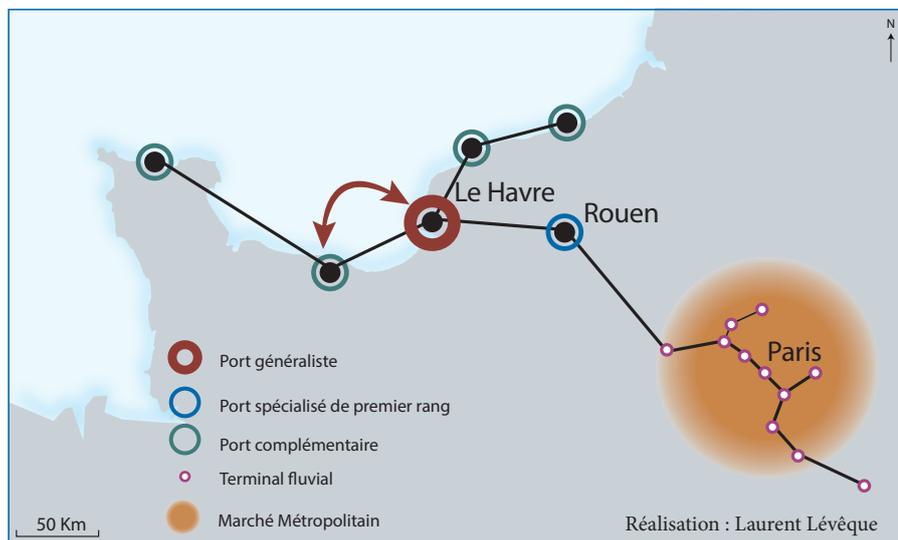
L'ESPACE LOGISTIQUE DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Réalisation :
Université Le Havre Normandie
R. Kerbiriou - A. Serry - N. Montier - C. Méjane

INTRODUCTION

Le terme « Axe Seine » est utilisé de plus en plus couramment par les aménageurs, les professionnels de la logistique, les élus ou les universitaires. Il renvoie à un contexte singulier et contradictoire de relations entre une métropole mondiale et un axe de circulation matérialisé par le fleuve, mais où l'essentiel des trafics sont routiers, débouchant sur un port d'envergure nationale, mais relativement modeste au sein de la rangée portuaire qui s'étend jusqu'à Hambourg.

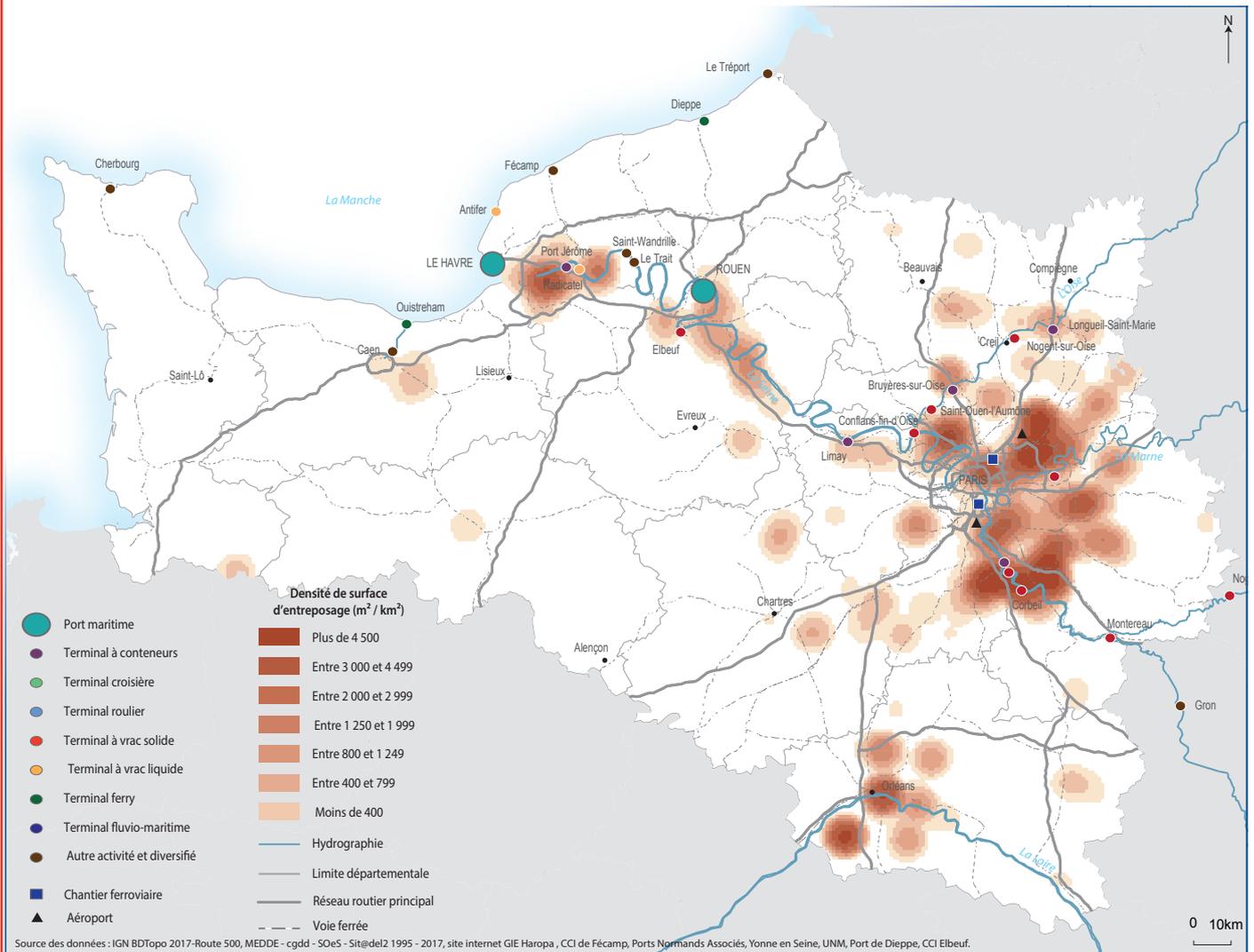
Le pouvoir évocateur de l'axe Seine provient donc d'un potentiel de développement reposant sur quatre termes. Tout d'abord, un marché important, notamment l'Île-de-France, quatrième région mondiale en terme de PIB, mais dont les flux sont en partie captés par les ports étrangers (Anvers et Zeebruges). La Région Normandie, où se trouvent les ports du Havre et de Rouen, expédie vers l'Île-de-France 12 millions de tonnes de marchandises contre 30 pour la Belgique. A cela il faut ajouter des espaces de « débordements », que sont les départements de l'Oise et du Loiret. Ensuite, un axe fluvial encore peu utilisé à une période où la lutte contre la production de CO2 encourage le report modal de la route vers le fleuve, malgré une croissance récente du trafic fluvial. Autre composante, la position du Havre comme premier port accessible en entrée et dernier en sortie sur la Rangée Nord, et sur la mer la plus fréquentée du globe. Enfin, des grands travaux ont permis de développer une capacité de traitement des flux conteneurisés : 6 millions d'EVP pour Port 2000 au Havre, venant s'ajouter aux capacités du port intérieur (2 millions d'EVP) et à la zone industrielle portuaire.



LE SYSTÈME PORTUAIRE RÉGIONAL

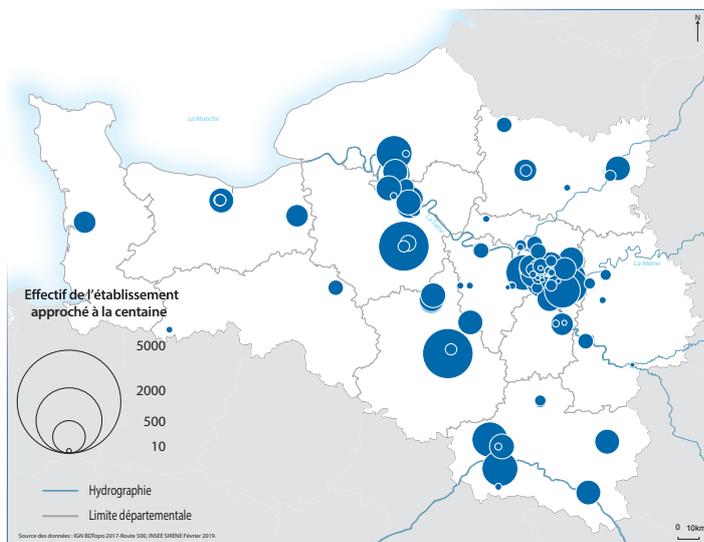
DE L'AXE SEINE

L'ESPACE LOGISTIQUE DE LA VALLÉE DE LA SEINE



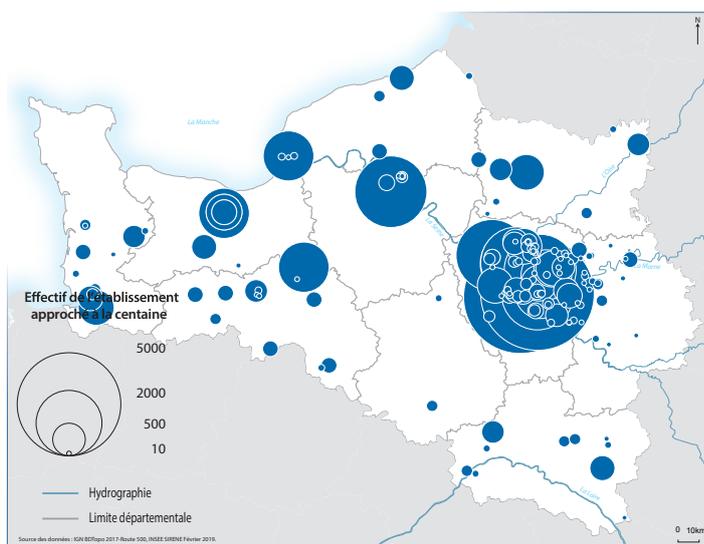
La vallée de la Seine est le premier espace logistique français avec la présence entre autres de 3 ports au trafic complémentaire (Le Havre, port généraliste ; Rouen, port spécialisé et Paris, port d'intérieur) et le premier volume d'entreposage d'Europe. Entre 1995 et 2017, plus de 12 millions de m² d'entrepôts de plus de 2000 m² ont été construits dans l'espace logistique de la vallée de la Seine dont 8 en Ile-de-France. Ces implantations répondent soit à des logiques fonctionnelles au sein des chaînes logistiques à proximité des grands équipements (terminaux, aéroport de fret, MIN, ...) soit à des logiques d'accès au marché. Le dynamisme de l'Ile-de-France de ces dernières années se concentre au sein des zones logistiques situées au nord et à l'est de Paris. Pour la desserte maritime de ces zones, les ports du Havre et de Rouen sont fortement concurrencés par les autres ports de la Rangée Nord et plus particulièrement par Anvers. En effet, ces zones se situent le long de l'autoroute A1 et de la Francilienne, les plaçant en accès direct depuis le port d'Anvers et quasi-équidistant du port du Havre.

DES FILIÈRES STRUCTURANTES



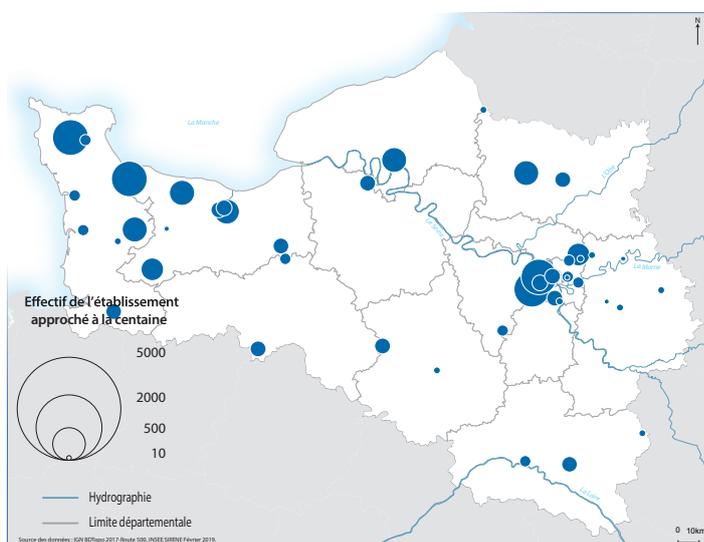
FILIÈRE PHARMACEUTIQUE

La filière pharmaceutique est très présente entre Rouen et Orléans où on retrouve les principaux laboratoires (Sanofi, Glaxo, Servier,...). Les exports de produits pharmaceutiques ont représenté en 2017 pour la France un excédent commercial de 6,8 milliards d'Euros (source : Douanes) ce qui en fait la troisième filière exportatrice après les filières de l'aéronautique / aérospatiale et de l'automobile.



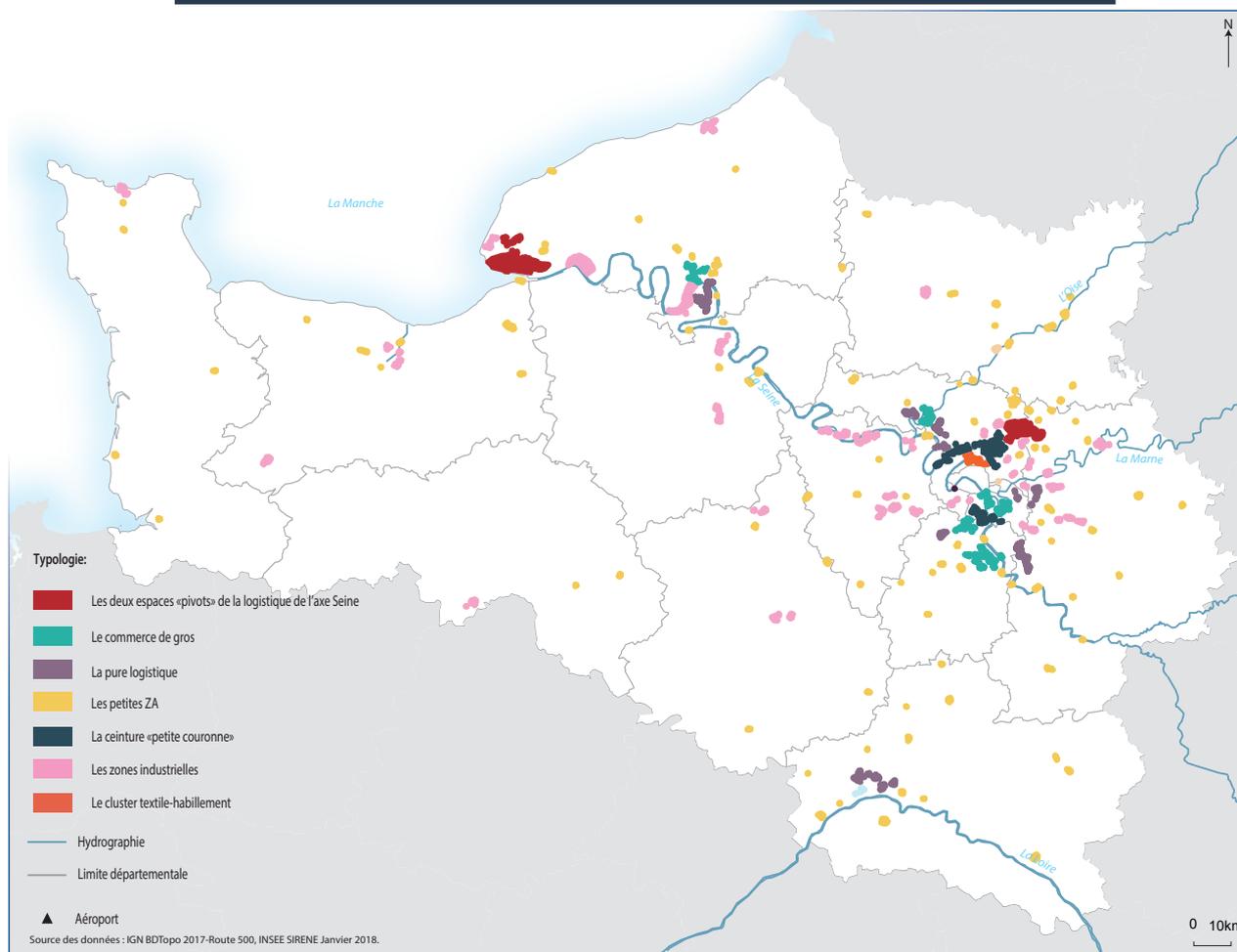
FILIÈRE INDUSTRIE AUTOMOBILE

La filière automobile s'implante à proximité des infrastructures de transport et portuaires pour gérer leur fret et leurs exportations. Les deux grands constructeurs d'automobile français, Renault et PSA, sont bien implantés dans la vallée de la Seine. Renault possède ainsi 5 usines d'assemblage et son technocentre sur ce territoire.



FILIÈRE DES PRODUITS LAITIERS

L'ouest de la Normandie est un territoire privilégié de la filière des produits laitiers. Des sociétés nationalement connus y sont implantées (Florette, Coopérative d'Isigny-Sainte-Mère, fromageries,...) autour de producteurs locaux. Cette filière emblématique de la Normandie est également tournée vers l'international. Ainsi en 2016 sur 10 litres de lait produits, 4 ont été exportés (source : CNIEL d'après Eurostat) et l'excédent commercial est en progression de 55 % sur 10 ans (source : Eurostat).



EXPLICATION DE LA TYPOLOGIE

- ▶ Le premier groupe est caractérisé par deux espaces pivots de l'axe Seine structurés par les infrastructures du transport international : Roissy et la zone portuaire du Havre qui concentre des grandes et très grandes entreprises du secteur «transport entreposage».
- ▶ Le deuxième groupe associe des zones à dominante de commerce de gros à l'ouest de Rouen, et les principales zones du sud francilien : Bonneuil sur Marne, Vitry et l'agrégat qui va de Fleury-Mérogis à Évry.
- ▶ Le troisième groupe de pure logistique rassemble les zones à dominante transport-entrepôt : à l'est de Rouen et dans le sud-est de l'Île-de-France comme Sénart ou encore Orléans-Saran.
- ▶ Le quatrième groupe, est constitué essentiellement de petites zones d'activité, au parc d'entreprises de taille réduite et diversifié, dispersées dans les espaces ruraux ou périurbains.

- ▶ Le cinquième groupe que l'on pourrait qualifier de petite couronne parisienne associe une forte densité et une grande mixité d'établissements, que ce soit entre secteurs d'activité; industrie/commerce de gros/entrepôt/transport, que de tailles d'entreprise. Il associe un croissant nord : Aubervilliers-Aulnay et un croissant sud Fresnes-Rungis.
- ▶ Le sixième groupe associe les zones qui abritent essentiellement des entreprises industrielles et leurs sous-traitants de proximité; PME/GE, voire TGE, comme l'industrie automobile dans la vallée de la Seine.
- ▶ Le septième groupe représente un cas particulier (une seule zone dans le groupe), le cluster de l'import du textile de l'habillement du nord de Paris dans le secteur d'Aubervilliers et de Saint-Ouen, une mono activité constituée de TPE et PME dans des entrepôts de taille réduite, insérés dans le tissu urbain parisien.



CONTACT

UMR IDEES CNRS

Université du Havre / 25, rue Philippe Lebon / Le Havre

Tél. : 02 77 67 42 26 / E-mail : projet.devport@univ-lehavre.fr

<http://www.projet-devport.fr/>

