



**HAL**  
open science

# HAROPA : Un nouveau système portuaire sur la scène Européenne

Arnaud Serry, Ronan Kerbiriou

► **To cite this version:**

Arnaud Serry, Ronan Kerbiriou. HAROPA : Un nouveau système portuaire sur la scène Européenne. HAROPA. 2016. hal-04554396

**HAL Id: hal-04554396**

**<https://hal.science/hal-04554396v1>**

Submitted on 22 Apr 2024

**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.



# HAROPA

UN NOUVEAU SYSTÈME PORTUAIRE  
SUR LA SCÈNE EUROPÉENNE

HAROPA EN EUROPE - ACTEURS & FILIÈRES - L'OFFRE LOGISTIQUE







**Auteurs , Système d'information géographique (SIG Axe Seine), traitement graphique et cartographie :**  
Ronan Kerbiriou, Laurent Lévêque, Félix Perrin, Arnaud Serry

**Coordination graphique, maquette et mise en page**  
Mathilde Bivel

**Impression**

Mai 2016

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou les reproductions destinées à une utilisation collective.  
Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de son auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

# HAROPA

UN NOUVEAU SYSTÈME PORTUAIRE  
SUR LA SCÈNE EUROPÉENNE



# SOMMAIRE



## HAROPA DANS LE CONTEXTE EUROPÉEN

Atouts et handicaps dans le concert des ports européens .....	6
L'hinterland routier : un modèle .....	8
Connexions & congestions .....	10
«Mains ports» et ports spécialisés .....	12
Les filières génératrices de flux .....	14
L'avant-pays d'Haropa .....	16



## ACTEURS & FILIÈRES

Des espaces d'activités connectés aux flux internationaux .....	20
Des filières sélectives dans leur implantation .....	22
Les activités d'affrètement et d'organisation des transports .....	26



## L'OFFRE LOGISTIQUE D'HAROPA

L'espace logistique d'Haropa .....	30
L'entreposage : une fonction essentielle dans les chaînes logistiques .....	32
Les disponibilités foncières .....	34
L'impact sur l'emploi .....	36
Les enjeux de l'intermodalité .....	38

## GENÈSE D'UN NOUVEAU SYSTÈME PORTUAIRE EN EUROPE

De multiples dénominations sont apparues récemment pour qualifier les configurations portuaires qui ont émergé depuis une vingtaine d'années dans l'espace européen : Système portuaire régional, Hub, Extended Gateway, port connecté... L'idée générale qui se dégage de cette évolution sémantique repose sur quelques tendances qui se confirment. Tout d'abord, le port n'est plus un assemblage monolithique de terminaux et d'outillages gérés par une autorité unique sur un espace clos, légitimé par la puissance publique. Ensuite, la qualité des relations avec l'hinterland est devenue essentielle pour attirer du fret maritime dans un contexte de concurrence interportuaire exacerbée, notamment sur le range Nord-Ouest. Troisièmement, les relations entre autorités portuaires, clusters d'entreprises présentes sur le port, et collectivités territoriales de tous niveaux, jouent un rôle essentiel dans la compétitivité de la place portuaire - la question de la gouvernance multi-échelle est donc posée. Enfin, conséquence de ce qui précède, dans la gestion des ports du 21<sup>e</sup> siècle, la logique commerciale l'emporte sur la logique planificatrice.

Face à ces tendances émergentes ou confirmées, HAROPA, une jeune organisation née en 2012, cherche sa place dans le concert des grands ensembles portuaires européens. En se fondant sur son potentiel de marché et d'accessibilité maritime et fluviale, HAROPA ambitionne de devenir un acteur majeur du transport et de la logistique européens.

Après avoir rappelé les atouts et les handicaps dans le contexte européen 🌐, le document qui suit réalise un état des lieux de l'offre de service d'HAROPA à travers les acteurs et les filières 🏢 présentes dans l'axe Seine ainsi que dans les équipements et service 🚚 impliqués dans les chaînes logistiques du territoire.





# HAROPA DANS LE CONTEXTE EUROPÉEN

## I. HAROPA DANS LE CONTEXTE EUROPÉEN



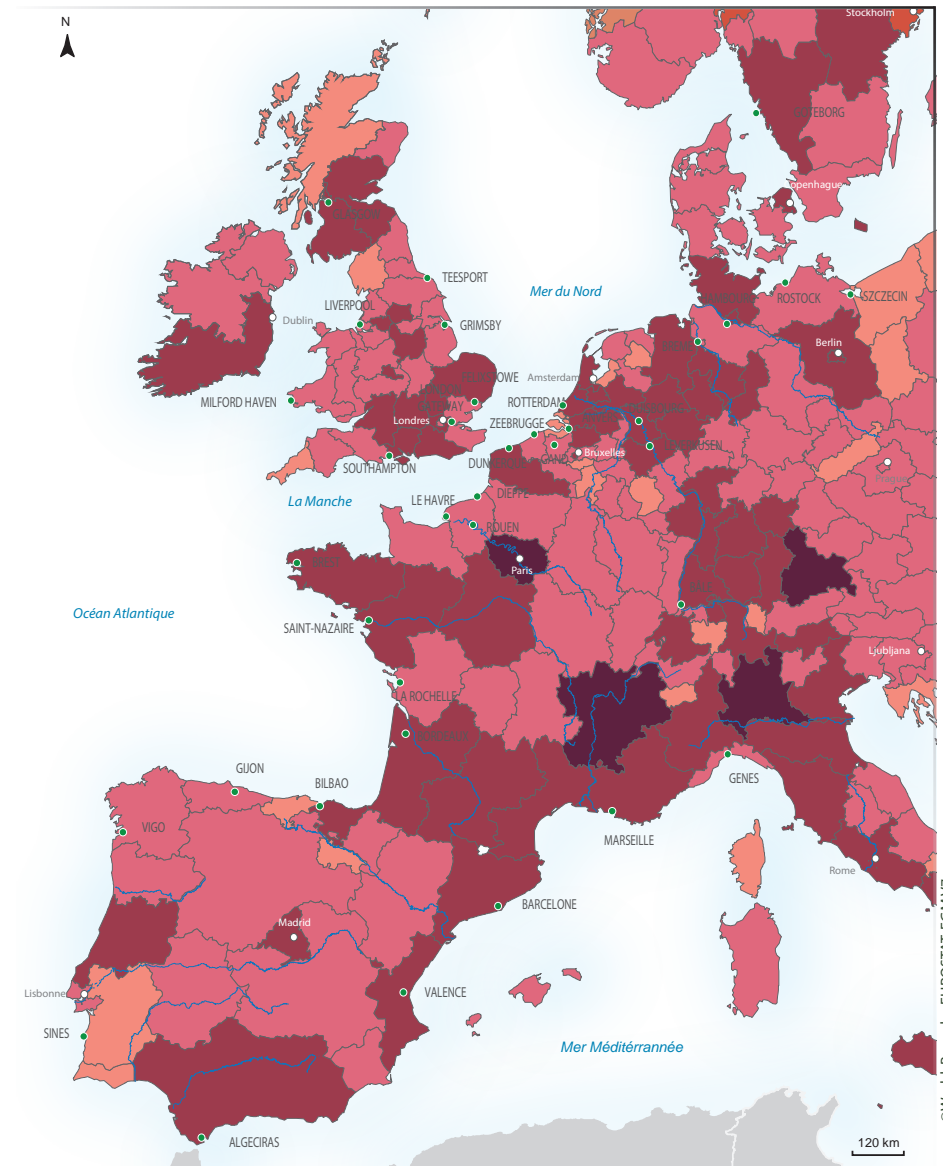
- ATOUTS ET HANDICAPS DANS LE CONCERT DES PORTS EUROPÉENS
- L'HINTERLAND ROUTIER : UN MODÈLE
- CONNEXIONS & CONGESTIONS
- «MAINS PORTS» ET PORTS SPÉCIALISÉS
- LES FILIÈRES GÉNÉRATRICES DE FLUX
- L'AVANT-PAYS D'HAROPA

ATOUTS ET HANDICAPS DANS LE CONCERT DES PORTS EUROPÉENS

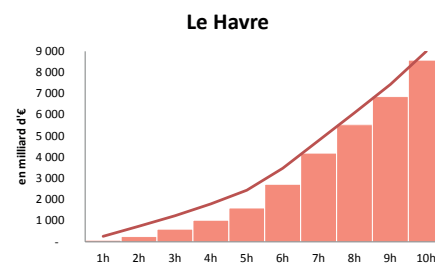
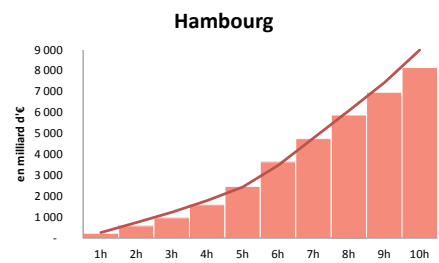
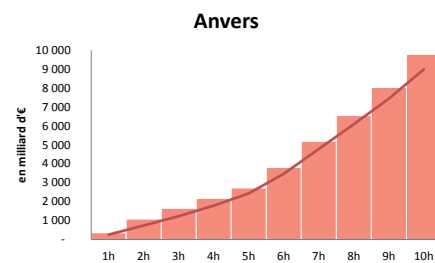
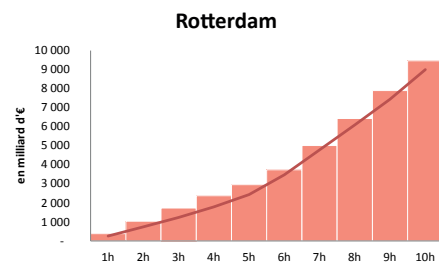
Avec deux heures de transport routier, il est possible d'accéder à l'équivalent de 79 milliards de PIB à partir du port du Havre. Pour un temps de trajet équivalent, cette valeur atteint 500 milliards pour Rotterdam et 640 pour Anvers. Ceci traduit les écarts de localisation des ports du range Nord-Ouest et donc la position excentrée d'HAROPA par rapport à la dorsale européenne qui concentre 30 % du PIB de l'UE. Le couloir rhénan est le centre de gravité de l'économie européenne. S'y

retrouvent les principales concentrations industrielles et de population de l'UE. Dans le delta Rhin-Escaut où se localisent les centres de distributions européens des marques et des grandes enseignes, une proportion élevée du trafic conteneurs est générée par la région entourant les ports. 40 % des conteneurs qui transitent par Anvers desservent des entrepôts localisés dans un rayon de 50 Km. Pour Rotterdam, les destinations les plus fréquentes s'inscrivent dans un rayon de 150 à 200 km. ■

Le PIB par région (NUTS 2) en 2014...



L'accès à la richesse et le temps de transport routier

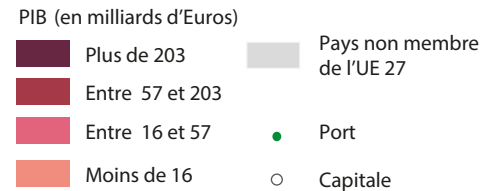
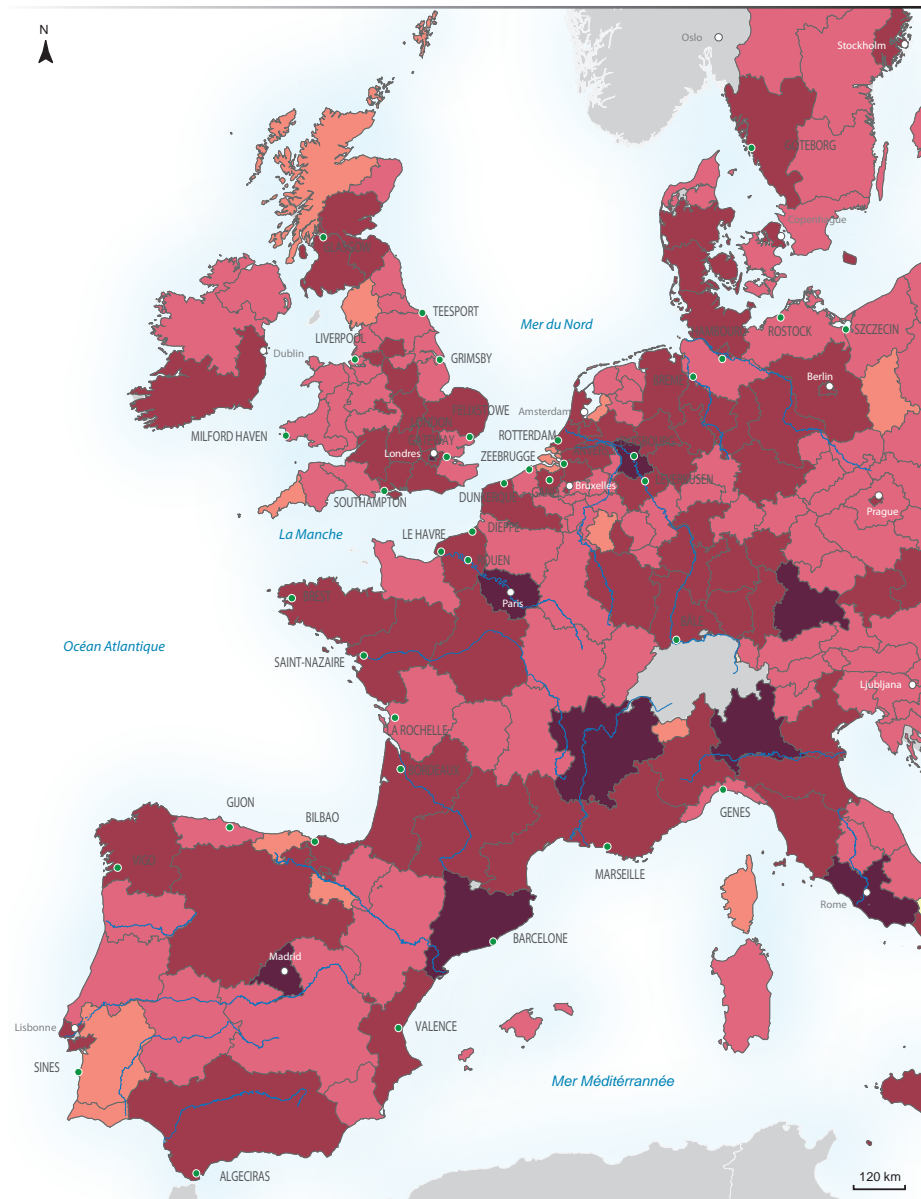


— Moyenne des 4 ports



©WorldsBounds, EUROSTAT, EGM V7

... et la projection du PIB à l'horizon 2030



*Méthodologie : Projection du PIB régional à l'horizon 2030.*

La projection du PIB par région européenne NUTS 2 utilise des données d'EUROSTAT l'institut statistique européen. Ce calcul s'appuie sur le PIB et la population en 2014 des régions (niveau NUTS2, soit les régions françaises ou les «Regierungbezirke» allemands), la projection du PIB par habitant et la projection de population par pays à l'horizon 2030.

La première étape consiste à estimer l'évolution du PIB par habitant ainsi que l'évolution démographique par pays entre 2014 et 2030. Ces évolutions moyennes sont ensuite appliquées à chacune des régions afin d'obtenir la population et le PIB par habitant, projetés en 2030.

Le produit de ces deux projections permet d'obtenir celles du PIB 2030. La discrétisation a été réalisée sur l'ensemble des pays membres de l'UE.

Deux tendances sont révélées par la projection du PIB régional à l'horizon 2030 :

► **Le dynamisme économique à l'Est**, le rattrapage économique des pays récemment entrés dans l'UE induit une forte demande de produits importés qui bénéficie essentiellement à Hambourg et aux ports de la Baltique. Le haut niveau d'exportation de l'industrie allemande permet d'envisager des flux équilibrés notamment avec l'Asie.

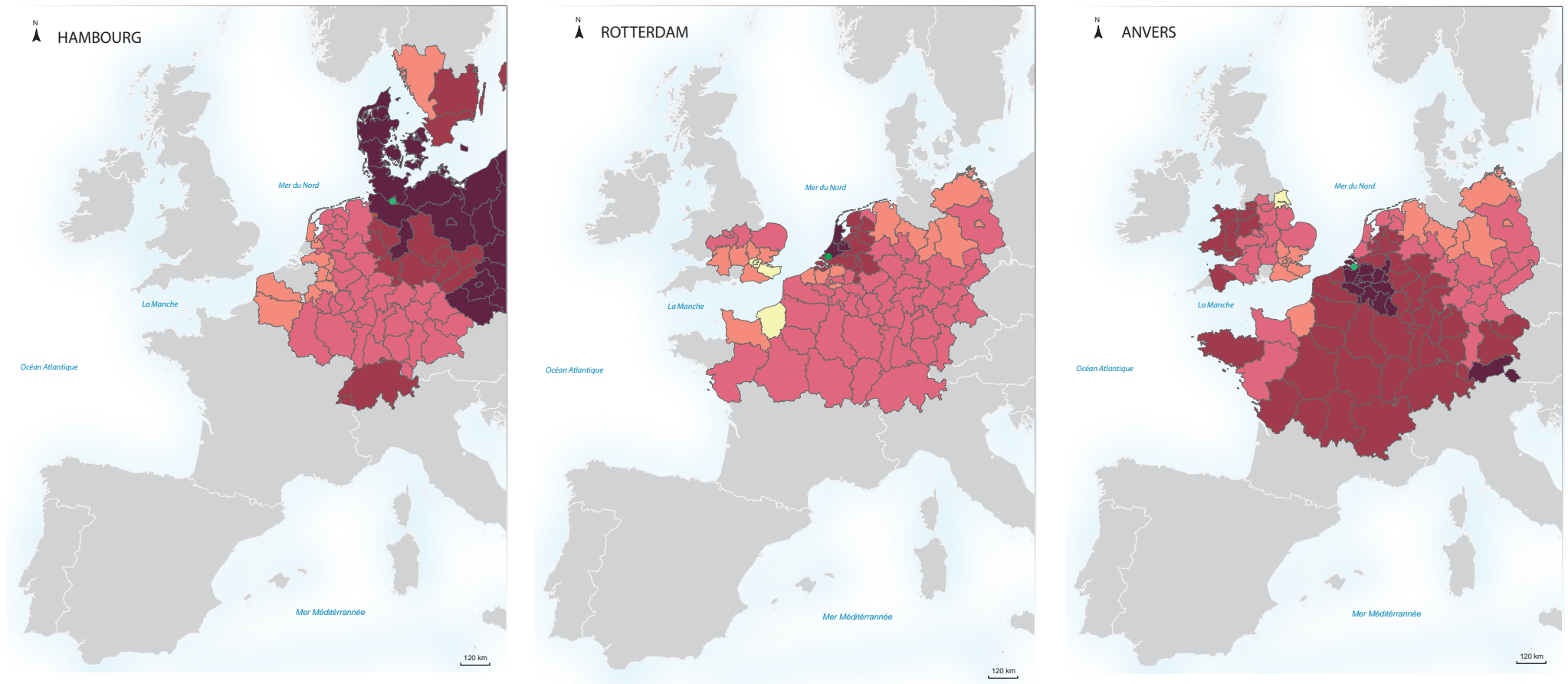
► **Le dynamisme démographique à l'Ouest** et la croissance de l'économie résidentielle concernent plutôt les régions de l'arc atlantique et du littoral méditerranéen.

HAROPA dispose ici d'un potentiel de croissance, car il pourrait bénéficier d'une bonne connexion avec les régions de l'Ouest de l'Europe via le réseau autoroutier (autoroute des estuaires), le transbordement puis le «feeding» en tant que premier port touché sur le Range et enfin les autoroutes de la mer.

HAROPA se trouve également en situation de proximité avec les régions du sud de l'Angleterre par le biais des liaisons transmanche qui concernent pour l'instant essentiellement des passagers. Un potentiel de regroupement de trafics sur un axe Manche-Espagne est un potentiel qui mérite d'être étudié. ■



L'HINTERLAND PORTUAIRE : UN MODÈLE FONDÉ SUR LE TRANSPORT ROUTIER



En l'absence de données homogènes sur l'origine et la destination des flux de marchandises transitant par les ports de l'Union Européenne, le recours à un modèle inspiré de l'analyse spatiale des marchés (modèle gravitaire) est une solution alternative dans la mesure où l'on peut disposer de données fiables sur les accessibilités et les trafics

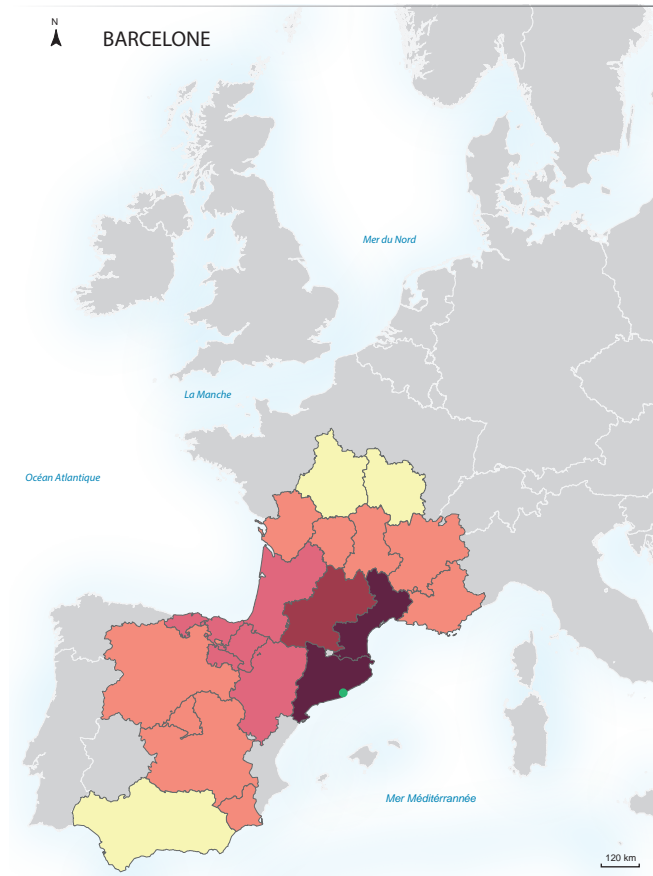
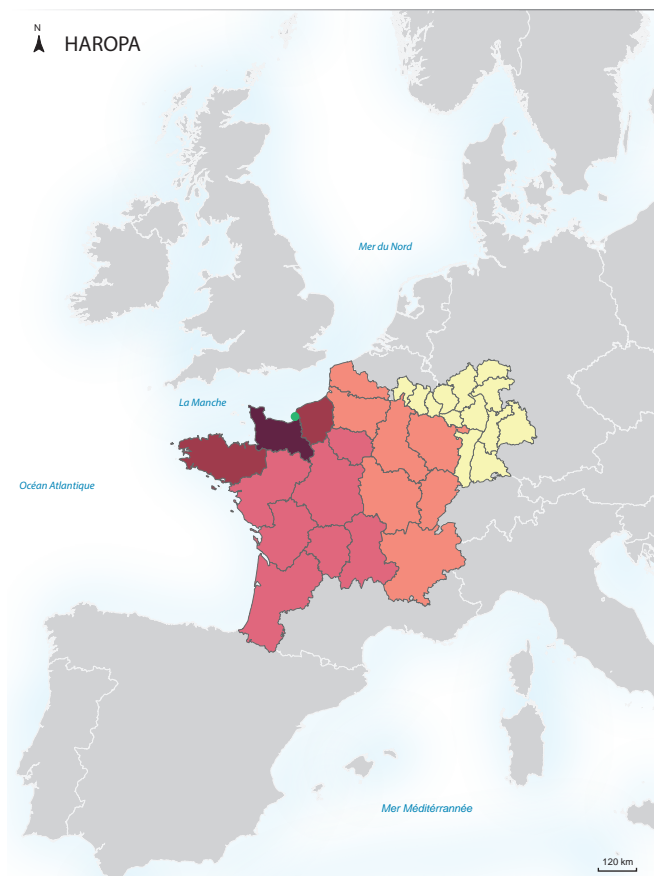
portuaires. En ce qui concerne les accessibilités, c'est le mode routier qui est retenu car il dispose d'une forte capillarité géographique et n'introduit pas de distorsion entre les ports comme c'est le cas pour le mode fluvial ou ferroviaire. De même le transbordement n'est pas pris en compte. C'est le temps de transport entre les ports et les ré-

gions (NUTS 2) par camion en tenant compte des contraintes (restriction, vitesse moyenne par tronçon, temps de conduite journalier) du réseau européen qui est utilisé dans le modèle. Les variables de pondération sont le trafic de conteneurs total de chaque port (source : ISL Brème) et le PIB régional (source : Eurostat). ■

Part de marché d'un port dans la desserte d'une région (NUTS2)

- Plus de 50%
- Entre 30 et 50%
- Entre 15 et 30%
- Entre 5 et 15%
- Moins de 5%
- Hinterland non significatif
- Principales villes





© World'sBounds, EUROSTAT, EGM V7

Répartition théorique des parts de marché des principaux ports européens sur un échantillon de régions

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

Source : modèle «DEVPORT» - Calcul des hinterland portuaires

**Les enseignements du modèle :**

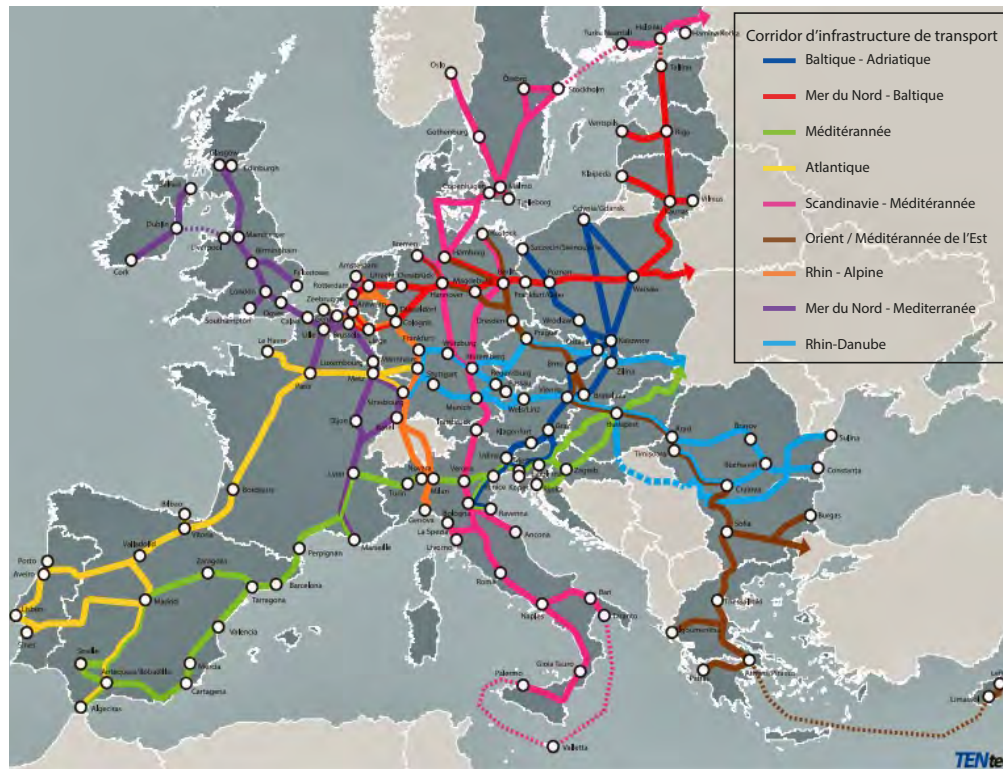
Le modèle permet de dresser une géographie des hinterlands routiers de quelques grands ports européens et notamment ceux qui sont en concurrence avec Le Havre. Sans surprise on constate que l'Europe de l'Est est la chasse gardée d'Hambourg, qu'Anvers bénéficie de sa position géographique au barycentre de la richesse européenne. A noter que l'hinterland de Rotterdam est minoré sur les cartes par l'absence du transbordement et des dessertes fluviales et ferroviaires dans le modèle.

Enfin, Le Havre dispose d'un marché essentiellement « français », il est peu présent à l'étranger si ce n'est au Luxembourg et dans l'Ouest de l'Allemagne. Par contre l'influence d'Anvers est très sensible en Ile-de-France où elle vient concurrencer fortement Le Havre, avec 37% des flux à l'import qui transitent par le port scaldien.

Les statistiques du commerce extérieur (Douanes), viennent confirmer ce propos. Par exemple, 61% des jus de fruits et légumes importés en Ile-de-France viennent de Belgique et des Pays-Bas, c'est le cas également pour 57% des tapis et moquettes. ■



## CONNEXIONS &amp; CONGESTIONS



En 2013, la commission européenne a déterminé 9 corridors de développement de l'infrastructure de transport de l'espace Européen. Ces corridors représentent «un réseau central dans le domaine des infrastructures de transport (voies ferrées, routes, voies navigables, aéroports, ports, ...) englobant tous les modes de transport » et doivent devenir les axes de communication qui permettront de soutenir le développement économique du marché unique européen.

L'Union Européenne a donc financé des études qui ont permis d'analyser les infrastructures de transport, repérer les problèmes entravant la bonne circulation des biens et des personnes et déterminer des mesures à mettre en œuvre. Pour 2030, le but est d'avoir un réseau central pleinement opérationnel. HAROPA se situe sur le corridor Atlantique et est concerné par des projets tels que le contournement ferroviaire au Nord de la région parisienne. ■

## Le réseau routier trans-européen de transport (RTE-T)



La congestion autoroutière des villes portuaires intervient dans la fluidité des chaînes logistiques et la fiabilité des approvisionnements. Les ports d'HAROPA qui sont branchés sur les flux maritimes internationaux, Le Havre et Rouen, ne souffrent pas de la congestion de leur réseau autoroutier, ce qui est le cas de leurs concurrents du range nord européen. La congestion autoroutière d'Anvers et de son «Ring» s'établit à 25%, à 12% pour Rotterdam et à 25% pour Hambourg. Le réseau autoroutier de ces trois villes portuaires apparaît saturé.

Cette congestion justifie l'investissement dans les transports massifiés entrepris depuis de nombreuses années. Ainsi plus de 30% des marchandises sont évacuées vers l'hinterland par voie fluviale ou ferroviaire, alors que la massification représente moins de 15% des acheminements pour les ports du Havre et de Rouen.

Le Havre et Rouen ne sont pas confrontés à la congestion autoroutière mais ils doivent toutefois faire face aux goulets d'étranglement pour le post-acheminement des marchandises vers les zones logistiques et les marchés de consommation, notamment en région parisienne où la congestion autoroutière s'élève à 38%.

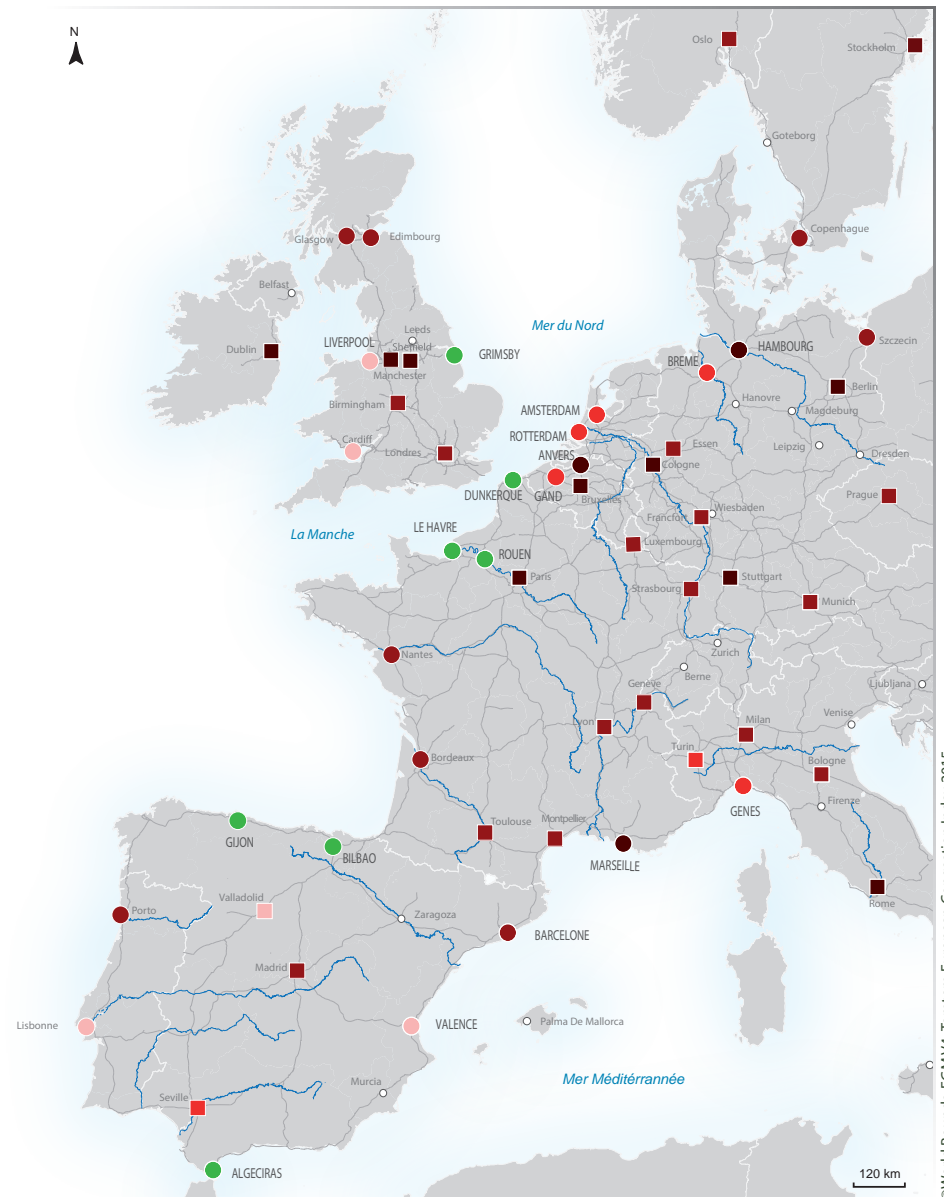
L'augmentation du trafic d'HAROPA passera en partie par le développement de la massification entre l'estuaire et l'Île-de-France (fleuve et rail) afin d'assurer une fluidité optimum des chaînes logistiques destinées au marché parisien. ■

*Methodologie*

Cette carte s'appuie sur les données de l'étude de la société «TomTom» sur la congestion des villes européennes. La méthodologie qui est utilisée dans ce rapport compare les temps de trajet sans congestion avec les temps de trajet observés au cours d'une journée. Les données sont basées sur les mesures relevées des GPS des utilisateurs et pour chaque ville. A partir de ces données, est calculé un pourcentage de congestion moyen sur une journée.

- Congestion moyenne autoroutière (en %) en 2015
- Plus de 25%
- entre 15% et 25%
- entre 5% et 15%
- Moins de 5%
- Ville peu ou pas congestionnée
- Ville portuaire
- Autres villes européennes
- Pays
- Autoroute
- Fleuves
- Principales villes

La congestion des villes impacte l'efficacité du passage portuaire



©World Bounds, EGMV4, TomTom European Congestion Index 2015





## « MAINS PORTS » ET PORTS SPÉCIALISÉS

En Europe, l'activité portuaire se caractérise par une concentration des trafics dans quelques grands ports, les « mains ports », avec notamment la prépondérance de Rotterdam et d'Anvers. Les principaux ports européens sont dans leur grande majorité des ports multifonctions même si quelques situations spécifiques existent comme les ports rouliers des détroits (Calais, Dublin ou Rostock), ou les ports pétroliers tel MilfordHaven.

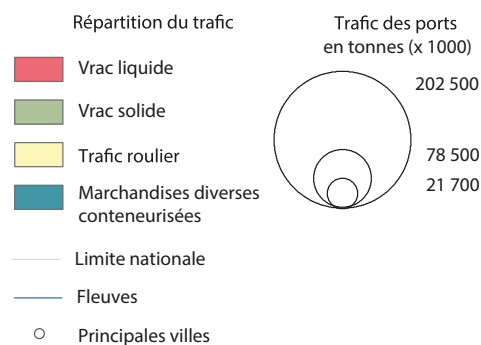
En ce qui concerne le « Range Nord-Ouest », si le trafic conteneurisé est omniprésent, il ne faut cependant pas négliger la part des vracs : liquides dans les ports néerlandais et au Havre, et solides à Dunkerque et à Rouen. Cette situation est moins présente à Anvers où le trafic conteneurisé représente plus de la moitié du total.

Il est intéressant par ailleurs de noter la particularité des ports allemands, Hambourg et Bremerhaven, dont le trafic est dominé par l'activité conteneurisée, portée par le marché national et par le rôle de ports de transbordement vers la Scandinavie et la mer Baltique.

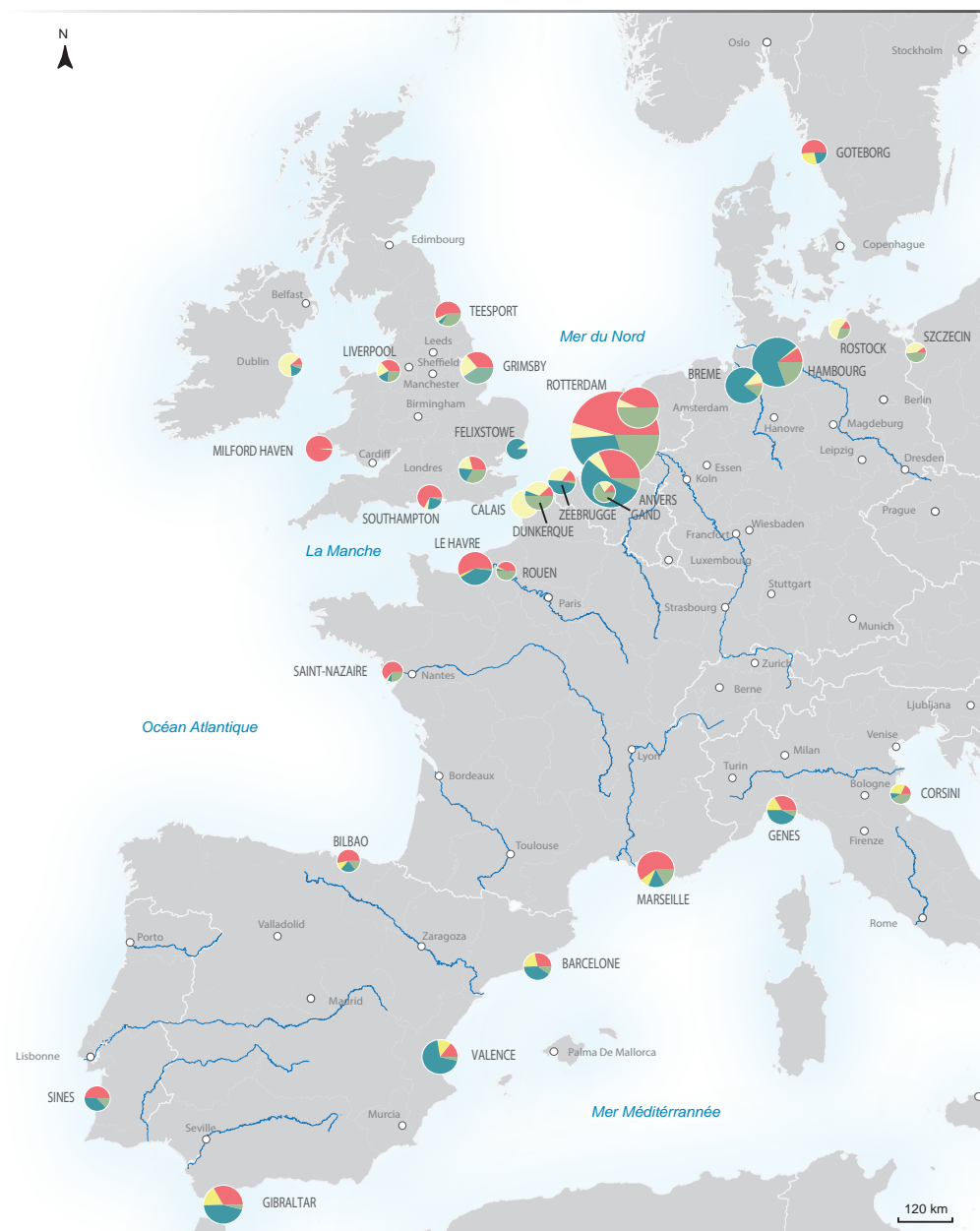
En méditerranée, les ports les plus proches du détroit de Gibraltar, donc à la croisée des routes maritimes Europe-Asie et de celles nord-sud, renforcent leur rôle dans le transbordement

des conteneurs. Cela confirme que le développement des ports du Sud de l'Europe se fait selon un modèle différent de celui des ports du Nord. Cependant quelques ports comme Marseille restent des ports d'hinterland avec une forte part de flux liquides.

A l'échelon français, HAROPA, avec 90,81 Mt de trafic en 2015, fait figure de leader et il résiste mieux à la conjoncture que Marseille (GPMM). Mais ce sont les challengers comme Dunkerque qui affichent le plus de dynamisme. Le trafic d'HAROPA reste, en volume, dominé par les vracs liquides et le trafic conteneurisé qui continue de progresser. A Marseille (81,92 Mt en 2015), même si la filière conteneurs enregistre une croissance assez importante, le port reste en premier lieu un port d'hydrocarbures. ■



## La répartition du trafic de marchandises



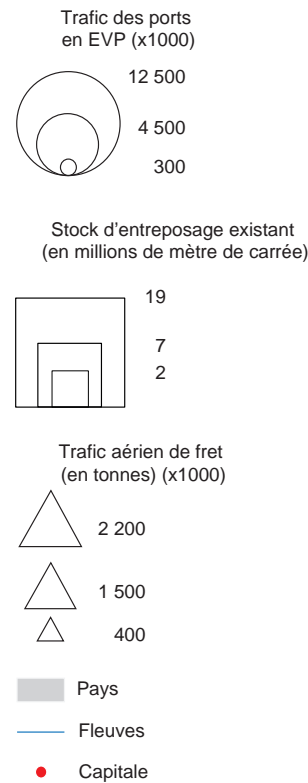
En termes d'équipements logistiques, des régions centrales se dégagent qui concentrent les activités logistiques liées aux échanges internationaux.

Ces entreprises s'implantent en effet logiquement à proximité immédiate des principaux pôles d'échanges mondiaux, qu'ils soient portuaires ou aéroportuaires.

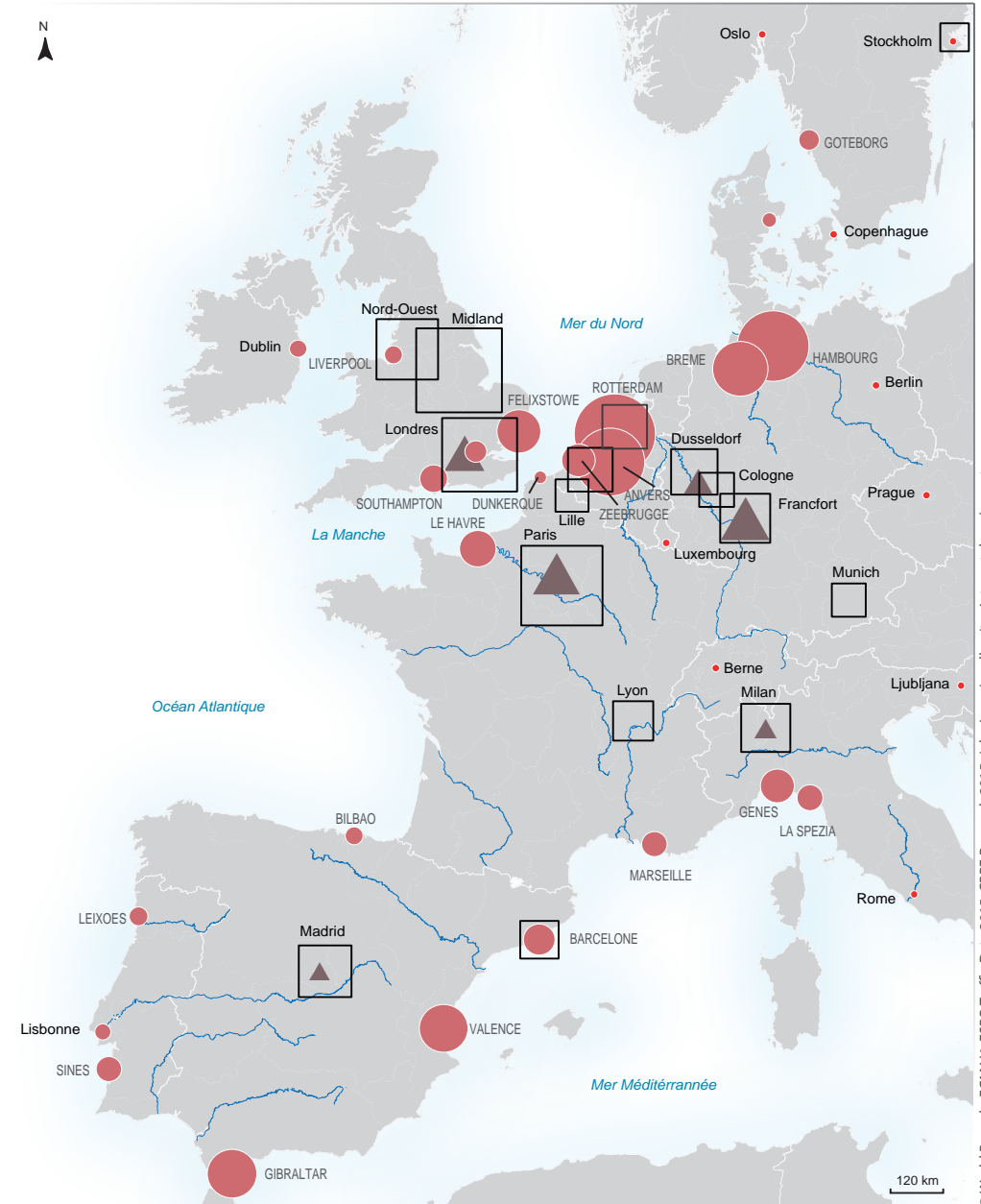
Si cette dernière activité est surtout présente dans les grandes capitales européennes, elle s'intègre également dans le système logistique plus complexe de la dorsale européenne, allant de Londres à l'Italie du nord. Cette même dorsale est le lieu privilégié de concentration des activités d'entreposage en Europe, polarisées autour des centres les mieux insérés dans l'économie mondiale.

Ces territoires constituent le cœur de l'activité logistique européenne et rassemblent près du tiers de son activité. Ils constituent une interface majeure entre l'Europe et le reste du monde puisqu'ils regroupent 75 % des échanges maritimes et 45 % du fret aérien ainsi que les plus grandes métropoles européennes, insérées dans les réseaux d'échanges mondiaux.

En réalité, le couple port et arrière-pays semble être un élément structurant de la logistique, particulièrement pour la distribution des biens de consommation, produits en majorité hors de l'Europe qui est l'une des raisons de l'explosion du trafic conteneurisé. ■



L'espace logistique européen : une forte polarisation dans le Nord-Ouest



© World Bounds, EGM V4, ESPO Traffic Data 2015, CBRE Research 2015, John Lang Lasalle, sites internet des aéroports



## LES FILIÈRES GÉNÉRATRICES DE FLUX

Plusieurs grandes filières économiques insérées dans les courants d'échanges mondiaux contribuent à alimenter le trafic portuaire. La localisation des établissements qui les composent et les types d'organisation logistique mis en place au sein des groupes à l'échelle mondiale n'est pas étranger à la croissance du trafic et donc à l'activité portuaire.

En ce qui concerne **la filière automobile**, les usines d'assemblages sont des pivots autour desquels s'articulent trois grandes familles de flux : Les flux internationaux en provenance d'usines fabriquant des composants majeurs (moteurs, boîtes, ponts...), les équipementiers qui ont une implantation plutôt continentale, les fournisseurs de proximité qui produisent des éléments qui contribuent à la personnalisation finale des véhicules. Ce schéma général se reproduit également à l'export dans le cadre d'une division internationale du travail. La vallée de la Seine aval est un territoire historique de la production automobile en Europe au même titre que les Midlands en Angleterre, Stuttgart ou la Bavière en Allemagne. L'ouverture des marchés et la croissance des pays émergents ont généré des stratégies différenciées pour les groupes. Par exemple, les constructeurs allemands ont massivement investi les anciens pays communistes d'Europe de l'est, les français se développant plutôt sur un axe occiden-

tal de l'Espagne au Maroc, avec en ligne de mire le marché africain.

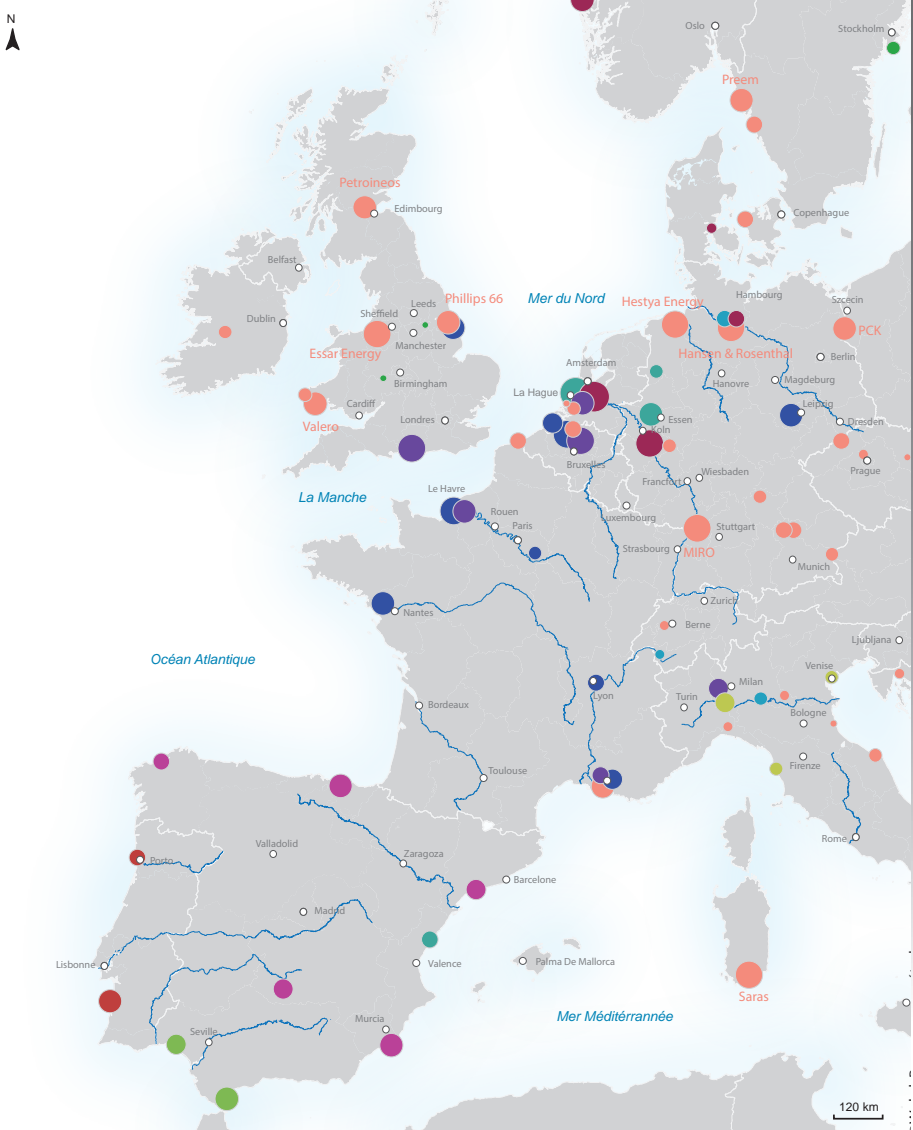
**L'industrie du raffinage** est une activité soumise à la conjoncture mondiale par les deux extrémités de son organisation : la production de brut et la consommation de produits raffinés. Les ports sont donc impliqués à double titre avec la baisse de la consommation dans les pays européens et l'implantation de nouvelles unités dans les pays producteurs ou émergents. On peut envisager que la concentration géographique de la production va se poursuivre sur le continent européen avec comme résultat la présence d'une ou deux plateformes par pays. Derrière le trafic pétrolier c'est toute la filière pétrochimique qui s'organise avec d'intenses échanges inter-industriels à l'échelle régionale via le short-sea ou le transport fluvial. La réduction des sites n'est donc pas obligatoirement synonyme d'une réduction des trafics pour les ports qui auront pu conserver une activité de production.

Avec près de 50 millions de tonnes de marchandises en transit sur son territoire, l'Europe de l'ouest possède une centaine de **marchés de gros**. Les 1,7 million de tonnes de marchandises en transit en 2013 font des marchés espagnols, appelés «le verger de l'Europe», les plus importants devant Rungis et le marché d'Hambourg avec 1,5 million de tonnes. Une corrélation entre le volume des marchés de gros et le PIB est visible. ■

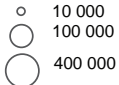
## L'industrie automobile : les usines d'assemblage



L'industrie du raffinage : les principales raffineries



Nombre de barils par jour en 2014

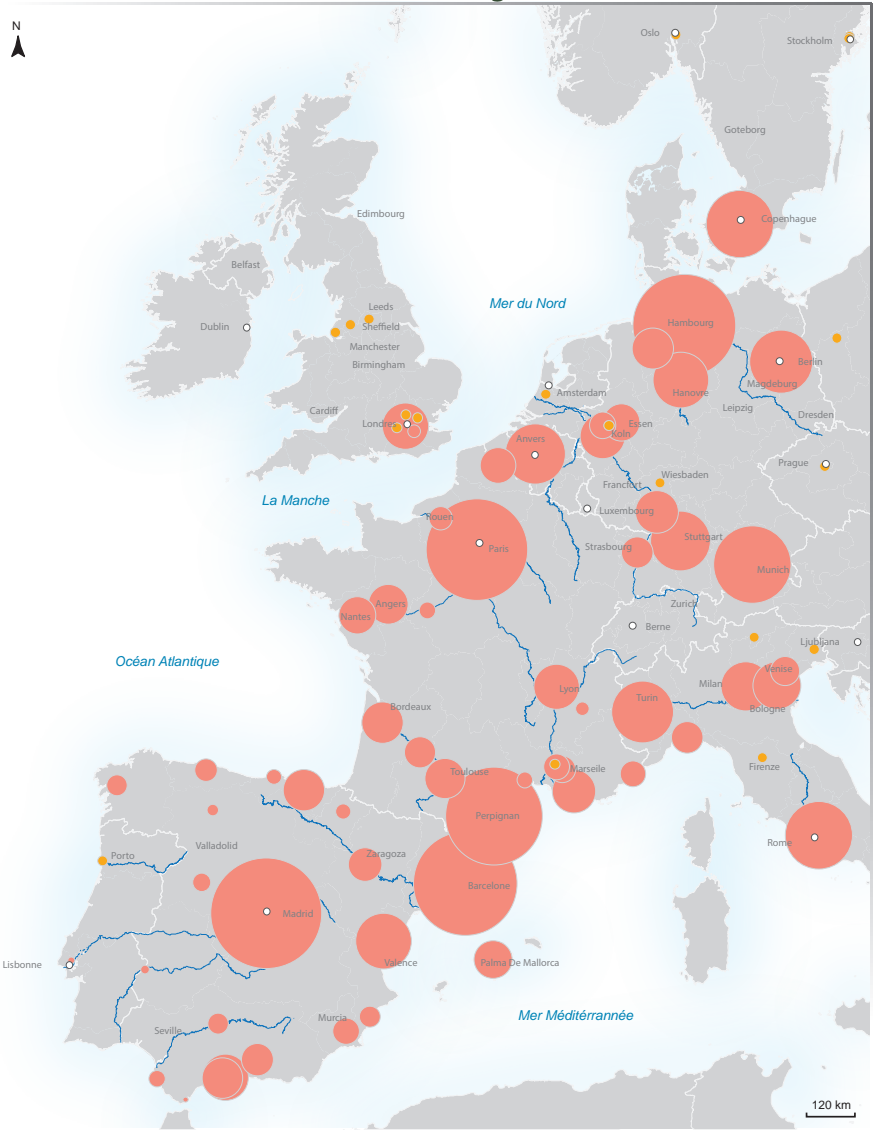


Nom de l'opérateur

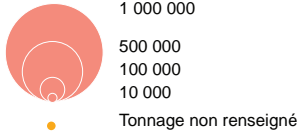


© World Bounds, EGM V4, site internet des MIN en Europe

Les marchés de gros



Tonnage en transit par marché de gros en 2013

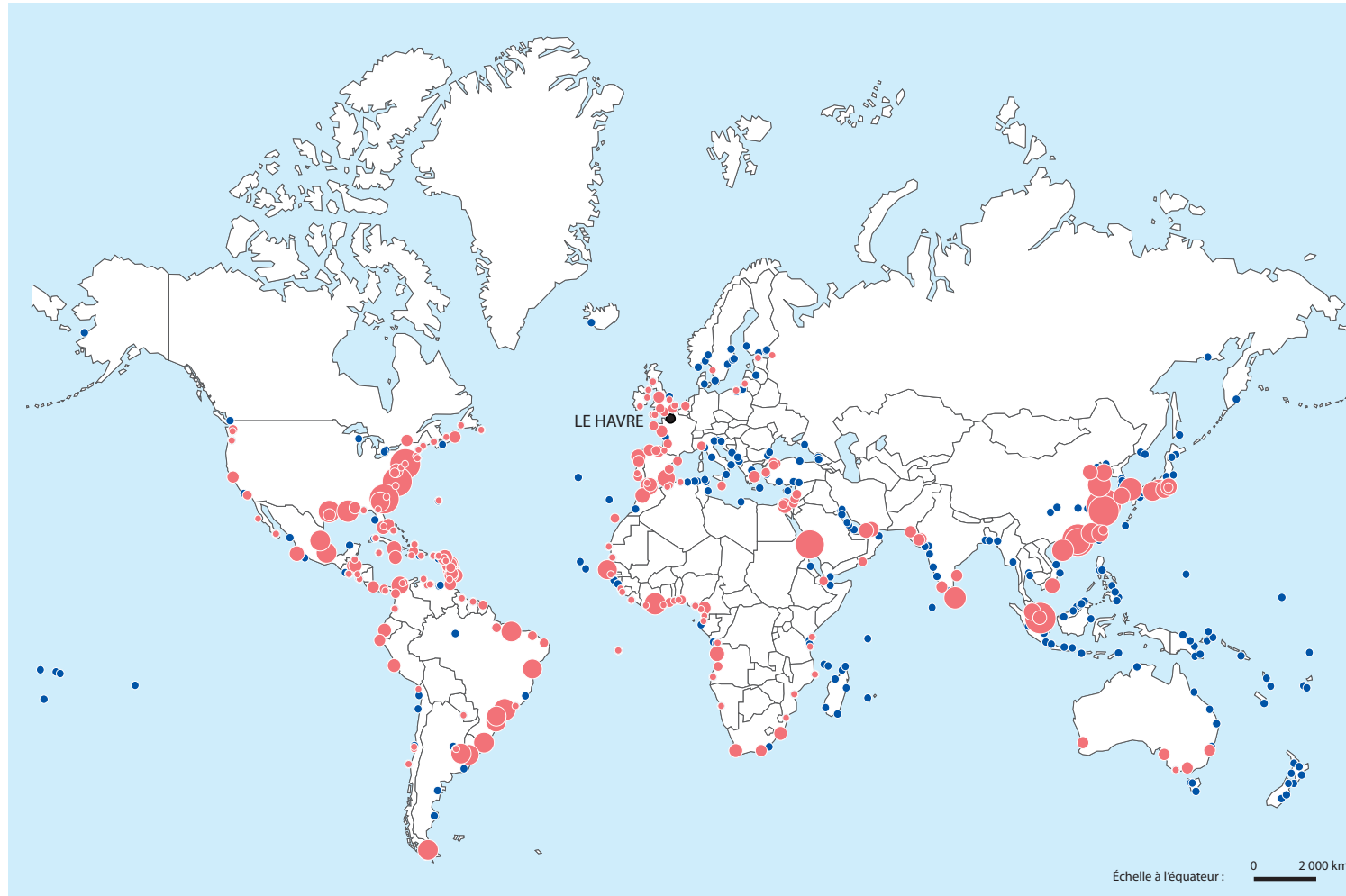


© World Bounds, EGM V4, site internet des MIN en Europe



L'AVANT PAYS D'HAROPA

Les services maritimes proposés par le port du Havre



© World'sBounds, HAROPA mai 2015

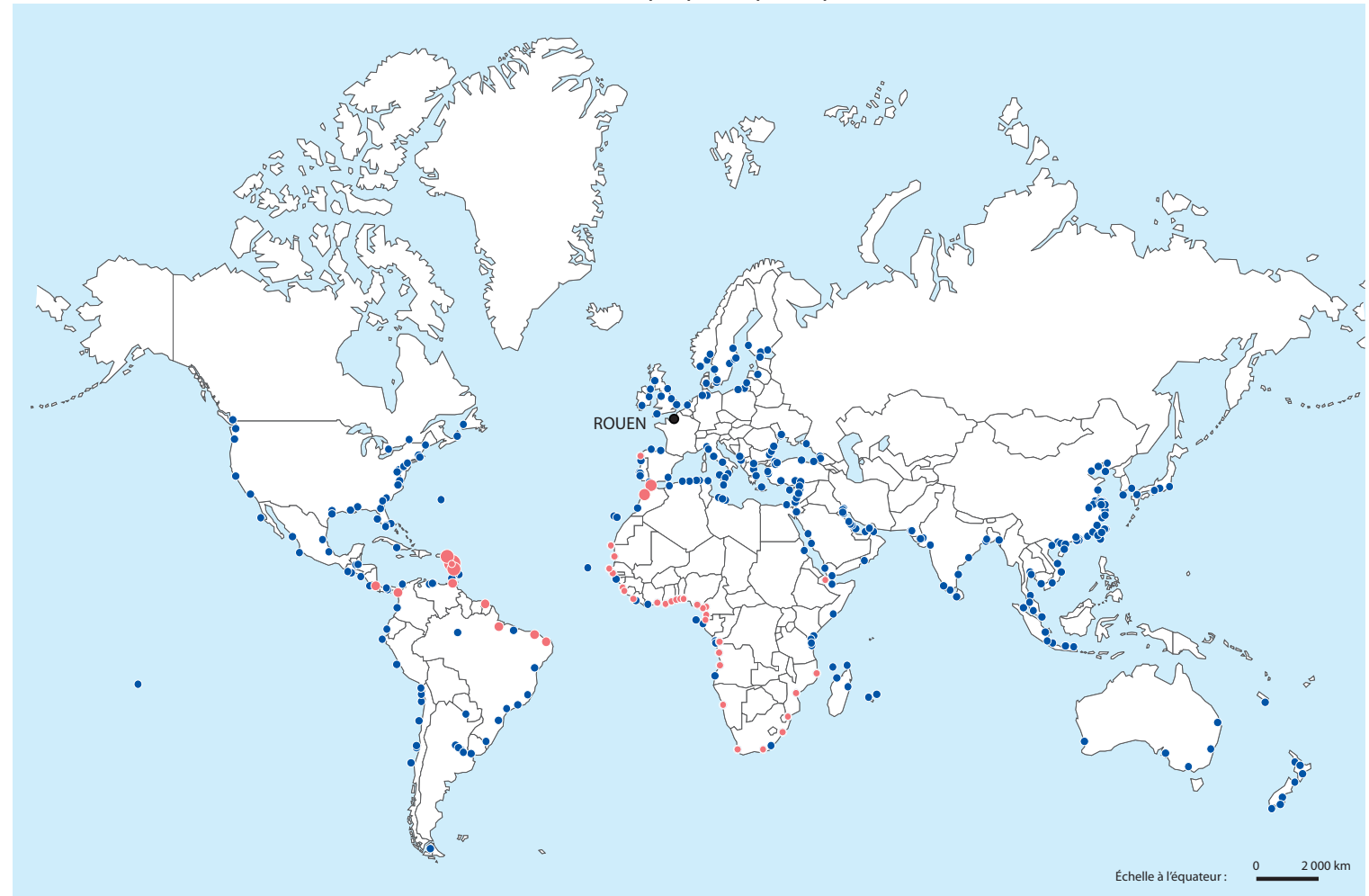
Les cartes consacrées aux avant-pays maritimes d'HAROPA représentent à la fois les ports touchés sans transbordement de manière hebdomadaire et les ports touchés régulièrement mais via un transbordement dans un port tiers.

L'avant-pays du port du Havre apparaît mondialisé puisqu'il comprend une part importante de ports situés dans les façades maritimes majeures que sont les côtes étatsuniennes et surtout chinoises. Il est en effet aussi le premier port d'escale de la « Northern Range », principale interface commerciale entre l'Europe et le reste du monde. Il est ainsi touché par des navires des principaux armateurs mondiaux qui assurent les liaisons intercontinentales majeures entre les trois pôles de la Triade (Amérique du Nord, Europe et Asie de l'Est). L'avant pays du port du Havre ne se limite pas à ce schéma traditionnel. En effet, les lignes régulières vers l'Amérique du Sud sont également fortement développées. Les lignes traditionnelles vers l'Afrique génère encore un trafic et des façades secondaires comme l'Océanie, la mer Baltique ou la côte pacifique des Amériques



sont également reliées au port normand de manière hebdomadaire. Le port de Rouen dispose pour sa part d'un avant pays que nous pouvons qualifier de régionalisé voire « d'atlantique » puisque la majorité des lignes régulières hebdomadaires concerne la côte ouest-africaine et le bassin des Antilles. Néanmoins, il s'insère avec succès dans les réseaux maritimes mondiaux via la pratique du transbordement. En réalité, Rouen étant un port céréalier, son avant-pays est beaucoup plus complexe à cerner dans la mesure où celui du Havre car la pratique du tramping (transport par définition irrégulier et volatile) y est omniprésente. Les ports du Havre et de Rouen font partie de réseaux différents de ports. Ils n'entretiennent pas les mêmes relations avec les autres ports. Le port du Havre dispose de liens forts avec les ports d'Anvers et de Rotterdam en Europe et également avec des ports asiatiques tels que Hong Kong ou Port Klang. Le port de Rouen a des liens plus fréquents avec un autre ensemble de ports. Leurs avant-pays maritimes sont ainsi complémentaires. ■

Les services maritimes proposés par le port de Rouen



©WorldsBounds, HAROPA mai 2015

- Port d'origine

  - Rouen
- Nombre de lignes maritimes

  - 5
  - 1
- Port touché par transbordement

  -



An aerial photograph of a port facility. In the foreground, a large blue and red cargo ship is docked at a pier. Behind the pier, there are several large piles of sand or gravel. In the middle ground, there are two large cranes and a long industrial building with a green roof. In the background, there is a large, forested hill. The text "ACTEURS ET FILIÈRES" is overlaid in the center of the image.

ACTEURS ET FILIÈRES

## ACTEURS ET FILIÈRES



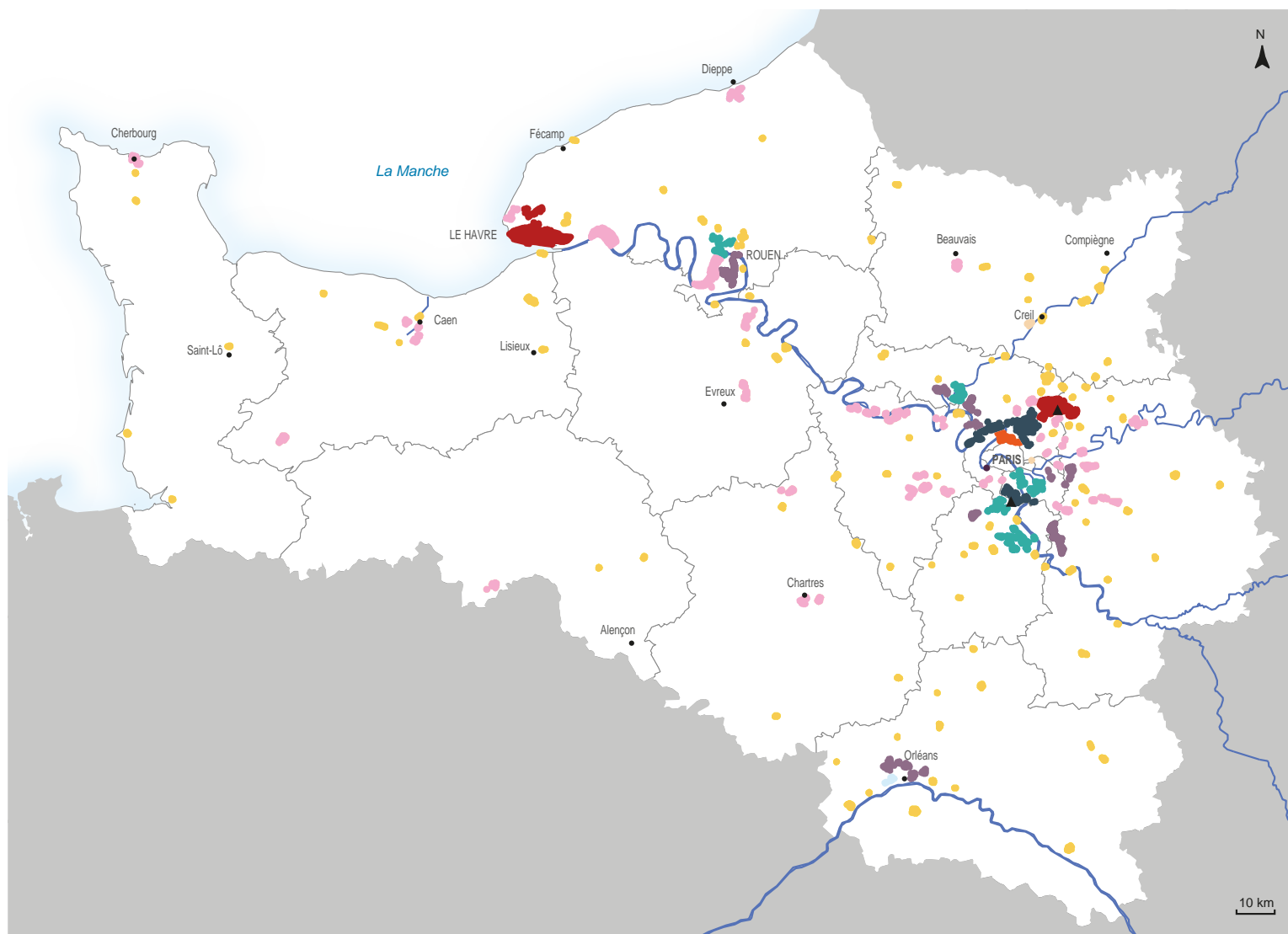
DES ESPACES D'ACTIVITÉS CONNECTÉS AUX FLUX INTERNATIONAUX

DES FILIÈRES SÉLECTIVES DANS LEUR IMPLANTATION

LES ACTIVITÉS D'AFFRÈTEMENT ET D'ORGANISATION DES TRANSPORTS



## DES ESPACES D'ACTIVITÉS CONNECTÉS AUX FLUX INTERNATIONAUX

*Typologie:*

- Les deux espaces «pivots» de la logistique de l'axe Seine
- Le commerce de gros
- La pure logistique
- Les petites ZA
- La ceinture «petite couronne»
- Les zones industrielles
- Le cluster textile-habillement
- Hydrographie
- Limite départementale
- Aéroport

*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 GE et TGE 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-entreposage : à l'est de Rouen et dans le sud-est de l'Île-de-France comme Sénart ou encore Orléans-Saran.

© IGN BD Topo 2011 - Route 500, INSEE SIRENE 2014 et 2015



► 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/transit, 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. ■

### Méthodologie :

La définition des zones d'activités représentées sur la carte repose sur plusieurs critères. Tout d'abord il s'agit d'un espace identifié comme étant doté d'une activité économique au sens du référentiel à grande échelle de l'Institut Géographique National (IGN) utilisé dans le SIG axe Seine. Ensuite cet espace doit abriter au minimum un entrepôt de plus de 2000 m<sup>2</sup> construit depuis 1995 (au sens du fichier Sitadel2 du Soes MEDDE), ainsi que plusieurs établissements enregistrés dans la base de données SIRENE de l'INSEE appartenant aux secteurs d'activité suivant : transport et entrepôt, Industrie, commerce de gros. Ces établissements sont géolocalisés et mis à jour régulièrement depuis 2011 dans le SIG de l'axe Seine - 495 zones représentent ce premier niveau. Un échelon plus discriminant est introduit en identifiant les zones d'activité à composante logistique abritant un ou plusieurs entrepôts représentant une surface minimum de 20 000 m<sup>2</sup>.

L'activité économique ne se cantonne pas dans un espace institutionnel. Aussi pour rendre compte de la diffusion spatiale autour des grands équipements et des pôles économiques, nous avons développé une méthode d'agrégation des zones pour identifier les entreprises qui se situent dans ces espaces économiques. Un « tampon » de 1km autour de chaque zone d'activité a été calculé et les zones/tamppons se chevauchant ont été fusionnées pour constituer ce que nous dénommons Zone d'Activités Logistiques étendue (ZAL) qui sont au nombre de 149.



En dehors des critères cités précédemment, la typologie présentée dans cette carte s'appuie également sur la taille des établissements présents

dans chaque zone. Ils sont ventilés en quatre catégories : TPE avec des effectifs inférieurs à 10 salariés, PME, effectif compris entre 10 et 49, GE, effectif compris entre 50 et 300, TGE, effectif supérieur à 300.

La typologie représentée sur la carte a été réalisée selon une méthode de partition en «clusters». Considérant la «distance» statistique de chaque donnée à la moyenne des points de son cluster, un algorithme d'approximation va minimiser la somme des carrés de ces distances pour affecter chaque individu à un cluster.



## DES FILIÈRES SÉLECTIVES DANS LEUR IMPLANTATION

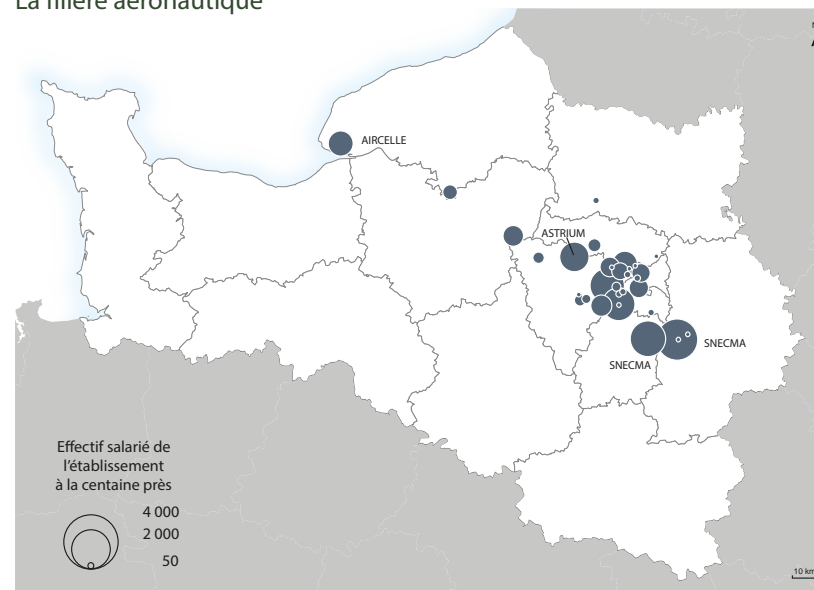
Le territoire de la Vallée de la Seine offre des atouts diversifiés qui répondent aux besoins d'implantations des entreprises. Ainsi, de nombreux établissements de filières différentes choisissent de s'implanter sur l'axe Seine afin de bénéficier des infrastructures de transport, du bassin de consommation ou encore de l'agriculture locale. Une filière regroupe des établissements ayant des activités complémentaires. Elle est définie à partir du code APE (INSEE) des établissements. Par exemple, la « filière automobile » concerne les producteurs de pièces (CKD), les équipementiers et les constructeurs. Des clusters d'établissements se forment par filière allant des usines de productions aux centres de décision généralement

installés dans l'agglomération parisienne. L'Ouest de la Normandie et la Seine-Maritime sont des territoires privilégiés de la filière agroalimentaire. Des sociétés nationale connus y sont implantées (Florette, Coopérative d'Isigny-Sainte-Mère, SOCOPA viandes,...) autour de producteurs locaux. La filière pharmaceutique est très présente entre Rouen et Orléans où on retrouve les principaux laboratoires (Sanofi, Glaxo, Servier,...). La filière déchets est logiquement implantée à proximité des grandes agglomérations. Les filières aéronautique et automobile ont des choix d'implantation et une structure similaire. Elles profitent des infrastructures de transport et portuaires pour leur fret et leurs exportations. ■

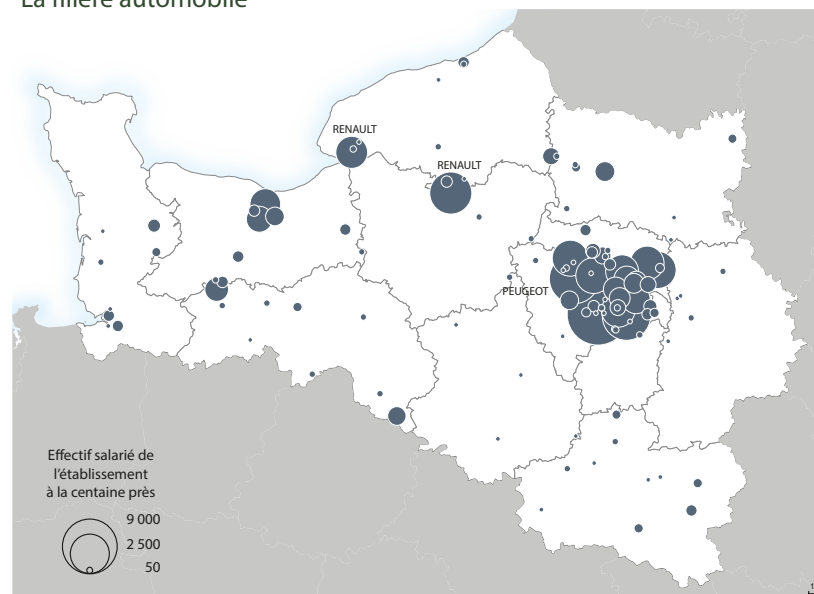
Filières	Petits établissements	Moyens établissements	Grands établissements	Très grands établissements	TOTAL
Aéronautique	10	9	16	17	52
Automobile	603	314	105	47	1069
Pharmaceutique	73	62	53	39	227
Agroalimentaire	627	334	201	24	1186
Chimie	354	236	171	39	800
Déchets	562	241	53	3	859

©IGN BDTopo 2011-Route 500, INSEE SIRENE 2014 et 2015.

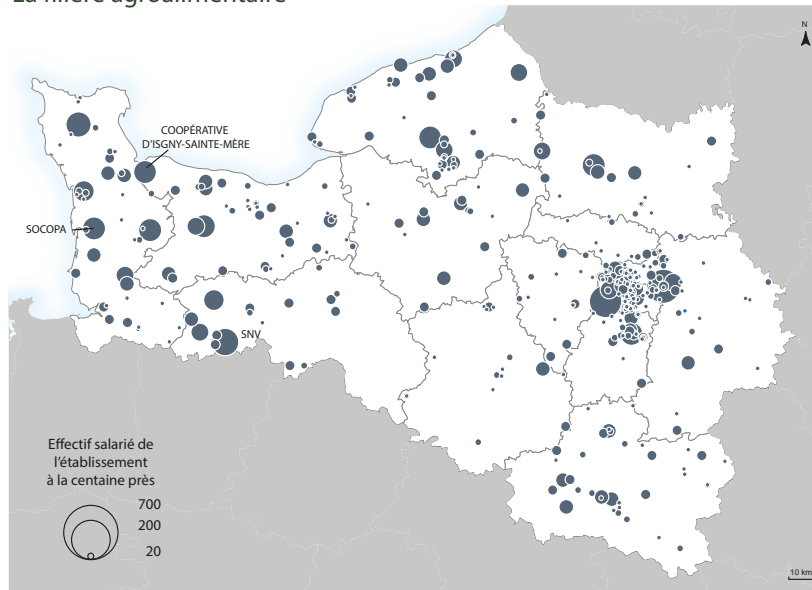
La filière aéronautique



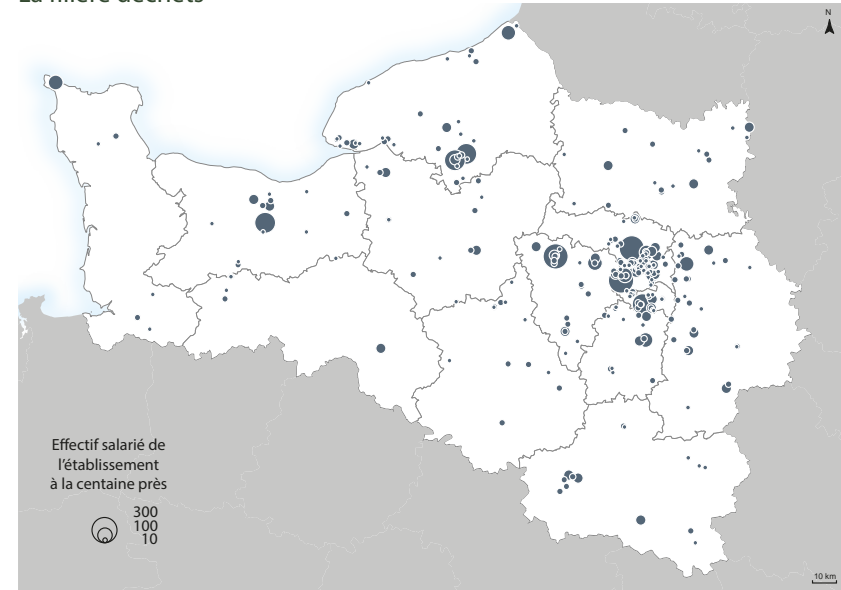
La filière automobile



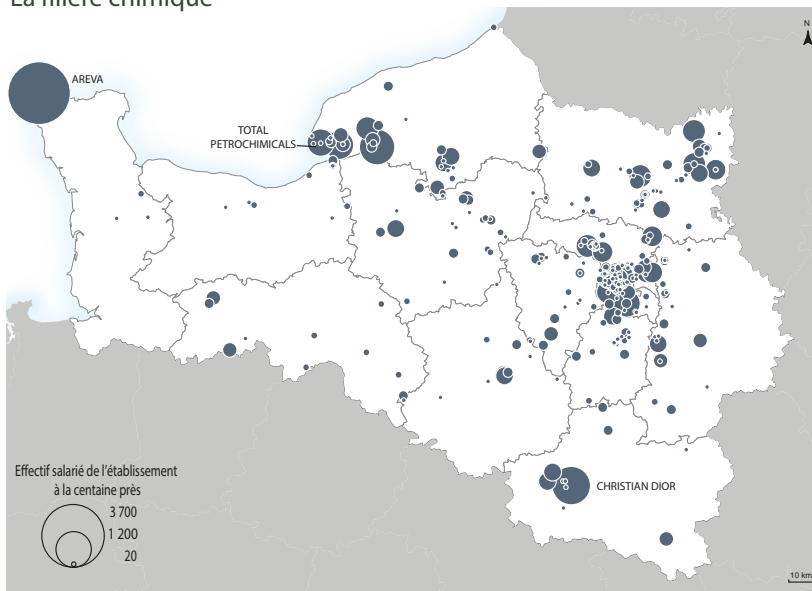
La filière agroalimentaire



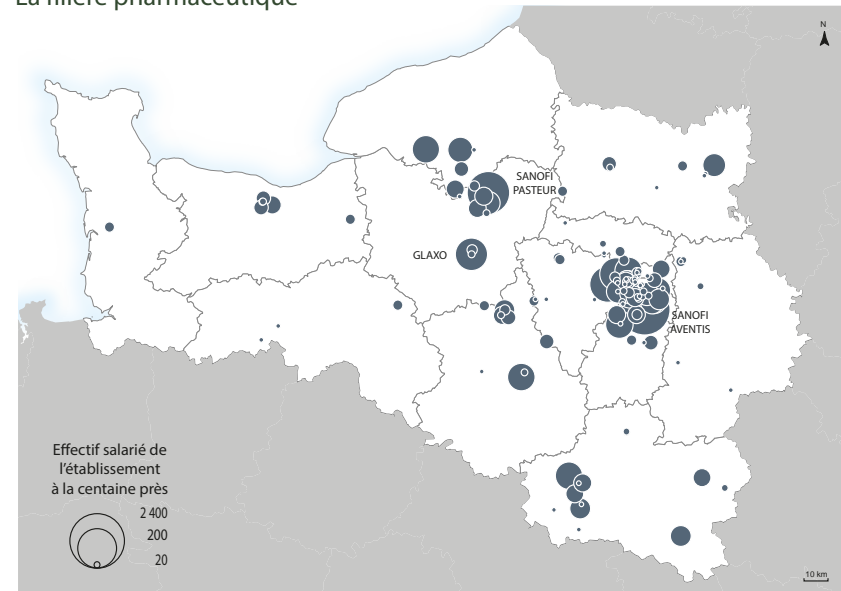
La filière déchets



La filière chimique



La filière pharmaceutique



Cartes : © IGN BD Topo 2011 - Route 500, INSEE SIRENE 2014 et 2015.



## Les exportations de vins et spiritueux

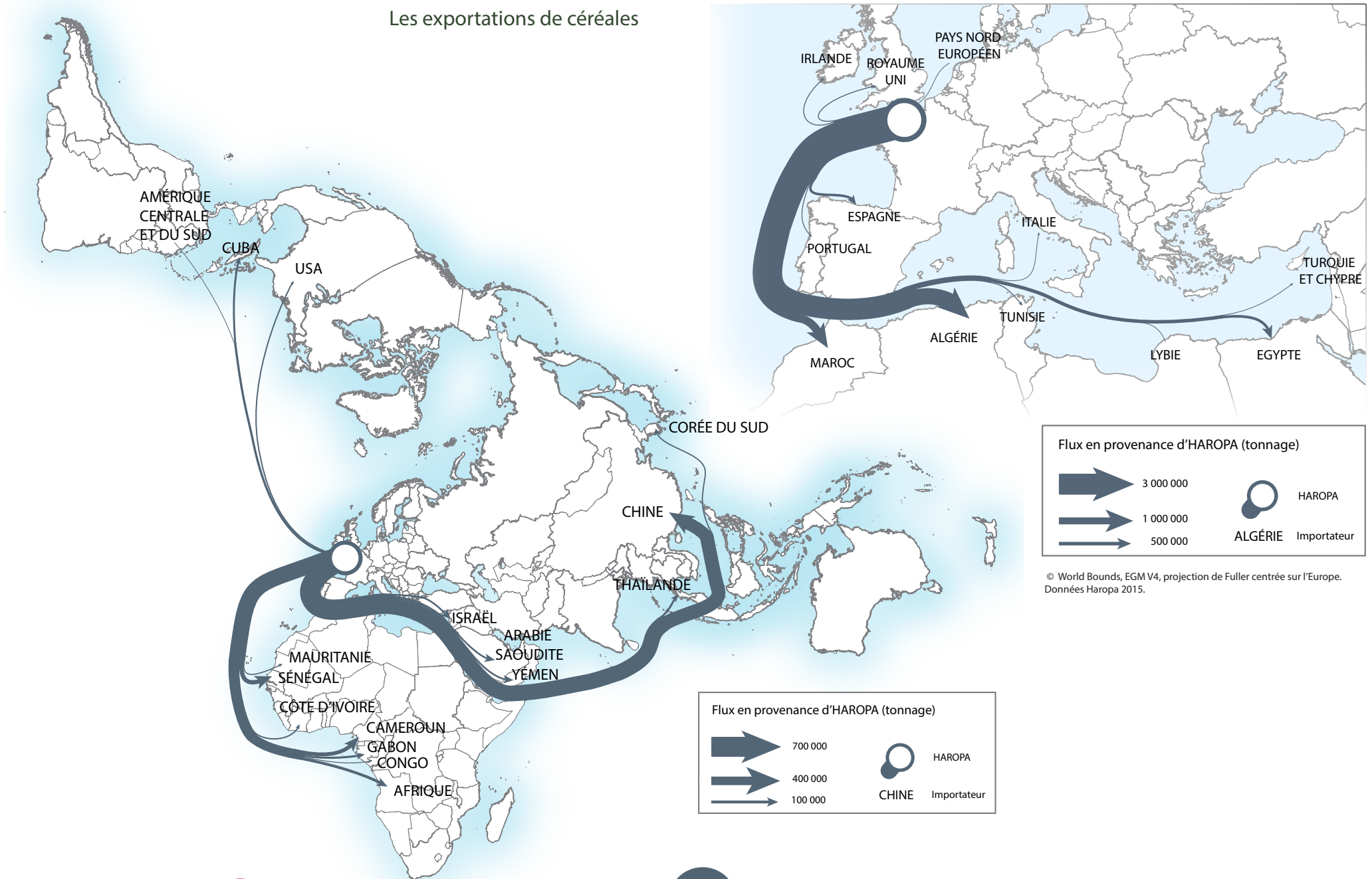


© World Bounds, EGM V4, projection de Fuller centrée sur l'Europe.  
Données Haropa, 2015

**H**AROPA peut également s'appuyer sur des trafics qui sont emblématiques et forgent sa réputation. Ainsi, pour la première fois, un milliard de bouteilles (dont 80% à l'exportation) ont transité par les ports de la vallée de la Seine et plus particulièrement par celui du Havre. Un tiers des bouteilles sont importées par les Etats-Unis. Les pays asiatiques, en plein développement économique, sont très demandeurs. Ainsi, cette zone géographique représente également un tiers du trafic. Le trafic global du vin et spiritueux a progressé de 30% depuis 2010. HAROPA confirme ainsi sa place de numéro 1 mondial pour le trafic de vins et spiritueux.

Le trafic de céréales est la spécialité du port de Rouen. En 2015, 8,1 millions de tonnes de céréales (soit un tiers de son trafic total) y ont transité et font de lui l'un des premiers ports céréalier d'Europe. Rouen profite ainsi de sa position géographique avantageuse au cœur des régions céréalières de la Normandie et de la Beauce. Ce trafic concerne quasi exclusivement l'export. L'Afrique, et plus particulièrement le Maghreb, sont les principaux importateurs avec 2,9 millions de tonnes vers l'Algérie et 1,4 pour le Maroc. Le Maghreb pèse près de 70% des importations de céréales depuis Rouen. ■

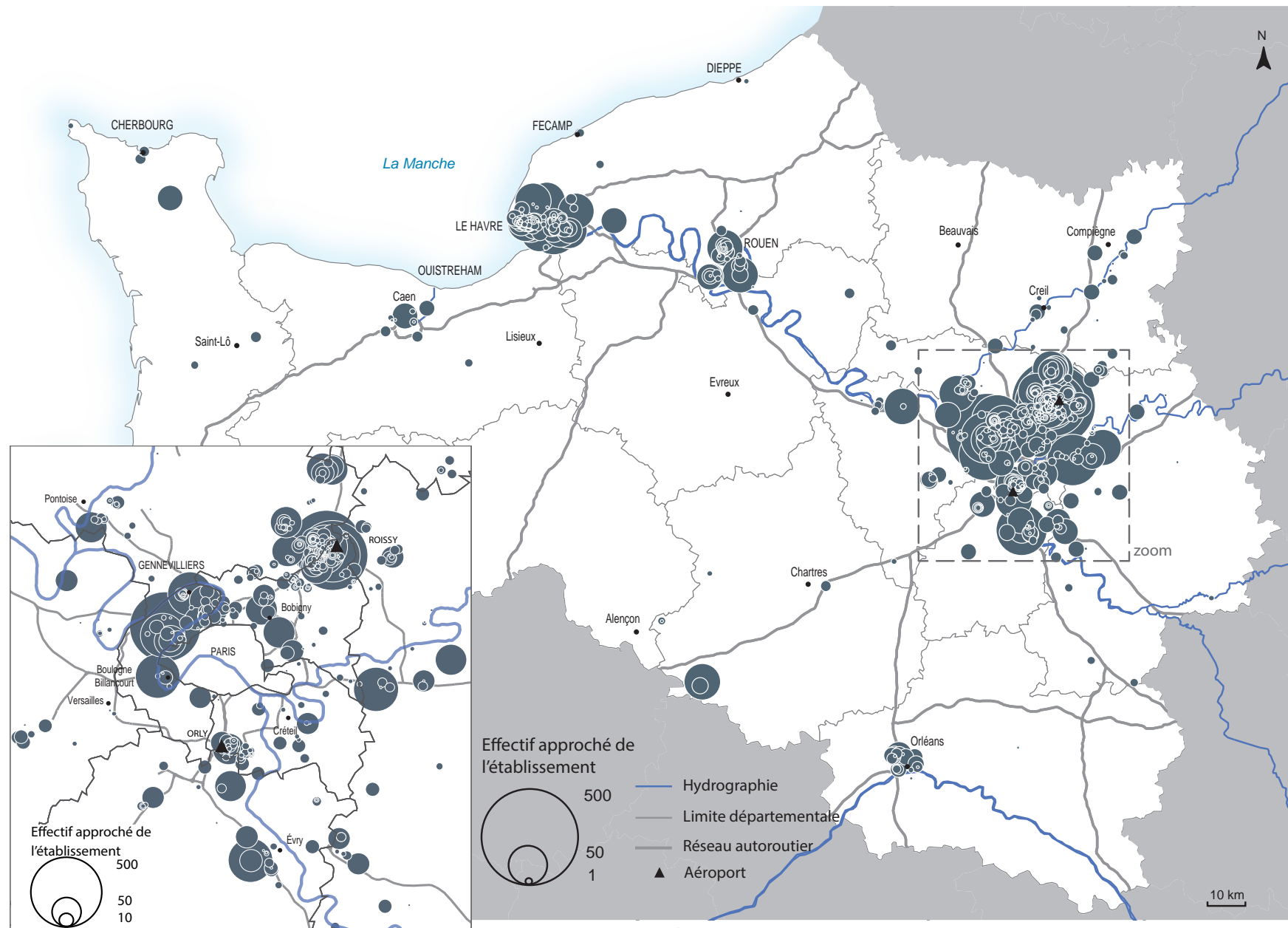
Les exportations de céréales



© World Bounds, EGM V4, projection de Fuller centrée sur l'Europe. Données Haropa 2015.

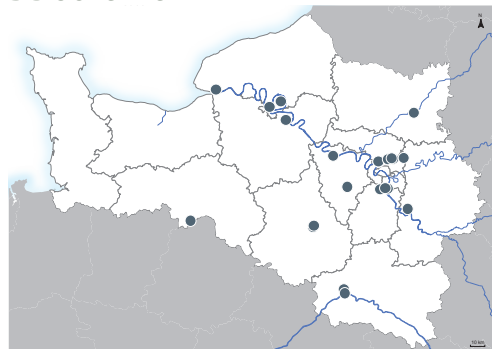


## LES ACTIVITÉS D'AFFRÈTEMENT ET D'ORGANISATION DES TRANSPORTS

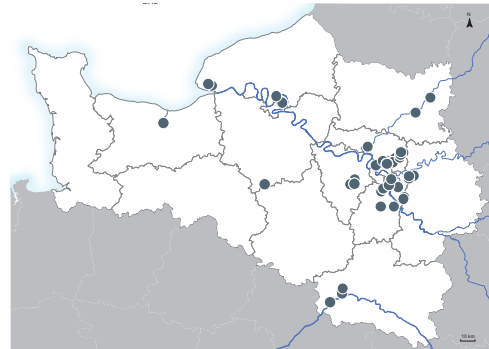


Quelques exemples de réseaux de transitaires présents dans la vallée de la Seine

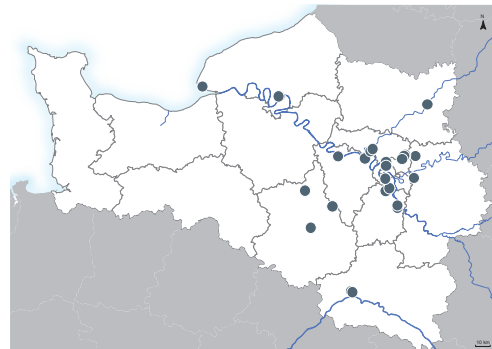
DB Schenker



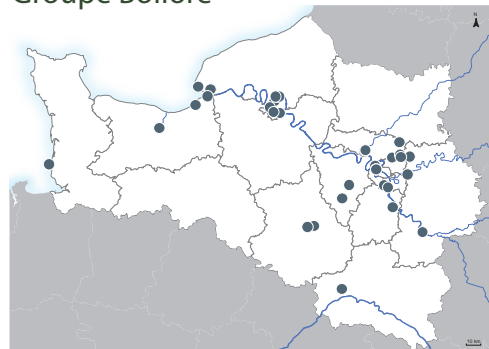
DHL



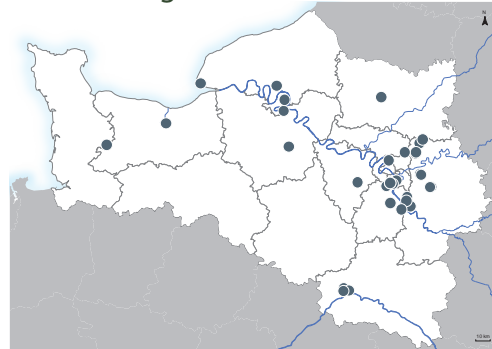
Geodis



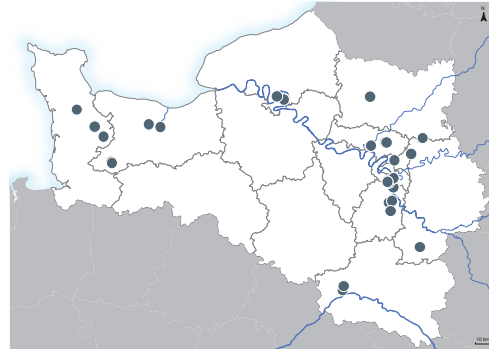
Groupe Bolloré



Kühne Nagel



STEF-TFE



La part de l'Axe Seine dans les entreprises de transport françaises

		Petites entreprises	Moyennes entreprises	Grandes entreprises	Très grandes entreprises	Total
Entreprises	France	39 578	6759	1499	274	48 110
	Axe Seine (en %)	73	58	45	49	70
Etablissements	France	47 540	9340	2293	167	59 340
	Axe Seine (en %)	74	58	53	67	71

L'approvisionnement d'une région de plus de 15 millions d'habitants, dotée d'un outil industriel puissant, repose sur un tissu d'entreprises et d'établissements où domine le transport routier qui représente plus de 60% des établissements du secteur des transports de l'axe Seine. Certaines activités jouent cependant un rôle stratégique dans l'organisation logistique des entreprises. Il s'agit des entreprises qui correspondent, dans la nomenclature, au secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports et que l'on dénomme plus généralement commissionnaires de transport ou transitaires quand ils sont associés au statut de commissionnaire en douane. Les transitaires de la région havraise repré-

sentent près de 20% de la profession présente dans l'axe Seine. Sauf directive particulière, le transitaire peut mettre en œuvre les moyens et services qui lui semble les plus appropriés pour satisfaire à la demande. Pour le pré ou post acheminement, il peut orienter le choix du mode de transport terrestre vers le fluvial si celui-ci permet une meilleure fiabilité ou un coût plus compétitif. La multiplicité des intervenants dans les chaînes de transport, notamment à l'occasion du passage portuaire, nécessite de la part du transitaire une parfaite coordination des corps de métiers afin d'assurer la fluidité des acheminements et surtout une solide expérience pour absorber les aléas inhérents au transport maritime. ■





A scenic view of a city skyline across a river. In the foreground, several barges and boats are on the water. A large barge is in the center, and a smaller one is to its left. To the right, a line of boats is docked. In the background, a city skyline with various skyscrapers is visible across the river, with a bridge connecting the two sides. The sky is blue with some clouds. The text "L'OFFRE LOGISTIQUE D'HAROPA" is overlaid in the center of the image.

L'OFFRE LOGISTIQUE D'HAROPA

## L'OFFRE LOGISTIQUE D'HAROPA



L'ESPACE LOGISTIQUE D'HAROPA

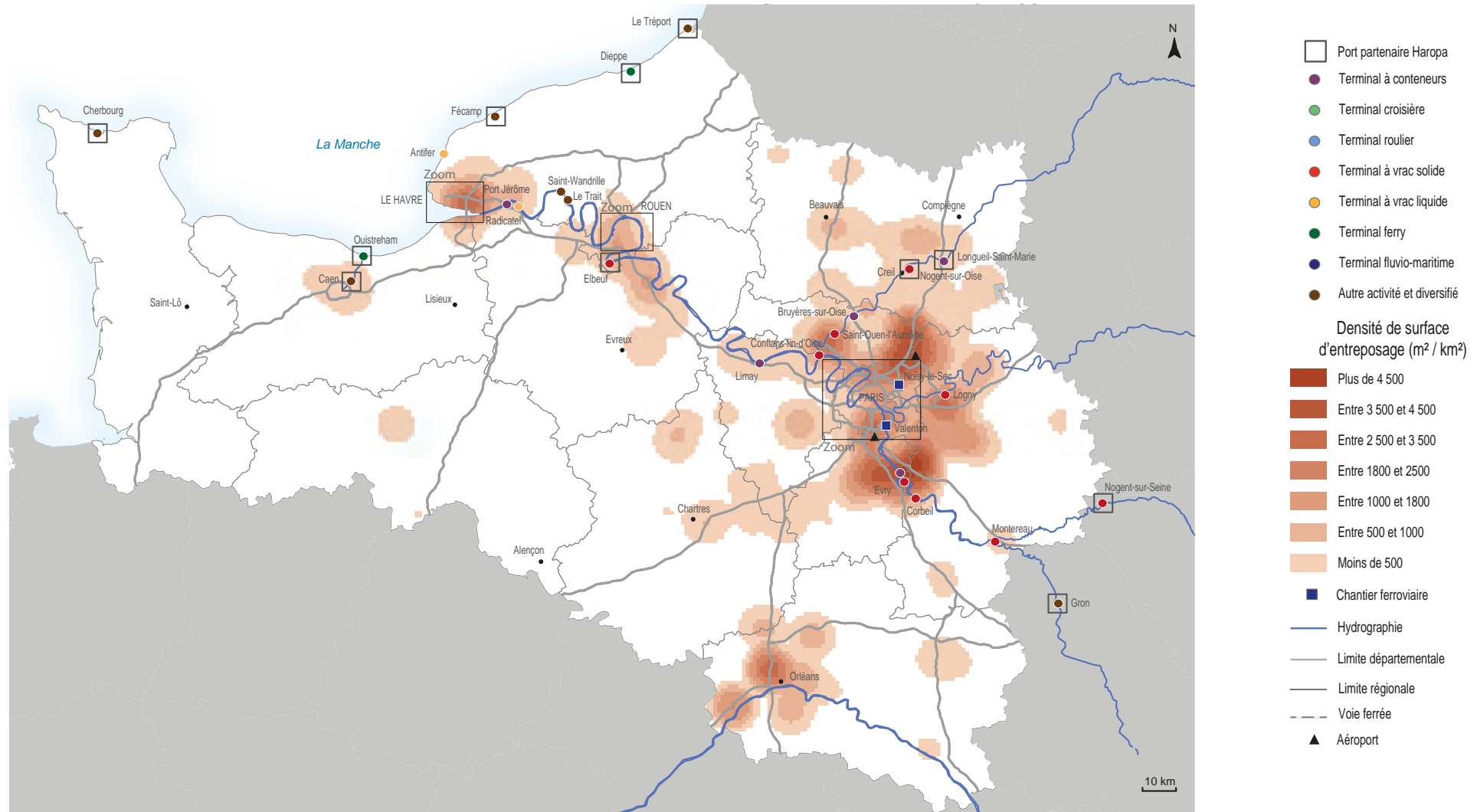
L'ENTREPOSAGE : UNE FONCTION ESSENTIELLE DANS LES CHAINES LOGISTIQUES

DISPONIBILITÉS FONCIÈRES PAR ZONE D'ACTIVITÉS

L'IMPACT SUR L'EMPLOI

LES TERMINAUX FLUVIAUX

## L'ESPACE LOGISTIQUE D'HAROPA

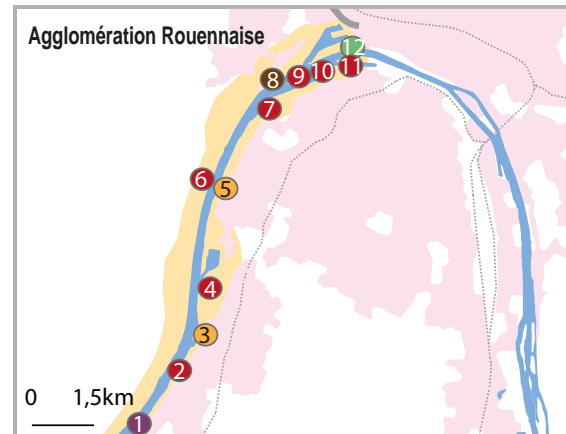


© IGN BDTopo 2011 - Route 500, MEDDE - cgdd - SOeS- Sit@del2 1995 - 2014, site internet de GIE Haropa, CCI de Fécamp, Ports Normands Associés, Yonne en Seine, UNM, Port de Dieppe, CCI Elbeuf.

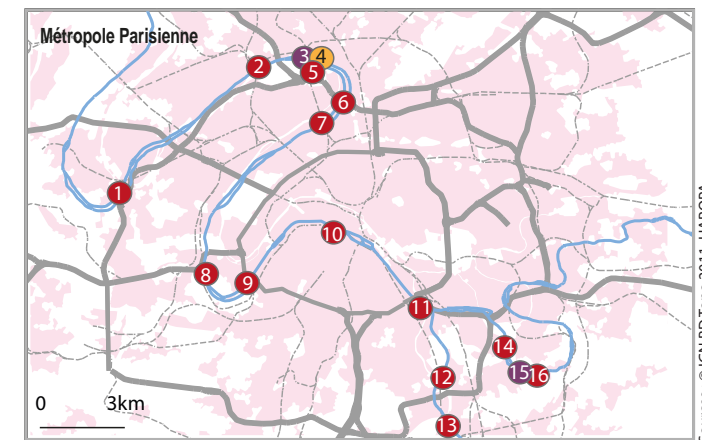




Numéro	Nom du Terminal
1	Port 2000 (TN, TPO, TDF)
2	Compagnie Industrielle Maritime
3	Terminal croisière
4	Terminal Ferry
5	Terminal Charbon
6	Terminal de Normandie/Osaka
7	Terminal de l'Atlantique
8	Terminal Nord
9	Terminal fluvio-maritime
10	Terminal roulier
11	Terminal de l'océan
12	Terminal multivrac
13	Terminal multimodal
14	Terminal Croisière Honfleur
15	Terminal Conteneurs Honfleur
16	Terminal vrac solide Honfleur



Numéro	Nom du terminal
1	Terminal conteneurs
2	Terminal vracs solides
3	Terminal pétrolier
4	Terminal farine
5	Terminal vracs liquides
6	Terminal céréalière
7	Terminal papetier
8	Terminal de l'Ouest
9	Terminal agro-industrie
10	Terminal céréalière
11	Terminal sucrier
12	Terminal croisière



Numéro	Nom du Terminal
1	Nanterre
2	Argenteuil
3	Terminal à conteneurs Gennevilliers
4	Terminal pétrolier Gennevilliers
5	Terminal à vrac solide Gennevilliers
6	Saint-Denis l'Etoile
7	Clichy
8	Boulogne
9	Issy-les-Moulineaux
10	Paris-la-Bourdonnais
11	Ivry-sur-Seine
12	Alfortville
13	Choisy-le-Roi
14	Saint-Maur
15	Terminal Conteneurs Bonneuil-sur-Marne
16	Terminal vrac solide Bonneuil-sur-Marne

Sources : © IGN BD Topo 2011, HAROPA

La vallée de la Seine est le premier espace logistique français avec la présence entre autres de 3 ports au trafic complémentaire et le premier volume d'entreposage d'Europe. Entre 1995 et 2014, plus de 10 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts de plus de 2000 m<sup>2</sup> ont été construits dans l'espace logistique d'HAROPA dont 7 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, HAROPA est fortement concurrencé par les autres ports du range 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. ■

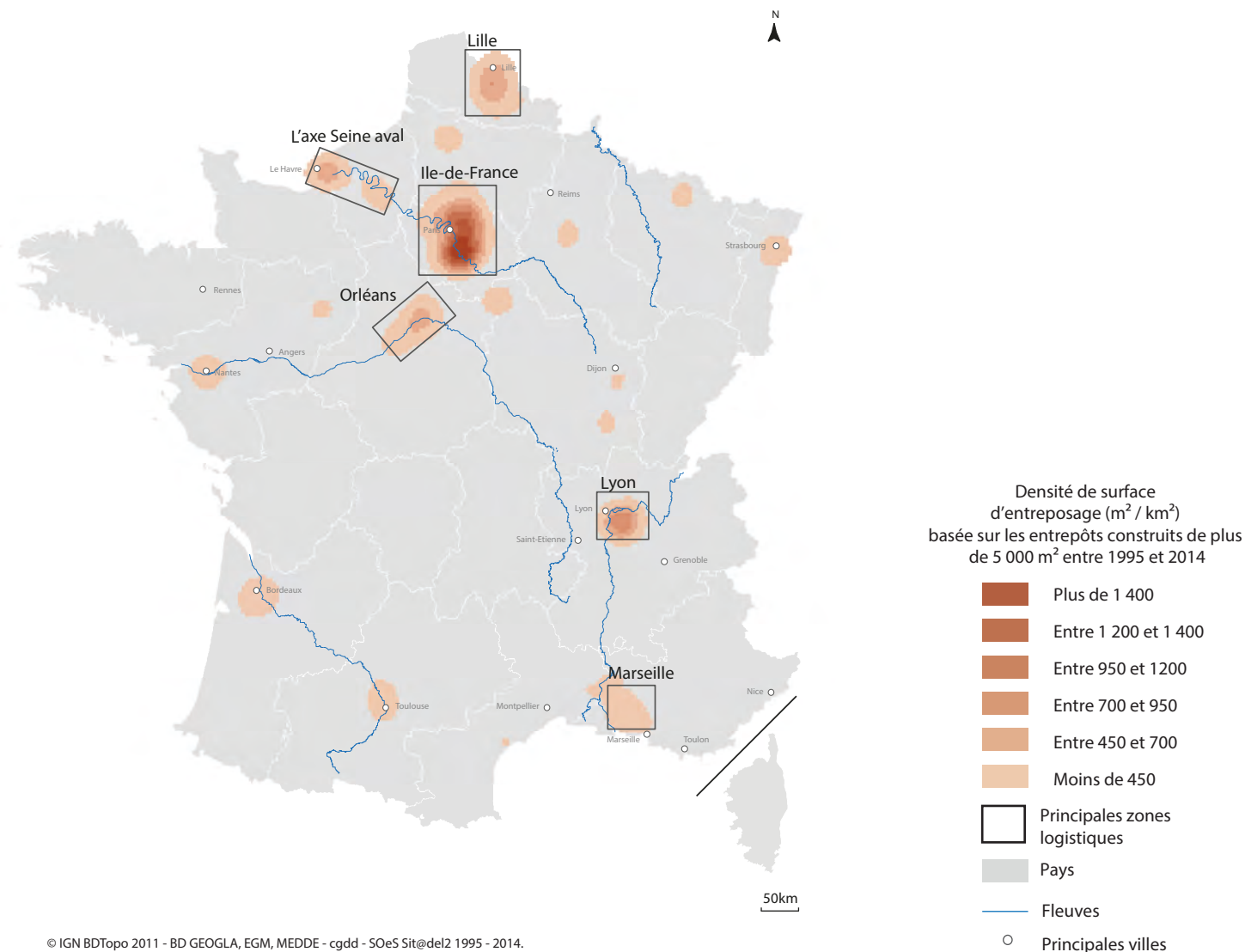


## L'ENTREPOSAGE : UNE FONCTION ESSENTIELLE DANS LES CHAINES LOGISTIQUES

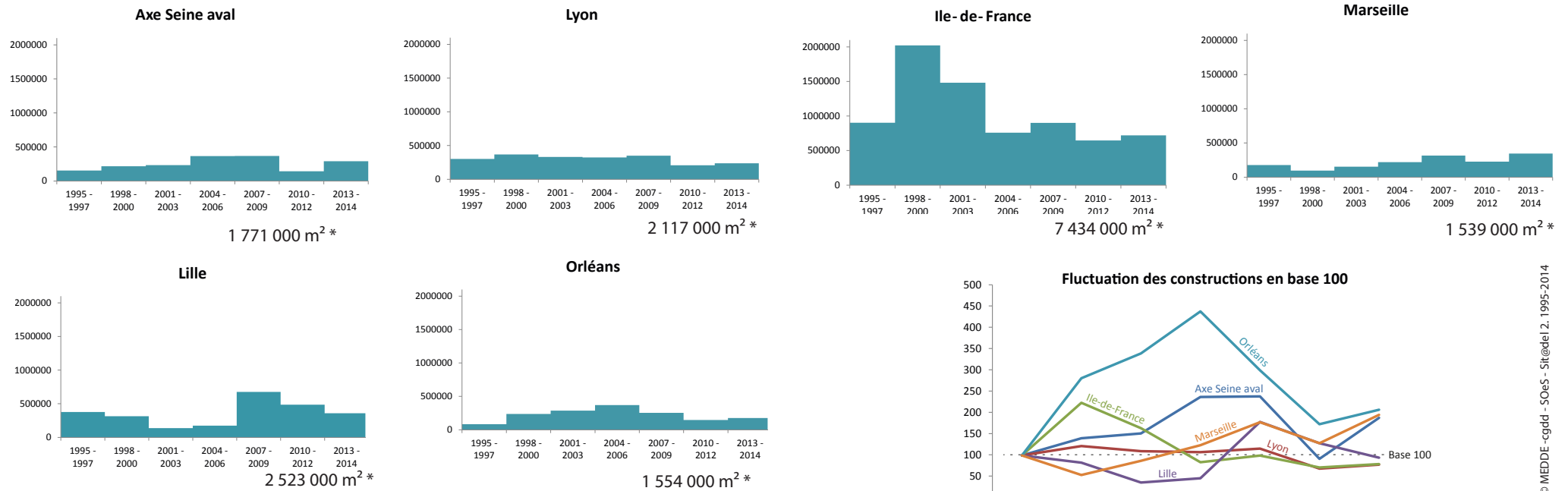
Un entrepôt est un bâtiment destiné aux activités de stockage, de distribution ou de reconditionnement. Ainsi, le rôle premier d'un entrepôt est de gérer des stocks de produits et de préparer les livraisons. Il apporte donc une valeur ajoutée à la marchandise généralement conteneurisée et arrivant des ports. Les entrepôts sont les lieux de passage terrestre des flux de marchandises à l'import comme à l'export et 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.

Le parc d'entreposage en France est considéré comme étant un des plus importants en Europe. Ce marché logistique s'organise autour d'une dorsale Nord-Sud et de 6 principales zones logistiques (Ile-de-France, Axe-Seine aval, la région Lyonnaise, la région Marseillaise et l'Orléanais). Ainsi, entre 1995 et 2014, 25 millions de m<sup>2</sup> de surface d'entreposage de plus de 5000m<sup>2</sup> ont été construites en France dont 45% au sein de ces six zones. Sous l'impulsion du développement de la mutualisation des prestations logistiques, la tendance est à la diminution du nombre de constructions et à l'augmentation de la taille moyenne des entrepôts (7 000 m<sup>2</sup>). ■

## Une offre spécifique à l'écart de l'axe LPLM (Lille, Paris, Lyon, Marseille)



## Les fluctuations de la construction d'entrepôts



\* surfaces d'entrepôts construits sur la période indiquée

Le territoire d'HAROPA relie les zones logistiques de l'axe Seine aval, d'Orléans et de l'Ile-de-France. L'axe Seine aval est un espace qui possède un fort potentiel de développement de son activité logistique par sa proximité avec la région francilienne et son ouverture maritime qui lui permettent de prendre de plus en plus de place dans les organisations logistiques. Sa surface d'entreposage a connu une croissance régulière entre 1995 et 2010 tiré par des projets immobiliers tel que sur la zone portuaire du Havre et des différents projets le long de l'A13 à partir des années 2000 avant une légère baisse.

L'Ile-de-France a connu un fort dynamisme entre 1998 et 2003 avec le développement des grandes zones logistiques de Sénart et de Paris Sud. Le niveau de construction moyen est d'environ 300 000 m² construits par an. Les projets logistiques de ces dernières années se concentrent désormais au Nord et à l'Est de Paris à proximité de l'autoroute A1 et de la francilienne qui sont des zones très concurrencées par le port d'Anvers.

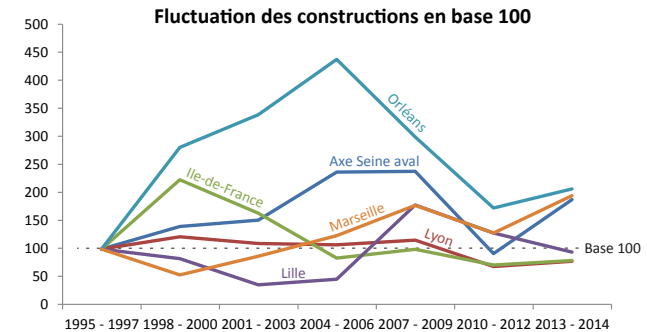
Le marché Orléanais fut le plus prolifique depuis 1995 pour arriver à quadrupler la surface construite d'entreposage

entre 2004 et 2006 par rapport à 1995. Cette zone est un point de passage pour de nombreuses marchandises à destination des régions plus au Sud et arrivant des ports d'HAROPA.

La desserte maritime des zones logistiques de la région lilloise est monopolisée par Anvers. En effet, cette zone se situe à deux heures en camion et son développement est entièrement lié à ce port. La région Lilloise a ainsi connu un fort développement logistique depuis 2007 avec un boom des constructions neuves en compte propre. En effet, le

coût du foncier est moins élevé dans le Nord de la France qu'en Belgique (de 15 à 40€ par m² contre 100 à 150€ dans la région anversoise (source CBRE research 2015) pour une valeur locative d'entrepôts relativement similaire (42€/m²/an source DTZ research).

La région lyonnaise est un marché relativement stable depuis 1995 avec environ 100 000 m² de surfaces neuves d'entreposage par an. Marseille est un marché en pleine expansion depuis les années 2000 avec le développement de zones logistiques comme Distriport. ■

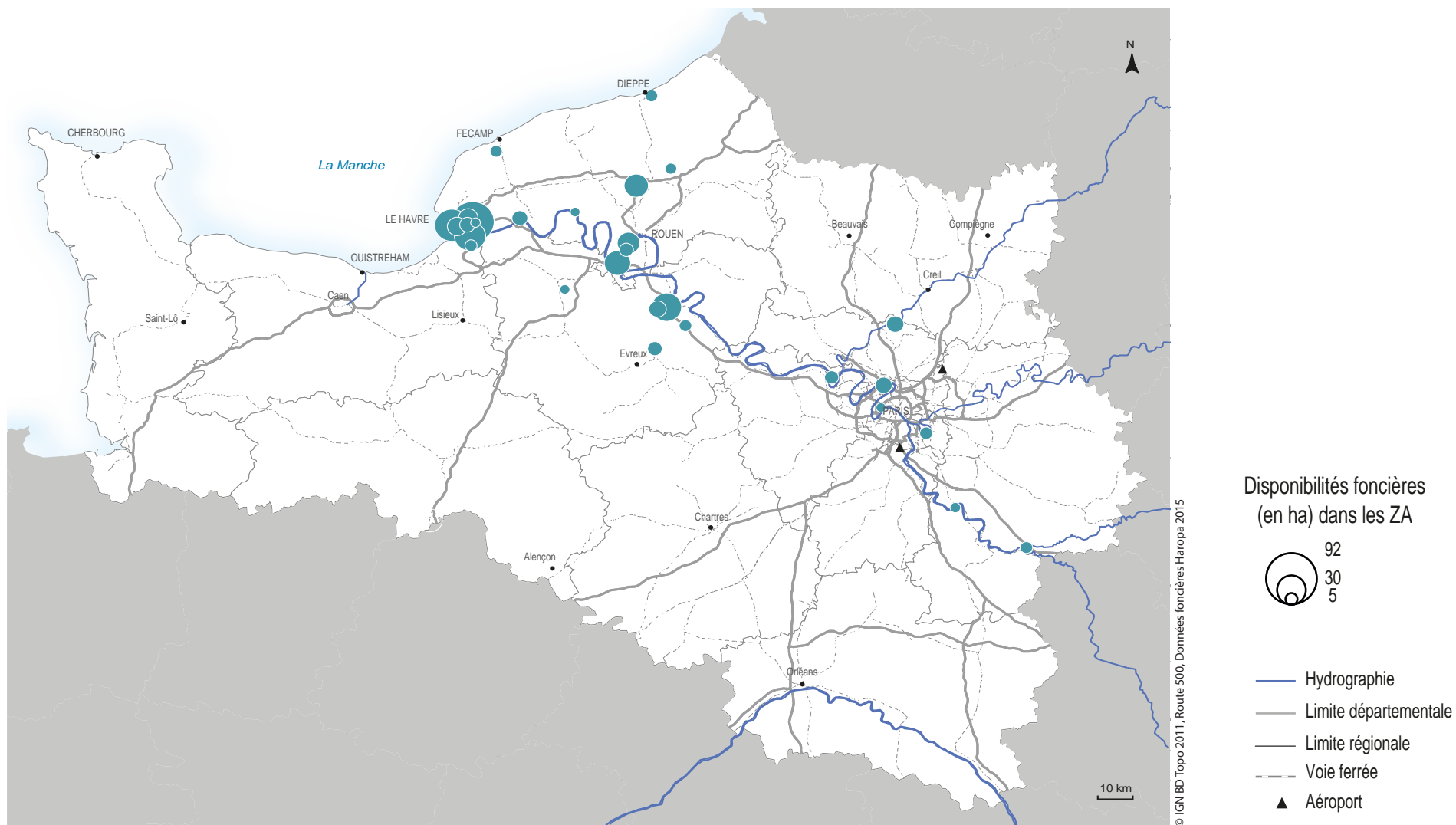


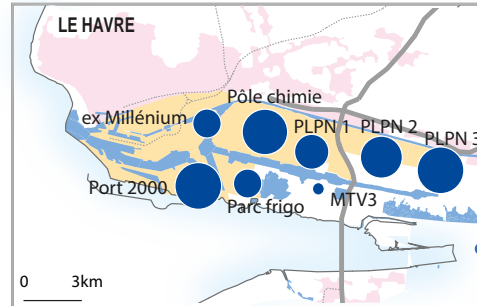
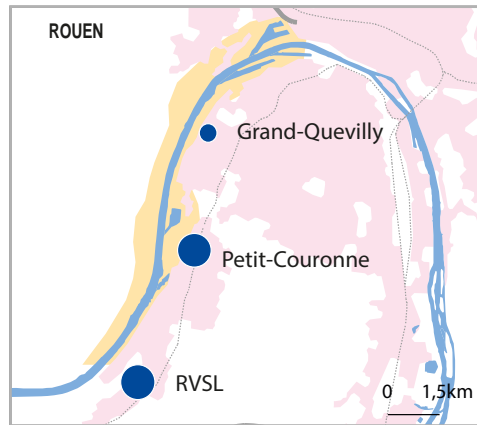
© MEDDE - cgdd - SOeS - Sht@del2. 1995-2014



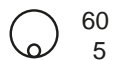
## L'OFFRE LOGISTIQUE D'HAROPA

## L'OFFRE FONCIÈRE D'HAROPA CONNECTÉ AU MARITIME ET AU FLUVIO-MARITIME





Disponibilité foncière à court ou moyen terme (en ha)



### Les réserves foncières proposées par HAROPA

Zone	Le Havre	Rouen	Port Jérôme	Autres	Total
Surface (en ha)	307	72	54	251	684,00
Part dans le foncier proposé par Haropa	45%	10,5%	8%	36,5%	100%

Données foncière Haropa 2015

Les activités logistiques sont de grosses consommatrices d'espace et les deux critères qui président à leur localisation sont la proximité des marchés d'une part, et l'accessibilité aux réseaux de transport d'autre part. Dans un contexte de forte concurrence avec d'autres usages, comme la réalisation de bureaux ou de logements, l'offre de terrain qui peut être dédiée aux activités logistiques est donc un facteur d'attraction pour des investisseurs internationaux qui recherchent des solutions permettant de répondre aux demandes de leurs clients logisticiens. La logistique portuaire a ses propres exigences : la proximité des terminaux maritimes et

fluviaux, la présence d'activités complémentaires comme la maintenance des conteneurs vides, une offre de transport dans tous les modes, ainsi que la présence d'opérateurs spécifiques, tels que les transitaires, OEA, etc... La carte ci-contre vient compléter celle qui représente l'offre logistique à travers la fonction d'entrepôt qui est massivement concentrée en Île-de-France (190 000 m<sup>2</sup> en moyenne par an entre 2010 et 2013 soit près de la moitié de la surface construite sur l'ensemble de l'axe Seine) et qui répond dans ce cas à une logique d'accessibilité au marché. L'offre foncière présente dans les grandes zones d'activité de la périphérie francilienne est ma-

trisée par les collectivités locales et leurs agences de développement. Alors qu'en Île-de-France la pression est très forte sur le foncier disponible, les ports maritimes bénéficient encore<sup>1</sup> des réserves initiées dans les schémas d'aménagement des « années 60 » sur leurs ZIP du Havre, de Port-Jérôme et de Rouen (433 ha soit 63% de l'offre foncière). L'un des défis d'HAROPA est donc de proposer une offre nouvelle qui permettrait d'associer la connectivité aux services maritimes proposée par les ports de l'estuaire de la Seine et la proximité du marché parisien qui pour l'instant est plutôt desservi par les centres de distribution européens situés dans le delta Rhin-Escaut. ■

<sup>1</sup> Propos à relativiser compte tenu des restrictions d'usage qui sont intervenues depuis avec les réserves

environnementales et les espaces soumis aux risques technologiques



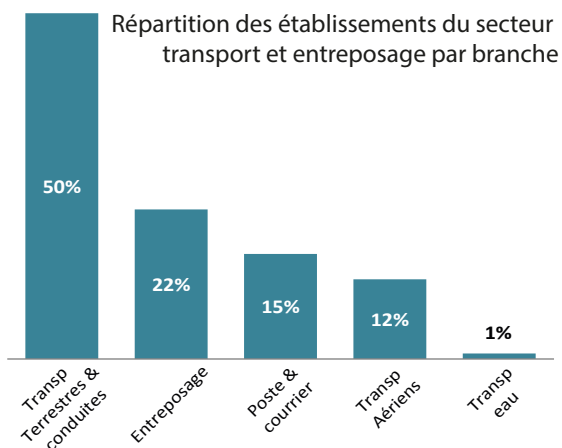


## L'IMPACT SUR L'EMPLOI

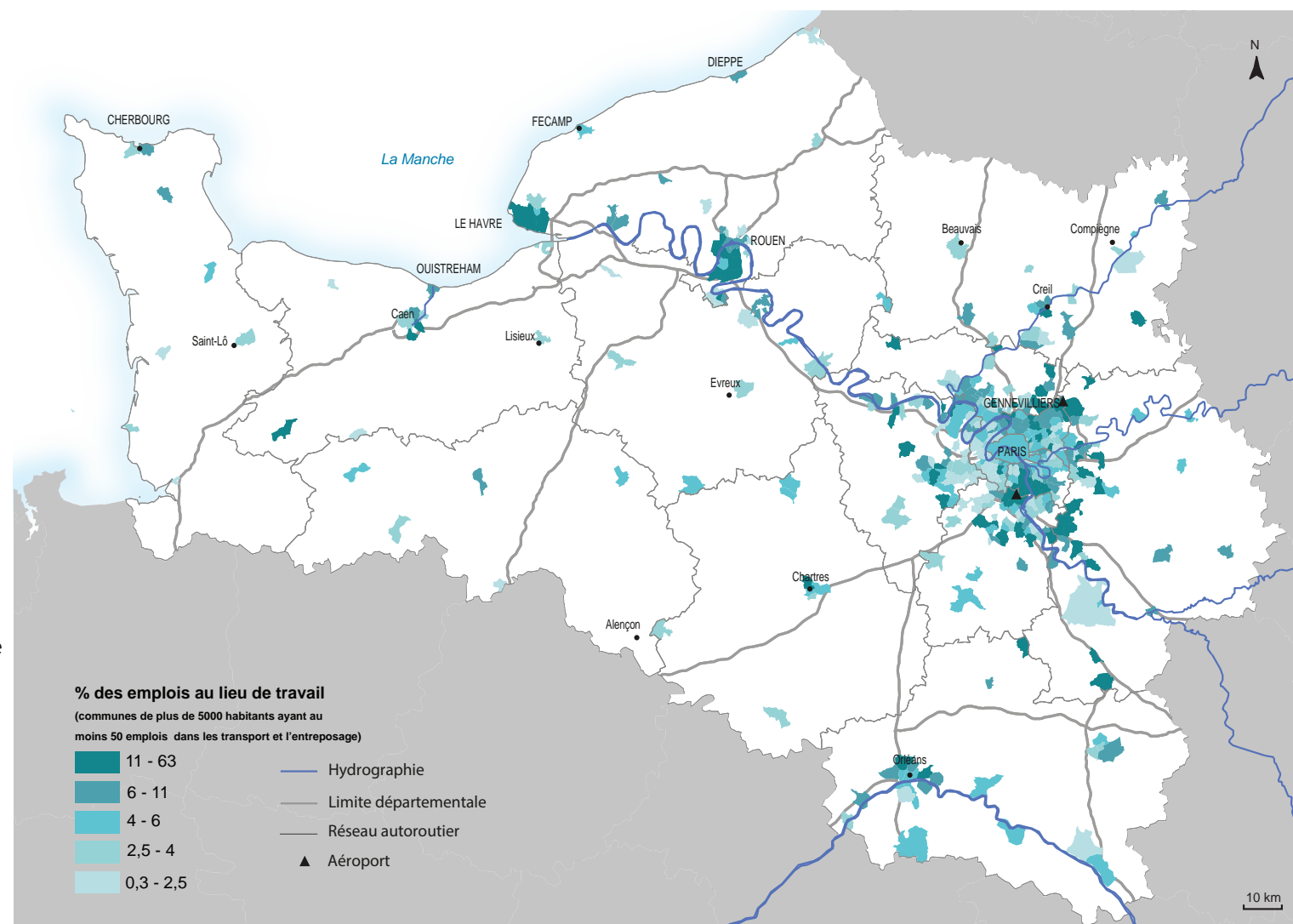
Regroupant 16 départements, le bassin d'HAROPA englobe 17 millions d'habitants et 7 millions d'emplois. Cela correspond à 27% de la population française métropolitaine et 32% de ses emplois.

L'emploi au lieu de travail sur l'axe Seine est réparti à 77% en Ile de France, 9% en Haute Normandie, 7% en Basse Normandie et 7% dans les 3 autres départements.

Les deux cartes ci-contre représentent la part de l'emploi par commune dans les branches de l'industrie et des transports/entreposage. Ne sont représentées que les communes de plus de 5 000 habitants et ayant au moins 50 emplois dans la branche représentée.

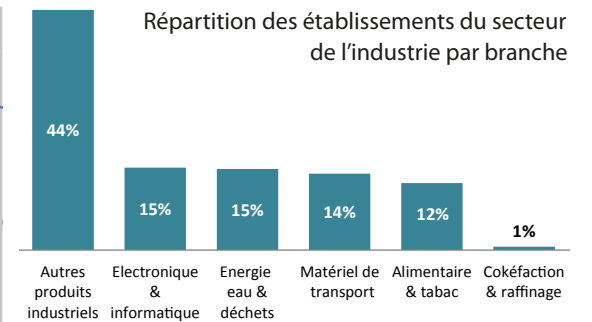
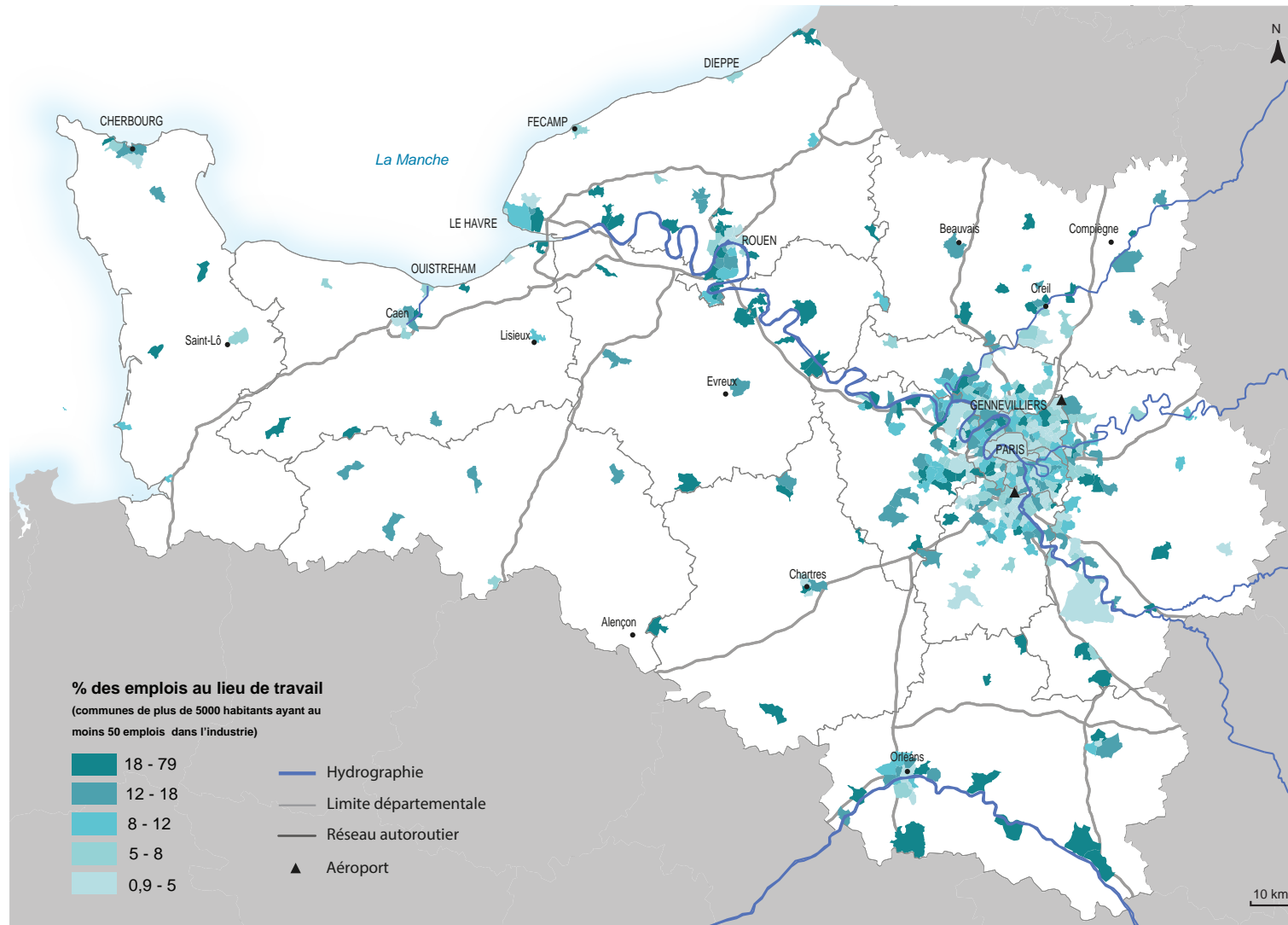


## Part de l'emploi par commune dans la branche des transports et de l'entreposage



## INDICE DE SPÉCIALISATION COMMUNAL

## Part de l'emploi par commune dans la branche de l'industrie



► Avec 470 000 emplois, **le transport et l'entreposage** représentent 6,7% de l'ensemble des emplois sur la zone HAROPA et jusqu'à 8,3% en Seine Maritime. Les zones portuaires du Havre et de Rouen sont des zones à forte activité dans ce domaine. On retrouve de plus une forte activité aux alentours des 2 grands aéroports parisiens et sur la deuxième couronne francilienne.

► **L'industrie** représente 11,2% de l'ensemble des emplois sur la zone HAROPA (790 000 emplois) et jusqu'à 20% en Seine Maritime. De la même manière que pour le transport et l'entreposage, on retrouve un grand nombre d'emplois aux alentours des grands ports ainsi que sur le corridor des grands axes fluviaux : la Seine et la Loire. ■

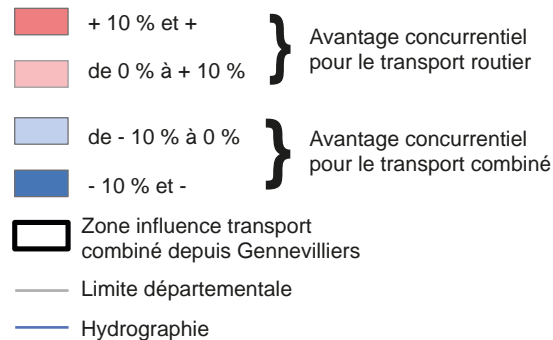


## LES ENJEUX DE L'INTERMODALITÉ

Le transport routier est reconnu comme étant un mode de transport fiable et souple laissant peu de place aux modes massifiés. Mais aujourd'hui une rupture semble se confirmer dans l'utilisation de la voie fluviale pour le transport de marchandises notamment sous l'impulsion du carrier haulage. En effet, les compagnies maritimes ont un comportement de territorialisation et s'adaptent à l'augmentation de la capacité de transport de leurs navires qui a doublé ces dix dernières années (8 700 EVP en 2004 contre 18 000 EVP aujourd'hui). Ceci a eu pour conséquence d'augmenter les débits d'entrées / sorties des terminaux maritimes. Le transport fluvial peut répondre à ce besoin et ainsi se positionner comme une alternative au transport tout routier mais son développement est contraint par les coûts de transport. De manière générale, le transport combiné fleuve – route s'avère concurrentiel pour l'import de conteneurs 20 pieds et non concurrentiel sur du 40 pieds alors que la demande en import se situe essentiellement sur ce dernier type d'équipement. En effet, les imports de marchandises sont conteneurisés principalement dans des conteneurs 40 pieds au contraire des exports qui se font essentiellement en conteneurs 20 pieds. En plus d'un déséquilibre des flux, il y a un déséquilibre dans le type d'équipements utilisés. Le

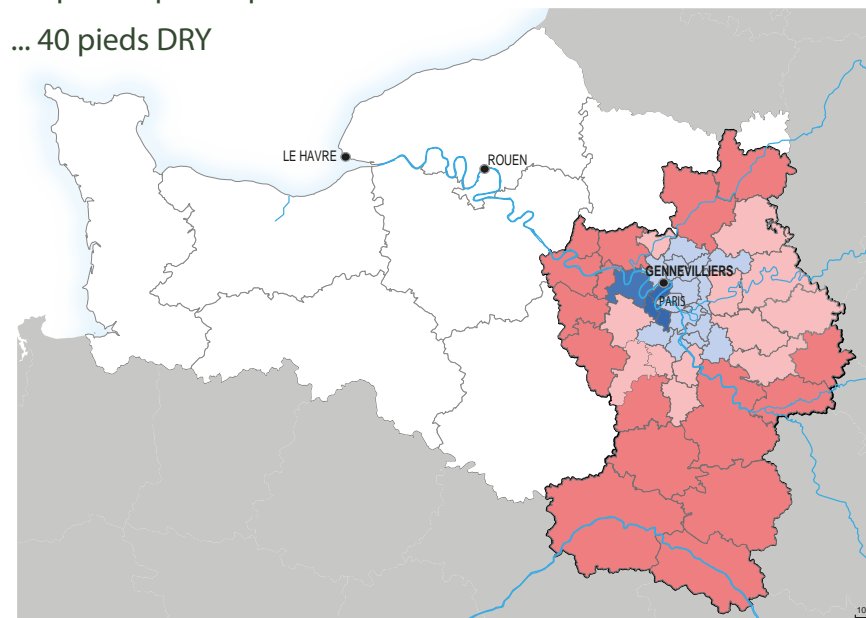
coût élevé du transport par barges s'explique en grande partie par les coûts de manutention que le transport fluvial doit assumer. Le transport fluvial est exploité par de nombreux armateurs pour le retour de lots massifiés de conteneurs vides vers les terminaux maritimes. En 2015, pour le transport fluvial, le transport de conteneurs vides vers Le Havre a représenté près de 20% des conteneurs transportés. Gennevilliers peut devenir une vraie porte d'entrée de la marchandise à destination du marché francilien. L'Île-de-France possède un maillage de terminaux aux activités diversifiées permettant de répondre aux besoins de plusieurs filières de chargeurs. Le transport fluvial est encore trop souvent considéré comme étant un mode de transport trop compliqué et non fiable. ■

## Différence de tarifs entre le transport combiné et le mode routier

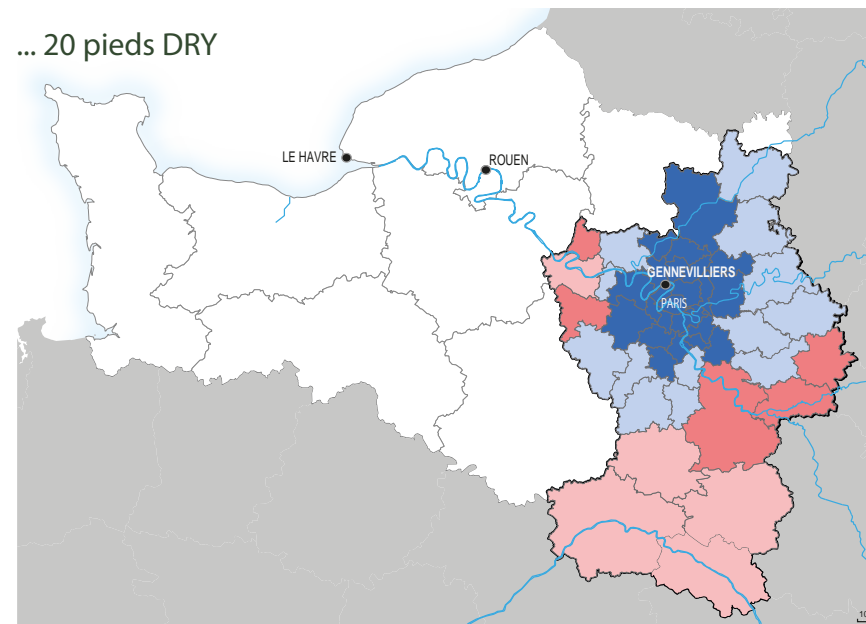


Différence de tarif entre le transport combiné et le routier pour l'import depuis le port de Gennevilliers d'un conteneur ...

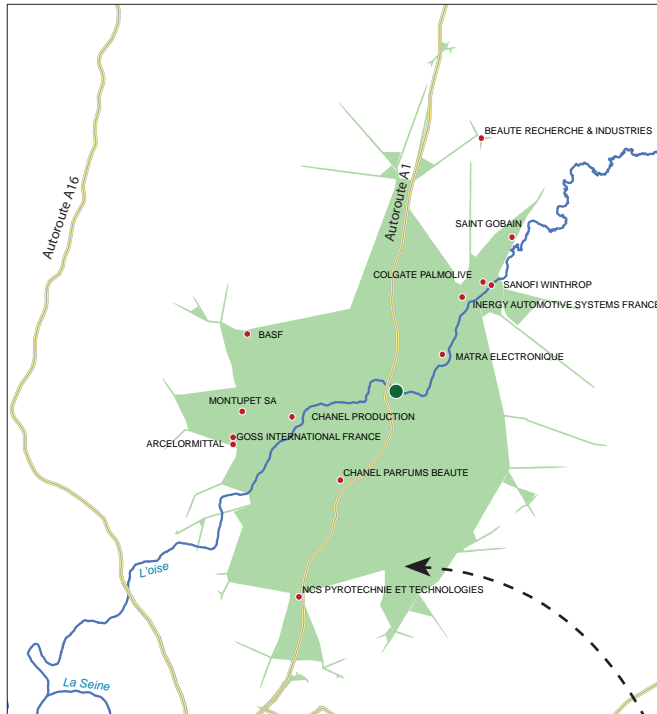
... 40 pieds DRY



... 20 pieds DRY



## Un exemple d'approche géomarketing : les très grands établissements industriels (TGE) situés dans l'aire de chalandise de Longueil-Sainte-Marie



DEVPORT dispose de bases de données économiques et géographiques multi-échelles (SIG) sur la vallée de la Seine, élargies aux départements limitrophes, qui sont améliorées régulièrement depuis cinq ans et qui ont permis d'implémenter un certain nombre de modèles et d'outils de géomarketing appliqués aux activités logistiques du territoire. Ces outils reposent sur l'optimisation économique des circuits d'approvisionnement, la densité des marchés de consommation primaires ou secondaires et sur l'interaction entre les réseaux de transport et les schémas logistiques des entreprises.

Pour l'exemple retenu, des zones de chalandises de 30 minutes de trajet routier ont été calculées autour des ports fluviaux à conteneurs d'Île-de-France afin d'estimer les risques de «cannibalisation» entre terminaux, vis-à-vis des chargeurs. Le calcul de la zone de chalandise prend en compte le réseau routier réel ainsi que les vitesses de circulation moyenne réelles des camions. Il est ensuite possible d'extraire les éta-

blissements présents dans ces zones de chalandise. Le tableau ci-dessous recense les établissements par filière et par groupe de taille en utilisant la base de données SIRENE. L'exemple de la zone de chalandise du port fluvial de Longueil-Sainte-Marie permet d'illustrer les résultats possibles et offre un éclairage sur la présence de très grands établissements industriels localisés dans la zone d'attractivité. A partir de l'analyse de leurs activités, on s'aperçoit que certaines de ces entreprises peuvent être génératrices de flux maritimes, des études complémentaires pourraient être réalisées afin de les estimer.

HAROPA peut trouver un intérêt pour de telles études de cadrage permettant de définir des «cibles» relativement précises de prospection commerciale qui pourront être rapprochées des bases de données clients et grands comptes en sa possession, afin d'évaluer la pertinence d'une approche plus directe. ■

## Les établissements par grande famille dans un rayon de 30 minutes par le mode routier des terminaux fluviaux à conteneurs d'Île-de-France

	Industrie					Commerce de gros					Transport entreposage				
	PE	ME	GE	TGE	Total	PE	ME	GE	TGE	Total	PE	ME	GE	TGE	Total
Longueil-Sainte-Marie	476	193	69	13	751	368	95	16	2	481	185	69	20	7	281
Gennevilliers	2161	564	231	65	3021	3463	669	174	30	4336	953	185	48	7	1193
Evry	786	233	79	6	1104	806	224	50	4	1084	382	101	64	2	549
Bonneuil-sur-Marne	1638	418	110	18	2184	1876	468	88	10	2442	650	173	48	2	873
Limay	591	193	69	14	867	625	133	35	3	796	177	35	10	1	223
Montereau-Fault-Yonne	362	128	29	5	524	259	44	4	1	308	93	30	4	0	127

© INSEE SIRENE 2014 et 2015

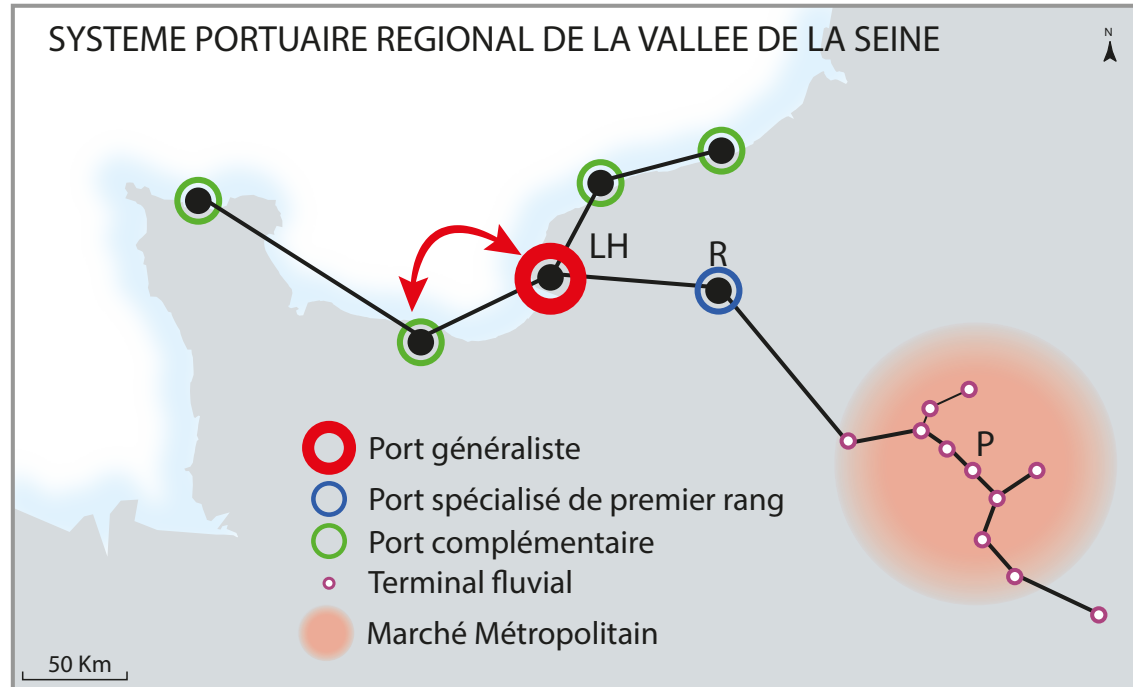


## DONNÉES UTILISÉES

Distributeur	Nom de la donnée	Date
Eurogeographics	EGM V4	2013
ESRI Data	World Bounds	2011
Tom Tom	Tom Tom European Congestion	2015
IGN	BD Topo	2011
IGN	Route 500	2014-2015
MEDDE	Sitadel 12	1995-2013
INSEE	CLAP	2013
INSEE	SIRENE	2014-2015
Gouv.fr	Base commissionnaires de transport	2015
Constructeurs automobiles	Données usines	2015
Europétrole	Données raffineries	2015
FFMIN	Données MIN	2015
MERCASA	Données MIN	2015
ESPO	Trafic Data	2015
Maerks	Coûts de transports routier et multimodal (fleuve-route)	2013
CCI Fécamp	Terminaux et activités	2016
Ports Normands associés	Terminaux et activités	2016
Yonne-en-Seine	Terminaux et activités	2016
CCI Elbeuf	Terminaux et activités	2016
Port de Dieppe	Terminaux et activités	2016
CBRE Research	stock existant du marché logistique Européen	2014-2015
John Lang Lasalle	stock existant du marché logistique Européen	2014
HAROPA	Terminaux et activités	2015
HAROPA	Trafic, résultats annuels	2015
HAROPA	Données foncières	2015
HAROPA	Lignes maritimes	mai 2015
EUROSTAT	PIB par région NUTS2	2014

## CONCLUSION

Dans les pays d'économie mature, la définition géographique du port a évolué depuis un demi-siècle. À une phase de recomposition interne qui a vu les nouveaux terminaux en eau profonde s'éloigner des cœurs urbains s'accompagnant d'une ré-urbanisation des interfaces ville-port succède l'organisation en réseau, prolongeant la gestion des flux maritimes vers l'hinterland en s'appuyant sur des terminaux intérieurs, fluviaux ou ferroviaires. Ce sont de nouvelles configurations portuaires répondant aux exigences de flexibilité, fiabilité et sécurité qui se dessinent un peu partout en Europe. L'ensemble portuaire qui est en train de se construire dans la vallée de la Seine et sur la rive normande de la Manche, qui rappelons-le voit passer un peu plus de 90 000 navires chaque année, chemine progressivement vers une meilleure intégration de la logistique portuaire et de la logistique métropolitaine.









L'espace couvert par HAROPA est constitué de deux interfaces destinées à gérer les flux de marchandises. Une interface maritime; les ports de la Basse-Seine, située sur la mer la plus fréquentée du globe avec 90 000 navires transitant chaque année. Les fonctions de conversion de flux massifiés en flux atomisés sont gérées par le cluster portuaire à travers différentes activités : transport par eau, manutention portuaire, affrètements et organisation des transports, services auxiliaires de transport, douanes. L'autre interface est métropolitaine, à l'échelle d'une aire urbaine de 11 millions d'habitants, illustrée par les méga plateformes logistiques de l'est et sud-est francilien et le pôle de fret aérien de Roissy, l'ensemble étant connecté via la « francilienne » au réseau autoroutier européen. Ce document essaie de restituer cette dichotomie et de mettre en perspective les conditions d'une meilleure intégration de ces deux interfaces.

