


ISEMAR

 INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
 NANTES - SAINT NAZAIRE

Le Havre et Rouen

Décryptage d'une dynamique portuaire

Les deux grands ports de la Seine constituent ensemble la principale façade portuaire française (91 Mt, 40 000 emplois). Leur rôle est fondamental pour les flux conteneurisés, le pétrole et les produits agricoles. Néanmoins, si l'emprise du Havre sur le Bassin parisien et le Centre Ouest de la France est forte, la concurrence est dure sur les régions plus éloignées des Hauts de France et du Grand Est. De même pour les grains, Rouen doit rester le port privilégié d'une grande partie des exportations françaises. Si Le Havre et Rouen disposent d'une certaine évidence géographique en terme d'arrière-pays, les ports normands doivent maintenir un haut niveau de compétition avec des partenaires qui sont de plus en plus restreints (armateurs de lignes régulières, raffineurs, coopératives agricoles, cimentiers). L'axe Seine, sous la bannière d'HAROPA, doit marquer ses marchés naturels, mais surtout s'engager dans les grandes batailles concurrentielles nationales et européennes.

Perspectives générales

La basse Seine dispose donc d'un complexe portuaire organisé autour d'un port estuarien, Rouen (22,5 Mt en 2015) qui opère les sites le long du fleuve et d'un port de mer, Le Havre (68,9 Mt). Cette situation amont / aval pour un espace estuarien est relativement commune en Europe puisque tous les fleuves possèdent un port intérieur avec l'histoire la plus ancienne et un port d'embouchure plus récent (Bremerhaven, Saint-Nazaire, Sheerness, Humber). Le développement des ports amont et aval dépend des circonstances géographiques, économiques et politiques. La particularité normande est dans une organisation portuaire française qui a préservé l'autonomie des deux ports. Le Havre comme création portuaire d'Etat (1517) représente bien la nécessité de disposer d'un port maritime pour la France septentrionale. Le statut de port autonome l'a consacré dès 1925 comme port d'Etat alors que Rouen ne le sera qu'avec la réforme de 1966. Ainsi, le système français a consacré la dualité des ports de la Seine. Ils sont longtemps restés farouchement indépendants avec leurs propres dynamiques et communautés portuaires. Dès lors la démarche de HAROPA consacre (enfin) un rapprochement entre les deux ports (élargi au port autonome de Paris).

La logique de la dualité des deux sites est facile à comprendre. Par nature, les trafics maritimes étaient

optimisés et donc les navires remontaient les estuaires du Nord-Ouest européens pour accoster dans ces villes qui ont prospéré grâce au commerce. Les sites d'embouchure n'avaient leur intérêt que par la rapidité des escales ainsi les paquebots océaniques seront positionnés au Havre comme à St-Nazaire et au Verdon.

Les flux de charbon et de bois (puis de papier) remontaient jusqu'à Rouen qui desservait ensuite la région parisienne. Lorsque l'agriculture de la Beauce, de Champagne et de la Brie est entrée dans sa phase de grandes cultures productivistes et exportatrices, le port de Rouen est devenu son port naturel. Depuis, le réseau fluvial de la Seine et de ses affluents ainsi que les lignes ferroviaires desservent les silos géants du port de Rouen.

Le port océanique du Havre n'était naturellement pas résumé aux liners transatlantiques. Dans les bassins du port, de nombreux entrepôts traitaient des marchandises conventionnelles. Le port ayant adopté comme d'autres en Europe le principe des magasins généraux. Avec les conteneurs, mais aussi les flux de véhicules neufs, l'avant-port sur la Manche devenait le lieu privilégié pour les escales de lignes régulières. Le Havre se hissa comme plus grand port à conteneurs français avec des capacités étendues régulièrement durant 40 ans.

L'équipement français des années 30 en raffineries fut particulièrement riche pour la Seine puisque furent construites les unités étalées entre Rouen et Le Havre : Petite-Couronne, Port-Jérôme, Gravenchon, Gonfreville. Le port du Havre est le site de débarquement du brut jusqu'en 1976 où l'inauguration du site d'Antifer a permis le déchargement des super tankers géants de l'époque. Le terminal en eau profonde dessert alors les raffineries de Seine-Maritime, mais aussi les nouvelles construites sur le fleuve de Vernon (1969-1983), Gargenville (1968-1983) et Grandpuits (date).

Port de mer et disposant de capacités foncières conquises sur la plaine alluviale, Le Havre a connu comme d'autres ports européens un développement industriel très important. La ZIP regroupe aujourd'hui une raffinerie et plusieurs usines (pétrochimie, ciment, engrais, nickel, automobile). Cette large zone industrielle dispose d'un profond bassin de 10 km (le Grand Canal, 1968) accessible avec l'écluse François 1^{er} de très grands gabarits (1972, 250 000 tpl). Le port du Havre comprend

l'ensemble des sites à l'Ouest du pont de Tancarville et le terminal pétrolier d'Antifer.

Au final, l'organisation de la Seine portuaire a laissé à Rouen l'ensemble de l'estuaire avec les sites amont de la ville et des communes proches (10 km), deux sites intermédiaires liés à des industries (St-Wandrille, Le Trait) et les sites aval du port pétrolier de Port Jérôme et du petit terminal conteneurs et roulier de Radicatel. S'ajoute enfin le port de Honfleur dont la tutelle est le département du Calvados. La Seine dispose d'un chenal maritime de 120 km avec un tirant d'eau de 10,7 m permettant la circulation d'un vraquier de 30 000 t à pleine charge ou d'un PC de 2 500 evp. L'approfondissement du chenal d'un mètre est en cours (gains de chargement des grains exportés). Enfin, du point de vue du contexte élargi, les deux ports d'Etat, GPM depuis 2008, sont maintenant compris dans la grande région Normandie. Celle-ci possède la tutelle avec les communes et départements concernés sur les ports de Cherbourg et Caen (syndicat mixte Ports Normands Associés travaillant en régie directe). Restent encore les ports de Seine Maritime (Tréport, Dieppe, Fécamp). Ainsi, d'un côté les ports d'Etat sont dans une dynamique de l'axe Seine avec HAROPA et de l'autre la façade portuaire Manche constituée de cinq ports territoriaux.

Les trafics

- **La dimension énergétique**

Le pôle pétrolier de la Seine s'articulait il y a encore quelques années autour de quatre raffineries. Elles ne sont plus que deux, de taille intermédiaire et dotées de vapocraqueurs. La fusion de Exxon et Mobil a unifié les sites de Port Jérôme et Notre-Dame de Gravenchon complétés d'un site pétrochimique et d'entreprises de la filière. A l'amont la raffinerie de Petite Couronne a fermé en 2011. Au Havre, la raffinerie de Gonfreville du groupe Total dispose depuis les années 60 d'un complément pétrochimique. La filière pétrolière de l'estuaire est l'un des piliers de l'industrie française, mais elle évolue dans un climat difficile et sa compétitivité industrielle et portuaire est fondamentale.

Le trafic de pétrole brut du Havre était en 2015 de 25 Mt, soit 42% des importations nationales pour trois raffineries. Les deux ports exportent 7,8 Mt de produits raffinés (41% des exports nationaux) et importent 12,3 Mt (35%). Le stockage pétrolier à Antifer et au Havre est l'affaire de la CIM (Compagnie industrielle maritime) avec 2,4 M m³ de stockage de pétrole brut et 1,7 M m³ de produits. L'autre stockeur est LBV Sogestrol (0,400 m³). En 2013, le norvégien Odfjell a projeté une implantation avant de renoncer deux ans plus tard laissant au GPM une capacité d'accueil d'un vaste stockage pétrolier. Un élément

important pour éviter une trop grande polarisation du stockage au Benelux.

Le pétrole brut est déchargé à Antifer qui un moment a été envisagé pour un terminal GNL, mais le projet a été abandonné. Le gaz ne sera pas de retour au Havre après la fermeture du premier terminal en 1989. Le charbon est présent à Rouen (0,4 Mt) comme au Havre (0,6 Mt). Les déchargements amont servent les sites EDF et d'autres industries de la Seine.

- **Attente des énergies marines renouvelables**

L'émergence de l'éolien offshore en France autour d'une demi-douzaine de parcs doit s'appuyer sur des structures industrielles de production pérennes. Dans ce contexte, le port du Havre a été retenu en 2012 par Areva Wind pour la construction des pâles et nacelles des champs français (188 éoliennes, 750 emplois). En 2016, Areva a vendu ses actifs EMR dans la co-entreprise Adwen à son partenaire l'Espagnol Gamesa lui-même en voie de fusion avec Siemens. La question se pose sur l'avenir des futures usines du Havre. A l'automne 2016, des incertitudes restent sur l'avenir de la filière industrielle havraise (50 ha du quai J. Couvert).

- **Compléments du roulier et des passagers**

Les trafics rouliers sont ceux des véhicules neufs traités par le terminal du Havre. Avant la crise de 2008, Le Havre avait une activité de 500 000 véhicules par an. Devant la chute des trafics, le port et les acteurs ont engagé une relance dynamique sous le nom de RoRo Max et un retour des trafics à 300 000 voitures.

Les flux transmanche sont localisés au Havre avec depuis 2014 la présence de Brittany Ferries dans une division de fait du marché transmanche – détroit entre l'opérateur français (Roscoff - Havre) et le danois DFDS (Dieppe - Dunkerque). La ligne vers Portsmouth a représenté en 2015, 160 000 passagers et 28 000 remorques. Les paquebots sont présents dans les deux ports avec l'an dernier 27 600 croisiéristes à Rouen et 223 000 au Havre.

- **La force des trafics agricoles et forestiers**

Le port de Rouen s'est taillé une place inégalée de premier port agro-alimentaire d'Europe de l'Ouest. Son hinterland se compose du vaste ensemble de régions céréalières (Pays de Caux, Beauce, Brie, Picardie). Leurs exportations céréalières ont donc pour port naturel Rouen drainé par le réseau fluvial (8%) de la Seine, les lignes ferroviaires (21%) et la route (71%). Ce marché représente 400 navires par an

En 2015, le trafic a presque battu un vieux record des années 80 ; soit 8,11 Mt (6,4 Mt de blé, 2,3 Mt d'orge) avant une grosse déprime en 2016 face à une récolte

catastrophique. S'ajoute l'export du malt (210 000t). Les protéagineux et oléagineux (entrants et sortants) représentent (440 000 t.) Une usine de biocarburant est présente à Rouen. Pour traiter ces volumes, le port de Rouen dispose de 8 silos construits entre les années 60 et 90 sur les deux rives de la Seine, représentant 1,3 Mt de stockage. Les silos sont la propriété des entreprises spécialisées (Soufflet, Lecureur, Senalia, Simarex) toutes liées à des coopératives agricoles. En 2015, un nouveau silo a été construit par un négociant, preuve du dynamisme de la filière à Rouen.

Les besoins en fertilisants des grandes cultures s'appuient sur les usines d'engrais du Havre et de Grand-Quevilly. Le port de Rouen traite annuellement 0,620 Mt d'engrais. Les nourritures pour animaux sont aussi présentes à Rouen avec 0,320 Mt en 2015 de même que le sucre exporté (200 000 t).

Rouen, sur son site amont et à Honfleur, est l'un des pôles majeurs des trafics de produits forestiers français avec 104 000 tonnes de bois (dans un contexte économique moins favorable depuis quelques années) et 246 000 tonnes de papiers. Ces deux marchés sont très concurrentiels face aux ports français ou étrangers, mais aussi face aux flux routiers européens.

Silos de l'île Elouis au Port de Rouen

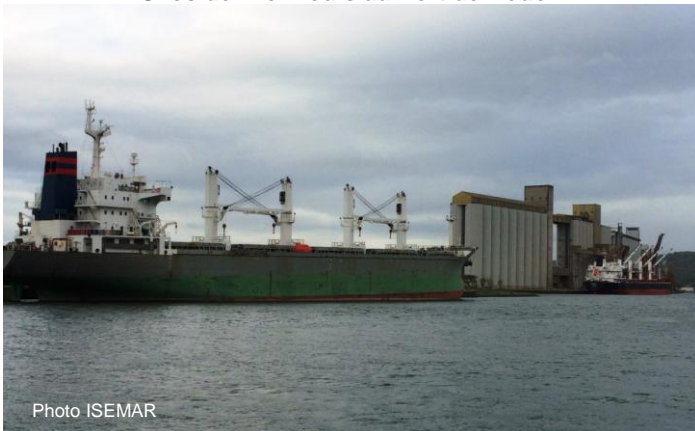


Photo ISEMAR

• **Le puissant socle des conteneurs**

En 1998 et 1972, Le Havre s'est doté de ses deux premiers terminaux dans le bassin intérieur derrière l'écluse François 1^{er}. Rouen développa peu après deux petits sites à Grand-Couronne (1977) et Radicatel (1978). Dans les années 80, plusieurs ports européens créent leur "port rapide" car les armateurs exigent des escales efficaces de leurs navires. Le Havre organise dès lors une grande partie de ses trafics dans le bassin à marée (quai des Amériques, d'Asie et de l'Atlantique, 1992-1995). La course au gigantisme et la croissance des trafics amènent Le Havre à suivre le mouvement général de création de nouveaux terminaux de grand format. Ce sera le terminal en eau profonde de "Port 2000" (2006-2010). La partie

française du Range Nord est techniquement dans le grand jeu de la conteneurisation européenne. Reste un possible achèvement de l'aménagement de Port 2000 (700 m) demandé par les professionnels havrais.

La compétition devait se faire aussi par une mise à niveau du management des terminaux. Le management privé des terminaux anciens et nouveaux a abouti aujourd'hui à la position de plusieurs sociétés de manutention :

- La GMP est une filiale de Port Synergy qui associe DPW et Terminal Link (CMA CGM / China Merchant). Elle contrôle le Terminal Nord (quai des Amériques, Quai de l'Europe) et le Terminal de France (Port 2000).
- La société Perrigault opère des anciens terminaux (Terminaux de Normandie, Terminal de l'Océan) et est devenu le partenaire de MSC (TN MSC) et Maersk (Terminal Porte Océane) à Port 2000. Néanmoins, le départ du géant danois en 2014 a laissé Perrigault opérer un terminal non dédié au port en eau profonde.
- CMN possède un petit terminal utilisant les quais des Amériques et de l'Europe.

En 2015, le trafic s'établissait à 2,556 M d'evp. (25,4 Mt, 14,2 Mt entrants, 11,2 Mt sortants) Ce qui laisse le port normand comme l'un des plus petits des ports du Range Nord avec Zeebrugge. L'activité de transbordement représente 24% (616 000 evp) avec la desserte des ports français de l'Atlantique et des îles britanniques. Les 2 M d'evp domestiques reposent sur le marché national avec une vraie compétition avec des ports français (Nantes St Nazaire, Bordeaux, Marseille) selon les régions françaises. A Rouen, lors du transfert des terminaux en 2008, Bolloré Logistique Portuaire (BLP) a repris le terminal conventionnel et conteneurs de Grand-Couronne. Parallèlement, URA (Sogenas) et Europorte (Eurotunnel) traitent aussi des conteneurs. Le trafic de Rouen historiquement orienté sur les marchés Nord-Sud a subi ces dernières années une légère érosion vers Le Havre. En 2015, Rouen a traité 112 000 evp

Port majeur de la conteneurisation française devant tenir sa part de marché face à la concurrence du Range Nord dans un contexte complexe de la réorganisation de la conteneurisation (fusion & acquisition, alliances), Le Havre a pensé comme un port de transit rapide du point de vue maritime comme terrestre, les conteneurs partaient vite de/vers l'hinterland. Toutefois, avec la croissance des approvisionnements internationaux, la création de parcs logistiques portuaires est devenue une évidence. Avec un peu de retard, mais une dynamique maintenue, le Havre s'est doté d'espaces dédiés aux entrepôts logistiques d'abord avec la zone du Pont de Normandie dans les 90' et étendue depuis, puis de celles du Hode et du parc Frigo. En amont, Kaoten Natie est implanté à Radicatel alors qu'un parc est implanté à Grand-Couronne.

Port 2000 au port du Havre

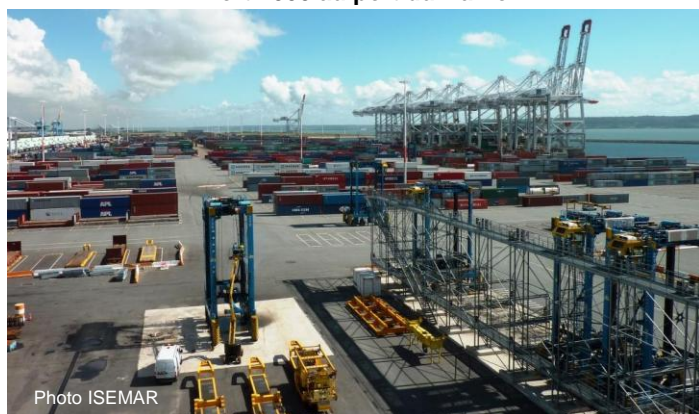


Photo ISEMAR

Hinterland et multimodalité

Les données fournies par le port du Havre par le passé sont relativement claires sur l'hinterland en matière de conteneurs. Le Havre représente grossièrement 55% des trafics du Grand Ouest, 50% de l'Île de France et du Sud-Ouest, 20% de Centre et Sud-Est, 15% du Grand Est. Le trafic national serait de 1,8 M d'evp terrestres et 100 000 evp par feeder. Le trafic d'exportation française est plutôt national alors que le trafic d'importation est dans la proximité périphérique. Celle-ci comprend la région parisienne hors dans les faits, la concurrence d'Anvers est redoutable sur cette zone et dominante sur le Grand Est. Il va sans dire que la compétition est élevée avec des challenges territoriaux pour le Havre et au-delà HAROPA : meilleure maîtrise de la région parisienne, conquête des parts pour tout l'espace français, pénétration du marché allemand. Tout cela passe entre autres par les dessertes terrestres et le règlement de plusieurs questions d'infrastructures que le rapport parlementaire Axe Seine (V. Fourneyron, C. Revet) a particulièrement soulignés.

Le territoire naturel des ports normands est le Bassin parisien avec un large réseau autoroutier et les axes ferroviaire et fluvial de la Seine. Si le transport fluvial est depuis longtemps une évidence pour les grains, le charbon, le papier et même les voitures, en matière de conteneurs l'affaire fut plus tardive. Néanmoins, le dynamisme des acteurs portuaires (GPM, Port de Paris), maritimes (Marfret, CMA CGM, MSC) et fluviaux (CLT) a permis de construire une offre sur le fleuve. Au Havre, le chiffre est de 162 000 evp (2015) et représente 9% de la desserte terrestre. Le volume d'evp traité à Rouen est de 54 000 dont une partie est acheminée vers Le Havre.

En termes de fluvial, la communauté portuaire normande s'interroge sur l'intérêt du projet canal Seine Nord car si l'infrastructure va mieux drainer la Picardie vers la Seine, il pourra aussi selon elle le faire vers les ports belges. L'intérêt des ports normands est dans un système d'écluses performantes sur la Seine et la mise au gabarit

européen de l'Oise amenant une construction du Sud vers le Nord du futur canal Seine Nord.

Le ferroviaire est lui aussi en phase de conquête dans un marché français en retard par rapport au reste de l'Europe. Le rail est d'autant plus important qu'il est l'outil pour couvrir des hinterlands proches (capillarité du bassin parisien) comme éloignés (Sud-Ouest, région lyonnaise). En 2015, 88 000 evp ont utilisé la desserte ferroviaire au port du Havre (4,6%), un chiffre relativement modeste lié à la desserte routière de Paris et du Grand Ouest. L'offre repose sur deux opérateurs majeurs, Naviland Cargo (SNCF) et Greenmodal (CMA CGM) ainsi que l'OPF Ferrovergne pour desservir Clermont-Ferrand.

Les enjeux ferroviaires des ports normands est simple. à la fois simples et difficiles à déterminer dans l'avenir. La simplification des liens ferroviaires avec la région parisienne passe par le segment Serqueux – Givors qui permettant le contournement fret de Rouen et du val de Seine. Le projet a connu une accélération par le gouvernement à la fin 2016 pour une mise en service en 2020. Au-delà, on pourrait évoquer le grand contournement ferroviaire de l'Île de France vers le Grand Est (simple hypothèse aujourd'hui) comme le raccordement Sud direct (route du blé pour Rouen).

Au Havre, la multimodalité passe aussi par l'offre portuaire. Le choix a été fait de constituer une plate-forme multimodale rail / fleuve unique déportée sur les rives du Grand Canal avec une volonté de massification des opérations, mais à une distance des terminaux qui oblige au brouettage portuaire. Ce terminal qui a coûté 137 M€ est aujourd'hui peu actif. D'un autre côté, Port 2000 n'a pas été doté d'un système d'échange fluvial avec l'amont (la chatière) revendiqué par tous les acteurs et rapports (100 M€). Ces choix d'infrastructures sont devenus une source de débats voir de polémiques sur la place portuaire. Les difficultés en matière d'infrastructures démontrent que le développement portuaire se base sur des croissances régulières de capacité dans les ports (coûteuses, mais réalisables rapidement), mais aussi dans la performance globale des solutions port / dessertes. Ainsi, des ports côtiers butent sur des difficultés de dessertes (Zeebrugge, Wilhelmshaven). Anvers accumule aussi des difficultés. Rotterdam a dû financer directement une voie fret dans l'intérieur du pays. Néanmoins, l'infrastructure n'est pas tout, il reste la notion centrale d'un port de commerce, une communauté économique au service des filières que Rouen et Le Havre continuent de construire autour de leurs filières d'excellence.

Paul TOURRET, ISEMAR