



HAL
open science

La Normandie: Territoire logistique ?

Ronan Kerbiriou

► **To cite this version:**

Ronan Kerbiriou. La Normandie: Territoire logistique ?. Lilian Loubet; Arnaud Serry. Ports et territoires normands, EMS Éditions, pp.37-51, 2021, Essais et leçons, 978-2-37687-561-1. hal-03685165

HAL Id: hal-03685165

<https://hal.science/hal-03685165v1>

Submitted on 16 Nov 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.

PORTS ET TERRITOIRES NORMANDS

Sous la direction de :
Lilian LOUBET et Arnaud SERRY

Après le ralentissement de 2008 le trafic portuaire mondial a repris sa marche en avant. Les innovations dans les transports de marchandises ont facilité le développement de systèmes de distribution et de production flexibles, notamment dans les grands ports qui traitent l'écrasante majorité du fret. Toutefois le monde portuaire se caractérise également par la permanence de ports « moyens » et « petits » qui desservent souvent des arrière-pays moins étendus. Ces derniers sont cependant peu étudiés par la géographie maritime et encore moins valorisés dans les approches économiques. Il s'y joue pourtant des questions de développement territorial qui justifient un regard plus approfondi sur l'inscription de ces ports au sein de leur territoire et dans un système maritime globalisé. Le cas normand illustre cette dynamique. En Normandie, les grands ports (Rouen et Le Havre) traitent la quasi-totalité des marchandises transportées par voie maritime. Ils constituent ainsi une unité pertinente pour analyser les points de rencontre des différentes échelles, du local au global. Néanmoins, malgré le processus de concentration portuaire, l'écosystème portuaire normand repose également sur des petits ports qui assument des fonctions plus locales auprès d'arrière-pays plus restreints.

Dès lors, cet ouvrage s'inscrit dans le prolongement du colloque Devport 3 (octobre 2020) et du programme « Ports et Territoires » (PORTERR) qui interroge :

- la dimension infrastructurelle et réticulaire dans le développement portuaire et logistique du territoire normand, et par extension de l'axe Seine ;
- l'évolution des dynamiques socio-économiques au sein des places portuaires normandes ;
- la gouvernance des places portuaires, mais également de l'interface ports / territoires ;
- l'opportunité de développement d'outils de modélisation du réseau logistique à des fins de développement territorial.

Lilian LOUBET est Maître de Conférences en Aménagement et Urbanisme à l'Université du Havre, chercheur à l'UMR CNRS 6266 IDEES. Ses thèmes de recherche actuels sont centrés sur trois axes principaux : les recompositions territoriales, la gouvernance et la géopolitique locale (notamment à l'échelle intercommunale), la gouvernance urbano-portuaire.

Arnaud SERRY est Maître de Conférences en Géographie à l'Université du Havre, chercheur à l'UMR CNRS 6266 IDEES, spécialisé en géographie des transports maritimes. Ses thèmes de recherche actuels sont centrés sur trois axes principaux : le transport maritime en mer Baltique, des travaux sur l'axe Seine et des travaux plus globaux consacrés au transport maritime notamment en lien avec l'utilisation de technologies modernes dans le monde maritime (AIS, GNL).



ISBN 978-2-37687-561-1



PORTS ET TERRITOIRES NORMANDS Sous la direction de : Lilian LOUBET et Arnaud SERRY

PORTS ET TERRITOIRES NORMANDS

Sous la direction de :
Lilian LOUBET et Arnaud SERRY



PORTS ET TERRITOIRES NORMANDS

Sous la direction de :
Lilian LOUBET et Arnaud SERRY

« Le Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992 interdit expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. »

© UMR Idées / Université Le Havre Normandie, 2021

© Éditions EMS, 2021

ISBN : 978-2-37687-561-1

Tous droits réservés

Nous rappelons qu'il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement sur quelque support que ce soit le présent ouvrage sans autorisation de l'auteur, son éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC), 20 rue des Grands-Augustins, 75006 Paris (Code de la propriété intellectuelle, articles L. 122-4, L. 122-5 et L. 335-2).

LA NORMANDIE : TERRITOIRE LOGISTIQUE ?

Ronan Kerbiriou

Ingénieur d'études en Système d'Informations Géographiques (SIG)
Université Le Havre Normandie, Laboratoire UMR IDEES,
Structure Fédérative en Logistique (SFLog)

Selon France Supply Chain, la logistique « gère les flux de produits, les flux d'information, les infrastructures physiques et l'organisation humaine depuis le fournisseur jusqu'au client final »¹. La logistique englobe ainsi l'ensemble des activités du transport de la marchandise en coordonnant l'ensemble des processus administratifs, organisationnels et de gestion des données pour s'assurer qu'un produit soit acheminé dans les meilleurs délais, au bon endroit avec un coût compétitif. La logistique assure la bonne coordination entre la demande et l'offre de transport et d'entreposage. La logistique concerne de nombreuses entreprises et peut être internalisée ou externalisée chez des prestataires spécialisés (type 3PL ou 4PL).

Pour qu'un territoire soit attractif et compétitif pour l'organisation des chaînes logistiques, il doit offrir de nombreux avantages : facilité de passage des marchandises, infrastructures de transports de qualité et multimodales, proximité de marchés de consommations, présence d'entreprises, ...

Avec notamment son ouverture maritime, la Normandie est une région qui offre de nombreux atouts pour l'organisation de chaînes logistiques. Aujourd'hui, HAROPA Port représente la porte d'entrée maritime du bassin parisien riche de ces 12 millions d'habitants. Cette orientation maritime impacte aussi la partie terrestre du territoire et particulièrement son organisation logistique.

Au cours de ce chapitre, nous présenterons cette organisation logistique de la Normandie, son interface maritime structurée autour des ports majeurs du Havre et de Rouen et ses services à la marchandise symbolisés par le parc d'entreposage. Le territoire normand et son organisation logistique offrent des atouts diversifiés répondant aux besoins d'implantation de filières. Nous présenterons les filières de l'automobile, des produits laitiers et de la pharmaceutique dont des établissements sont implantés en Normandie. Cette activité logistique et industrielle est également pourvoyeuse d'emplois (INSEE, 2017) et plus particulièrement sur les places portuaires du Havre et de Rouen.

1. L'espace logistique normand

La région Normandie offre de nombreux atouts pour le secteur de la logistique qui bénéficie de la présence d'infrastructures portuaires, notamment celles du Havre et de Rouen et de sa proximité avec la région parisienne. Ce passage maritime et cet espace de consommation sont connectés par une organisation logistique qui se structure en partie sur le territoire normand.

La Normandie possède un réseau portuaire maillant l'ensemble du littoral côtier de Cherbourg à l'ouest au Tréport à l'est avec un ensemble de ports qui répondent à des fonctionnalités différentes et de tailles variées. Ces ports ont des trafics complémentaires ; Le Havre, un port d'envergure mondiale avec un trafic diversifié ; Rouen, un port spécialisé dans le trafic de vrac solide et plus particulièrement céréalier et un ensemble d'autres ports secondaires. Les ports du Havre et de Rouen, qui ont fusionné au 1^{er} juin 2021 dans l'entité commune Haropa avec le port fluvial de Paris, sont des ports pivots pour le trafic maritime français. Le port du Havre est, avec ces

¹ France Supply Chain, Qu'est-ce que la supply chain ?, <https://www.francesupplychain.org/comprendre-la-supply-chain/>

70 millions de tonnes de trafic maritime, le second port français en tonnage et le premier en termes de richesse. Géographiquement, il se positionne sur la Rangée Nord Européenne (ensemble de places portuaires de tailles importantes, géographiquement concentrées, allant du Havre à Hambourg en Allemagne) 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. A l'origine, on retrouve majoritairement des ports d'Europe du Nord (Kerbiriou, Serry, 2020). Le port du Havre possède un trafic maritime réparti entre le vrac liquide, principalement pétrolier et le trafic conteneurisé.

Le port de Rouen est spécialisé dans le trafic de céréales (10,7 millions de tonnes en 2020)², le classant premier port d'Europe de l'ouest pour ce trafic. Rouen profite ainsi de sa position géographique au cœur des régions céréalières de la Normandie et de la Beauce. Ce trafic concerne quasi exclusivement l'export. Le Maghreb est le principal importateur pesant environ 70% des importations de céréales depuis Rouen.

Les ports du Havre et de Rouen offrent des services et des connexions maritimes à l'échelle mondiale. La Normandie possède d'autres ports qui sont secondaires. On y retrouve notamment des terminaux ferrys à Cherbourg, Caen, Le Havre et Dieppe reliant principalement le Royaume-Uni et l'Irlande. On retrouve également, d'autres terminaux maritimes avec des trafics spécialisés comme la cellulose à Fécamp.

La Normandie est desservie par un réseau routier et autoroutier bien maillé offrant des liaisons est-ouest avec les autoroutes A13, A28 et A84 et également nord-sud avec l'autoroute A28. Ce réseau routier permet de connecter la Normandie avec l'ensemble des régions françaises et notamment la région parisienne.

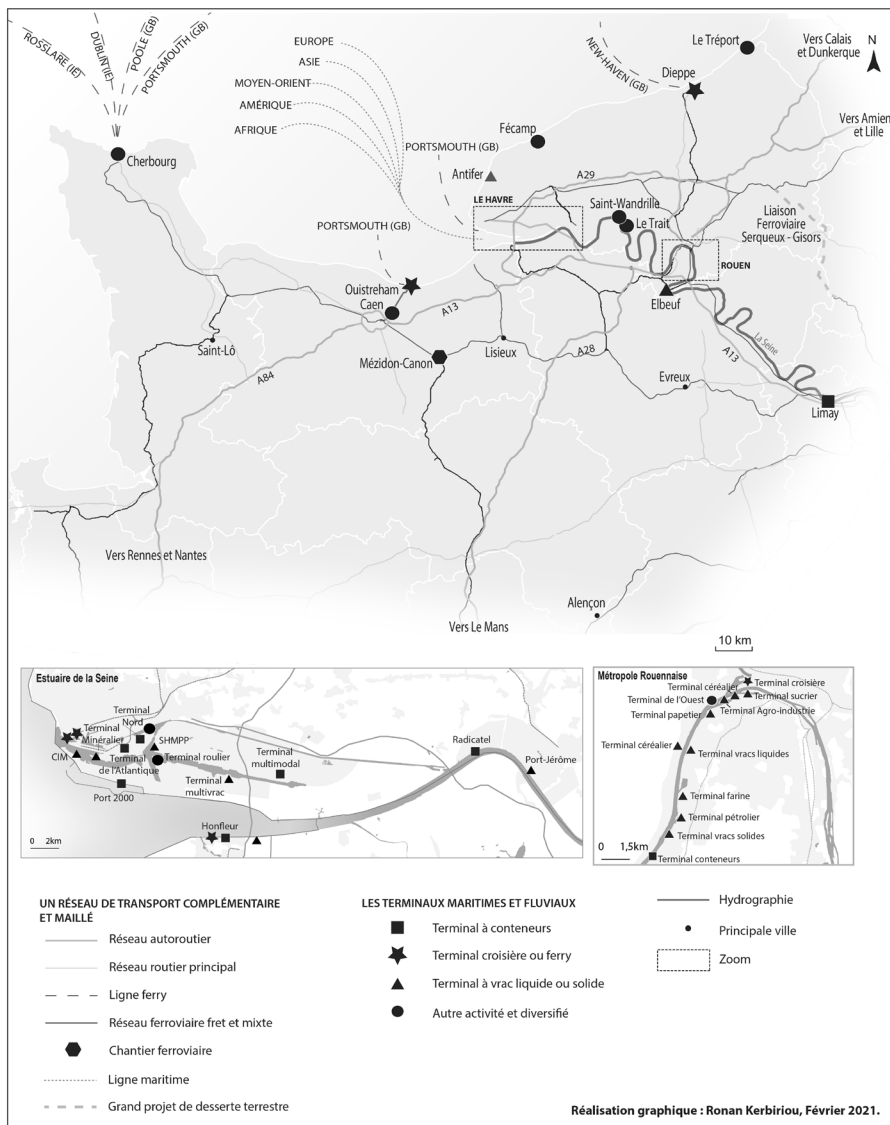
L'espace logistique normand fait plus largement parti de l'espace Axe seine. Le terme Axe Seine est utilisé de plus en plus couramment par les aménageurs, les professionnels de la logistique, les élus ou les universitaires. Il symbolise l'axe de circulation entre la métropole parisienne et le port du Havre matérialisé par le fleuve, la Seine, mais où l'essentiel des trafics de marchandises sont routiers. La Seine offre un accès fluvial direct entre les deux principaux ports normands et la région parisienne, navigable pour les barges à haut gabarit, mais qui est aujourd'hui sous exploité. Par exemple, seulement 10% des conteneurs du port du Havre à destination de l'arrière-pays empruntent la voie d'eau. Concernant le transport ferroviaire, ce mode n'est que très peu utilisé pour le transport de marchandises, car il fait face à différents obstacles (difficulté du franchissement de la Seine empêchant une desserte optimale de l'ouest de la France, vieillissement de l'infrastructure, saturation du réseau ferroviaire en Ile-de-France, contournement de l'Ile-de-France compliqué, priorité au transport de voyageurs...).

Avec la concentration des flux de marchandises (sous l'impulsion, notamment, de l'accroissement de la capacité de transport maritime des porte-conteneurs) et les contraintes environnementales dans l'objectif de réduire les émissions polluantes, le développement du transport multimodal représente un enjeu primordial pour le développement portuaire et logistique de la Normandie. Le transport multimodal doit permettre une meilleure connexion et une meilleure irrigation de l'arrière-pays. Dans ce

2 Source : Haropa, bilan 2020.

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.

Figure 1 : Espace logistique normand



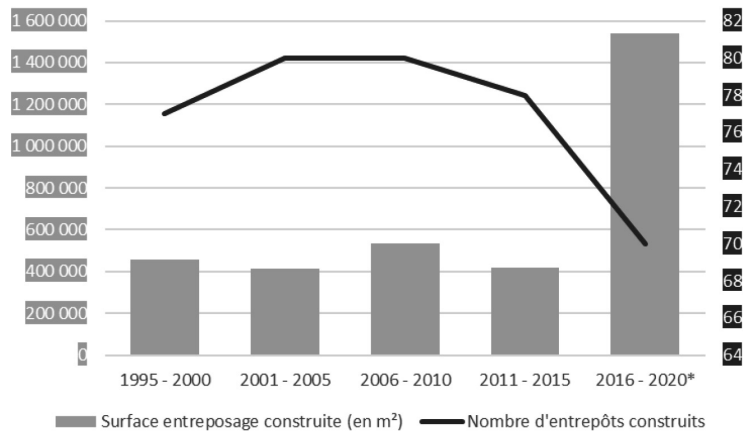
Source : © IGN BDTopo, Route 500, GIE Haropa, Ports Normands Associés, CCI Fécamp, Yonne en Seine, CCI Elbeuf, UNM, Port de Dieppe, Geowestflows.

L'entreposage, en offrant des capacités dans le traitement de la marchandise, représente un vecteur pour le développement logistique d'un territoire. L'entrepôt est un bâtiment destiné aux activités de stockage, de distribution ou de reconditionnement. Ainsi, le rôle premier d'un entrepôt est de gérer des stocks de produits et de préparer des livraisons. Les entrepôts sont les lieux de passage terrestre de la marchandise à l'import comme à l'export généralement conteneurisé et arrivant des ports. Leur localisation influence le choix du passage portuaire. La proximité des parcs d'entreposage et le dynamisme des constructions neuves jouent un rôle déterminant dans le développement portuaire d'un espace (Serry, 2019).

L'entreposage en Normandie et principalement le long de l'axe Seine est un enjeu de développement portuaire pour la nouvelle entité HAROPA Port. En effet, l'entreposage induit des flux de marchandises qui peuvent avoir comme origine le passage portuaire. En Ile-de-France, l'espace logistique se concentre sur un croisant Nord-Est-Sud à proximité des infrastructures de transport que sont la francilienne, les autoroutes A1, A4 et A6 ou encore des aéroports de Paris (Charles-de-Gaulle et Orly). Cet espace logistique se situant de l'autre côté de Paris par rapport aux ports normands est fortement concurrencé par les ports du Nord de l'Europe et principalement par Anvers. En termes de temps de conduite en camion, le différentiel n'est pas très important (entre 1H et 2H de temps de conduite en faveur du Havre). Le développement du transport multimodal doit permettre l'amélioration de la connexion à ces espaces d'entreposage logistique. Mais, un autre enjeu important est le développement logistique en Normandie qui doit permettre de rapprocher l'entreposage du passage portuaire offrant un avantage concurrentiel aux ports normands et notamment à ceux du Havre et de Rouen. Pour cela, l'enjeu repose sur l'identification du foncier disponible, dans sa maîtrise et dans le développement de parc d'entreposage.

L'espace logistique normand se concentre en grande partie le long de la Seine et en Seine-Maritime dynamisé principalement par son activité portuaire et sa connexion terrestre directe avec le bassin parisien. Ce constat se reflète dans l'analyse du dynamisme des constructions d'entrepôts. Sur le graphique en figure 2, nous pouvons observer le développement de l'entreposage en Normandie par tranche de 5 ans depuis 1995. Jusqu'en 2015, on construisait en Normandie près de 80 entrepôts pour environ 500 000 m² et à partir de 2016, on observe une augmentation très importante de la surface d'entreposage construite avec près d'1,6 million de m², mais pour seulement 68 entrepôts. Cela correspond à la dynamique générale de la diminution du nombre de projets de constructions qui se concentrent sur des entrepôts XXL.

Figure 2 : Surface d'entreposage et nombre d'entrepôts construits entre 1995 et 2020 en Normandie

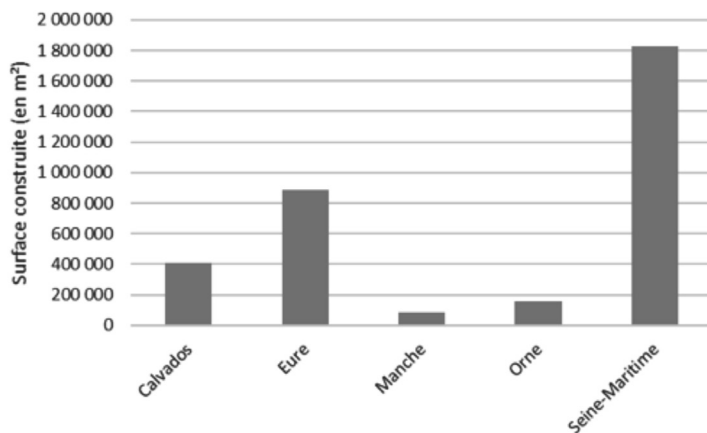


Source : SDES, sit@del2.

* suite à la mise à disposition des données en open data conduisant à un décalage dans le temps, les données 2016 n'ont pas été mises à disposition par les services ministériels.

Ainsi, la Normandie a connu un fort développement de son offre d'entreposage ces dernières années marquant un rapprochement de l'activité logistique du passage portuaire de la marchandise. On note sur le graphique de la figure 3 que ce développement logistique se concentre en Seine-Maritime porté par le port du Havre où de nombreux projets logistiques d'envergure ont été menés ces dernières années (Parcs logistiques du Pont de Normandie, ...) et le long de l'autoroute A13. Ainsi, depuis 1995, 1,8 million de m² de surface d'entreposage ont été construits en Seine-Maritime.

Figure 3 : Surface d'entreposage construite entre 1995 et 2020 par département normand



Source : SDES, sit@del2.

2. Un espace logistique attrayant pour des filières structurantes

L'espace logistique normand est un espace d'envergure nationale organisé principalement autour des places portuaires du Havre et de Rouen et de l'axe Seine, mais également avec un maillage diversifié de ports secondaires. Cet espace logistique répond à une logique de desserte du territoire national voir continental ; il dessert cependant principalement la région francilienne qui est le premier marché de consommation européen. Mais la Normandie n'est pas qu'un point de passage de la marchandise à destination de l'hinterland. L'organisation logistique de la Normandie permet de répondre aux besoins d'implantations des entreprises. Ainsi, de nombreux établissements de filières différentes choisissent de s'implanter en Normandie afin de bénéficier des infrastructures de transport, du bassin de consommation ou encore de l'agriculture locale. Une filière regroupe des établissements ayant des activités complémentaires. Elle est définie par exemple à partir du code APE (Activité principale exercée) des établissements de l'INSEE. Par exemple, la filière automobile regroupe les producteurs de pièces, les équipementiers et les constructeurs. Ainsi, certaines filières sont très présentes en Normandie.

Le « fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (FLORES) » est développé par l'INSEE en fournissant des statistiques et des données informatives sur le tissu économique local. Cette base de données permet d'avoir un aperçu de la structuration économique d'une commune et donc d'un département ou d'une région. On peut ainsi connaître la répartition des établissements par grande filière économique : agriculture, sylviculture, pêche ; industrie ; construction ; commerce, transports et services divers et administration publique, enseignement, santé et action sociale. Le tableau, en figure 4, offre un panorama de la répartition des établissements par département normand pour chacune de ces grandes filières économiques avec un comparatif par rapport à la moyenne nationale.

La Normandie possède des activités économiques qui sont diversifiées avec des spécialisations territoriales voire départementales. Ainsi, mise à part la Seine-Maritime, les autres départements ont une activité agricole supérieure à la moyenne nationale et, en premier lieu, la Manche (12,53 %) et l'Orne (14,86 %). Les départements de la Seine-Maritime et du Calvados ont une activité économique dans le commerce, transports et services divers plus importante que la moyenne nationale. Le Calvados est un département très touristique (principalement son littoral avec la Côte fleurie, les stations balnéaires de Deauville – Trouville, les plages du débarquement...). Ainsi, on retrouve une activité commerciale et de service très importante. En Seine-Maritime, c'est l'activité liée au transport et à la logistique qui est dominante portée par son activité portuaire. Dans l'Eure, de nombreux établissements liés au secteur de la construction y sont implantés.

Figure 4 : Etablissements normands par secteur d'activité en 2018 (en %)

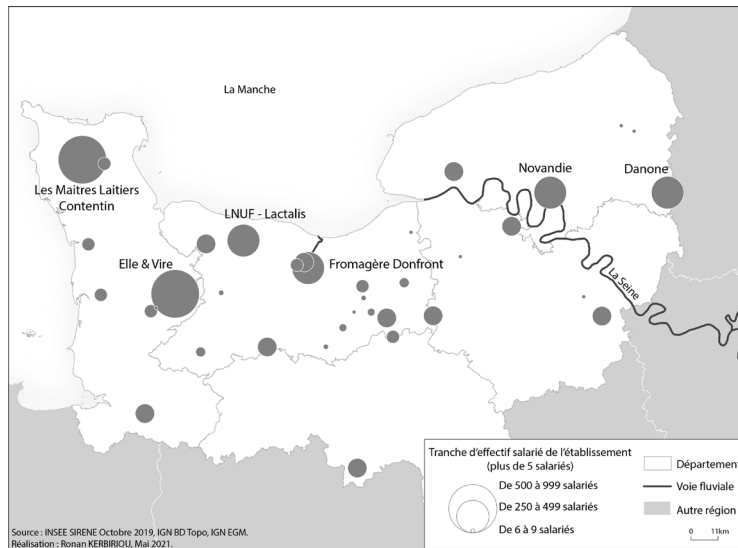
Département	Agriculture, sylviculture, pêche	Industrie	Construction	Commerce, transport et services divers	Administration publique, enseignement, santé et action sociale
Calvados	6,37 %	6,71 %	10,00 %	63,68 %	13,25 %
Eure	6,51 %	8,30 %	12,70 %	55,97 %	16,52 %
Manche	12,53 %	7,71 %	9,96 %	55,79 %	14,01 %
Orne	14,86 %	8,68 %	10,69 %	49,20 %	16,57 %
Seine-Maritime	4,96 %	6,92 %	9,04 %	63,18 %	15,89 %
Normandie	7,68 %	7,38 %	10,16 %	59,65 %	15,13 %
France	4,51 %	6,75 %	10,42 %	65,02 %	13,30 %

Source : INSEE, Flores 2018.

En 2018, on comptabilisait près de 100 000 établissements actifs en Normandie, bénéficiant des atouts diversifiés offerts par le territoire et structurant ainsi des filières. Nous analyserons 3 filières très présentes en Normandie, mais qui ont des logiques de fonctionnement et des besoins différents (voir figure 5, 6 et 7).

Le sud-ouest de la Normandie est un territoire plus rural au sein duquel le secteur de l'agriculture est très présent et tout particulièrement la filière des produits laitiers. Des sociétés nationalement connues y sont implantées (Florette, Coopérative d'Isigny-Sainte-Mère, des fromageries...) autour de producteurs locaux. C'est une filière emblématique de la Normandie qui fournit des produits de première nécessité tels que la crème fraîche, le fromage, le lait... Cette filière et ses établissements contribuent grandement au rayonnement de la région et à la valorisation de la richesse de son terroir. Certains de ses établissements emploient plus de 500 salariés. Cette filière est également tournée vers l'international. Ainsi en 2016, sur 10 litres de lait produits, 4 ont été exportés (source : CNIEL d'après Eurostat) soit 6,6 milliards d'euros (source : Eurostat, 2016).

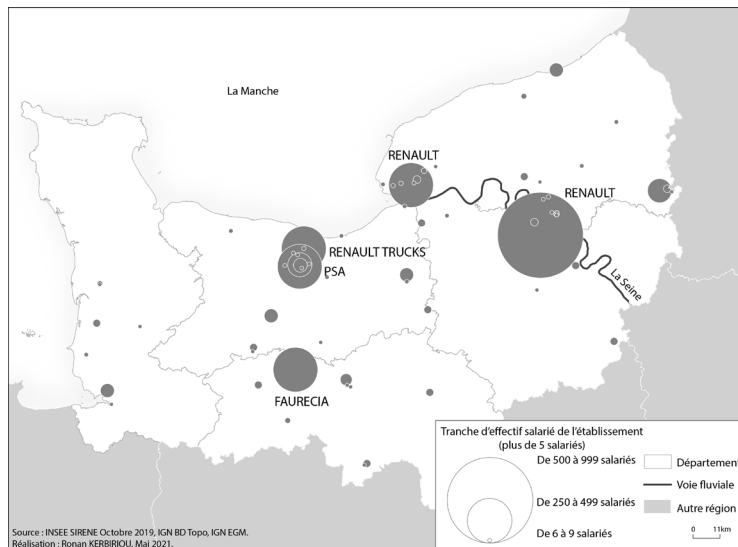
Figure 5 : Etablissements de la filière des produits laitiers



Source : INSEE, Sirene.

La filière automobile profite des infrastructures de transport et portuaires pour son fret et ses exportations. Les deux grands constructeurs d'automobile français, Renault et PSA, sont bien implantés en Normandie et sont entourés de fournisseurs et d'équipementiers tels que Faurecia ou Bosch. Cette filière regroupe plus de 150 établissements en Normandie (source : INSEE, Sirene) et en 2019, 300 000 véhicules neufs ont été importés ou exportés par le port du Havre (source : Haropa, rapport d'activité 2019).

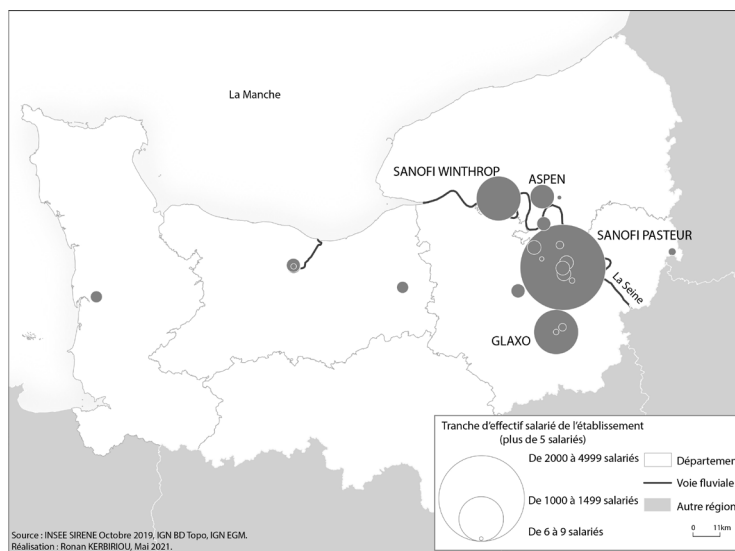
Figure 6 : Etablissements de la filière automobile



Source : INSEE, Sirene.

La filière pharmaceutique est très présente entre Rouen et le Sud de l'Eure où on retrouve les principaux laboratoires (Sanofi, Glaxo, Servier...). Elle profite à la fois de la proximité de la région parisienne et des possibilités d'export offertes en Normandie. 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 l'aéronautique / aérospatiale et l'automobile.

Figure 7 : Etablissements de la filière pharmaceutique



Source : INSEE, Sirene.

3. Un espace logistique générateur d'emplois

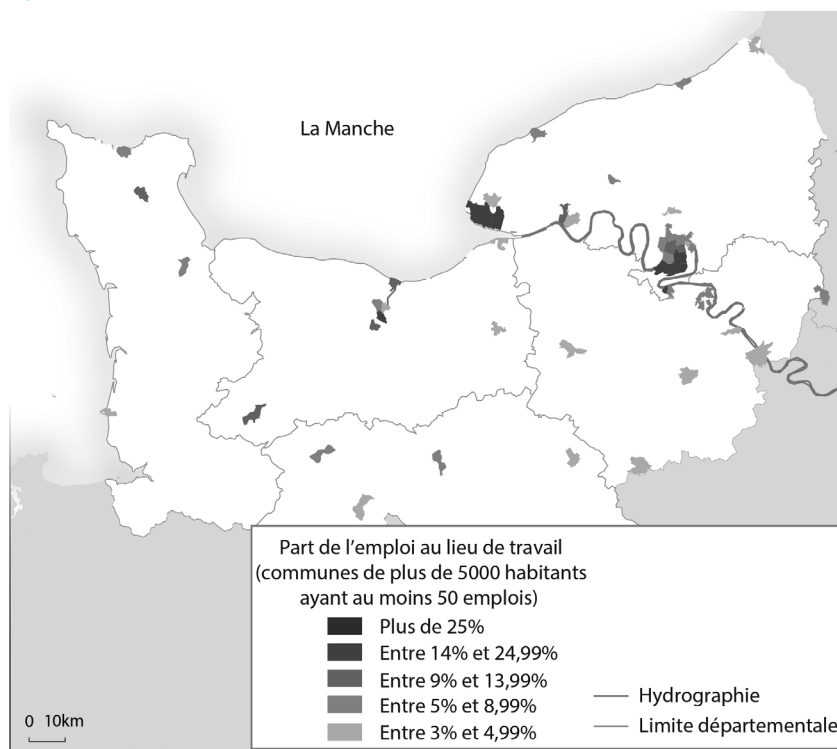
La Normandie regroupe 3,3 millions d'habitants (source : INSEE septembre 2020) et à la fin de l'année 2020, comptabilisait 1,3 million d'emplois en 2019 (source : INSEE, avril 2021). Cela correspond à 5% de la population française métropolitaine et 4,6% de ses emplois.

L'emploi au lieu de travail en Normandie est inégalement réparti sur le territoire, notamment entre les différents départements. La Seine-Maritime regroupe 40% des emplois normands (468 000 emplois au lieu de travail, source : INSEE) alors que l'Orne ne compte 91 000 emplois. Cela correspond aux spécificités de la Normandie où les densités de population sont hétérogènes. L'Orne est un département rural et comme constaté précédemment, son activité économique est orientée vers l'agriculture au contraire du département Seinomarain plus peuplé et plus industrialisé. L'espace logistique normand est concentré en grande partie le long de la Seine et tout particulièrement en Seine-Maritime (cf. partie1).

Les deux cartes, en figures 8 et 9, représentent la part de l'emploi par commune dans les branches de l'industrie et des transports/entreposage. Dans ces représentations cartographiques, ne sont conservées que les communes de plus de 5 000 habitants et ayant au moins 50 emplois.

Le secteur du transport et de l'entreposage comptabilise 67 000 emplois en Normandie soit 6% des emplois et jusqu'à 8% en Seine-Maritime. En effet, le département Seinomarin regroupe 50% des emplois normands de ce secteur d'activité. On observe très logiquement une concentration autour des ports : Dieppe, Fécamp, Rouen, Le Havre, Caen-Ouistreham ou encore Cherbourg.

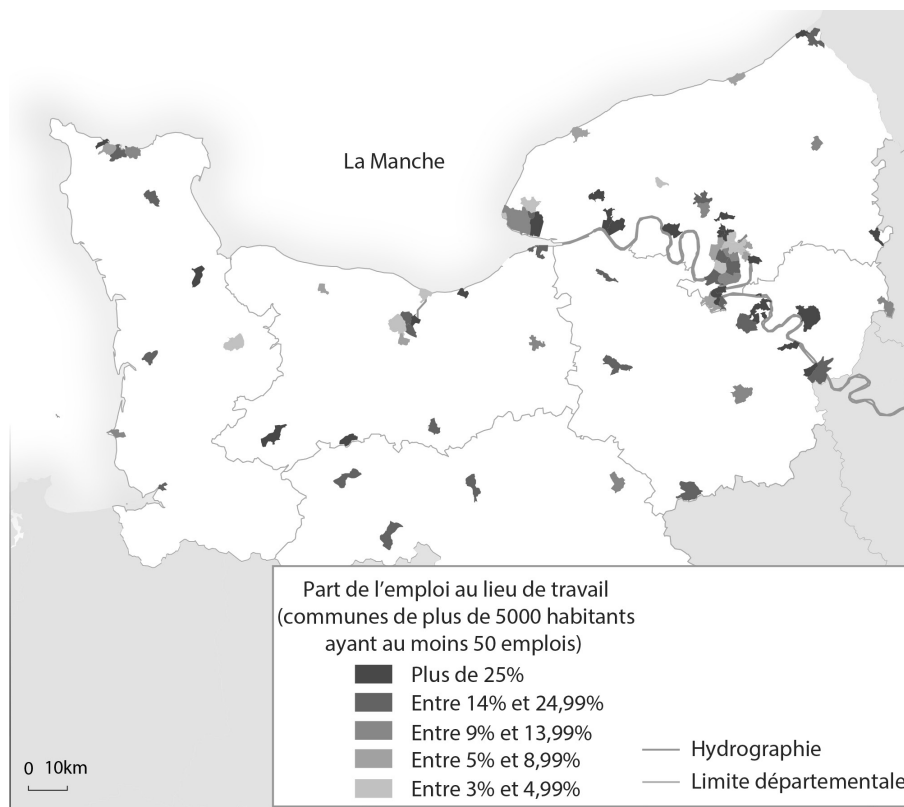
Figure 8 : Part de l'emploi par commune dans le transport et l'entreposage en 2018



Source : INSEE, Flores 2018.

L'industrie pèse, quant à elle, pour 197 000 emplois soit 17,7% de l'emploi total de la région et jusqu'à près de 23% de l'emploi total dans l'Eure. La Seine-Maritime regroupe 74 000 emplois industriels concentrés autour des ports du Havre et de Rouen.

Figure 9 : Part de l'emploi par commune dans l'industrie en 2018



Source : INSEE, Flores 2018.

Le dynamisme de l'activité et de l'emploi lié aux secteurs de la logistique et de l'industrie en Normandie est en relation directe avec les ports du Havre et de Rouen. Les ports du Havre et de Rouen sont des ensembles regroupant un cluster industriel et un cluster maritime et portuaire. Ce dernier se définit comme étant le regroupement des activités liées au navire et à la marchandise. Le passage de la marchandise du navire à un mode de transport terrestre, et inversement, fait appel à de nombreux « métiers » plus ou moins intégrés : pilotes, compagnie de remorquage, lamaneurs, autorité portuaire, agent maritime, consignataire, manutentionnaire, commissionnaire en transport, transitaires, contrôle technique, assureur, entreposeur, transporteur routier, ferroviaire, ou fluvial, liés par une solidarité obligée, afin d'assurer la fluidité du passage de la marchandise (Lévêque, Chédot, 2010). Le cluster industriel comprend les grandes industries du port et les services qui en dépendent et qui sans exercer une activité typiquement portuaire trouvent intérêt à s'implanter à proximité du port (INSEE Flash Normandie, n°101).

Ces deux espaces industrialo-portuaires représentent respectivement 30 190 emplois pour le port du Havre pour 850 établissements employeurs et 18 138 emplois pour le port de Rouen pour 510 établissements employeurs. Au Havre, l'emploi se répartit de manière équilibrée dans les deux clusters précédemment définis alors que l'emploi du

cluster industriel représente les ¾ des emplois en lien avec l'activité du port de Rouen dont la moitié dans l'usine d'ExxonMobil de Port-Jérôme-sur-Seine.

Les ports du Havre et de Rouen regroupent à eux seuls 16% des emplois industriels normands et 30% des emplois du secteur du transport et de l'entreposage. Ces deux pôles sont des générateurs de l'économie et de l'emploi local et régional. Par exemple, la richesse dégagée par les établissements portuaires du Havre et de Rouen représente 10,7% de la richesse dégagée par la région, soit 6,1 milliards d'euros (source : INSEE, 2021).

Figure 10 : Répartition des emplois des clusters industrialo-portuaire des ports du Havre et de Rouen

Activités	Rouen	Le Havre
Cluster maritime et portuaire	4370	13 130
Services aux navires	600	4 860
Services aux marchandises	2 580	4 940
Secteur public et gestion des infrastructures	780	1 810
Autres services portuaires	410	1 520
Cluster industriel	13 460	16 230
Industries	7 660	8 800
Services aux industries	1 940	1 270
Industries et services de support, liées au CIP	1 160	3 550
Transports terrestres	2 700	2 610
Ensemble du complexe industrialo-portuaire	17 820	29 360

Source : INSEE Flash Normandie n°101, avril 2021.

Conclusion

La Normandie est un territoire irrigué par un corridor logistique qui va de l'ouverture maritime, symbolisé par Le Havre, à l'Île-de-France ; nommé l'Axe Seine. Ce corridor logistique est connecté aux grandes routes maritimes internationales et à l'espace métropolitain parisien qui est le premier marché de consommation européen ce qui offre des atouts pour la logistique d'entreposage et pour l'implantation d'établissements et donc la structuration de filières emblématiques et importantes dans l'économie nationale. La création de la nouvelle entité portuaire HAROPA Port, en date du 1^{er} juin 2021, couvre l'ensemble de ce corridor ce qui doit permettre de coordonner son développement. Et même s'il s'organise autour d'un fleuve navigable à grand gabarit, le corridor logistique de l'Axe Seine peut être qualifié de monomodal du fait de la faiblesse de l'utilisation des modes de transports alternatifs au tout routier.

La Normandie voit ainsi transiter sur son territoire des flux importants à destination de la région parisienne principalement, mais la desserte de cette région est fortement concurrencée par des ports d'Europe du Nord tels qu'Anvers ou Rotterdam qui possèdent de bonnes connexions terrestres avec l'Île-de-France. La création de la nouvelle entité portuaire HAROPA Port doit permettre de relever ce défi et de faire face à la concurrence des ports d'Europe du Nord pour permettre de poursuivre le développement portuaire et logistique de la Normandie et plus particulièrement du corridor logistique Axe Seine. Haropa Port s'inscrit donc comme l'acteur majeur de la structuration de cet espace. L'enjeu pour le développement maritime de la Normandie sera dans un premier temps d'améliorer la connexion terrestre avec les grands espaces logistiques d'Île-de-France et principalement via le développement du transport multimodal et dans un second temps, en rapprochant l'entreposage du passage portuaire. La réussite face à ce défi reposera également, en grande partie sur l'adhésion de l'ensemble des acteurs générateurs de flux. Haropa Port devra leur redonner confiance dans l'organisation de leur chaîne logistique via un passage portuaire en Normandie.

BIBLIOGRAPHIE

INSEE Analyses Normandie n°47, juin 2018, *Une place importante de l'aérien et du portuaire dans les activités logistiques de la Vallée de la Seine.*

INSEE Flash Normandie n°101, avril 2021, *47 200 salariés en 2017 dans les complexes industrialo-portuaires du Havre et de Rouen.*

Lévêque, L., Chédot, C. (2010), *Cluster portuaire et localisation de la décision dans les activités maritimes et portuaires : quelques enseignements de l'exemple havrais.*

Kerbiriou, R., Serry, A., Montier, N., Méjane, C. (2019), *L'espace logistique de la vallée de la Seine*, rapport de recherche.

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., Lérique, F.

Serry, A. (2019), *Des ports et des cartes en Europe*, Atlas Devport. Editions EMS.