HAL
open science

Les données géographiques pour étudier la desserte maritime de l'axe Seine : une concurrence sur terre et en mer

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry

▶ **To cite this version:**

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry. Les données géographiques pour étudier la desserte maritime de l'axe Seine : une concurrence sur terre et en mer. ICoSCaL21 : International Conference on Smart Corridors and Logistics, Nov 2021, Le Havre, France. hal-03685147

HAL Id: hal-03685147

https://hal.science/hal-03685147v1

Submitted on 8 Jun 2022

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.

Proceedings ICoSCaL21
Institut pour une Logistique Intelligente en Vallée de Seine - Le Havre, France – 24-26 novembre 2021

Les données géographiques pour étudier la desserte maritime de l'axe Seine : une concurrence sur terre et en mer

Ronan Kerbiriou[1], Arnaud Serry[2]

Résumé. L'espace logistique de l'axe Seine représente l'hinterland naturel de la nouvelle entité portuaire Haropa Port, issue de la fusion des trois ports du Havre, de Rouen et de Paris. Le développement portuaire de Haropa Port passera par la maitrise des flux de marchandises maritime à destination ou à l'origine de l'axe Seine et principalement du bassin parisien. En effet, cette nouvelle entité portuaire est fortement concurrencée par les autres ports de la « Northern Range » et principalement par le port de Anvers dans la desserte terrestre de l'axe Seine. La localisation des principales zones logistiques au Sud et à l'est de Paris et la faiblesse du transport multimodal sont les principales faiblesses de Haropa pour la maitrise des flux de marchandises de l'axe Seine. La concurrence entre les ports se passe, également, dans leur positionnement dans les lignes maritimes conteneurisées. En effet, Haropa Port se positionne comme premier port à l'import et dernier à l'export, lui offrant une position géographique enviable. Mais dans la réalité des lignes maritimes conteneurisées, Le Havre n'occupe que très peu cette position de premier port à l'import. Pour ces différentes analyses, nous nous appuyons sur des données de sources différentes pour une utilisation géographique. Ces données sont exploitées principalement au travers d'un Système d'Informations Géographiques (SIG) dans le cadre du réseau Devport.

Mots-clés. Haropa. Axe Seine, AIS, Logistique, Northern-Range, conteneurs, données.

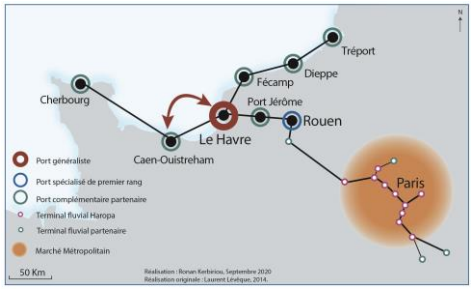
1 Introduction

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. Le pouvoir évocateur de l'axe Seine provient d'un potentiel de développement reposant sur quatre termes. Tout d'abord, un marché important, notamment l'Île-de-France, quatrième région mondiale en termes 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. 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.

L'axe Seine représente pour Haropa Port son hinterland naturel pour lequel la concurrence des ports Nord-Européen, notamment du Port d'Anvers est très intensive. Afin d'assurer un passage portuaire par les ports normands du Havre et de Rouen, la maitrise de la desserte de cet hinterland est un enjeu primordial. Haropa Port, issu de la fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris a été créé au 1er juin 2021 principalement pour atteindre cet objectif en ayant une gouvernance commune sur l'ensemble de l'axe et ainsi faire face à la concurrence des autres ports.

Dans cette présentation, nous analyserons, dans un premier temps, l'organisation logistique de l'axe Seine et la concurrence portuaire pour la desserte terrestre de cet espace. La concurrence entre les ports se joue, également, en mer. Nous étudierons ainsi dans un second temps le positionnement de Haropa Port dans les lignes maritimes conteneurisées.

Figure 1 : Le système portuaire régional de l'axe Seine



[1] Ronan Kerbiriou, Ingénieur d'études, Université Le Havre Normandie France, UMR IDEES et SFLOG. E-mail: ronan.kerbiriou@univ-lehavre.fr

[2] Arnaud Serry, Maitre de conférences, Université Le Havre Normandie France, UMR IDEES. E-mail: arnaud.serry@univ-lehavre.fr

2 L'espace logistique de l'axe Seine

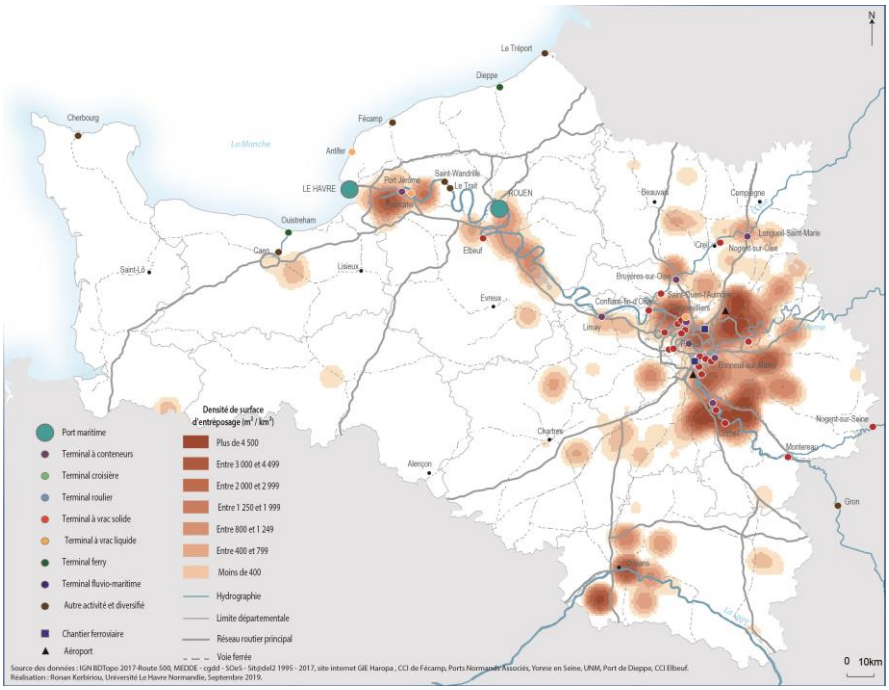


Figure 2 : L'espace logistique de la vallée de la Seine

La vallée de la Seine est le premier espace logistique français avec la présence entre autres de 3 places portuaires aux trafics complémentaires (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, à l'est et au Sud 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, de l'autre côté de Paris, 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. Cette localisation engendre des difficultés terrestres de la marchandise et notamment de manière massifiée avec le transport multimodal depuis Le Havre. Malgré la présence d'un fleuve navigable à haut gabarit sans contrainte de marée, la desserte fluviale du bassin parisien représente seulement 10% des marchandises conteneurisées. Le port de Gennevilliers (qui concentre 80% du trafic conteneurisé des ports fluviaux d'Ile-de-France[3]) se trouve assez loin de ces zones engendrant un transport routier post acheminement important et donc un surcoût. La part modale du ferroviaire se situe autour des 5%. Cette faiblesse s'explique par les difficultés de contourner Paris, la congestion du réseau ferroviaire en Ile-de-France, la vétusté du réseau et l'absence de franchissement de la Seine en aval de Rouen.

L'enjeu pour la desserte terrestre de l'axe Seine est donc de développer des offres multimodales fiables, au plus près des grands espaces d'entreposage. Cela permettra, parallèlement à Haropa Port, d'approfondir son hinterland.

Dans ce cadre, et pour répondre à ces objectifs, plusieurs aménagements ont été réalisés ou sont en cours comme la construction du terminal multimodal au Havre, l'accès fluvial au terminal Port 2000 au Havre ou encore l'électrification et la modernisation de l'itinéraire Serqueux – Gisors qui offrira des capacités supplémentaires pour le fret ferroviaire entre les ports normands et la région parisienne.

3 Le Havre dans le réseau européen de porte-conteneurs

Haropa Port doit faire face à une concurrence importante pour la desserte maritime de l'axe Seine. Le développement du transport multimodal représente un levier essentiel pour assurer le développement logistique de l'axe Sein. Également, le positionnement de la place portuaire havraise dans les réseaux maritimes conteneurisés doit permettre de capter des flux de marchandises.

Le port du Havre est le premier port français pour le trafic conteneurisé et bénéficie d'un positionnement géographique stratégique, de conditions d'accessibilité maritime optimales et d'infrastructures pouvant accueillir l'ensemble des navires de la flotte mondiale. Mais malgré

[3] Source : Paris Terminal Gennevilliers et Terminaux de Seine, Statistiques de trafic 2020.

cela, son trafic reste en deçà de celui des principaux autres ports européens et notamment ceux de la Rangée Nord.

Quand on s'intéresse aux origines et destinations européennes du port du Havre, on observe qu'il entretient des services maritimes majoritaires avec les autres grands ports de la Rangée Nord et du Royaume-Uni. Cela s'apparente à la rotation des grands navires dits mères qui circulent principalement sur les trades Europe - Asie. Le Havre est desservi par ces grands navires mais au départ, c'est à dire quand ils repartent en direction de l'Asie. A l'origine, on retrouve majoritaire des ports d'Europe du Nord. Le premier port hors d'Europe est Pasir Panjang avec 50 liaisons directes au cours de l'année 2018 le plaçant très loin de la liaison depuis Anvers (721 liaisons) et qui représentent un tiers des origines. Par contre, en destination, on retrouve beaucoup plus de ports d'Europe du Sud et hors d'Europe. Le port du Havre serait ainsi le dernier port touché à l'export mais, au contraire, faiblement desservi à l'import. Le renforcement de la position en premier port touché à l'import assurerait au port du Havre d'être une escale primordiale et de capter des trafics en import et de transbordement.

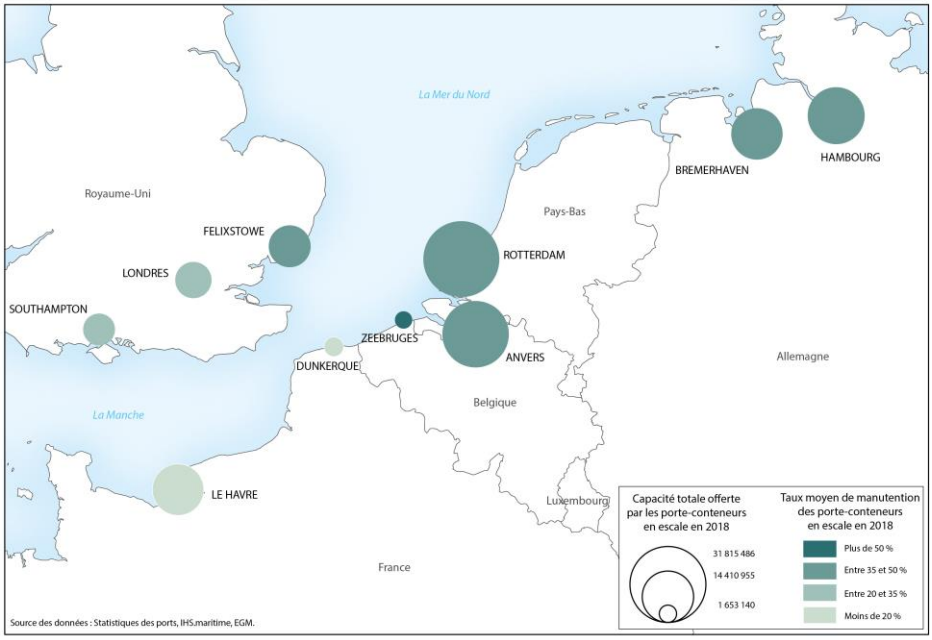


Figure 3: Capacité offerte en escale et taux de manutention moyen en 2018 dans la rangée nord européenne.

Les ports de la Rangée Nord sont fortement intégrés aux flux maritimes mondiaux de par leur positionnement géographique à proximité des bassins de consommation d'envergure et des grands espaces industriels européens. Ces ports posent ainsi les bases de leurs trafics sur le dynamisme de leur hinterland mais une part non négligeable du trafic de conteneurs peut concerner le transbordement. Même si les statistiques concernant le transbordement sont compliquées à obtenir et à comparer, celui-ci semble être inférieur à 20% au Havre alors qu'il est de plus de 60% à Anvers, Rotterdam et Hambourg. En termes de capacités offertes (somme de la capacité théorique des navires en escales), le port du Havre se situe environ au même niveau que les autres ports de la Rangée Nord mais quand on le rapporte au trafic réalisé, on constate que le nombre de conteneurs chargés / déchargés en moyenne est de 20% contre 45% à Anvers ou Rotterdam. Cela signifie que, par exemple, sur un navire d'une capacité de transport de 10000 EVP, au Havre, on manutentionnera en moyenne 2000 EVP contre 4500 à Anvers. Le développement du trafic portuaire Havrais passera ainsi par la captation des flux de marchandises et notamment via l'approfondissement de son hinterland et le développement du transbordement.

4 Conclusion

Haropa Port possède de nombreux atouts géographiques, infrastructurels et un savoir-faire reconnu mais son trafic portuaire conteneurisé connait une évolution inférieure aux autres ports du Range-Nord. Son développement passera par une meilleure maitrise de l'espace logistique de l'axe Seine en développant notamment le transport multimodal. Et également, en se repositionnant dans les lignes maritimes comme premier port touché à l'import.

Références

[1] Kerbiriou, R., Serry, A., Montier, N., Méjane, C. (2019), L'espace logistique de la vallée de la Seine, rapport de recherche.
[2] Kerbiriou, R., Serry, A. (2021), Les ports d'Europe vus du Havre dans Les ports en France, Quelle stratégie portuaire pour un développement de l'activité ? Dir. Cros, S., Lerique, F.
[3] Serry, A. (2019), Des ports et des cartes en Europe, Atlas Devport.
[4] Kerbiriou, R., Serry, (2020), Le port du Havre dans le reseau européen de porte-conteneurs, rapport de recherche.