

COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME
APUR I AUCAME I AURBSE I AURH I IAU IDF

Vallée de la Seine

ÉTUDE 2017

LA VALLÉE DE LA SEINE XXL

Quel positionnement
à l'échelle mondiale,
européenne et
inter-régionale ?

Préambule

LES DÉFIS XXL DE LA VALLÉE DE LA SEINE DANS UN MONDE GLOBALISÉ

La coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine, composée des agences de Paris (APUR), de Caen (AUCAME), de Rouen (AURBSE), du Havre – Estuaire de la Seine (AURH) et d'Île-de-France (IAU), s'est positionnée dès 2009 pour accompagner le développement de la Vallée de la Seine. Cette coopération permet de développer une expertise et un socle de connaissances communes. Elle est en capacité de répondre collectivement aux sollicitations des acteurs de la Vallée de la Seine.

En 2015, la coopération s'est concentrée sur le thème du développement portuaire et logistique au service du renouveau industriel. En 2016, la véloroute des bords de Seine a été étudiée comme un levier de développement durable de la Vallée de la Seine.

En cette année 2017, l'objectif est de questionner le positionnement la Vallée de la Seine à l'échelle mondiale, de donner à voir les mutations du monde économique globalisé d'aujourd'hui et de les poser comme des défis à relever pour la Vallée de la Seine

Dans un monde globalisé, dominé par les échanges et les flux de toutes natures, la circulation des marchandises et des personnes est un enjeu majeur pour le développement et l'attractivité des territoires. Avec 80 % des échanges mondiaux de marchandises opérés par la mer, les ports et leurs prolongements terrestres via les corridors de transports sont au cœur du système monde. Ils sont un atout pour les territoires ayant su adosser leur développement à celui de l'économie maritime.

Les grands corridors logistiques et portuaires, associés aux métropoles internationales, se réinventent en continu pour capter les flux, fixer les richesses, dégager la valeur ajoutée et surtout s'adapter aux crises dont les effets sont aujourd'hui démultipliés. Ce constat amène à s'interroger sur l'organisation de nos territoires régionaux, nationaux et mondiaux ainsi qu'à envisager de nouvelles formes de coopérations (citoyens, clients, salariés, collectivités, entreprises). Car il s'agit autant de créer du lien pour créer de la valeur que de se projeter comme le maillon d'un système beaucoup plus vaste et plus complexe. La Vallée de la Seine, dans ses spécificités et ses complémentarités, est la bonne échelle pour faire face à ces enjeux.

La réflexion proposée par les agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine vise à montrer que, face aux défis « XXL », la Vallée de la Seine dispose d'atouts mais aussi d'un formidable potentiel pour mener des coopérations XXL à de nouvelles échelles.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 7

1 PENSER LA VALLÉE DE LA SEINE DANS LE NOUVEAU CONTEXTE MONDIAL

1.1 - Les grandes mutations de l'économie mondiale : de nouveaux défis pour la Vallée de la Seine 12

1.2 - Flux portuaires et commerce international : quel positionnement de la Vallée de la Seine ? 17

1.3 - Le tourisme et l'essor mondial des croisières maritimes 26

1.4 - L'organisation des territoires portuaires et logistiques à l'échelle mondiale : quelques repères pour le développement de la Vallée de la Seine 35

2 RÉPONDRE AUX DÉFIS D'UN MONDE GLOBALISÉ

2.1 - Méga-région ? Métropole globale ? Comment caractériser la Vallée de la Seine ? 48

2.2 - Organiser le développement territorial de la Vallée de la Seine 55

2.3 - Repenser les modes de coopération avec les territoires voisins et les autres portes d'entrée françaises 59

2.4 - Élargir les horizons 83

CONCLUSION 91

ANNEXES 93

Introduction

LA VALLÉE DE LA SEINE, UN CORRIDOR QUI SE STRUCTURE DEPUIS PRÈS D'UNE DÉCENNIE

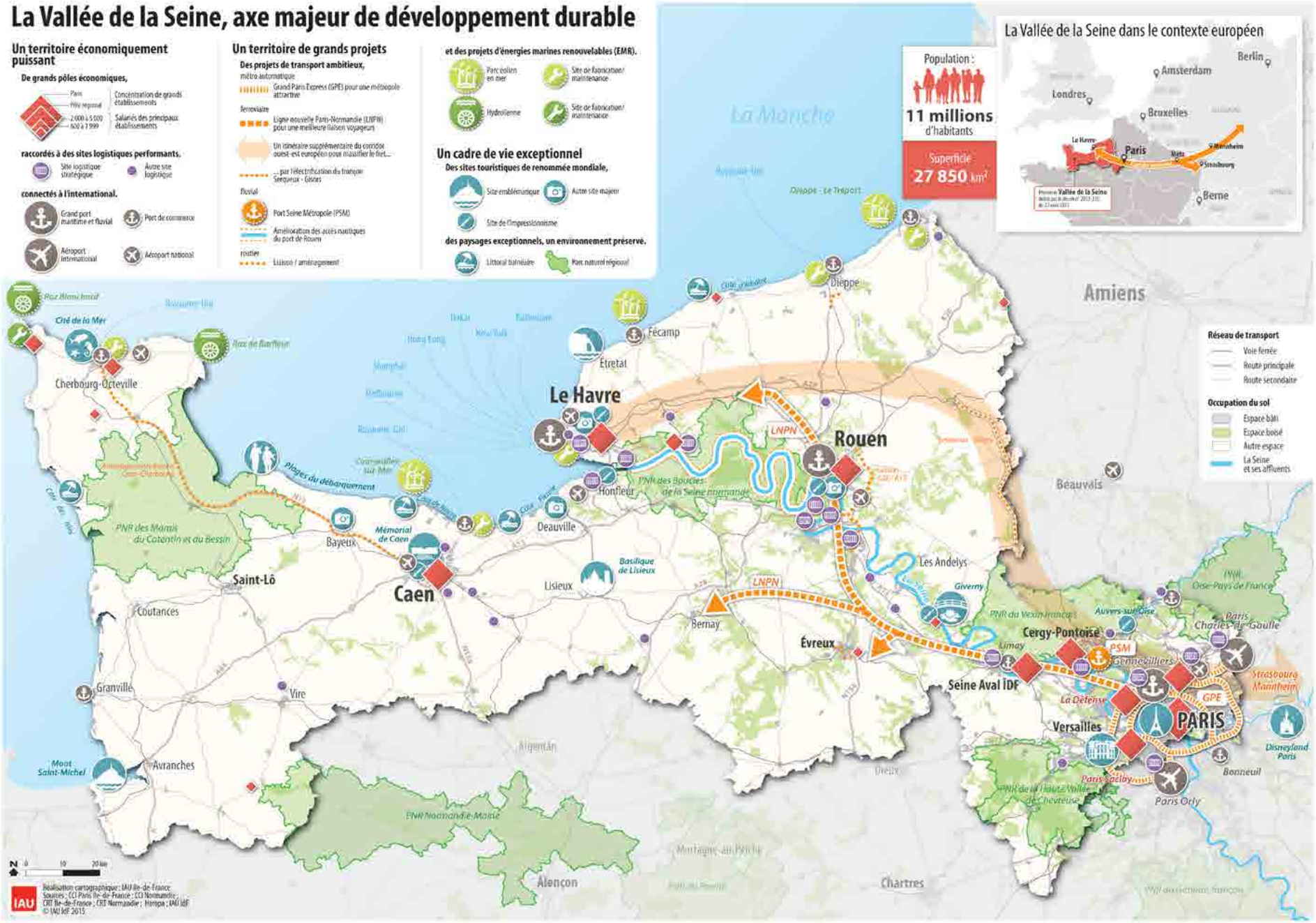
Il y a bientôt dix ans, la dynamique de projets de l'axe Seine était relancée par le chef de l'État dans le cadre du Grand Paris. La vision d'Antoine Grumbach, proposée lors d'une compétition internationale, a permis de fédérer les acteurs de la vallée et de faire converger les esprits vers une plus forte coopération.

En une décennie, le projet de développement de la Vallée de la Seine aura connu des avancées majeures : les acteurs institutionnels, portuaires et économiques se sont organisés et ont fait évoluer ce vaste territoire et créant de nouveaux formats de travail, de nouveaux périmètres de réflexion, de nouvelles opportunités de développement. À cet effet, on peut citer :

- le regroupement des trois ports de la Vallée de la Seine (Le Havre, Rouen, Paris) à travers la création d'un groupement d'intérêt économique, Haropa ;
- le développement d'une offre logistique multimodale qui répond aux attentes et tend à fixer la valeur ajoutée sur un territoire de flux, la Vallée de la Seine ; notons à cet effet le choix de Panhard de s'implanter à la fois sur les ZIP du Havre et de Port-Jérôme ainsi qu'à Bruyères-sur-Oise, dans une logique d'axe ;
- la mise en place d'un marketing efficace, lisible et visible de la Vallée de la Seine lors des salons européen et internationaux (riverdating, SITL), réunissant sous une même bannière les acteurs portuaires et logistiques ;
- la signature de plusieurs chartes de partenariat, notamment entre Haropa et VNF, ou entre Haropa et Aéroports de Paris ;
- la mobilisation des acteurs territoriaux et des acteurs économiques à travers l'organisation d'un certain nombre d'événements : colloques Paris-Rouen-Le Havre (Seine d'Avenir en mai 2010, Axe Seine Acte 2 en mai 2011, Axe Seine une vision partagée en novembre 2012), colloque thématique sur la recherche et l'innovation (décembre 2013, etc.), rencontres des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine (octobre 2015 et novembre 2016).

Sur le plan institutionnel, la réforme territoriale engagée avec la loi NOTRe aura permis la mise en place de nouvelles régions aux compétences élargies, notamment dans le domaine économique, de taille à s'affirmer à l'échelle européenne. De la même façon, la création de la Métropole du Grand Paris devrait permettre à la région capitale de disposer des outils et de la masse critique suffisante pour jouer pleinement son rôle de ville-monde à condition qu'elle s'appuie sur la Vallée de la Seine. De la même façon, la création de la métropole Rouen Normandie, la transformation de la communauté d'agglomération caennaise en communauté urbaine, la création du Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole ainsi que l'installation du Pôle métropolitain de l'Estuaire de la Seine auront permis une structuration du paysage institutionnel de l'axe. Par ailleurs, l'évolution du périmètre des collectivités pousse les territoires, et notamment les régions, à se positionner plus fortement sur la question du financement des grands projets d'infrastructures, modifiant ainsi l'équilibre des forces.

La Vallée de la Seine, axe majeur de développement durable



LES GRANDES ÉTAPES DE LA STRUCTURATION DE LA VALLÉE DE LA SEINE

2008

Création du secrétariat d'État au développement de la région capitale et lancement de la consultation internationale sur le Grand Pari(s)

2009

- « **Seine Métropole** » d'Antoine Grumbach met en rapport Paris avec sa façade maritime, elle retient l'attention du chef de l'État, Nicolas Sarkozy
- Lancement par le chef de l'État du **projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie** avec pour objectif d'améliorer la desserte ferroviaire de la Normandie pour le fret et les passagers
- Création du **Conseil de coordination interportuaire de la Seine** réunissant les ports du Havre, Rouen et Paris

2010

Colloque *Paris-Rouen-Le Havre, Seine d'avenir* au Havre qui marque le début du travail partenarial entre les agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine

2011

- Création du **commissariat général pour le développement de la Vallée de la Seine.** Antoine Rufenacht est nommé au poste de commissaire général
- Lancement du **débat public LNPN**

2012

Création d'**Haropa** qui se positionne comme le 5e complexe portuaire européen

2013

- Création de l'association **Paris Seine Normandie®** regroupant les chambres de commerce et d'industrie de la Vallée de la Seine
- Constitution d'une **délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine** par décret du Premier ministre. François Philizot est nommé au poste de délégué interministériel
- **Inscription de la Vallée de la Seine dans le réseau des corridors européens de transport** en tant que maillon essentiel du corridor Atlantique, symbole d'une reconnaissance européenne
- L'État décide de poursuivre des **études LNPN** et de réaliser en première priorité (avant 2030) les sections nouvelles Paris-Mantes et Rouen-Yvetot (comprenant la gare de Rouen Saint Sever)

2014

- Les ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg, Fécamp et Dieppe s'allient avec HAROPA
- Signature de la charte de coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine

2015

- Parution du **schéma stratégique Vallée de la Seine** qui rend tangible le projet ambitieux et partagé d'aménagement et de développement du territoire
- Signature du **contrat de plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine** d'un montant de 920 Millions d'euros pour la période 2015-2020. Ce contrat de plan entre l'État, les régions normandes et l'Île-de-France concrétise des engagements financiers forts inscrivant la Vallée de la Seine comme une priorité
- Mise en service **au Havre du terminal multimodal**
- **Conférence finale du projet européen Weastflows** qui aura permis de développer un argumentaire au service de l'hinterland portuaire d'Haropa élargi vers l'Est de l'Europe

2016

- Mise en application de la réforme territoriale : la **Normandie unifiée** offre à Paris une façade maritime de 640 km dont le chapelet de ports constitue une vraie force complémentaire à l'axe Seine
- Déclaration d'utilité publique de la ligne fret Serqueux-Gisors
- Création de l'**association des départements de l'Axe Seine**
- Création de la **métropole du Grand Paris**

2017

- Démarrage du **chantier de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors**
- **Mise en place d'une task force normande à Bruxelles**, voix de la Région et de la Vallée de la Seine à l'échelle européenne
- Projet **LNPN : proposition de fuseaux de passage**
- Présentation des lauréats de l'appel à projets « **Réinventer la Seine** »
- Préfiguration du **comité d'itinéraire de la véloroute des bords de Seine**

1 | 1 LES GRANDES MUTATIONS DE L'ÉCONOMIE MONDIALE : DE NOUVEAUX DÉFIS POUR LA VALLÉE DE LA SEINE 12

Les nouvelles formes de la mondialisation : fragmentation de la production et chaînes de valeur mondiales 12

Le rééquilibrage des relations Nord-Sud 13

Le saut dans le gigantisme 14

La montée en puissance des corridors de transport 15

L'explosion du tourisme mondial 15

Les enjeux de la « nouvelles » économie 16

Le temps des alliances et des coopérations 16

1 | 2 FLUX PORTUAIRES ET COMMERCE INTERNATIONAL : QUEL POSITIONNEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE ? 17

Les grandes masses du commerce international 18

La place de la Vallée de la Seine dans cet environnement globalisé 24

- Un « nain » dans les échanges mondiaux
- Des connexions internationales fortes mais des lacunes dans les relations régionales
- Un trafic portuaire qui stagne
- La Vallée de la Seine dans l'Europe des corridors : un levier de développement

1 | 3 LE TOURISME ET L'ESSOR MONDIAL DES CROISIÈRES MARITIMES 26

Paris et la Vallée de la Seine : poids lourd du tourisme européen et international 27

La croisière maritime : un produit touristique en expansion 29

- Un modèle économique qui pousse au gigantisme… et à la diversification
- Un marché en pleine expansion, en particulier en Europe
- La fréquentation de la façade atlantique se concentre en Manche et mer du Nord
- Les ports du Havre et de la Baie de Seine dominent nettement la façade atlantique française

1 | 4 L'ORGANISATION DES TERRITOIRES PORTUAIRES ET LOGISTIQUES À L'ÉCHELLE MONDIALE : QUELQUES REPÈRES 35

Le cas de Rotterdam / Randstad 36

Le cas d'Anvers / Extended Gateway 38

Le cas de Londres et du Thames Gateway 40

Le cas du corridor du Saint-Laurent au Canada 42

Le cas de Sao Polo / Santos 43

CONCLUSION 45

1 PENSER LA VALLÉE DE LA SEINE DANS LE NOUVEAU CONTEXTE MONDIAL

Le développement de la Vallée de la Seine ne peut se penser que dans un cadre très large, celui de la globalisation de l'économie. Les transformations à l'œuvre sont nombreuses et ont des impacts majeurs sur les chaînes de valeur, sur le jeu des acteurs économiques et, de manière évidente, sur les territoires qui cherchent à se structurer pour attirer les flux et capter les richesses.

Dans ce premier chapitre, différents éléments de diagnostic ont été rassemblés dans l'objectif de mieux comprendre les mécanismes de la mondialisation, de préciser le rôle qu'y joue la Vallée de la Seine, et de disposer de clés de lecture sur la manière dont s'organisent d'autres territoires comparables.

Ce chapitre vise à apporter des éléments de réponse aux questions suivantes :

- En quoi les grandes transformations de l'économie mondiale constituent des défis à relever pour les acteurs de la Vallée de la Seine ?
- Comment la France et la Vallée de la Seine se situent dans le paysage des échanges internationaux ?
- Parmi les grandes mutations à l'œuvre, l'explosion du tourisme mondial constitue une opportunité de développement majeur. Les croisières maritimes et fluviales connaissent ces dernières années une fulgurante ascension et s'imposent dans le paysage portuaire. Comment la Vallée de Seine se positionne sur ce marché ?
- Comment sont organisés d'autres territoires logistiques et portuaires à l'échelle mondiale ? Qu'apprendre de ces exemples ?

1 | 1

LES GRANDES MUTATIONS DE L'ÉCONOMIE MONDIALE : DE NOUVEAUX DÉFIS POUR LA VALLÉE DE LA SEINE

De la conception à la fabrication en passant par l'assemblage d'un produit, les chaînes de production se structurent désormais entre plusieurs pays. En devenant internationales, elles créent des systèmes économiques de plus en plus spécialisés, entraînant une segmentation/fragmentation des processus de fabrication (répartis à différents endroits du globe). Il existe aujourd'hui une interdépendance forte entre les différents maillons des chaînes de production. Les échanges (maritimes, aériens, électroniques…) sont devenus, de fait, les maîtres d'œuvre de l'économie mondiale, soumettant les territoires aux grandes mutations économiques.

Dans ce contexte, les territoires doivent faire face aux défis de l'économie mondialisée et à ses mutations qui s'articulent autour d'enjeux tant internationaux que locaux. Cette nouvelle donne de l'économie mondiale interroge directement le positionnement de la Vallée de la Seine, territoire industriel, de flux, par nature particulièrement exposé aux effets de la globalisation.

LES NOUVELLES FORMES DE LA MONDIALISATION : FRAGMENTATION DE LA PRODUCTION ET CHAÎNES DE VALEUR MONDIALES

Bien que la mondialisation ne soit pas un processus nouveau, on constate ces dernières années une évolution structurelle du phénomène induite par l'évolution des technologies de communication, la baisse des coûts de transport et la recherche du prix de revient le plus bas, qu'il s'agisse du produit fini ou d'un service rendu. En conséquence, **l'économie mondiale est de plus en plus intégrée, interdépendante, spécialisée et déterritorialisée.**

Des matières premières au produit fini en passant par le service associé, l'ensemble du processus de production de biens et de services connaît aujourd'hui une segmentation qui permet de réaliser chaque sous-processus à l'endroit où les compétences et les matières premières sont disponibles à des coûts concurrentiels. Plus du quart des importations mondiales de produits manufacturés consistent en biens intermédiaires (pièces et composants). Les chaînes de valeur mondiales sont devenues une caractéristique dominante du commerce international.

Dans un contexte volatile, cela pose la question des territoires, de leur place, de leur organisation et de leur interconnexion au système monde, d'autant que les décisions impactantes se prennent à l'autre bout du monde et que la seule intervention des pouvoirs publics ne suffit plus à fixer durablement la valeur.

Par ailleurs, **la fragmentation des chaînes de valeur a poussé à la spécialisation des territoires** et à la concentration de l'emploi dans un nombre restreint de secteurs d'activité, avec une main d'œuvre très spécialisée. **Elle a également augmenté le degré d'exposition des économies aux chocs extérieurs et à une concurrence mondiale exacerbée.**

LE RÉÉQUILIBRAGE DES RELATIONS NORD-SUD

En permettant la fragmentation de la production d'un bien et l'hyperspécialisation de certains pays, les chaînes de valeur mondiales ont permis de transcender l'ancien modèle Nord/Sud de nos pays industriels. Au niveau mondial, la croissance est dorénavant tirée par les pays du Sud dont le taux moyen atteint presque 5 % depuis 1980 quand celui des économies avancées plafonne à 2,5 % (selon la banque mondiale). Ainsi, en 2013, et pour la première fois, la richesse produite par le Sud a dépassé celle produite par le Nord.

Ce rééquilibrage Nord/Sud constitue une tendance de fond qui devrait se poursuivre dans les prochaines années et dont les effets à long terme auront sans aucun doute des répercussions sur les grands équilibres mondiaux. Il s'effectue néanmoins de façon nuancée. L'Asie, tirée par la Chine, concentre le foyer de croissance, tandis que les plus petites zones et/ou les moins dynamiques pèsent de façon moins significative. C'est le cas de l'Europe émergente, du Moyen-Orient, de l'Afrique subsaharienne et de l'Amérique latine qui tous ensemble ne contribuent qu'à un tiers de la croissance des économies émergentes. Néanmoins, la baisse de régime récente de la Chine, dont le taux de croissance du PIB est passé sous la barre des 7 % depuis 2015 (soit un niveau jamais atteint depuis 1990), et l'émergence du continent africain tiré entre autres par les investissements chinois, devraient redistribuer les cartes à plus ou moins long terme.

Le ralentissement de la croissance chinoise et l'émergence du continent africain combinés à la tentation du repli sur soi et au protectionnisme des économies développées (Brexit en Angleterre, protectionnisme aux États-Unis) interrogent par ailleurs sur :

- les effets de la mondialisation ;
- la forme qu'elle pourrait prendre dans les prochaines années ;
- son impact sur les organisations portuaires et territoriales.



© AURH

LE SAUT DANS LE GIGANTISME

Ces dernières années auront été marquées par l'avènement du gigantisme portuaire, symbole de la globalisation, de la massification des échanges commerciaux et de l'explosion du tourisme mondial.

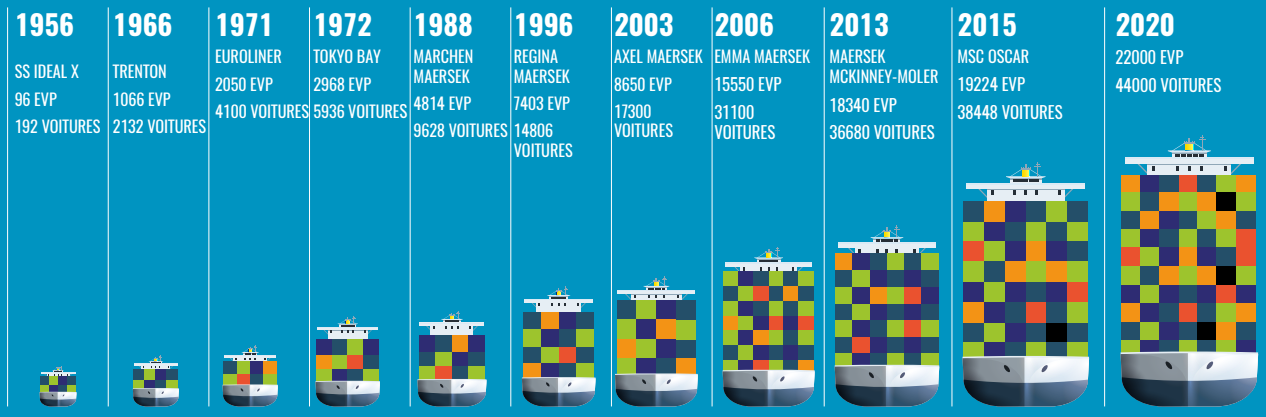
Aujourd'hui, les porte-conteneurs sont capables d'embarquer plus de 20 000 EVP *(OCCL Hong-Kong)*, quand en 2009 les plus gros n'en transportaient « que » 15 000. Les bateaux de croisière sont devenus de véritables villes flottantes pouvant transporter plus de 5 700 passagers à l'instar du *MSC Meraviglia*. Cette course au gigantisme, dont nul ne sait où elle s'arrêtera (CMA-CGM a passé commande de neuf porte-conteneurs de 22 000 EVP en septembre 2017), a des répercussions à la fois sur le dimensionnement des infrastructures de transports, en premier lieu sur l'outillage portuaire, et sur les hinterlands qui doivent redistribuer des flux de marchandises toujours plus importants. Il s'agit donc d'un défi à la fois pour les ports, dont certains pourraient disparaître faute d'anticipation [1], mais aussi pour les territoires traversés par les flux.

Pour les territoires, il devient crucial de s'adapter en trouvant des réponses innovantes pour faire face à l'accroissement des volumes transportés et à l'augmentation des nuisances environnementales induites par la massification[2]. Il faut en effet s'attendre à une plus forte concentration des escales dans les ports disposant des infrastructures capables d'accueillir ces « géants des mers ». Or, une telle concentration n'aura pour conséquence que de « *mettre toujours plus de pression économique et logistique sur la terre* » (Yann Alix, directeur de la stratégie - SOGET, décembre 2016). **Il s'agit donc de créer un environnement territorial propice à la captation des flux et la création de valeur ajoutée.** Face au gigantisme, le risque est grand de voir les ports se déconnecter de leur territoire en devenant des hubs de transbordement, ou de subir des nuisances toujours plus importantes liées au passage des flux sans en tirer de bénéfices.

[1] *C'est le cas aujourd'hui du port de Zeebrugge qui voit son trafic conteneur s'effondrer et dont la permanence dépendra de la stratégie de diversification des trafics qui sera menée.*
[2] *À ce titre, la mise en application des accords de Paris, premier accord universel sur le climat (COP 21) sera un élément important dans la définition du développement des territoires traversés par les flux et en premier lieu la Vallée de la Seine.*

L'évolution de la capacité des porte-conteneurs

Source : ABB, http://new.abb.com



L'augmentation de la capacité des plus grands porte-conteneurs mondiaux s'est accélérée depuis le début des années 2000

LA MONTÉE EN PUISSANCE DES CORRIDORS DE TRANSPORT

Les ports doivent aujourd'hui composer avec de nouveaux paradigmes qui supposent de se projeter dans un hinterland toujours plus grand et invitent à penser de nouvelles relations avec les territoires traversés par les flux, tous types d'acteurs confondus. Dès lors, la concurrence des places portuaires ne se mesure plus seulement à la performance de leur outillage mais également à la performance des liens qui auront été tissés avec l'ensemble de la chaîne de valeur mondiale, du producteur au consommateur.

Prolongements terrestres des flux maritimes, et faiseurs de liens, les corridors de transport sont désormais considérés comme un enjeu majeur pour les ports et les territoires traversés, à la fois pour la fluidification des flux à travers la réalisation et la gestion d'infrastructures et pour la fixation de valeurs ajoutées. **Le corridor est aujourd'hui une partie intégrante des chaînes de valeur mondiales. Il participe à la structuration d'une offre de transports pour les passagers et les marchandises et tend à devenir le support de projets de développement portuaire et territorial associant l'ensemble de la chaîne d'acteurs** : ports, logisticiens, territoires, industries, citoyens, etc.

Notons à cet effet qu'au niveau national et européen, la tendance n'est plus au financement d'infrastructures mais au développement du niveau de services, en tenant compte notamment des nouvelles formes de mobilité : véhicule autonome, « robotisation » des terminaux, véhicule hydroène, hyperloop, routes électriques, etc. **Dans les prochaines années, il est acquis que la fluidification des trafics ne passera que très peu par la construction de nouvelles infrastructures mais davantage par le développement des nouvelles technologies en lien avec les mobilités hommes/marchandises.**

Enfin, il convient de signaler l'avènement des corridors transcontinentaux Chine-Europe, qui offrent des *transit time* plus intéressants que le transport maritime. Ces derniers font suite à la volonté des autorités chinoises de développer un ambitieux programme de mise en œuvre de la « nouvelle route de la Soie ». À l'horizon 2020, il est prévu de faire circuler 5000 trains par an pour le transport de fret entre la Chine et l'Europe, soit plus de 13 par jour.

L'EXPLOSION DU TOURISME MONDIAL

L'explosion du tourisme mondial est une autre conséquence de la mondialisation, symbole d'une mobilité des personnes de plus en plus grande. En 1950, on totalisait environ 25 millions de touristes internationaux. En 1970, le nombre de touristes atteignait déjà 177 millions, il était de 436 millions en 1990. Entre 1990 et 2010, ce chiffre aura plus que doublé pour atteindre 940 millions. Le milliard de touristes a été atteint en 2012. Ce chiffre devrait atteindre 1,4 milliard en 2020, puis 1,8 milliard en 2030.

En conséquence, depuis une cinquantaine d'années, **les hiérarchies se sont modifiées à la faveur de l'internationalisation du tourisme.** En 1950, les cinq premières destinations mondiales (États-Unis, Canada, Italie, France et Suisse) accueillaient 71 % des touristes internationaux. En 2013, les cinq premières destinations mondiales (France, États-Unis, Chine, Espagne et Italie) n'accueillaient plus qu'environ 30 % des visiteurs. Dans le même temps, les dix premières destinations mondiales sont passées de près de 90 % des touristes mondiaux à 45 %, soit environ deux fois moins.

Autre phénomène corrélé à l'explosion du tourisme mondial : **le développement exponentiel des croisières maritimes**. Selon la *Cruise Lines International Association* (CLIA)[3], le nombre mondial de passagers de croisières maritimes n'était que de 6,3 millions en 1995. Vingt ans après, en 2015, ce chiffre a presque quadruplé, atteignant 24,7 millions. La CLIA prévoit pour 2017 d'atteindre la barre des 26 millions de passagers.

Le développement rapide du tourisme mondial va de pair avec une évolution des attentes des visiteurs dont l'objectif est de maximiser les expériences en un minimum de temps (c'est le cas en particulier de la clientèle asiatique). **Le référencement dans les offres des tours-opérateurs devient un enjeu de visibilité pour les territoires.** Par ailleurs, **le modèle économique de la croisière maritime, mais également fluviale, qui incite au gigantisme, pose question pour les territoires concernés.** La stratégie de rentabilité des armateurs les encourage à rendre leur clientèle la plus captive possible quitte à réduire le temps d'escale, à proposer des offres clés en main ou à investir dans leurs propres terminaux, limitant de fait les retombées économiques pour les territoires impactés.

[3] *La Cruise Lines International Association (CLIA) est la principale association professionnelle de promotion de l'industrie de la croisière. Elle produit les seules données réellement utilisables à échelle mondiale et même européenne.*

LES ENJEUX DE LA "NOUVELLE" ÉCONOMIE

Transition énergétique, troisième révolution industrielle pour Jeremy Rifkin[4], économie du quaternaire pour Michelle Dubonneuil[5], tous ces termes traduisent les profonds bouleversements et enjeux qui vont affecter l'économie mondiale. **La transformation digitale de la société s'est accélérée ces dernières années pour bouleverser profondément la société, les modèles économiques établis, les rapports aux lieux et aux territoires ainsi que les relations entre individus.** Algorithmes, *big data*, réalité virtuelle, *machine learning*, robotique, intelligence artificielle, objets connectés, ville intelligente, *blockchain*, utilisation renforcée de l'économie collaborative, économie du partage... aucun pan de la vie, aucune activité économique ne semble pouvoir échapper à l'économie numérique et du service.

L'irruption de l'Internet et la montée en puissance à une rapidité vertigineuse de géants du numérique transnationaux ont notamment permis le développement de nouveaux modèles économiques à forte valeur ajoutée comme celui des écosystèmes des plateformes. Les plateformes qualifiées de « multifaces » comme Airbnb, Alibaba, BlaBlaCar ou Facebook bousculent des secteurs d'activité pour en créer de nouveaux, obligeant les entreprises existantes à se réinventer. Par ailleurs, la domination des géants du GAFAM[6] qui investissent dans les infrastructures, s'affichent en transporteurs (Amazon) et tendent à dominer les flux matériels et immatériels (marchandises et données), questionne la capacité d'adaptation des chaînes logistiques et des territoires. Ces derniers sont non seulement dépossédés de la maîtrise des flux mais aussi rendus dépendants de la stratégie de développement hors sol des géants de ce monde. À titre d'exemple, l'alliance à Anvers de la société chinoise de e-commerce Ali Baba avec la compagnie maritime danoise Maerks interroge sur le rôle des ports dans le futur.

En outre, **la digitalisation de l'économie va complètement bouleverser la chaîne logistique et impacter les ports et les territoires sans qu'on ne mesure aujourd'hui son impact réel** : logistique prédictive, blockchain, entrepôts logistiques équipés de drones, livraison par drones (testée par Amazon), imprimante 3D (si on fabrique sur place, on n'a plus besoin de transporter), cybersécurité, etc. Les enjeux sont nombreux et évoluent constamment.

[4] *Jeremy Rifkin*, La Nouvelle Société du coût marginal zéro, *2014*
[5] *Michelle Dubonneuil*, L'espoir économique : vers la révolution du quaternaire, *2007*
[6] *Le GAFAM est constitué de cinq des entreprises les plus puissantes du monde : Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft.*

LE TEMPS DES ALLIANCES ET DES COOPÉRATIONS

Les partenariats et les alliances entre acteurs maritimes, acteurs portuaires et territoires se sont multipliés ces dernières années. Cette tendance de fond, qui tient autant à des raisons économiques que stratégiques, bouleverse les rapports de force entre acteurs et les équilibres territoriaux. On peut y voir une conséquence directe du gigantisme et plus généralement du processus de globalisation qui pousse les parties prenantes à se rapprocher pour mieux maîtriser les flux et leurs impacts.

D'une façon générale, ces coopérations traduisent la volonté des acteurs portuaires, maritimes et territoriaux de se structurer et de réunir leurs forces pour mieux **peser et faire face aux enjeux de la concurrence et de la globalisation.** À l'échelle mondiale, en 2017, le regroupement des acteurs du *shipping* au sein de trois alliances (2M, Ocean Alliance et THE Alliance) a redistribué les cartes du transport maritime tout en répondant au besoin des compagnies de rationaliser opérationnellement leurs services (coût, partage des routes, taux de remplissage, etc).

En France, l'heure est à la coopération portuaire et territoriale. Rappelons à cet effet la création d'Haropa en 2012, de MedLink Ports en 2015, rapprochement de Marseille et Lyon via une offre logistique intégrée le long de l'axe Rhône-Saône, ou encore de Norlink Ports en 2017, association des ports des Hauts-de-France qui ambitionne de devenir un hub logistique majeur en Europe.

FLUX PORTUAIRES ET COMMERCE INTERNATIONAL : QUEL POSITIONNEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE ?

La question de la place de l'économie productive et de l'économie des échanges dans la Vallée de la Seine est prégnante et déterminante pour l'avenir. Les places portuaires ont plus que jamais un rôle stratégique à jouer de connecteur et de fixateur de flux.

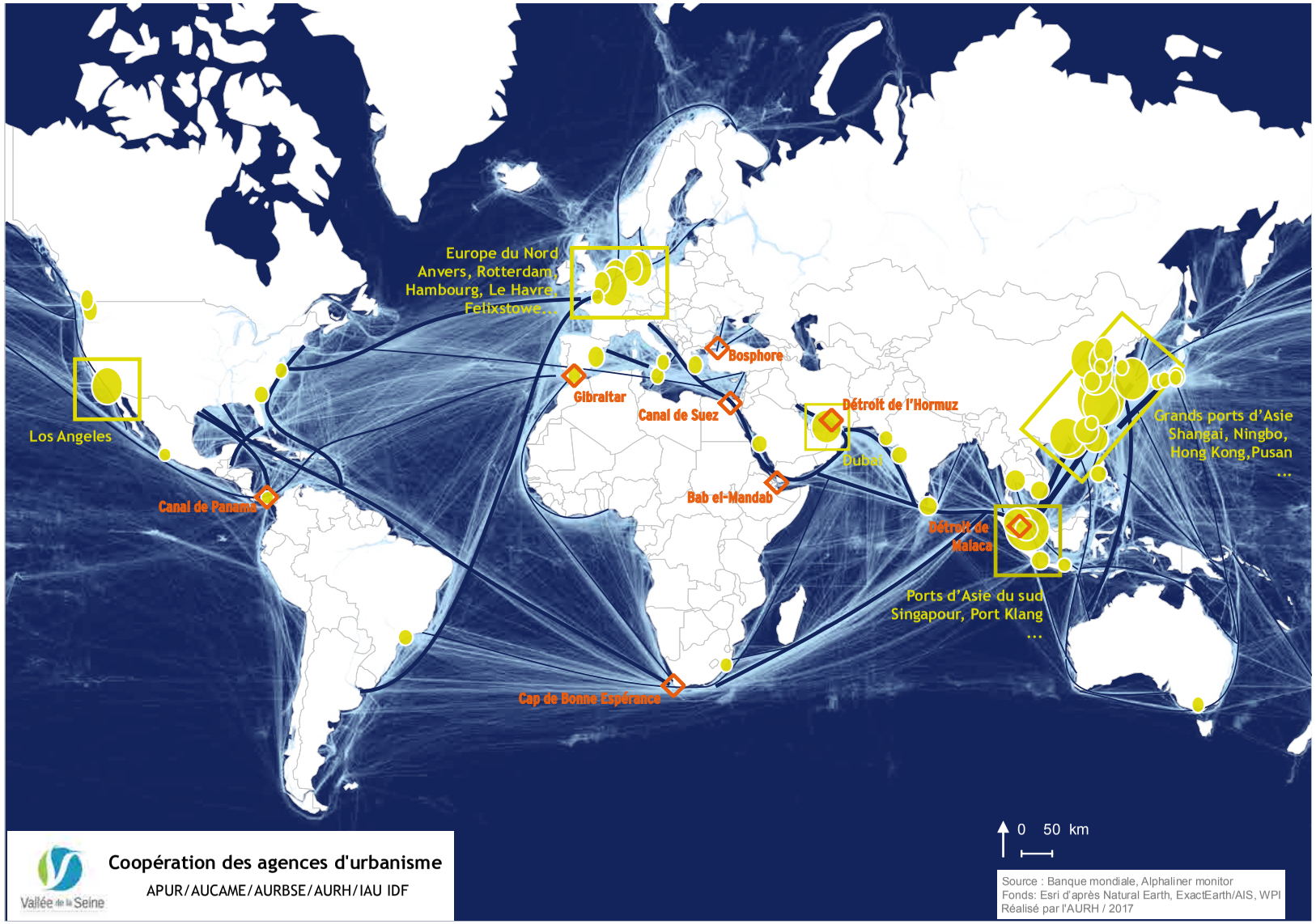
Dans ce contexte, la Vallée de la Seine affronte une forte concurrence régionale des ports du Range Nord voire de Londres. De par sa position sur le corridor de transport Est-Ouest, moins favorisé que le puissant corridor Nord-Sud européen, la Vallée de la Seine ne constitue pas encore, malgré la présence de la région capitale, une porte d'entrée maritime de premier rang. Un des enjeux des ports est bien de rester dans le catalogue des escales des grandes compagnies maritimes mondiales. Comment se positionne la Vallée de la Seine dans la mondialisation et le jeu du trafic maritime mondial ? Quels sont ses atouts portuaires et logistiques pour devenir une place incontournable du commerce international ?

Avant de répondre à ces questions, et indépendamment des critères qui fondent une ville monde, le classement de la population mondiale par « aires métropolitaines » (c'est-à-dire au-delà des périmètres institutionnels) nous renseigne sur la place et le poids de Paris à cette échelle et par déduction, sur celui de la Vallée de la Seine. Avec plus de 12 millions d'habitants, Paris se hisse à la 24e place du classement. Londres est 16e. À titre de comparaison, de nombreuse métropoles chinoises sont comprises entre 10 et 15 millions d'habitants : Tianjin, Chengdu, Guangzhou, Shenzhen. En ne considérant que les pays développés, Paris remonte à la 7e place derrière Tokyo (dont le poids de population est 3 fois supérieur à celui de Paris), Séoul, New-York, Osaka, Londres et Los Angeles.

Rang	Aire métropolitaine	Pays	Statut	Population 2014 (en millions d'habitants)
1	Tokyo	Japan	Développé	37,0
2	Jakarta	Indonesia	En développement	32,2
3	Chongqing	arial	En développement	30,0
4	Shanghai	China	En développement	24,7
5	Seoul-Incheon	South Korea	Développé	24,6
6	Delhi	India	En développement	23,0
7	Beijing	China	En développement	21,6
8	Mumbai	India	En développement	21,5
9	Mexico City	Mexico	En développement	21,0
10	Sao Paulo	Brazil	En développement	20,8
11	New York	USA	Développé	20,1
12	Osaka-Kobe	Japan	Développé	18,7
13	Bangkok	Thailand	En développement	15,6
14	Tianjin	China	En développement	15,3
15	Kolkata	India	En développement	15,0
16	London	United Kingdom	Développé	14,6
17	Chengdu	China	En développement	14,2
18	Istanbul	Turkey	En développement	14,0
19	Buenos Aires	Argentina	En développement	13,4
20	Los Angeles	USA	Développé	13,2
21	Guangzhou	China	En développement	13,1
22	Cairo	Egypt	En développement	13,0
23	Manila	Philippines	En développement	12,9
24	Paris	France	Développé	12,5
25	Rio de Janeiro	Brazil	En développement	12,5
26	Moscow	Russia	Développé	12,1
27	Köln- Düsseldorf	Germany	Développé	11,6
28	Shenzhen	China	En développement	10,8
29	Lima	Peru	En développement	10,7
30	Shijiazhuang	China	En développement	10,5

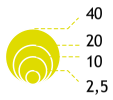
Classement de la population mondiale par « aire métropolitaine »
Source : Brookings, Global Metro Monitor 2014

LES GRANDES MASSES DU COMMERCE INTERNATIONAL



Le trafic mondial de marchandises

Trafic maritime supérieur à 2,5 millions d'EVP



Éléments de contexte

- Principales routes maritimes
- Points de passage stratégique
- Principales concentrations portuaires

Le top 100 des ports mondiaux en trafic EVP en 2016

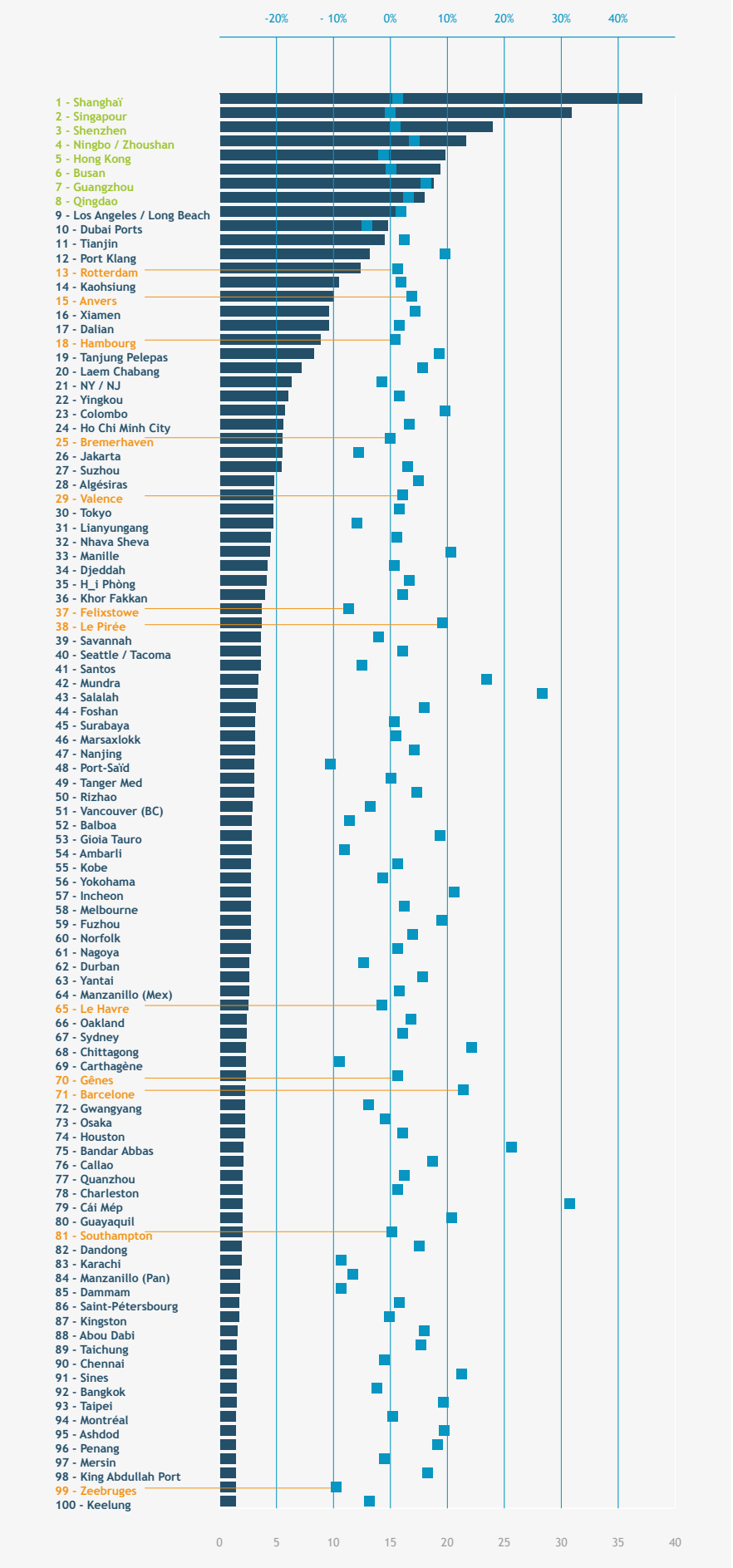
Source : Alphaliner Monitor

Le trafic mondial de marchandises est dominé par « l'usine Asie »

12 ports européens sont classés parmi les 100 premiers ports mondiaux

Le Havre pointe à la 65e place, suivi de près par Gênes et Barcelone.

Southampton et Zeebruge ferment la marche européenne.



Trafic conteneurs en millions d'EVP en 2016

et évolution en % 2015-2016

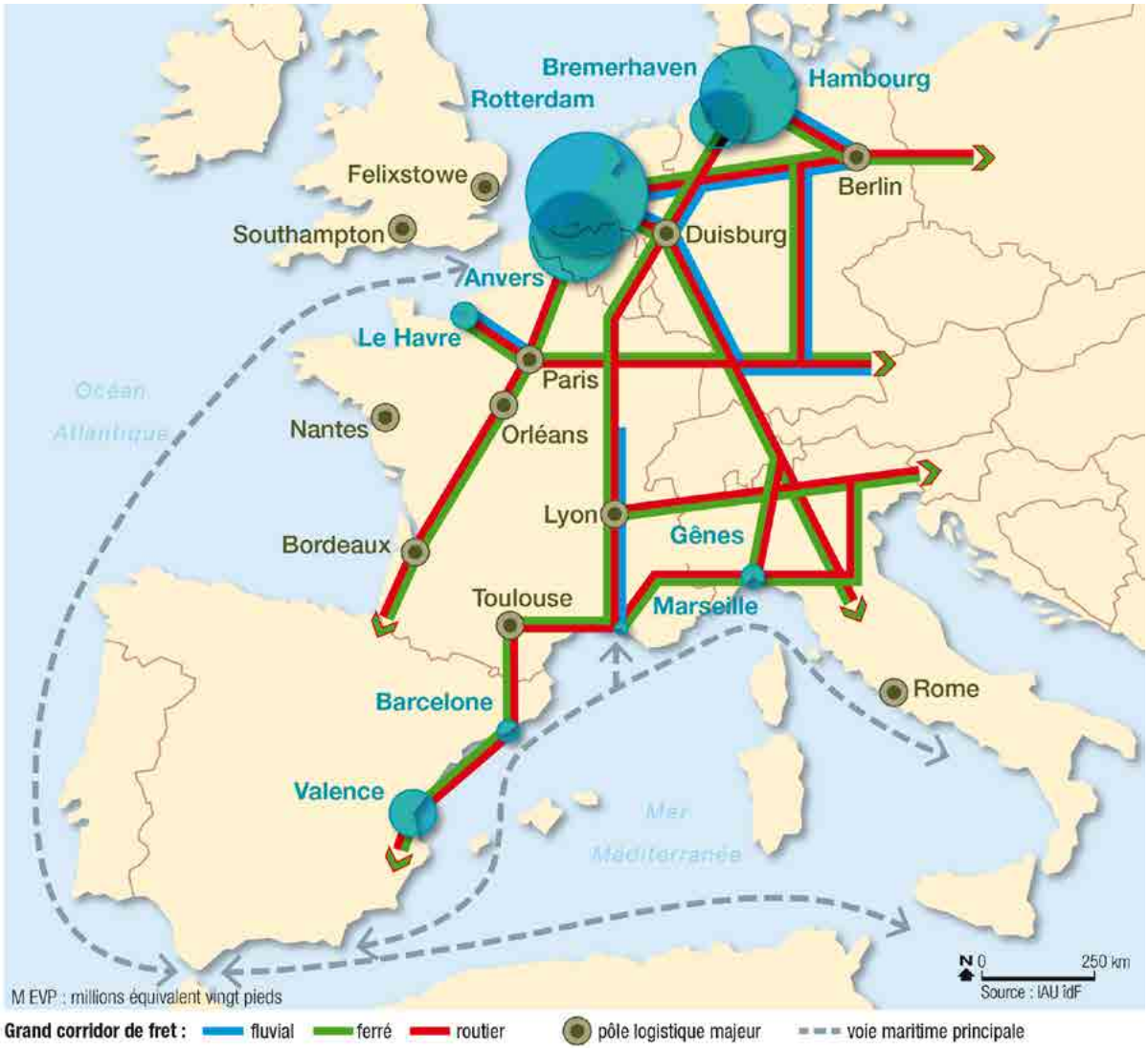
Range Nord : trafic portuaire en EVP et évolution des parts de marché

Sources : AURH - Autorités portuaires

	Rouen	Le Havre	Dunkerque	Anvers	Zeebrugge	Rotterdam	Brème	Hambourg	Total
1990									
EVP	0,1	0,8	0,1	1,6	0,3	3,7	1,1	2	9,7
Parts de marché (%)	1	8,2	1	16,5	3,1	38,1	11,3	20,6	**100**
2010									
EVP	0,1	2,4	0,2	8,5	2,5	11,1	4,9	7,9	37,6
Parts de marché (%)	0,3	6,4	0,5	22,6	6,6	29,5	13	21	**100**
2016									
EVP	0,1	2,5	0,3	10	1,4	12,4	5,5	8,9	41,1
Parts de marché (%)	6,3		0,7	24,3	3,4	30,2	13,4	21,7	**100**

Depuis 2010, le port du Havre progresse modestement dans la part des trafics EVP alors que les principaux ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam, Hambourg) affichent de meilleures progressions

Principaux corridors de fret et trafics EVP en Europe



Les pays investisseurs en France et dans la Vallée de la Seine

Source : European Investment Monitor, 2014 / Étude Ernst & Young pour le Conseil régional d'Île-de-France / Mission de conseil pour le renforcement de l'attractivité internationale de la Vallée de la Seine

PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE DES INVESTISSEMENTS DIRECTS ÉTRANGERS	Part du marché	
	Vallée de la Seine	France
États-Unis	32 %	23,9 %
Royaume-Uni	13 %	9,4 %
Allemagne	11 %	16,5 %
Japon	5 %	4,7 %
Suisse	4 %	4,7 %
Pays-Bas	4 %	3,8 %
Espagne	3 %	4,2 %
Italie	3 %	4,4 %
Belgique	3 %	4,4 %
Canada	3 %	2,9 %

57 %

DES IDE EN VALLÉE DE LA SEINE PROVIENNENT DES ÉTATS-UNIS, ROYAUME-UNI ET ALLEMAGNE

41 %

DES IDE EN VALLÉE DE LA SEINE PROVIENNENT DE PAYS D'EUROPE DE L'OUEST

La Vallée de la Seine est fortement tournée vers les pays occidentaux, notamment vers ses voisins européens

PIB du top 10 des « aires métropolitaines » mondiales

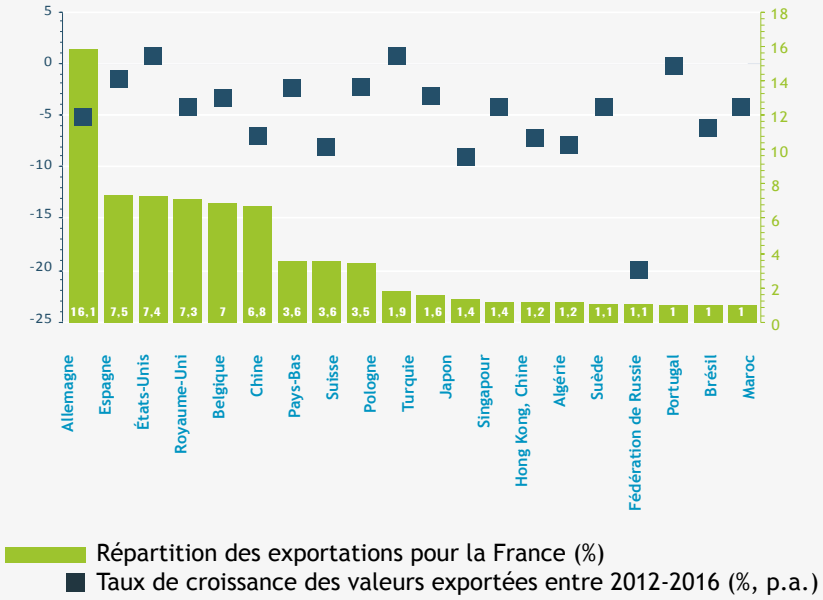
Sources : Brookings, Global Metro Monitor 2014 - Standard de Pouvoir d'Achat

AIRE MÉTROPOLITAINE	PAYS	PIB PAR HAB. ÉVOLUTION 2013-2014)	EMPLOI (ÉVOLUTION 2013-2014)	PIB PAR HAB (SPA, EN $, 2014)	PIB (SPA, EN MILLIARDS DE $, 2014)
Tokyo	Japan	+ 0,7 %	+ 0,9 %	43 664	1 617
New York	USA	+ 0,1 %	+ 1,4 %	69 915	1 403
Los Angeles	USA	+ 0,1 %	+ 2,0 %	65 082	860
Seoul-Incheon	South Korea	+ 2,7 %	+ 1,7 %	34 355	846
Londres	UK	+ 2,5 %	+ 3,6 %	57 157	836
Paris	**France**	**+ 0,3 %**	**+ 0,2 %**	**57 241**	**715**
Osaka-Kobe	Japan	+ 0,6 %	+ 0,2 %	35 902	671
Shanghai	China	+ 5,2 %	+ 0,9 %	24 065	594
Chicago	USA	+ 0,7 %	+ 0,8 %	58 861	563
Moscou	Russie	+ 0,0 %	+ 0,9 %	45 803	553

En considérant uniquement la valeur du PIB, Paris occupe la 6e place du classement mondial. Si l'on considère uniquement le PIB par habitants, Paris occupe la 5e place du classement.

Les exportations en France par pays de destination en 2016

Source : ITC

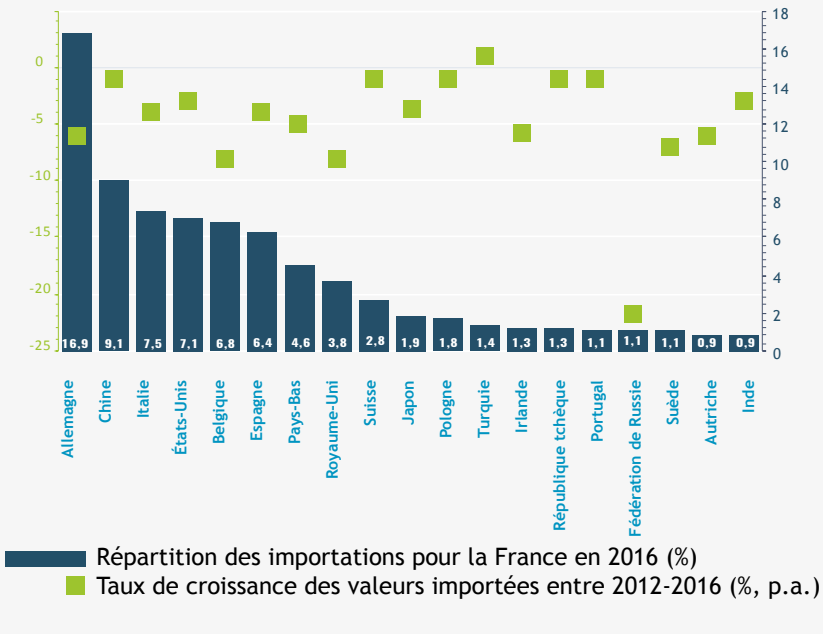


La plus forte baisse de la France à l'export concerne la Fédération de Russie avec - 15 % par an sur la période 2012-2016 (en réponse à l'embargo de l'Union européenne, la Russie a stoppé ses importations, notamment de produits alimentaires).

D'une manière générale, les valeurs à l'export ne progressent pas sur la période 2012-2016, voire baissent : Singapour baisse de 8 %, le Japon de 10 % et le Brésil de 12 %.

Les importations en France par pays d'origine en 2016

Source : ITC



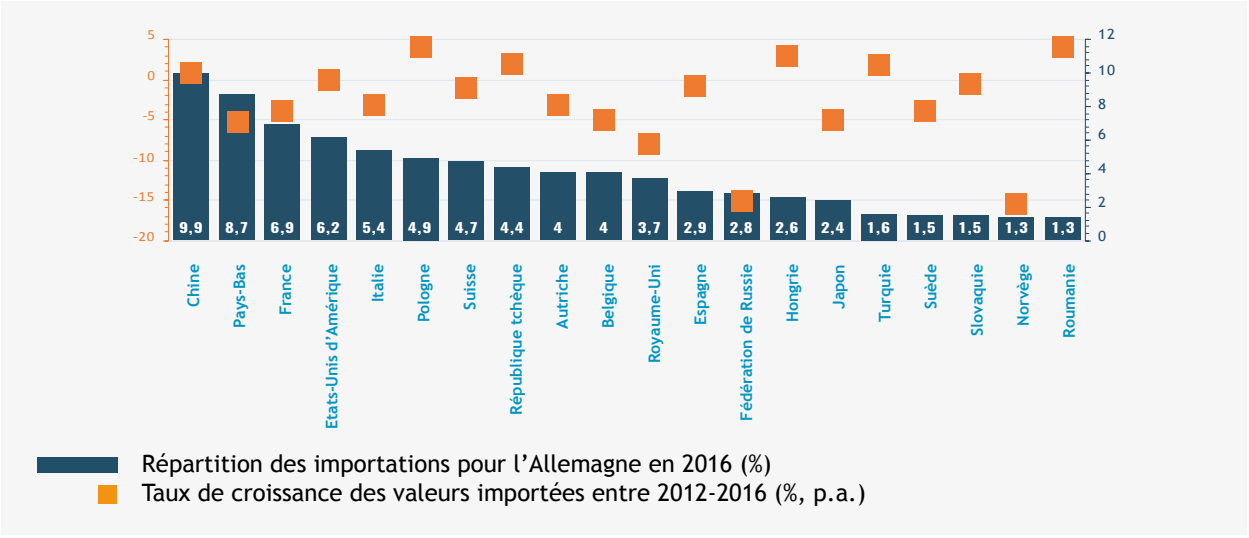
La croissance des importations est majoritairement négative entre 2012 et 2016.

Par exemple, les importations chinoises en France entre 2012 et 2016 accusent un repli de 1 % (et même - 2 % entre 2015 et 2016). Un pic est même atteint avec la Russie dont les importations 2012-2016 marquent le pas nettement à - 22 %, en lien avec l'embargo de 2014 suite à l'intervention russe en Ukraine.

Seules les importations turques enregistrent une croissance positive (+ 1 %) sur la période 2015-2016

Les importations en Allemagne par pays d'origine en 2016

Source : ITC

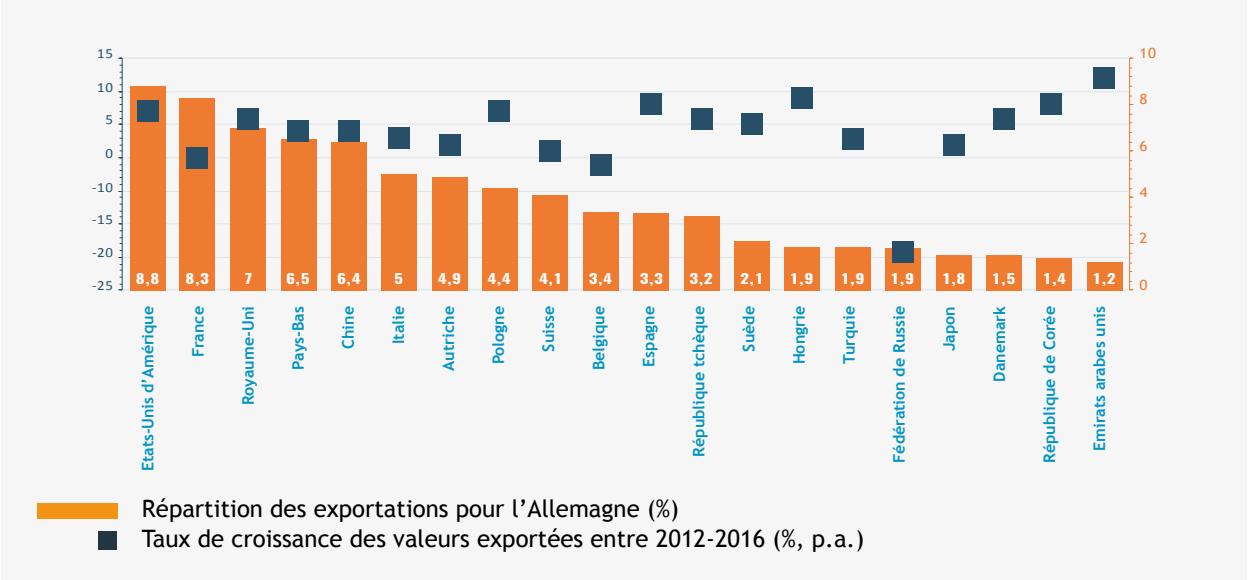


Comme la France, l'Allemagne est marquée par une importation massive de produits étrangers en provenance de Chine (1er rang soit une part de 9,9 % des importations à 105 milliard de dollars importés), en 2e rang les Pays-Bas (8,7 % soit 92 milliards de dollars) et la France comme 3e partenaire commercial (6,9 % des importations soit 72 milliards de dollars).

Les États-Unis sont le 4e partenaire de l'Allemagne à 65 milliards de dollars d'importations. Pour les 2 premiers partenaires de l'Allemagne (Chine et Pays-Bas), la balance commerciale est déficitaire (l'Allemagne importe plus qu'elle n'exporte vers ces pays).

Les exportations en Allemagne par pays de destination en 2016

Source : ITC



À l'export, le champion allemand occupe la 3e place mondiale, soit 8,5 % des exportations mondiales. Ce chiffre est remarquable compte-tenu de la petite taille du pays (82 millions d'habitants en 2016), comparativement à la Chine, 1er exportateur mondial à 13,2 % en 2016 (population de 1,37 milliards d'habitants en 2016). Les États-Unis sont désormais le 2e pays exportateur (321 millions d'habitants en 2016) avec 9,2 % des exportations mondiales. En 2016, l'Allemagne exporte en 1er vers les États-Unis (8,8 % soit 118 milliards de dollars) suivis de la France en 2e (8,3 % soit 110 milliards de dollars), du Royaume-Uni en 3ème (7 % soit 94 milliards de dollars) des Pays-Bas en 4e (6,5 % soit 86 milliards de dollars) et de la Chine en 5e (6,4 % soit 85 milliards de dollars).

LA PLACE DE LA VALLÉE DE SEINE DANS CET ENVIRONNEMENT GLOBALISÉ

UN « NAIN » DANS LES ÉCHANGES MONDIAUX

Même si la Vallée de la Seine est un territoire ouvert sur le monde, sa place dans les échanges mondiaux de marchandises n'en demeure pas moins marginale. 65e port mondial en 2016, Le Havre, avec ses 2,5 millions d'EVP traités, reste très loin derrière les mastodontes asiatiques : Shanghaï, Singapour, Shenzhen et Ningbo/Zhoushan qui traitent un volume de conteneurs compris entre 20 et 37 millions d'EVP, et les géants européens que sont Rotterdam, Anvers et Hambourg, tous trois dans le top 20 des plus grands ports mondiaux avec plus de 9 millions d'EVP traités annuellement.

À l'échelle européenne, le port du Havre et la Vallée de la Seine s'inscrivent dans un ensemble portuaire, le Range Nord, regroupant les ports du Havre à Hambourg et dont le trafic conteneur cumulé s'élevait en 2016 à plus de 41 millions d'EVP. En comparaison, ce volume de trafic est supérieur à celui du port de Shanghaï, pourtant premier port mondial. L'ensemble portuaire du Range Nord se positionne ainsi comme le troisième ensemble portuaire mondial, derrière celui formé par les ports chinois et d'Asie du Sud.

DES CONNEXIONS INTERNATIONALES FORTES MAIS DES LACUNES DANS LES RELATIONS RÉGIONALES

L'analyse des investissements directs étrangers (IDE) réalisée par le cabinet Ernst & Young montrent que la Vallée de la Seine est très fortement tournée vers les pays occidentaux, États-Unis en tête, et ses voisins européens, limitrophes de la France : Royaume-Uni, Allemagne, Suisse, Pays-Bas, Espagne, Italie, Belgique. Avec 13 % des IDE, le Royaume-Uni est le deuxième pays investisseur en Vallée de la Seine. À l'échelle française, la part de ce pays n'est « que » de 9,4 %. À l'inverse, l'Allemagne intervient pour 16,5 % des IDE nationaux contre 11 % pour la Vallée de la Seine. Si cet écart peut s'expliquer par une proximité géographique de la Vallée de la Seine avec les îles britanniques et un éloignement relatif avec l'Allemagne, il est cependant révélateur d'une faiblesse des relations avec celle-ci pourtant premier partenaire commercial de la France que ce soit pour les importations et les exportations. Cette faiblesse des relations avec l'Allemagne se mesure également à la faiblesse des échanges de marchandises en provenance et à destination de la Vallée de la Seine [6]. Plus généralement, ce constat reflète le **manque de connexions entre la Vallée de la Seine et le cœur économique de l'Europe**, la fameuse « banane bleue » et rappelle la **position excentrée de la Vallée de la Seine vis-à-vis des régions européennes les plus dynamiques.**

UN TRAFIC PORTUAIRE QUI STAGNE

Dans ce contexte, **le temps est aujourd'hui au questionnement et au repositionnement**, d'autant que les chiffres de la croissance portuaire ne montrent pas, depuis 2009, de croissance spectaculaire, et que la transition technologique promise par les nouveaux outils numériques peine à se mettre en place. **Des questionnements voient le jour sur la pertinence du modèle portuaire français et sur sa permanence à plus ou moins long** terme comme en témoigne le rapport de la Cour des comptes portant sur la réforme des grands ports maritimes, publié début 2017. Celui-ci pointe notamment le retard pris par les ports français, en terme de trafic, vis-à-vis des ports concurrents du Range Nord. Depuis 1990, le trafic conteneur a été multiplié par 4,8 mais cette progression a principalement profité aux voisins européens : Allemagne, Espagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, Belgique. À cette date, le trafic conteneur des ports français était équivalent à celui d'Anvers. Aujourd'hui, le trafic conteneur réalisé par Anvers est plus de deux fois supérieur au trafic container total des ports français.

Les bons résultats du port du Havre au premier semestre 2017 sont encourageants : il enregistre la meilleure progression du Range Nord (+ 15,5 % pour les conteneurs par rapport à la même période en 2016). Ils invitent à la poursuite des efforts consentis d'autant que la réalisation du Canal Seine-Nord Europe reste un sujet d'inquiétude à l'heure où l'hinterland portuaire est encore limité pour l'essentiel à la région parisienne tandis que la part modale du mode ferroviaire demeure insuffisante pour proposer une offre compétitive pour la desserte d'un hinterland européen élargi.

LA VALLÉE DE LA SEINE DANS L'EUROPE DES CORRIDORS : UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT

La Vallée de la Seine se situe à l'intersection de deux des neufs corridors de transport définis par l'Europe : le corridor Mer du Nord - Méditerranée et le corridor Atlantique.

Orienté Nord/Sud, le corridor Mer du Nord - Méditerranée s'étend de l'Irlande et du Nord du Royaume-Uni jusqu'à la mer Méditerranée dans le Sud de la France en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Ce corridor multimodal, comprenant des voies navigables dans le Benelux et en France, vise non seulement à offrir des services multimodaux entre les ports de la mer du Nord, la Meuse, les bassins du Rhin, de l'Escaut, de la Seine, de la Saône et du Rhône, et les ports de Fos-sur-Mer et de Marseille, mais aussi à mieux relier les îles britanniques au continent. Ce corridor connecte les ports maritimes de Felixstowe, Dunkerque, Rotterdam, Anvers et Marseille et les ports intérieurs de Lille, Metz, Mannheim, Strasbourg, Lyon et Paris permettant ainsi le raccordement de la Vallée de la Seine aux ports du Benelux.



Le réseau des corridors de transport européen
Source : Commission européenne

Le corridor Atlantique relie les régions du Sud-Ouest de l'Europe au centre de l'Union européenne, reliant les ports de la péninsule ibérique d'Algeciras, Sines, Lisbonne, Leixões (Porto) et Bilbao à travers l'Ouest de la France à Paris et en Normandie (jusqu'au port du Havre) et plus à l'Est jusqu'à Strasbourg et Mannheim. Il couvre le rail, la route, les aéroports, les ports et la voie navigable de la Seine. La dimension maritime joue un rôle crucial sur ce corridor. L'axe Le Havre - Paris jusque Strasbourg en constitue un des maillons essentiels et répond à la volonté de l'Europe de développer des axes de transport Est/Ouest et de proposer des solutions alternatives à la congestion des ports d'Anvers et Rotterdam et des axes de transport Nord/Sud les desservant. C'est un enjeu pour faire face à l'augmentation annoncée des flux de marchandises et sécuriser la desserte du continent européen. Des événements récents montrent la fragilité du modèle actuel et posent la question de sa soutenabilité : collision dans le détroit du Pas-de-Calais, échouage d'un bateau dans l'estuaire de l'Escaut paralysant une partie de l'activité du port d'Anvers, piratage informatique des terminaux automatisés de Rotterdam. Ces événements soulignent l'utilité d'un rééquilibrage des flux depuis l'Ouest en prenant appui sur des infrastructures d'envergure européenne et peu congestionnées. Il ne s'agit, ni plus ni moins, que de créer les conditions de la résilience du continent européen face aux crises qui impactent les chaînes de valeur mondiales et menacent l'équilibre des économies.

Il est enfin utile de rappeler que jusqu'en 2013, les principaux corridors de fret européens omettaient de desservir la façade Manche-Atlantique, la Normandie et donc ne permettaient pas de connecter le premier port français de conteneurs au réseau européen. Cette absence de reconnaissance a contribué au fonctionnement insulaire de la Vallée de la Seine, renforcée par une position excentrée vis-à-vis du cœur économique de l'Europe et de la fameuse « banane bleue », alors même que ses infrastructures et en particulier l'outillage du port du Havre sont dimensionnées pour accueillir des flux importants. S'il y a encore quelques années, un tel positionnement, en périphérie, était un handicap, à l'heure du transport massifié, des enjeux environnementaux, sécuritaires et des chaînes de valeur mondiales, c'est dorénavant un atout : la Vallée de la Seine est devenue le seul espace en Europe de l'Ouest où le transport de marchandises peut s'envisager de façon massifiée et non congestionnée à la fois sur le fleuve et le rail.

Dans ce contexte, on peut émettre deux hypothèses :

- la saturation progressive des corridors historiques Nord-Sud depuis les ports du Range Nord (Anvers et Rotterdam) associé à la congestion du détroit du Pas-de-Calais pourrait bénéficier à d'autres portes ;
- Anvers et Rotterdam ne pourront pas seul, accompagner le développement économique des pays de l'Est de l'Europe.

Dès lors la Vallée de la Seine et ses ports ont aujourd'hui l'opportunité de se positionner dans une logique de hub avancé au contact des flux Est/Ouest et Nord/Sud qui irriguent le continent européen. À ce titre, elle est autant dans une position de carrefour que les ports du Range Nord que ce soit pour la desserte des îles britanniques ou pour la desserte du cœur économique de l'Europe et au-delà via Strasbourg et Mannheim.

1 | 3

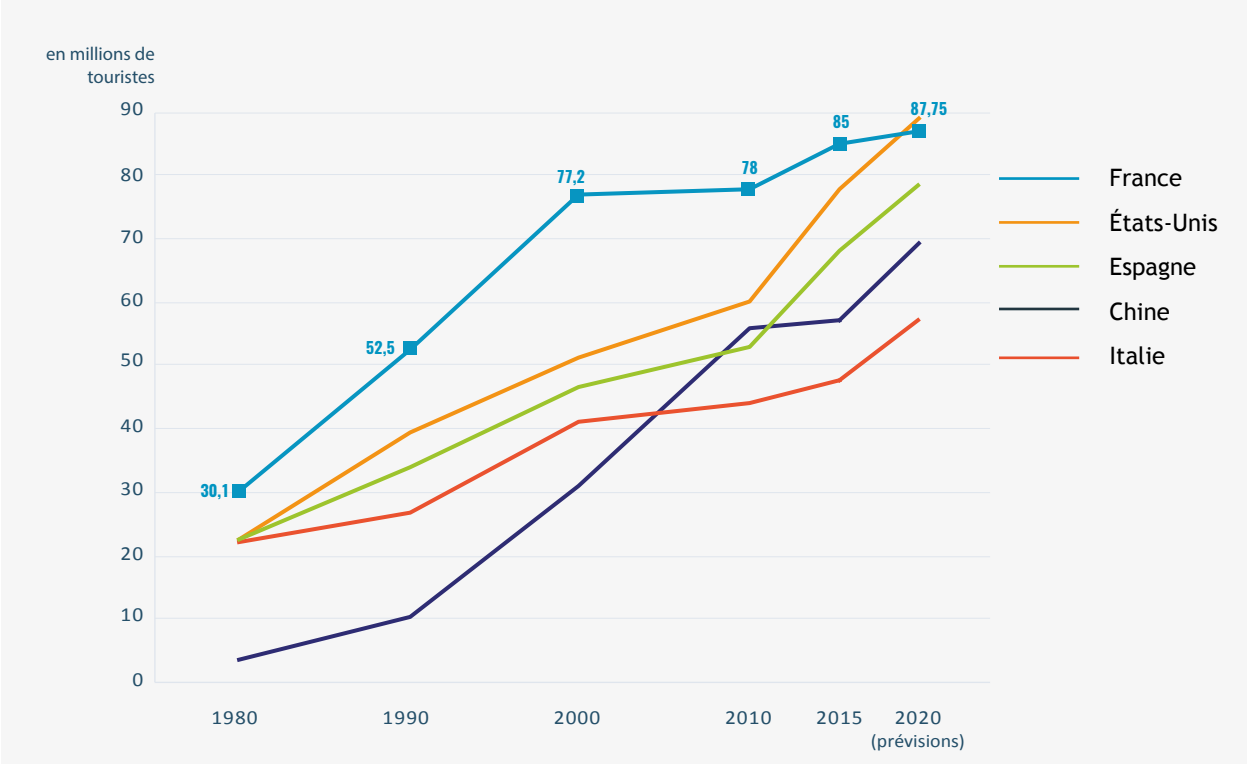
LE TOURISME ET L'ESSOR MONDIAL DES CROISIÈRES MARITIMES

À l'instar du transport de marchandises, le tourisme de masse mondialisé positionne les territoires dans un système où les flux générés impactent leur développement. Capter ces flux touristiques, par le dimensionnement des infrastructures, par l'attractivité culturelle et de loisirs, par l'offre de service en hébergement, constitue un enjeu important pour profiter de leurs retombées. Dans ce contexte, la Vallée de la Seine, entre côte normande et attrait de la capitale, est une destination de premier ordre.

Forte de ses atouts portuaires et touristiques, la Vallée de la Seine est devenue ces dernières années une escale identifiée par les organisateurs de croisières maritimes. La course au gigantisme des paquebots fait monter toujours plus de passagers à bord qui parcourent ensuite les territoires. Comment la Vallée de la Seine peut tirer le meilleur parti de l'essor mondial du tourisme et des croisières maritimes et pour en faire un levier de développement ?

L'évolution du tourisme international dans les cinq premières destinations mondiales

Source : Organisation mondiale du tourisme



Le taux de croissance du nombre de touristes internationaux en France est nettement en deçà de la moyenne des autres pays.

Même en considérant la baisse intervenue entre 2015 et 2016 (- 2,4 %) comme conjoncturelle et liée aux attentats survenus en France, la croissance du nombre de touristes internationaux est plutôt faible depuis le début des années 2000 (+ 0,6 % en moyenne annuelle).

On observe cependant une croissance annuelle moyenne de + 1, 2 % depuis 2010 avec un taux moyen annuel de croissance de + 1,7 %, lié en particulier à l'arrivée massive de touristes chinois, et dans une moindre mesure de touristes en provenance du Proche et Moyen-Orient.

PARIS ET LA VALLÉE DE LA SEINE : UN POIDS LOURD DU TOURISME INTERNATIONAL ET EUROPÉEN

LA FRANCE



1RE DESTINATION TOURISTIQUE MONDIALE EN VOLUME
84,5 millions de touristes étrangers accueillis en 2015

4E DESTINATION TOURISTIQUE MONDIALE EN VALEUR
4,1 milliards d'euros de recettes en 2015

10E DESTINATION TOURISTIQUE EN DÉPENSE MOYENNE PAR TOURISTE
500 € dépensés en moyenne par touriste lors de son séjour en France

La France accueille 7,1 % des touristes internationaux dans le monde, elle ne capte que 3,6 % des recettes. La marge de progrès de la France paraît réelle en termes de valeur ajoutée.

Pour une partie des touristes internationaux, la France n'est pas la destination finale, mais un passage obligé vers la péninsule ibérique ou l'Italie. De ce point de vue, la position de leader mondial qu'occupe la France est un peu artificielle.

LE TOP 10 DES DESTINATIONS
en millions de touristes étrangers

France	84,5
États-Unis	77,5
Espagne	68,2
Chine	56,9
Italie	50,7
Turquie	39,5
Allemagne	35,0
Royaume-Uni	34,4
Mexique	2,1
Russie	31,3

LE TOP 10 DES RECETTES
en millions d'euros

États-Unis	184 300
Chine	102 800
Espagne	50 900
France	41 400
Royaume-Uni	41 000
Thaïlande	40 200
Italie	35 600
Allemagne	33 200
Hong-Kong	32 600
Macao	28 200

LE TOP 10 DES DÉPENSES MOYENNES PAR TOURISTE
par séjour en euros

États-Unis	2 378
Macao	1 972
Chine	1 807
Thaïlande	1 344
Royaume-Uni	1 192
Hong-Kong	1 173
Allemagne	949
Espagne	746
Italie	702
France	490

Consommation touristique intérieure : 158,6 milliards d'euros courants en 2015
soit 7,3 % du PIB dont 1/3 pour le tourisme international

2,36 % DU PIB DE LA FRANCE EST GÉNÉRÉ PAR LE TOURISME INTERNATIONAL

LA VALLÉE DE LA SEINE [7]

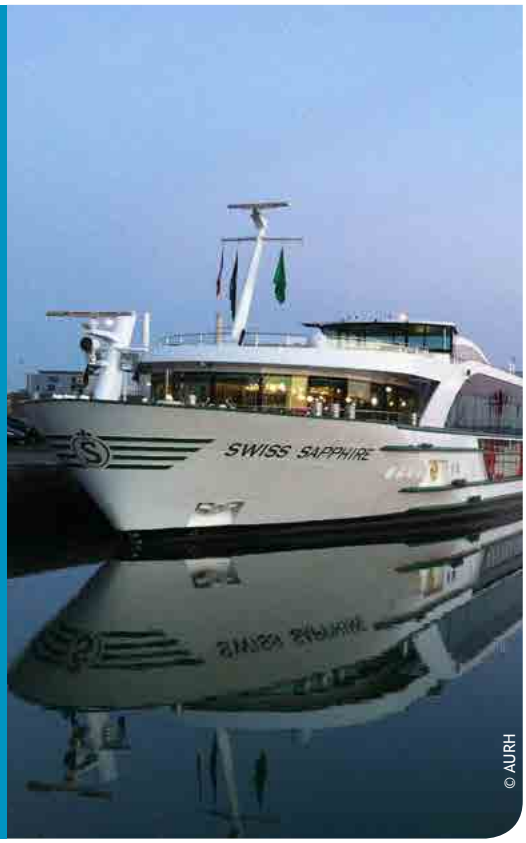
11E DESTINATION MONDIALE

31 MILLIONS
DE TOURISTES INTERNATIONAUX
en Vallée de la Seine[8]

43,4 MILLIARDS D'EUROS
Consommation intérieure touristique cumulée de l'Île-de-France et de la Normandie soit près de 1/3 de la consommation touristique de la France soit 6,3 % du PIB de l'ensemble des deux régions

468 000 EMPLOIS TOURISTIQUES
en Île-de-France et en Normandie en 2015 (dont 426 000 en Île-de-France)[9]

37 % DES EMPLOIS
DU SECTEUR EN FRANCE



© AURH

Deux régions aux profils touristiques très différents

PARIS ET ÎLE-DE-FRANCE

Un patrimoine culturel exceptionnel

Un statut de « ville-monde »

Importance du tourisme d'affaires et de congrès

Près de 50 % de touristes internationaux
10 % venant des États-Unis

Près de 65 % des entrées dans les musées payants de France

NORMANDIE

Tourisme balnéaire

Offre culturelle
(musées et monuments)

Sites médiévaux
(notamment liés à l'épopée de Guillaume le Conquérant)

Sites du Débarquement

Près de 80 % de touristes français
Près de 40 % venant d'Île-de-France
Plus de 20 % de touristes internationaux (Grande-Bretagne, Benelux, Allemagne)

En dépit de la mise en place récente par l'État de « contrats de destination », les produits combinés entre Paris et la Normandie restent assez rares et peu développés, même si certains voyages organisés proposent des excursions en Normandie (Mont-Saint-Michel, Plages du Débarquement, Bayeux, Honfleur…) dans des séjours centrés sur Paris.

[7] Les données du tourisme en Vallée de la Seine sont issues des analyses conduites par l'INSEE en 2015 sur les chiffres de l'année 2011
[8] À ce jour, le chiffre des arrivées des touristes internationaux par région n'est pas connu.
Dès lors que 36 % des touristes étrangers en France passent au moins une nuitée en Île-de-France (source DGE 2016), on peut estimer que cette proportion est assez proche de la part de l'Île-de-France dans les arrivées de touristes internationaux en France. Si tel est le cas, ce nombre pour l'Île-de France s'élève à environ 30 millions d'arrivées en 2015. La seule Île-de-France se situerait donc à la 11e place des destinations touristiques mondiales, juste derrière le Mexique (9e) et la Russie (10e) .
Si, avec le même raisonnement, on ajoute le tourisme international de la Normandie à celui de l'Île-de-France, le nombre de touristes internationaux dans les deux régions peut être estimé à environ 33,5 millions. Si on retranche à ce total les arrivées de touristes étrangers dans les départements non couverts par le périmètre de la Vallée de la Seine, et particulièrement celles estimées pour la Seine-et-Marne (Disneyland Paris), le nombre de touristes internationaux en Vallée de la Seine peut être estimé à environ 31 millions. Le territoire se situe donc également à la 11e place mondiale, entre la Russie et la Thaïlande.
[9] Direction générale des entreprises du Ministère de l'économie et des finances

LA CROISIÈRE MARITIME : UN PRODUIT TOURISTIQUE EN EXPANSION

La croisière maritime moderne est née dans les années 60, période où le développement du trafic aérien a amorcé le déclin puis la disparition des lignes transatlantiques, dont la plus prestigieuse d'entre elles, celle de New-York. Les armateurs se sont alors tournés vers l'activité croisière qui s'avérait prometteuse et permettait de reconvertir les paquebots en navires de croisière.

L'activité massive de croisières a réellement commencé dans les Caraïbes il y a une trentaine d'années. La destination, constitue encore aujourd'hui la première du monde avec plus du tiers du total mondial des passagers. Le secteur s'est alors structuré autour de quelques grandes compagnies, dont trois se partagent aujourd'hui 85 % du marché mondial : Carnival Corporation & PLC (dix marques dont le leader européen *Costa Croisières* acquis en 1997), Royal Caribbean Cruise Line (RCCL, avec les marques *Pullmantur*, *Celebrity*, *Azamara Cruises* et *Croisières de France* en Europe) et Star Cruises (leader sur l'Asie-Pacifique). En 1981, le premier paquebot spécifiquement conçu pour la croisière, le *Tropicale*, est lancé par Carnival.



© OT AH - Patrice Le Bris

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE QUI POUSSE AU GIGANTISME... ET À LA DIVERSIFICATION

Le paquebot de croisière est devenu un concept touristique en soi qui répond à un modèle économique particulier. Il constitue à la fois un complexe touristique flottant et une destination. C'est à proprement parler un village de vacances mobile : il offre au passager l'hébergement et la restauration, mais également un large panel d'activités sportives, ludiques ou culturelles, sans oublier une offre commerciale large et diversifiée. Même s'il navigue dans des eaux paradisiaques, tout est fait pour faire du navire une destination en soi, au point de rendre secondaires les escales. D'où l'évolution récente des paquebots eux-mêmes :

- la généralisation des cabines avec balcon ;
- la disparition progressive des cabines aveugles (bientôt ouvertes sur un atrium central à l'air libre) ;
- le soin apporté à la qualité des espaces et à la décoration ;
- la diversification de l'offre de restauration.

Côté activités, l'imagination paraît sans limite : toboggans aquatiques, mur d'escalade, salles de spectacles, casino, espace de remise en forme… car, par définition, pendant les phases de navigation, les passagers sont captifs à bord du bateau. L'idée qui fonde le modèle économique de la croisière est de faire consommer au maximum les passagers, au-delà de ce qui est compris dans le forfait du billet (généralement l'hébergement, la restauration « de base » et un panel d'activités gratuites). Il s'agit donc de faire payer des « suppléments » aux passagers, sous forme de prestations ou activités non prévues, ou pour choisir une restauration différente. Certains économistes affirment que la recette de la billetterie couvre tout juste les frais fixes de la croisière. Le bénéfice se trouve donc dans la consommation « hors forfait » des passagers à bord.

Ce modèle économique a deux conséquences majeures. D'une part, **il pousse les armateurs à proposer des prix d'appel les plus bas possible** afin de remplir au maximum les navires, car le taux de remplissage est capital pour couvrir les frais fixes. D'autre part, **on assiste à une croissance de la taille des paquebots**, qui deviennent gigantesques, pour réduire les coûts fixes par passager et augmenter la chalandise des commerces, prestations et activités « hors forfait ».

Cependant, cette course à la rentabilité a un coût : les nouveaux paquebots sont chers à la construction. L'*Harmony of the Seas*, livré en 2016 par les chantiers STX de Saint-Nazaire a coûté 1,35 milliard de dollars (1,16 milliard d'euros). Ses dimensions sont XXL : 362 mètres de long (presque la taille de la tour Eiffel). Il peut accueillir 6 360 passagers. Plus récemment, l'*Oasis of the Seas*, également livré par les chantiers



© *Royal Caribbean Cruise Lines RCCL*

STX est du même gabarit : 360 m de long, 47 m de large, 65 m de haut. Il dispose de 16 ponts et peut embarquer 6 630 passagers et 2 160 hommes d'équipage. Il offre 2 700 cabines et 29 suites. Il est équipé de 21 piscines, d'un parc aquatique, de manèges, d'un spa, de bars et restaurants, d'un théâtre… Il n'a coûté « que » 900 millions d'euros !

Cette course à la construction de paquebots géants devrait se poursuivre. Selon la *Cruise Lines International Association* (CLIA), entre 2016 et 2019, pas moins de 50 nouveaux navires devraient être construits, totalisant plus de 133 000 lits : 48 d'entre eux devraient l'être dans un chantier européen, les deux autres au Japon. À ce jour, 21 de ces paquebots font d'ores et déjà l'objet d'une commande ferme, pour un montant total de plus de 11 milliards d'euros.

Cependant, si une partie de la clientèle, notamment les plus jeunes et les familles, est séduite par les gigantesques villages de vacances flottants, toute la clientèle n'adhère pas au concept. Un sondage BVA de 2016 pour Costa Croisières montre que si 50 % des Français déclarent apprécier les gros paquebots de croisière, 41 % d'entre eux déclarent préférer nettement les bateaux plus petits. On sait par ailleurs qu'une partie de la clientèle, notamment française, est motivée par la destination et/ou une offre culturelle. C'est en particulier le cas des clients plus âgés et plus fortunés.

Ainsi, **à côté du produit massifié que représentent les gros paquebots, existe une demande pour des produits plus ciblés, plus personnalisés, qui correspondent à des navires plus petits**. Les armateurs l'ont bien compris et cherchent également à diversifier leur offre pour attirer de nouveaux clients aujourd'hui réticents. C'est le cas par exemple des croisières polaires organisées par l'armateur français Le Ponant ou le norvégien Hurtigruten. Le coût de la croisière est bien plus élevé, de l'ordre de 8 000 € pour 12 jours, mais il offre une expérience d'aventure sur des navires de moins de 200 passagers. Cette offre séduit une clientèle de plus de

60 ans, mais également des familles plutôt aisées. C'est également le cas d'armateurs qui se lancent dans les croisières culturelles et thématiques, autour de la musique par exemple, ou même de la gastronomie et de l'œnologie. Dans ce segment existent des offres qui consistent à faire intervenir des personnalités connues pour des conférences tout au long d'une croisière thématique.

Ce double mouvement de massification et de création de produits de niche montre l'étonnante plasticité et la réactivité du monde de la croisière maritime. Ces évolutions permettent alors d'imaginer que tout port, dès lors qu'il développe une offre adaptée, peut accueillir des croisières.

UN MARCHÉ EN PLEINE EXPANSION, EN PARTICULIER EN EUROPE

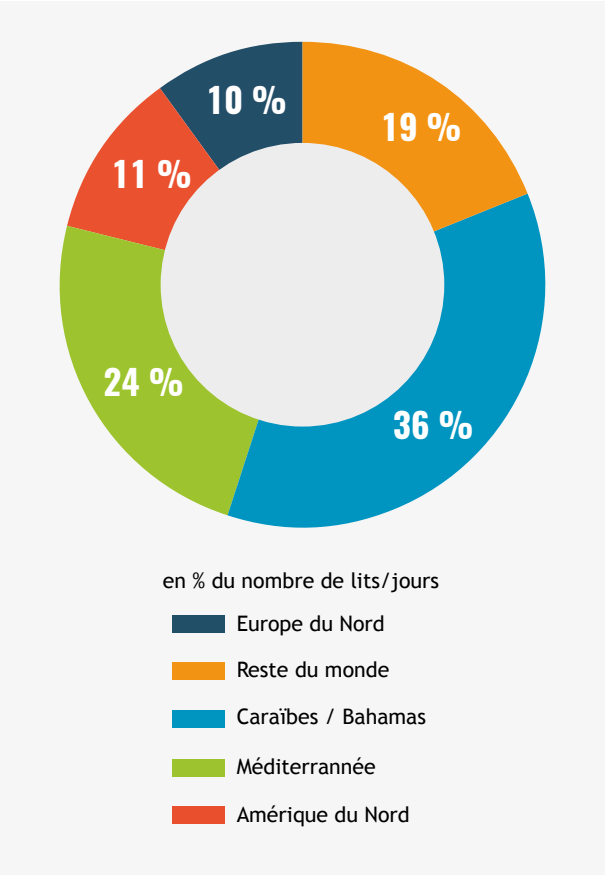
Le nombre mondial de passagers de croisières maritimes atteignait en 1995 à peine 6,3 millions. 10 ans après, en 2005, ce chiffre avait plus que doublé, atteignant 14,3 millions de passagers. En 2016, ce nombre a encore augmenté de plus de 10 millions pour atteindre 24,7 millions. 2017 devrait voir atteindre les 26 millions de passagers.

De manière très schématique, le marché mondial de la croisière maritime se répartit désormais géographiquement en trois tiers :

- **Caraïbes ;**
- **Europe (Méditerranée et Atlantique) ;**
- **Reste du monde (Amérique du Nord, Pacifique Sud et Asie).**

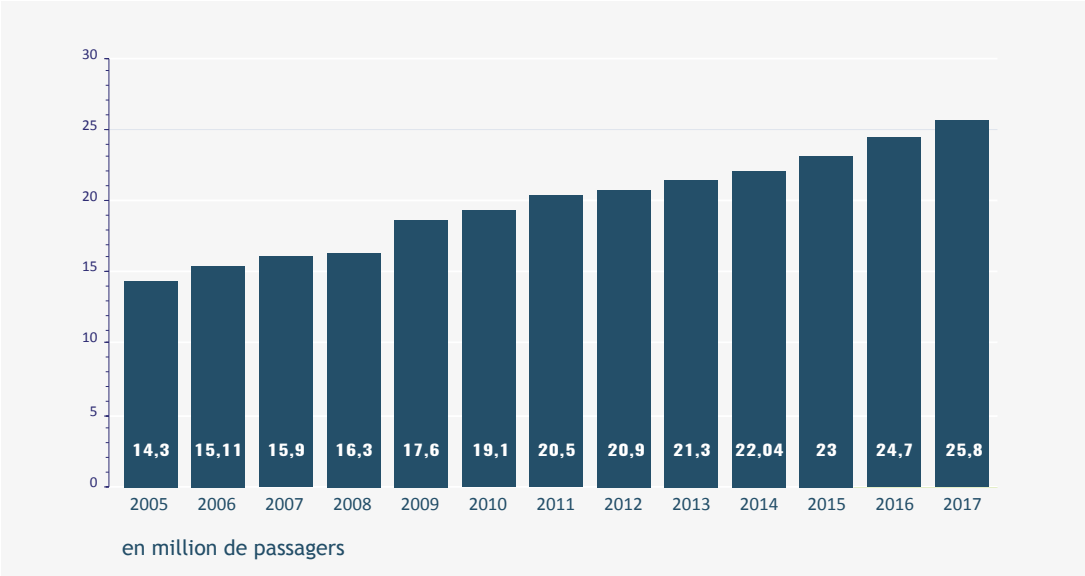
L'offre de croisière par grande destination 2015

Source : CLIA



Évolution du nombre total de passagers dans le monde

SOURCE : CLIA



Le marché européen des croisières maritimes est généralement découpé en deux sous-espaces : la Méditerranée et l'Europe du Nord. Totalisant les deux tiers des passagers, l'offre en Méditerranée est largement dominante.

Depuis 2013, on assiste à un rééquilibrage en Méditerranée au profit de sa partie Ouest. La croissance est importante sur les côtes espagnoles et et françaises. Elle est en repli en Italie (à l'exception notable de La Spezia) et en Grèce continentale.

L'Europe du Nord accueille le troisième tiers des croisiéristes en Europe (environ 11,8 millions). Mais, dans la réalité, la segmentation de l'offre en Europe du Nord est plus subtile. Elle peut être découpée en quatre sous-espaces correspondant chacun à des produits spécifiques.

- Le secteur Manche-Mer du Nord, auquel appartient la Normandie, est désormais le premier marché d'Europe du Nord avec 11,2 % des croisiéristes européens. Les croisières sont généralement des circuits de « cabotage », de ville en ville, côté continent et côté Angleterre. Ce marché est en croissance de + 0,4 % par an depuis 2013.

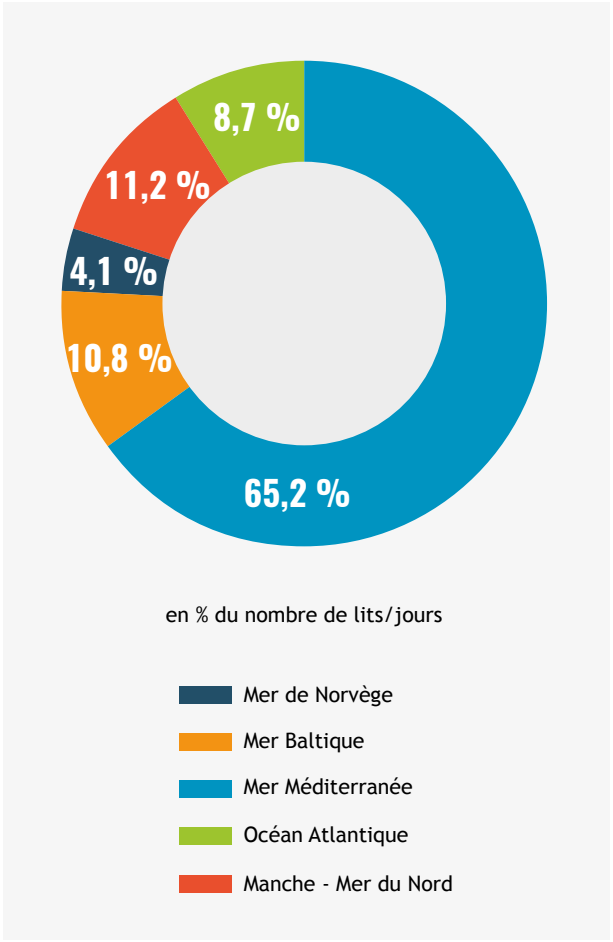
- La mer Baltique, où se développent des circuits, au départ du Danemark ou de l'Allemagne, vers les Pays Baltes, Saint-Pétersbourg en Russie, la Finlande et la Suède, est un marché en légère croissance (+ 0,3 % par an depuis 2013).

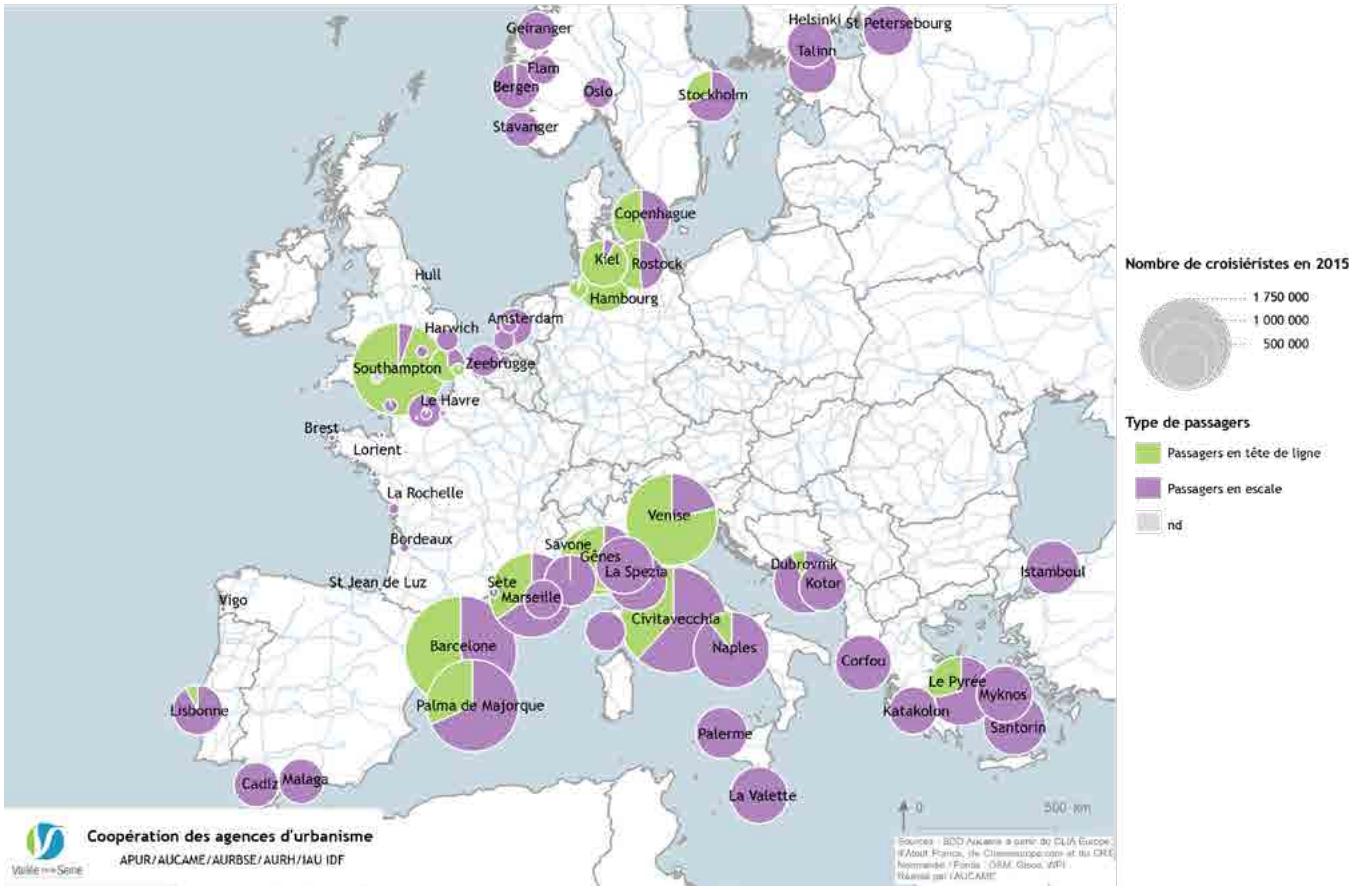
- L'océan Atlantique de Brest au détroit de Gibraltar pèse pour 8,7 % dans le total européen. Ce marché presque totalement d'escales est concentré sur la côte ibérique (Espagne, Portugal) et sur les îles de l'Atlantique au large de la côte africaine. Il ignore presque totalement la côte atlantique française. Il est en forte croissance (+ 1,6 % par an depuis 2013).

- La mer de Norvège représente 4,1 % du volume total, essentiellement en escale, où des croisières sont organisées pour visiter les fjords de la côte norvégienne. Il existe également des croisières plus boréales, vers les îles du Grand Nord (Svalbard, Islande). Ce marché est en nette régression (- 6,2 % depuis 2013).

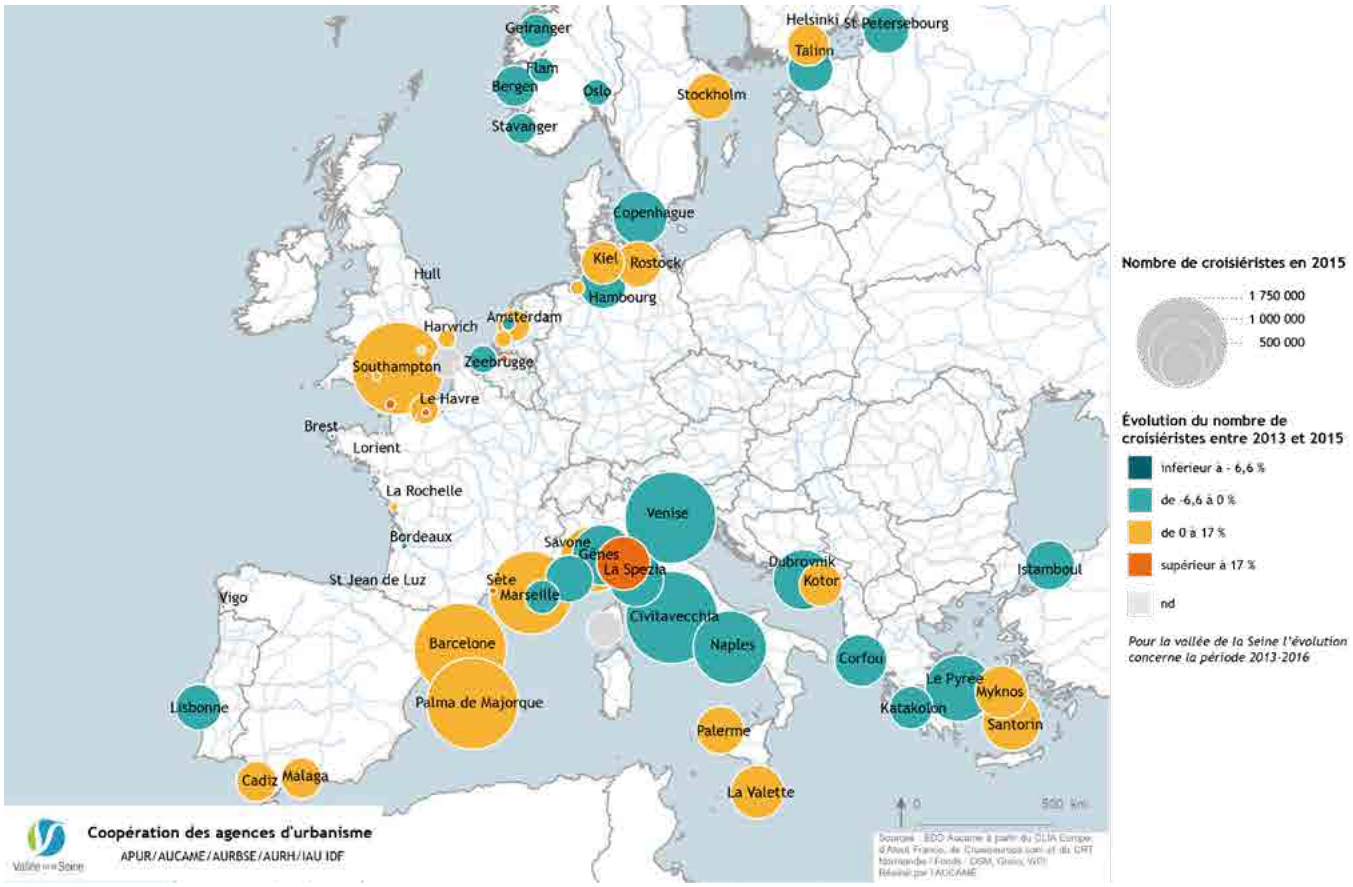
Passagers de croisières maritimes en Europe par bassin

Source : 2015 - CLIA, Atout France et cruiseeurope.com





Les principaux ports européens en 2015 accueillant des croisiéristes
(hors Canaries et Madère)



Évolution du nombre total de passagers dans les ports européens entre 2013 et 2015
(hors Canaries et Madère)

LA FRÉQUENTATION DE LA FAÇADE ATLANTIQUE SE CONCENTRE EN MANCHE ET MER DU NORD

Considérons maintenant comme « façade Atlantique » l'espace littoral compris entre Hambourg en Allemagne au Nord, et Cadiz en Espagne, au Sud. Si ce périmètre comprend les ports anglais de la Manche et de la Mer du Nord, il ne prend cependant pas en compte les ports écossais et irlandais, ni les ports anglais de la mer d'Irlande.

La fréquentation des ports de cette façade se concentre sur la zone Manche - mer du Nord. Les ports du Royaume-Uni, de l'Allemagne et du Benelux accueillent presque les trois quarts (72 %) des quelques 4,7 millions de passagers annuels.

La France, l'Espagne et le Portugal accueillent plus d'un quart des passagers (28 %), à hauteur d'environ 10 % chacun. Cependant, si on réaffecte les passagers des ports français de la Manche au secteur Manche - mer du Nord (80 % des passagers accueillis en France), alors ce secteur attire 80 % des croisiéristes de la façade Atlantique.

Le principal port du secteur Manche - mer du Nord est incontestablement celui de Southampton au sud du Royaume-Uni. Avec 1,75 million de passagers, (près de 95 % en tête de ligne), il accueille à lui seul 42 % de tous les passagers de la façade. Il est l'émetteur numéro 1 des clients sur la zone. Ce port est aujourd'hui la porte de l'agglomération de Londres et du sud de l'Angleterre pour l'activité « croisières maritimes ».

Le deuxième port du secteur est celui de Hambourg en Allemagne, avec 520 000 passagers en 2015, dont près de 90 % en tête de ligne. Il constitue le deuxième port émetteur de clients de la façade Atlantique - Manche - Mer du Nord et le principal port pour la clientèle allemande.

Les deux ports suivants sont Lisbonne au Portugal, 512 000 passagers (dont 42 000 en tête de ligne), et Cadiz en Espagne (411 000 passagers d'escale). Les deux ports du Benelux, Amsterdam (5e, 282 000 passagers) et Zeebrugge (8e, 213 000 passagers), sont deux ports d'escale uniquement.

Le port du Havre, essentiellement port d'escale, se situe à la 7e place avec 224 000 passagers en 2015, derrière celui de Douvres au Royaume-Uni (250 000 passagers). À la 13e place, certes loin derrière les précédents, on trouve le port de Cherbourg avec 37 300 passagers.

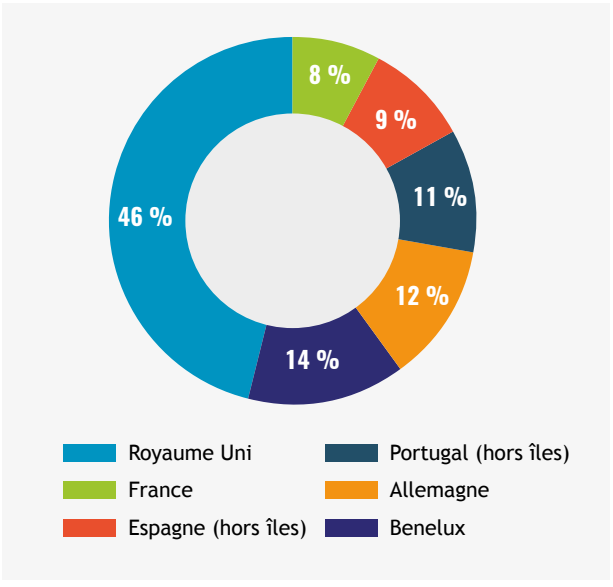
LES PORTS DU HAVRE ET DE LA BAIE DE SEINE DOMINENT NETTEMENT LA FAÇADE ATLANTIQUE FRANÇAISE

Les cinq ports de la Vallée et de la Baie de Seine situés le long du fleuve ou du littoral normand (Rouen, Le Havre, Honfleur, Caen-Ouistreham et Cherbourg) constituent un ensemble portuaire non négligeable pour l'activité croisière. Cet ensemble totalise en 2016 près de 417 000 passagers.

En 2015, avec près de 55 % du nombre total de passagers de la façade Atlantique - Manche française, le port du Havre (environ 225 000 passagers) était déjà, de loin, le premier port de croisière français de la façade Atlantique française.

La même année, seuls quatre autres ports français, dont deux normands, dépassaient les 20 000 passagers par an : Cherbourg (37 300), Calais (32 300), La Rochelle (26 300) et Honfleur (23 200). Il convient cependant de souligner que le port du Havre a connu, entre 2015 et 2016, une croissance considérable du nombre de passagers de croisières. Celui-ci est passé de 225 000 à près de 333 000, soit une progression de 108 000 passagers en un an (+ 48,2 %).

En 2015, les ports normands totalisaient 295 000 passagers, soit 72 % de la façade Atlantique - Manche française. En 2016, ce nombre de passagers approchait les 420 000. En un an, la progression est donc de 122 000 passagers (dont 108 000 au Havre) soit + 41 %.



Passagers de croisière dans les ports de la façade atlantique européenne

Source : 2015 - CLIA, Atout France et cruiseeurope.com

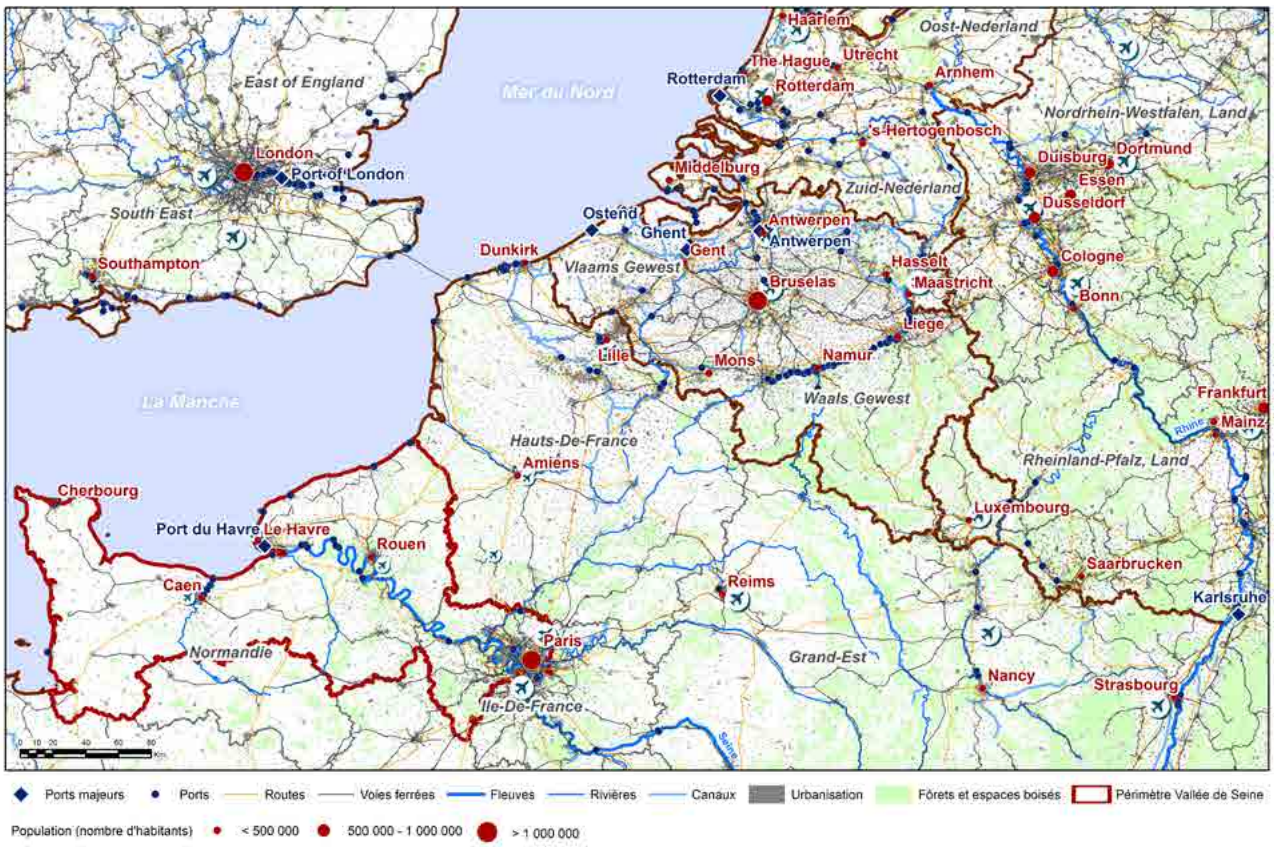
L'ORGANISATION DES TERRITOIRES PORTUAIRES ET LOGISTIQUES À L'ÉCHELLE MONDIALE : QUELQUES REPÈRES

L'objectif de cette partie est d'apporter un éclairage sur la façon dont les territoires portuaires concurrents et/ou équivalents sont organisés. À cet effet, cinq cas ont été étudiés : Anvers et Rotterdam en tant que concurrents directs du port du Havre, Londres/Thames Gateway pour ses similitudes avec la Vallée de la Seine (une ville monde, un estuaire et un port), Montréal, port d'Estuaire, adossé au corridor du Saint-Laurent et pour finir le cas de Santos, tête de pont d'un corridor de 90 km menant jusque la mégalopole brésilienne, Sao Paulo.

LA VALLÉE DE LA SEINE DANS L'ENVIRONNEMENT PORTUAIRE DE L'EUROPE DU NORD/OUEST

La première spécificité de la Vallée de la Seine tient à l'éloignement relatif (200 km) entre le port du Havre, ouverture maritime, et Paris, ville monde. À l'inverse, les ports d'Anvers et Rotterdam sont tous deux adossé à une ville dont le rayonnement est proportionnel à la puissance portuaire. Dans le cas de Londres, l'éloignement entre la ville et le port est plus important mais nettement inférieur à la distance qui sépare Le Havre de Paris.

À échelle équivalente, la Vallée de Seine est beaucoup moins dense que le Nord Europe. Le territoire constituant les ports d'Anvers et Rotterdam révèle une urbanisation quasiment continue, un réseau routier et ferroviaire, des voies navigables très denses, jalonnées de très nombreux ports permettant une interconnexion optimisée avec un hinterland éloigné.



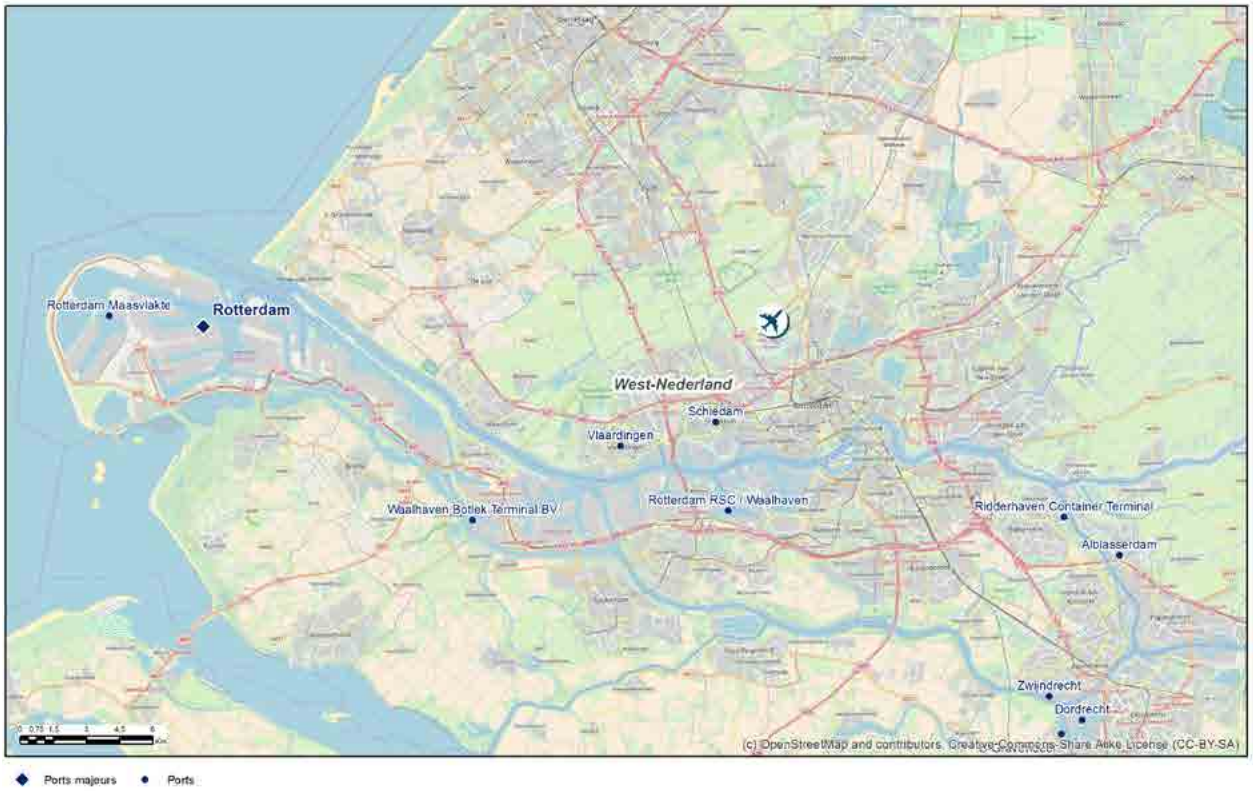
Analyse comparée des territoires et des infrastructures

Source : IAU 2017, Corinne Land Cover 2012

LE CAS DE ROTTERDAM / RANDSTAD

ÉLÉMENTS CONTEXTUELS

Premier port européen pour les trafics conteneurisés, le port de Rotterdam jouit d'un emplacement géographique très intéressant. Situé à l'embouchure du Rhin, à l'Ouest du pays, Rotterdam est la seconde ville des Pays-Bas après la capitale Amsterdam. Le port s'étend sur plus de quarante kilomètres. Cette position favorise ce port tourné vers une des régions les plus riches d'Europe, l'Allemagne de l'Ouest.
Dans le top 10 des ports maritimes européens (en considérant l'Union européenne des 28) et mondiaux, toutes marchandises confondues, le port de Rotterdam est de très loin le premier européen en volume avec 466 millions de tonnes en 2015 toutes marchandises confondues[10].



Zoom - Port de Rotterdam

Source : IAU 2017, Corinne Land Cover 2012

GOUVERNANCE

La région Rotterdam Randstad est un puissant réseau de villes qui s'est constitué et organisé depuis les années 1990. Celui-ci s'articule autour de la « métropole du delta », constituée par Rotterdam, La Haye, Amsterdam et Utrecht, dont l'ambition a été de se développer en complémentarité plutôt qu'en concurrence.

Une gouvernance souple a été mise en place par l'État hollandais selon une définition qui ne se calque pas sur des limites administratives, mais qui a défini un cadre budgétaire entre les autorités locales pour sélectionner notamment les investissements prioritaires. De plus, la représentation d'un bureau commun, « Regio Randstad », a été créé à Bruxelles, portant sur quatre thèmes : la politique régionale, la connaissance et l'innovation, l'environnement durable et les aires rurales.

AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES

En termes de grands projets d'aménagement et d'infrastructures, cela s'est traduit par :

- la réalisation de liaisons ferrées à grande vitesse (TGV) avec une meilleure accessibilité à l'aéroport d'Amsterdam et au port de Rotterdam ;



© Pixabay - IvArt

- la création de nouvelles zones d'activités et de centres d'affaires autour des gares TGV (favorisant l'accueil d'entreprises internationales) et qui continuent de se développer aujourd'hui encore (bureaux, logements et équipements prévus sur une durée de 30 ans) ;
- la réalisation de grands parcs scientifiques ;
- la rénovation urbaine de nombreux quartiers urbains (une cinquantaine).

STRATÉGIES D'ATTRACTIVITÉ

La stratégie d'attractivité est double. Elle s'appuie à la fois sur un positionnement différencié où chaque ville conserve ses spécificités (marques, cibles…) mais aussi sur une stratégie de coopération entre les villes avec des actions communes de promotion ciblant notamment l'international.

MESURE DE L'ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE

Du point de vue de la performance portuaire, Rotterdam est un formidable levier concourant pleinement à la réussite économique de la région Randstad. Il bénéficie d'une excellente attractivité sur le plan logistique et maritime. Véritable *hub* mondial, il s'appuie également sur sa stratégie de *smart port* et de port du savoir, en lien avec tout l'écosystème portuaire (université, formation, recherche, consulting…). Le port de Rotterdam a validé une vision à 2030 (*Port Vision 2030*) en 2012, après un processus extensif de consultation de toutes les parties prenantes de la vie portuaire. Cette vision ne se focalise pas sur des objectifs quantitatifs de tonnages, mais prend en compte des tendances de fond impactant potentiellement le positionnement du port, et dessinant des scénarios d'évolution. Ainsi en est-il des changements du paysage européen de l'énergie qui pousse Rotterdam à vouloir être, en coopération avec Anvers, le principal pôle pétro-chimique et énergétique européen, prenant le tournant progressif des bio-carburants et de la transition énergétique.

Fait également intéressant à noter, Rotterdam est la première ville du monde pour la production d'articles de recherche sur les questions portuaires[11]. Anvers est seconde, Londres est 6e, Montréal 10e et Paris seulement 24e.

Sur le plan de l'attractivité internationale, la région est plutôt dynamique. Le cabinet Ersnt & Young[12] a montré que, sur la période 2004-2013, les projets d'implantation d'entreprises avaient progressé de + 13 % (sur un total d'environ 500 projets d'implantation), Amsterdam et Rotterdam ayant capté les deux tiers des projets. Parmi les fonctions, la vente-marketing a été majoritaire, suivie des sièges sociaux, des activités de production, de la logistique et des *data-centers*. En termes d'activités, les principaux secteurs ont été le numérique, les services aux entreprises et le transport-logistique.

Cependant, la performance économique globale des villes les plus dynamiques (Amsterdam et Rotterdam) n'a pas bondi malgré toutes ces démarches (léger recul de l'emploi et du PIB/habitant sur la période 2009-2013).

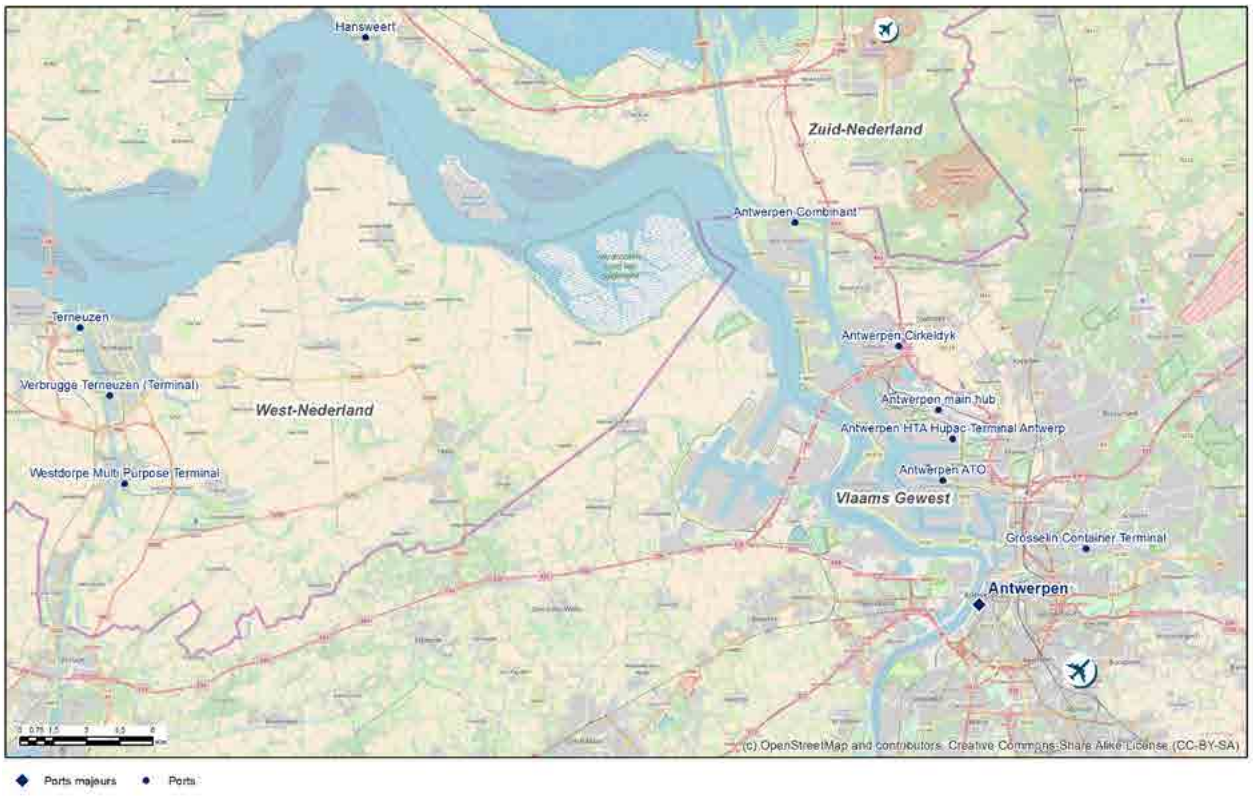
[10] source : Port de Rotterdam
[11] Selon une étude de l'OCDE ayant identifié l'appartenance universitaire des auteurs et co-auteurs de 576 articles sur les questions portuaires parues dans des revues à comité de lecture (peer-reviewed), entre 1997 et 2011.
[12] Étude Ernst & Young pour le Conseil régional d'Île-de-France - Mission de conseil pour le renforcement de l'attractivité internationale de la Vallée de la Seine - 2015

LE CAS D'ANVERS / EXTENDED GATEWAY

ÉLÉMENTS CONTEXTUELS

Situé au fond de l'estuaire de l'Escaut, au Nord de la Belgique et à la frontière des Pays-Bas, Anvers est à mi-chemin entre Le Havre et Hambourg.

Il est ouvert sur les principales zones industrielles européennes (France, Belgique, Grand-Duché de Luxembourg, le Rhin-Ruhr, la Sarre et Bale). Le port d'Anvers est le premier port belge pour les trafics de conteneurs, et c'est aussi le 3e port européen et le 15e à l'échelle mondiale.



Zoom - Port d'Anvers

Source : IAU 2017, Corinne Land Cover 2012

GOUVERNANCE

Anvers appartient au réseau de ports constituant l'Extended Gateway. C'est un ensemble puissant, structuré autour de cinq plateformes internationales : Anvers, Gant, Zeebruge, Oostende et Bruxelles. Ce Gateway vise une intégration logistique très poussée entre les différents maillons des *supply chains* constitués par l'industrie, la distribution, le commerce et les autres activités du secteur tertiaire.

Concernant la gouvernance, c'est une coordination régionale très volontariste qui s'est opérée dans la dimension logistique et portuaire avec l'appui de l'institut flamand de logistique. Le décret flamand sur les ports (*Flemish Port Decree*) de 1999 en a été la fondation, avec notamment en ligne de mire :

- l'autonomie des autorités portuaires locales pour la gestion et l'exploitation des ports, allant aussi vers une plus grande responsabilité financière ;
- la standardisation des conditions de fonctionnement dans tous les ports ;
- une transparence accrue entre ports et Région flamande ;
- une coopération améliorée entre ports.

En 2007, on note ainsi la création du projet *Flanders Port Area* pour promouvoir cette coopération sur : l'intégration économique des ports, l'intégration des chaînes logistiques, le renforcement de la compétitivité des ports flamands.


© Pixabay - Ipagerman

Une biennale appelée *Flemish Port Day* a ainsi été mise en place dans les quatre ports, avec visites des installations par le public ; mais aussi un *Cargo Community System* et un code commun de conduite envers les clients et investisseurs. Cette initiative a été relancée en 2013 par la Région, mais chaque port n'y trouve pas nécessairement son compte : quand Anvers craint de voir sa marque dévaluée, Gant envisage des coopérations transfrontalières avec la province hollandaise de Zélande. Plus largement, la gouvernance municipale de chaque port et le caractère *top-down* du projet *Flanders Port Area* freine une coopération plus grande entre ports, mais la Région continue ainsi à insuffler une vision d'ensemble, d'autant qu'elle finance une partie des développements infrastructurels.

AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES

La traduction opérationnelle s'est également concrétisée par le développement de plateformes multimodales dans l'hinterland belge pour mieux pénétrer et massifier les flux logistiques. En parallèle, certains projets de renouvellement urbain ont vu le jour, notamment à Anvers.

STRATÉGIES D'ATTRACTIVITÉ

Parmi les stratégies d'attractivité, il n'y a pas eu de démarche globale du Gateway, chaque ville ou port porte sa propre démarche. Par exemple, Anvers a une stratégie d'attractivité tournée vers l'international orientée « ville d'affaires ». Elle s'appuie également sur la notoriété de son port, classé deuxième en Europe. Du point de vue de la performance économique, Anvers contribue fortement à la croissance du PIB régional.

MESURE DE L'ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE

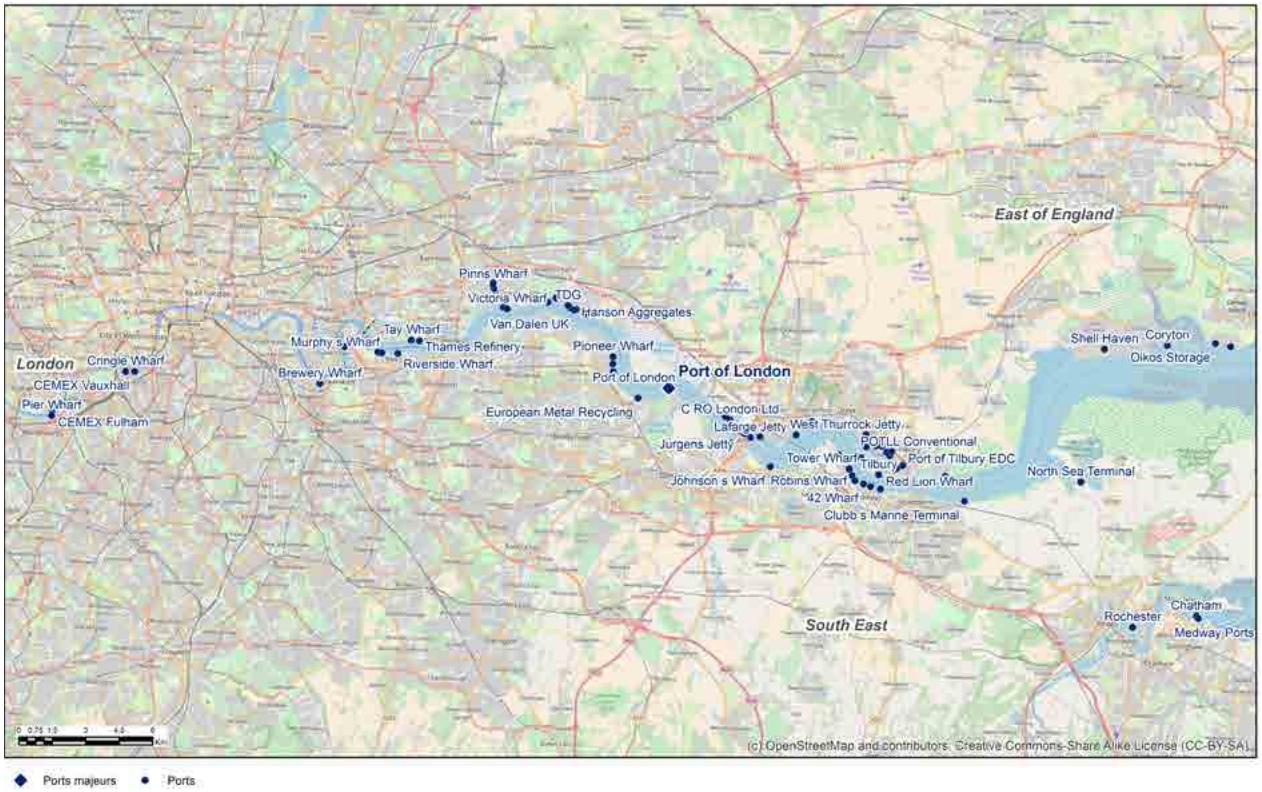
L'attractivité internationale des investissements directs étrangers (IDE) mesurée par Ernst & Young ces dernières années, montre une progression de + 11 % des implantations d'entreprises sur la période 2009-2013. Anvers a capté davantage d'implantations que la région capitale Bruxelles sur la période 2004-2013 : 378 projets contre 294. Elles se caractérisent par un profil de fonctions industrielles (23 % des projets) et logistiques (20 %) plus marquées qu'en Randstad. Le tertiaire représente également 43 % des implantations.

La performance globale du gateway est plutôt bonne, la croissance est au rendez-vous, dans les ports notamment : à Anvers en particulier, on enregistre des trafics annuels en augmentation, de même que le PIB et l'emploi qui continuent de progresser.

LE CAS DE LONDRES ET DU THAMES GATEWAY

ÉLÉMENTS CONTEXTUELS

Le port de Londres s'étend sur environ 150 km d'Ouest en Est, la ville de Londres étant située à 60 kilomètres de l'Estuaire de la Tamise. 70 terminaux le composent pour une superficie de 1 600 hectares de docks. En 2016, ce sont 50 millions de tonnes de fret maritime qui ont été transportés sur l'ensemble du port[13].



Vue élargie - Port de Londres

Source : IAU 2017, Corinne Land Cover 2012

GOUVERNANCE

L'État a été au cœur de la démarche du Thames Gateway, initiée dans les années 2000, en désignant dès 2006 un ministre chargé de ce territoire dont l'objectif visait à maintenir le rang mondial de la capitale anglaise. Le Thames Gateway se voulait comme un projet ambitieux :

- de renouvellement urbain, notamment de l'Est londonien jusqu'à la mer ;
- d'interconnexion entre Londres, le Royaume-Uni et le monde grâce à la multi modularité ;
- d'intégration environnementale et paysagère ;
- de développement des énergies renouvelables ;
- de politique de développement de logements et d'emplois.

Un cadre de planification avait été fixé entre l'État et les collectivités territoriales afin de définir et coordonner les sites et actions prioritaires. Une autorité spécifique, la *London Thames Gateway Development Corporation*, chargée du renouvellement urbain de certaines zones du projet, avait été mise en place mais a été supprimée en 2013. Enfin, des partenariats publics-privés se sont montés pour développer certains grands projets.

AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES

En termes d'aménagement et d'infrastructures, des projets emblématiques ont vu le jour ou sont en cours de réalisation tels que :

- des quartiers d'affaires autour de gares (ex : gare internationale de Ebbsfleet située à 40 km du centre de Londres) ;
- un nouveau port en eau profonde à l'entrée de l'estuaire de la Tamise ;


© Pixabay - M.R Smith

- un *cross-rail* rapide pour desservir Londres d'Est en Ouest (livrable en 2018 environ).

STRATÉGIES D'ATTRACTIVITÉ

La stratégie d'attractivité du territoire est passée par une structure dédiée créée en 2008, la *Invest Thames Gateway*, agence de développement économique chargée de :

- recevoir les investisseurs ;
- définir les 12 lieux avec des caractéristiques de complémentarités (très peu mis en avant dans les faits) ;
- définir un slogan fort pour le territoire (*Invest Thames Gateway. Gateway to London, Gateway to Europe*).

MESURE DE L'ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE

Au plan de l'attractivité internationale, une hyper concentration des projets d'implantations se réalise dans la zone dense de la métropole. En effet, les données fournies par l'*European Investment Monitor* (EIM) de E&Y font apparaître que le Grand Londres a capté 95 % des projets d'implantations sur la période 2004-2013, les comtés d'Essex et du Kent se partageant les 5 % restant. Parmi les fonctions implantées, ce sont essentiellement à 90 % de la « vente-marketing » (74 %) et des sièges sociaux (15 %). Dans la liste des secteurs qui se sont implantés, nous trouvons des services (numérique, services aux entreprises) et dans une moindre mesure de l'industrie (fabrication de machines).

Le projet de Thames Gateway initié par les pouvoirs publics a permis de créer une dynamique forte qui s'est traduite par de nombreuses réalisations. Néanmoins, il convient de reconnaître que la démarche semble s'essouffler avec notamment la disparition de la *London Thames Gateway Development Corporation*, et dans un contexte de gouvernance portuaire également complexe.

La spécificité du système portuaire britannique est d'être largement privatisé : aujourd'hui, 69 % du tonnage de marchandises sont opérés par des acteurs privés. Certains acteurs sont propriétaires des infrastructures, certains sont opérateurs sans propriété tandis que d'autres disposent d'une autorité de régulation. Le paysage des acteurs portuaires est donc relativement fourni.

Ainsi, la *London Port Authority* régule de nombreux ports de la Tamise où les propriétaires et les opérateurs sont différents. Il en va ainsi des ports majeurs de conteneurs comme Tilbury (propriétaire : Forth Ports) et London Gateway (propriétaire : DP World), et de plus petits comme Purfleet (propriétaire : Cobelfret Group), Dartford (C.RO Ports Dartford Ltd) and Dagenham (Stolthaven Terminals). Mais son autorité ne s'étend pas à tout London Gateway puisqu'elle la partage avec les propriétaires de ports et l'opérateur DP World.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que les ports britanniques semblent opérer un tournant d'une logique « port-centric » où les investissements dans les infrastructures logistiques non-portuaires étaient rares, vers des visions plus multimodales et intégrées, incluant l'accueil de plateformes logistiques de distribution d'acteurs économiques majeurs comme Marks et Spencer ou Tesco.

Après quelques difficultés, le London Gateway voit le développement de ces nouvelles plateformes, et jouit également de sa position protégée dans l'estuaire. En effet, suite à des tempêtes début 2016, London Gateway a été en capacité d'accueillir des porte-conteneurs détournés de Felixstowe. Ainsi, avec la recrudescence prévue d'événements climatiques de ce type, les installations portuaires moins directement exposées pourront faire valoir leurs avantages, jusque-là oubliés, au détriment des terminaux en eaux profondes.

[13] *Source : Port of London authority, Handbook 2017*

LE CAS DU CORRIDOR DU SAINT-LAURENT AU CANADA

Par analogie avec la Vallée de Seine et les ports du Range Nord européen, la porte maritime du Saint-Laurent au Canada constitue une alternative aux grands ports américains de la façade Est (New-York, Philadelphie…) Avec des distances gigantesques, le corridor de commerce Saint-Laurent - Grands Lacs mesure 1 200 kilomètres de long. C'est une porte d'entrée vers le cœur industriel de l'Amérique du Nord - Grands Lacs (Ontario, Erié, Huron, Michigan et Supérieur).

Le corridor se classe 4e espace économique en Amérique du Nord après la Californie, le Texas et New York, il pèse pour près de 45 % du trafic international au Canada.



Porte maritime du Saint-Laurent

DES INVESTISSEMENTS MASSIFS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU CORRIDOR

Annoncé en novembre 2016 et détaillé dans son budget 2017, le gouvernement du Canada investira 10 milliards de dollars sur 11 ans dans des projets liés au commerce et au transport. Cet investissement mettra en place des corridors de transport plus sûrs et efficaces vers les marchés internationaux, renforcera la compétitivité et la croissance des entreprises canadiennes et favorisera la création d'emplois. L'investissement contribue aux objectifs (programme Transports 2030) de modernisation des infrastructures de transport (routes, ponts, aéroports, lignes ferroviaires, installations portuaires, corridors commerciaux).

L'Initiative des corridors de commerce et de transport (ICCT) investira 2 milliards de dollars sur 11 ans dans le Fonds national des corridors commerciaux, un programme visant à rendre les corridors commerciaux canadiens plus efficaces et plus fiables.

Le programme permettra de soutenir le flux de marchandises et de passagers en réduisant les goulets d'étranglement et en abordant les problèmes de capacité, en aidant le système de transport à résister aux effets des changements climatiques, en s'assurant qu'il est capable de soutenir les nouvelles technologies et l'innovation.

Par ailleurs, un investissement de 50 millions de dollars aidera à créer un nouveau centre canadien de données sur les transports. Ce centre recueillera des renseignements fiables pour réaliser, dans les corridors commerciaux, les investissements ciblés qui soutiendront la croissance.

Des échanges de données accessibles, précis et opportuns aideront les partenaires de transport à :

- renforcer la coordination et la planification des transports ;
- entretenir un système de transport efficace et fiable ;
- identifier les besoins d'investissement dans le secteur des transports.

L'efficience visée dans les chaînes d'approvisionnement et de distribution devrait ainsi diminuer le coût des marchandises et les temps de transit.

LE CAS DE SAO POLO / SANTOS

Sao Paulo est une ville qui s'est largement développée grâce à la culture du café, dont l'exportation passait principalement par Santos dans la seconde moitié du 19e siècle et au début du 20e.

Les deux villes sont seulement à 90 km l'une de l'autre, et Sao Paulo, désormais capitale économique du Brésil, et métropole de 21 millions d'habitants, continue à constituer un hinterland prospère pour le port.

En 2015, selon le World Shipping Council, le port de Santos est le premier d'Amérique Latine pour le trafic de conteneurs (et 34e mondial), mais 2e derrière Tubarao (Brésil) pour le tonnage global (et 32e mondial). C'est un port en croissance qui représente 27,9 % du commerce extérieur du Brésil en juillet 2017 (source : CODESP, compagnie des Docks de l'État de Sao Paulo, autorité portuaire de Santos). À noter que son premier poste d'exportation est le soja, dont 86 % sont exportés vers la Chine. Le second poste est le sucre de canne, et le troisième le blé.



Interview de Jose-Vitor Mamede, directeur adjoint des infrastructures du Centre des industries de l'État de Sao Paulo, conseiller d'Abralog, association brésilienne de logistique

Comment fonctionnent les transports de marchandises sur le corridor Sao Paulo-Santos ?

Sao Paulo est lié à Santos par un système routier et ferroviaire.

Il existe deux autoroutes (autororoute Anchieta et autoroute dos Imigrantes), exploitées par l'entreprise Ecovias dos Imigrantes. Le système Anchieta-Imigrantes (aussi appelé SAI) est le lien principal entre la région métropolitaine de Sao Paulo et le port de Santos, le plus important d'Amérique latine. La grande majorité des marchandises (68 % en 2012) empruntent en effet la route. La société Ecovia est responsable de l'exploitation et de la maintenance du réseau routier de 176,8 km, ainsi que de la prestation de services pour les plus de 30 millions de véhicules empruntant chaque année le SAI. Ce système est fréquemment embouteillé, notamment au moment des récoltes, quand les camions viennent décharger au port. Des projets d'amélioration sont donc prévus.

En ce qui concerne les connexions ferroviaires, nous avons également deux chemins de fer qui relient Sao Paulo à Santos qui sont également concédés à l'initiative privée qui administre ces tronçons. Ils transportent 24 % des marchandises en 2012 entre les deux villes.

Le réseau RUMO s'étend à travers les états de Sao Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul (desservant ainsi les deux zones de production agricole), Paraná, Santa Catarina et Rio Grande do Sul. Le réseau MRS part de Sao Paulo et connecte Rio de Janeiro en passant par l'État du Minas Gerais.

Dans quelle mesure le corridor Sao Paulo-Santos entraine une dynamique de développement économique ?

Le corridor est fondamental pour le développement socio-économique du territoire, pour les mobilités des personnes et le fret, permettant ainsi d'attirer de nouvelles entreprises et développant toute la région.

Ce territoire est très attractif et un grand générateur de flux de transport (aux dimensions des marchés brésiliens), mais ce n'est pas un centre logistique. Cela est dû principalement au fait que la région n'a pas tous les facteurs donnant un avantage concurrentiel dans la logistique aujourd'hui.

Cependant, le corridor a de véritables atouts :
- la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et des ressources technologiques ;
- le grand port brésilien, Santos ;
- la possibilité d'héberger un bon système de télécommunications ;
- la sophistication des services financiers ;
- la présence d'une activité tertiaire avancée.

Aucun autre site brésilien ne possède ces avantages. Mais il manque encore les éléments suivants pour concrétiser ce corridor :
- infrastructures de transport suffisantes ;
- abandon d'une culture routière ultra-dominante ;
- transferts modaux efficaces ;
- changement rapide entre les jauges de chemin de fer ;
- cadence et synchronisation dans les flux de trafic de charges (surtout depuis et vers le port) ;
- expérience dans la gestion et l'exploitation intermodale des marchandises ;
- surmonter les conditions urbaines défavorables dans la région périphérique de la métropole (ndlr : les favelas).

Il existe enfin des facteurs institutionnels importants qui doivent être traités :
- contradictions du régime fiscal ;
- bureaucratie administrative ;
- la compétence fédérale dans de nombreux services de transport ;
- la responsabilité pour l'assurance ;
- la nécessaire rationalisation des opérateurs de transport multimodal.

Quels sont les projets de développement, de mutation pour le futur ?

L'accès à la ville de Santos a récemment été restructuré pour un total de 378 millions de reais, financé par le gouvernement fédéral, l'État de Sao Paulo et Ecovias (concessionnaire de l'autoroute). Plusieurs viaducs sont également prévus pour améliorer le trafic des camions dans la zone portuaire.

À plus long terme (2024), l'objectif est de retirer des routes 7000 camions par jour, de séparer le trafic voyageur et de fret, de diminuer les coûts de la logistique, de diminuer les émissions de polluants et de poursuivre le dragage du port pour atteindre 15 mètres de profondeur à terme.

1 | CONCLUSION

Transformation des chaînes de valeur, forte compétition entre les corridors de transport, explosion du tourisme, les grandes mutations de l'économie mondiale constituent autant d'opportunités et de défis pour la Vallée de la Seine dans l'objectif de consolider et de renforcer son positionnement à l'échelle régionale en Europe mais aussi à l'échelle mondiale pour crédibiliser l'offre de ses ports et attirer des investisseurs sur les territoires.

Aujourd'hui située en retrait des premiers ports et corridors du monde, la Vallée de la Seine ne sera en capacité de créer de la richesse qu'en s'inscrivant dans des nouveaux réseaux de coopération qui dépassent largement ses limites. Les passerelles à consolider ou à créer avec d'autres territoires limitrophes ou plus éloignés constituent une des réponses pour faire face aux défis de la globalisation de l'économie.

2 | 1 MÉGA-RÉGION ? MÉTROPOLE GLOBALE ? COMMENT CARACTÉRISER LA VALLÉE DE LA SEINE ? 48

Quels concepts pour la grande échelle ? De la ville-monde à la méga-région 49

La grande échelle comme espace d'interdépendances 51

La grande échelle comme espace de coopérations multiples 53

Un espace XXL structuré pour être identifié dans le Monde 53

2 | 2 ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DE LA VALLÉE DE LA SEINE 55

Seine Gateway comme modèle de développement portuaire, économique et territorial 55

Des acteurs qui s'organisent et une offre de services qui se structure 56

- Haropa : la structuration portuaire et logistique
- La structuration des acteurs économiques
- La délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine :
- La structuration par le projet de territoire
- La task force normande à Bruxelles :
- La structuration d'un réseau d'acteurs au service d'actions de lobbying

2 | 3 REPENSER LES MODES DE COOPÉRATION AVEC LES TERRITOIRES VOISINS ET LES AUTRES PORTES D'ENTRÉE FRANÇAISES 59

Deux vallées stratégiques réaffirmées : la Seine et le Rhône 59

- Des poids économiques prépondérants
- Des coopérations internes qui s'organisent
- De fortes similitudes entre ces deux axes

Entre concurrence et complémentarité avec les ports des Hauts-de-France 63

- Les Hauts-de-France, troisième façade maritime française
- Des coopérations et des projets conjoints entre la Vallée de la Seine et les Hauts-de-France
- Le canal Seine-Nord Europe : entre opportunités et risques
- Le Canal Seine-Nord Europe en questions

Un rôle de « pivot » à jouer avec le grand Ouest et la façade atlantique 68

- Des synergies économiques fortes entre la Vallée de la Seine et ses voisins de l'Ouest
- Des interrelations à renforcer
- La Normandie, pivot de la filière céréalière française
- Permettre la réalisation des grands projets d'infrastructures

Pour une plus grande articulation des façades maritimes françaises 72

- Permettre la réalisation des grands projets d'infrastructures

Imaginer de nouveaux modèles de coopération territoriale 75

- Voir grand et s'unir autour d'enjeux communs
- Vers une coopération souple tournée vers le projet
- Comment coopérer à l'échelle européenne : focus sur l'alliance interrégionale pour le corridor Rhin-Alpes
- Pour la Vallée de la Seine, faire réseau est un projet
- Des coopérations qui s'organisent

Un projet pour les territoires de la Vallée de Seine : le développement des croisières 81

2 | 4 ÉLARGIR LES HORIZONS 83

Regarder vers l'Est, l'Ouest, le Nord et le Sud et rompre l'isolement de la Vallée de la Seine en Europe 83

La Vallée de la Seine à l'heure des corridors transcontinentaux 86

CONCLUSION 87

2 RÉPONDRE AUX DÉFIS D'UN MONDE GLOBALISÉ

Afin de s'adapter aux grandes transformations de l'économie mondiale et de rester dans la course que se livrent ports et corridors de transport, la Vallée de la Seine peut compter sur de nombreux atouts et sur un potentiel insuffisamment exploité, celui des coopérations XXL.

Déjà fortement structurée à l'intérieur de ses limites depuis plus d'une décennie, la Vallée de la Seine a tout à gagner à multiplier les coopérations avec les territoires voisins comme la région Hauts-de-France ou la région Grand Est mais aussi à des échelles nationales et européennes.

Ce second chapitre offre plusieurs clés de lecture sur la manière dont le territoire peut se structurer et initier de nouvelles alliances.

- Sans être pleinement intégrée à la ville monde qu'est le grand Paris, la Vallée de la Seine est un territoire de projet inédit qui fonctionne en réseau. C'est par la mise en place d'alliances inédites qu'elle pourra trouver de nouveaux leviers de développement.
- La Vallée de la Seine gagnerait à s'inscrire davantage dans une alliance nationale des ports et des corridors.
- La Vallée de la Seine est aujourd'hui d'envergure européenne. Cette position doit être consolidée par des coopérations à cette échelle.

2 | 1

MÉGA-RÉGION ? MÉTROPOLE GLOBALE ? COMMENT CARACTÉRISER LA VALLÉE DE LA SEINE ?



Les grandes mutations de l'économie mondiale, la nécessité d'affirmer sa place dans cet environnement mondialisé est un véritable défi pour la Vallée de la Seine. Cela pose d'autant plus question que dans les représentations traditionnelles des grandes dynamiques européennes, la Vallée de la Seine n'est pas nécessairement bien identifiée en tant que telle, soit parce que Paris et son agglomération sont dominantes et omettent la Vallée de la Seine et sa façade maritime, soit parce que des représentations spatiales du type de la « banane bleue », partant de la Grande-Bretagne jusqu'au Nord de l'Italie via le Randstad et la Ruhr, laisse Paris et la Vallée de la Seine en marge. Un des enjeux pour la Vallée de la Seine est donc d'identifier la façon dont elle s'intègre dans les représentations des grands systèmes urbains et territoriaux et comment elle peut affirmer sa place.



QUELS CONCEPTS POUR LA GRANDE ÉCHELLE ? DE LA VILLE-MONDE À LA MÉGA-RÉGION

La Vallée de Seine est une réalité géographique qui s'est enrichie au fil du temps par des « constructions » politiques, administratives, économiques, sociales et culturelles. À chacune de ces constructions correspondent une identité, une structuration, un mode d'organisation propres, variant de périmètre et d'influence.

Le système territorial formé par Paris, son agglomération, la Vallée de la Seine et sa façade maritime ouverte sur le monde peut s'analyser à partir de concepts théoriques développés depuis les années 1960, prenant en compte le phénomène de mondialisation et la forte croissance urbaine qui parcourt le XX^{e} siècle.

Différentes analyses ont ainsi été développées.

- Dès 1966, **Sir Peter Hall**, urbaniste, géographe et professeur à l'*University College* de Londres présente dans son livre *The World Cities* le concept de « **villes mondiales** ». À travers une comparaison entre Londres, Paris, la Randstad, la conurbation Rhin-Ruhr, Moscou et Tokyo, il analyse le fonctionnement de ces territoires, partant de l'idée que les « villes du monde » sont celles où « est menée une part tout à fait disproportionnée des affaires les plus importantes du monde ».
- **Fernand Braudel** en 1979 identifie quant à lui une « **ville-monde** » comme un lieu où « les informations, les marchandises, les capitaux, les crédits, les hommes, les ordres, les lettres marchandes affluent et en repartent [14]».
- Plus récemment, avec la notion de « **ville globale** » ou reprenant le terme de « **ville mondiale** », **Saskia Sassen et Cynthia Ghorra-Gobin** mettent en avant la capacité de ces villes à s'insérer dans les flux et les niveaux d'échanges mondialisés. Si Saskia Sassen privilégie les critères économiques et financiers, pour Cynthia Ghorra-Gobin, une ville mondiale se détermine d'abord par la culture et l'histoire.

En parallèle de ces approches politiques, économiques et culturelles, d'autres analyses, plus géographiques, ont cherché à décrire les systèmes territoriaux majeurs du monde.

Une des plus célèbres d'entre elles, ancienne mais persistante, est celle de la « **mégapole européenn**e » développée par **Roger Brunet** en 1973 puis 1989[15], plus connue sous le nom de dorsale européenne ou de « banane bleue ». Elle s'appuie sur l'étude des densités humaines, fortes entre Londres et Milan, via la région rhénane, de même que sur les flux intenses d'activités économiques et d'échanges dans un espace où les densités spatiales de ville à ville sont fortes. Cette analyse a pour conséquence de laisser Paris – et par extension la Vallée de la Seine – en marge de la mégalopole européenne.

Cette vision a depuis été revue, par Roger Brunet entre autres, pour tenter notamment de mieux prendre en considération la concentration de richesses, de biens et de personnes et leur circulation entre les grandes villes européennes du Nord-Ouest de l'Europe. Ainsi est né le concept de « ***ring*** », axe circulaire structurant entre les grandes capitales et centres financiers européens (Londres, Paris, Bâle, Stuttgart, Francfort, Cologne et la Randstad), avec au centre les trois capitales de l'Union européenne. Le terme de « *ring* » (l'anneau) a le mérite de mettre en évidence une réalité géographique illustrant les flux en circulation entre les villes et une réalité concurrentielle entre ces dernières, tel un « ring » de boxe.

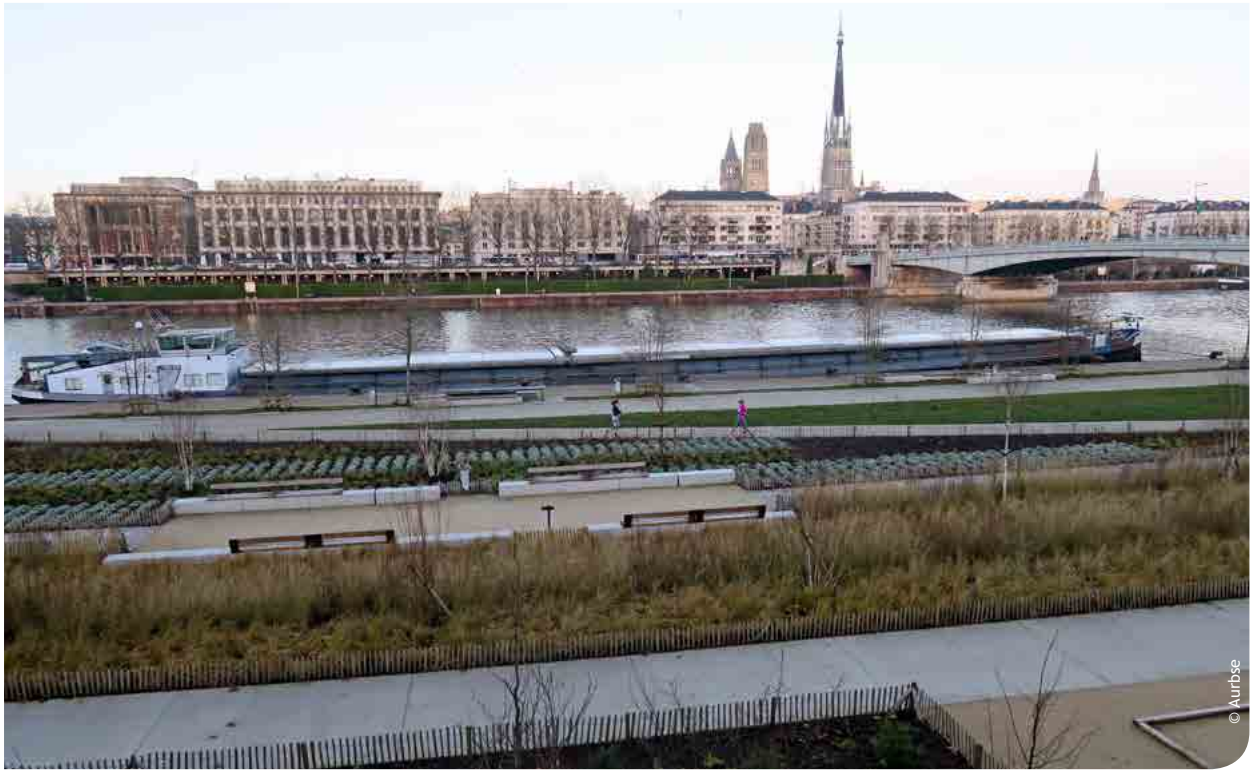
D'autres analyses plus récentes insistent enfin sur la polycentralité de l'espace européen, comme « **le treillage de l'Europe** », s'appuyant sur les liens et les réseaux entre les grands centres urbains européens. Ainsi, à la dorsale européenne répondent deux autres axes parallèles, Paris-Lyon-Marseille à l'Ouest et Hambourg-Berlin-Vienne à l'Est, tandis que d'autres viennent intersecter ce réseau, comme Barcelone-Lyon-Stuttgart-Berlin.

L'étude des concentrations urbaines a également donné naissance au terme de « **mégarégion** ». Le concept a d'abord été défini par le géographe français **Jean Gottmann** dans son livre *Mégalopolis* publié en 1961. En partant d'une analyse du littoral Nord-Est des États-Unis, il identifie une concentration urbaine et suburbaine unique au monde autour de cinq des plus grandes villes américaines (Boston, New York, Philadelphie, Baltimore et Washington), un territoire s'étendant sur près de 1000 km de long et sur une largeur de 50 à 160 km. Aussi, à la suite de ces réflexions, la *Regional Planning Association* (RPA), association à but non lucratif basée à New York, le sociologue Robert Lang et le géographe Richard Florida ont étendu ce concept à l'ensemble des États-Unis à partir d'un recoupement d'un panel d'indicateurs pour les deux premiers ou d'analyse de photos satellitaires nocturnes pour Richard Florida. La méga-région de la côte Nord-Est, déjà identifiée par Jean Gothmann, regroupe ainsi 18 % de la population des états-Unis et un PNB équivalent à celui de la Grande Bretagne ou de la France.

L'analyse à partir de photos nocturnes satellitaires a été reprise en 2016 par **l'institut d'études régionales de la métropole de Barcelone** (IERMB), organisme de recherche soutenu par la mairie de Barcelone, l'aire métropolitaine de Barcelone et l'université Autonome de Barcelone. L'étude intitulée *Mégarégions - Développement urbain durable : Facteurs stratégiques pour l'aire métropolitaine de Barcelone dans le contexte européen* s'appuie sur l'identification des continuités physiques d'établissements humains pour définir 40 mégarégions au niveau mondial, dont 12 en Europe, parmi lesquelles les mégarégions de Barcelone-Lyon et de Paris, englobant pour cette dernière la majeure partie de l'Île-de-France et s'étendant le long de la Vallée de la Seine. Selon l'étude, **la mégarégion doit être vue comme nouvelle unité économique territoriale car la forte mise en réseau des territoires appartenant à la mégarégion génère d'importants bénéfices économiques en termes de PIB par habitant.**

En France, l'IAU s'est penché sur la question de la mégarégion à travers le cahier n°153 *Le Bassin parisien, une méga-région ?*, publié en 2010. Il y est notamment mis en évidence la diversité des périmètres du bassin parisien comme mégarégion, selon que l'on ait une approche géologique (le bassin sédimentaire) ou hydrologique (bassin versant), une approche statistique (l'espace urbain du Grand Bassin parisien de l'Insee), ou que l'on s'intéresse aux initiatives de l'État (périmètre de la Mission interministérielle et interrégionale pour l'aménagement du territoire) ou des régions (la C8, Conférence des Présidents de Régions du Bassin parisien). Ce qui ressort de ce Cahier, c'est avant tout qu'aujourd'hui, pour un territoire aussi vaste que le bassin parisien, les échelles de coopération sont multiples et qu'elles varient selon les enjeux.

[14] *Fernand Braudel*, Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe - XVIIIe siècle. 3 - Le temps du monde, *Le Livre de Poche, 1979*
[15] *Roger Brunet*, Structures et dynamiques du territoire français, L'Espace géographique,*1973, et Roger Brunet*, Les villes européennes, *La Documentation française, Montpellier-Paris, Datar-Reclus, 1989.*


© Aurbse


© Sydar / Aurbse

LA GRANDE ÉCHELLE COMME ESPACE D'INTERDÉPENDANCES

La Vallée de la Seine, caractérisée par une alternance d'espaces urbains très denses, de couronnes suburbaines et de vides intersticiels, ainsi que par la présence de centres économiques majeurs et de portes d'entrée continentales, correspond à un espace s'apparentant à ces divers concepts de territoires « XXL ». Antoine Grumbach, dans le cadre de l'Atelier International du Grand Paris en 2009, a repris à son compte la citation de Bonaparte en 1802 : « *Paris, Rouen, Le Havre, une seule et même ville dont la Seine est la grande rue* » ; phrase qui résume la cohérence de l'ensemble de la Vallée et le rôle de la Seine comme lien.

Il reste que, dans cet ensemble « mégarégional », l'agglomération parisienne demeure la métropole dominante. Elle cumule des fonctions de pouvoirs politique et économique, une influence culturelle et un rayonnement mondial, correspondant aux concepts théoriques de ville-monde ou de ville globale, mais pesant très fortement dans un ensemble régional comme la Vallée de la Seine. Aussi est-il pertinent d'élargir le périmètre de l'analyse. Saskia Sassen [16] s'intéresse également à cette très grande échelle, insistant sur le fait qu'une mégarégion, en tant qu'espace économique suffisamment diversifié, il peut contenir plusieurs logiques spatiales (des logiques d'agglomération et de dispersion), dispose d'un avantage politique majeur, celui de pouvoir intégrer à la fois les espaces gagnants et ceux qui sont en difficulté. Nadine Cattan [17] confirme elle aussi la pertinence de cette échelle qui permet de s'affranchir du poids des représentations dominantes des modèles « centre-périphérie » ou métropolitain. Ces territoires sont en effet aujourd'hui des espaces aux formes plus réticulées et polycentriques, aux canaux d'échanges diversifiés, dont les portes d'entrée sont nombreuses et concernent aussi les espaces diffus. **L'échelle de la « mégarégion » permet ainsi de penser en termes d'espace relationnel, de lieu et de lien, plutôt qu'en centralités et hiérarchies.**

En 2017, Carlos Moreno, dans un article intitulé *Villes-ports et territoires : le défi de la prochaine décennie*[18], confirme l'importance d'une réflexion autour de l'interdépendance des territoires au sein d'un système comme celui de Vallée de la Seine. Dans un contexte de mondialisation des échanges commerciaux et de la « super-conteneurisation » planétaire, **un port comme celui du Havre ne peut être considéré sans son hinterland proche - la Vallée de la Seine - et la grande métropole, Paris, à laquelle il est souvent rattaché, à l'image de Ningbo et Shanghaï.** L'hinterland n'est désormais « plus un lieu de passage mais un élément de l'ensemble de la chaîne portuaire. La ville devient ainsi un partenaire à part entière, et l'ensemble de la région qui l'entoure est une composante stratégique, du port à la ville-port, et de la ville-port à l'hyper ville-port ». **Carlos Moreno parle alors « d'hypermétropole », un territoire vaste et bien intégré, et une échelle qui est la seule permettant de prendre une place dans le commerce mondial.**

---

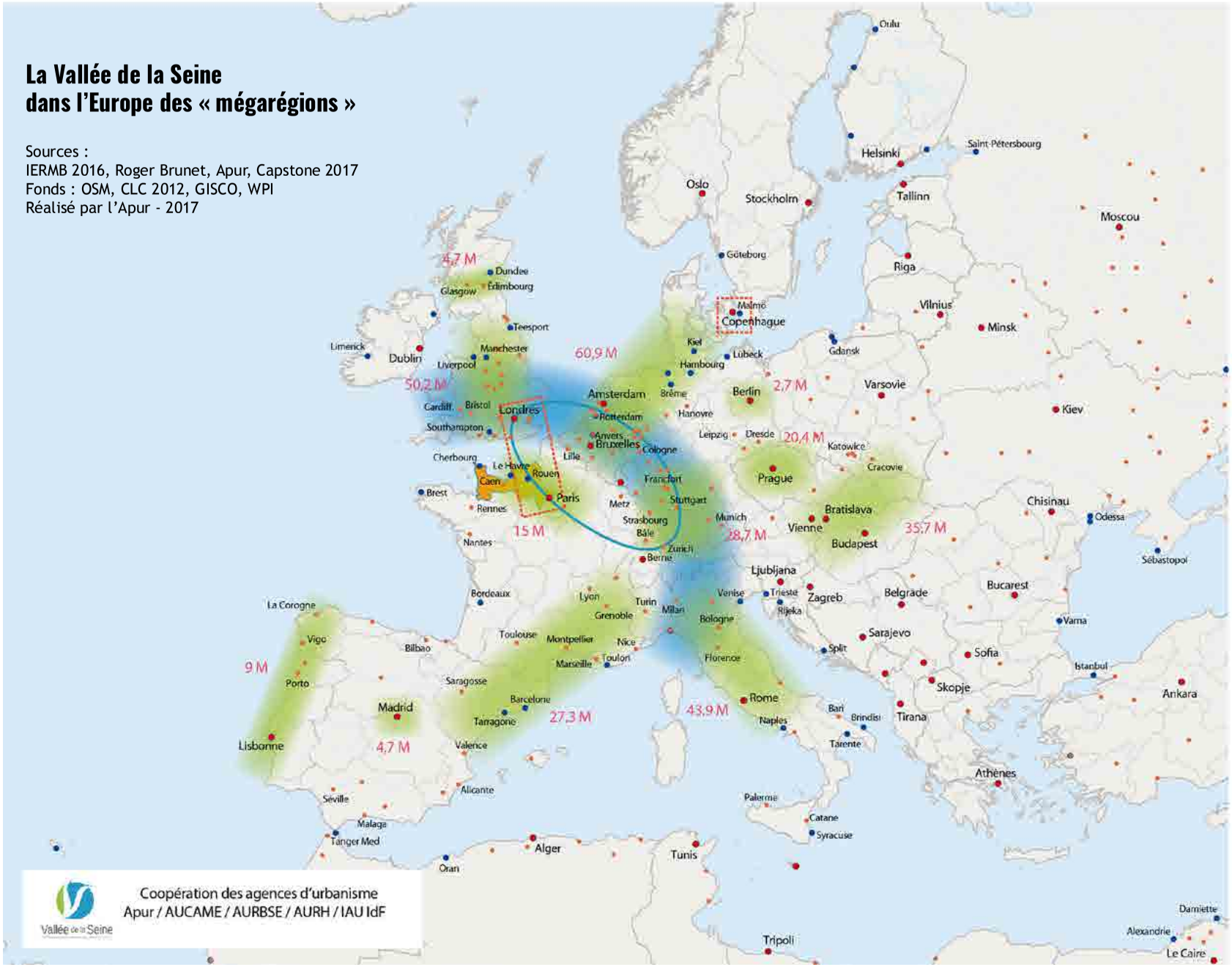
[16] *Sakia Sassen*, Mégarégions et villes globales, de nouvelles configurations spatiales pour l'intégration urbaine, *La Vie des idées, 2 mai 2012*

[17] *Nadine Cattan*, Des sociétés et des territoires mobiles, *DATAR, Revue d'études et de prospective N° 1 «Territoire 2040 - Aménager le changement", 2010*

[18] *www.latribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/villes-ports-et-territoires-le-defi-de-la-prochaine-decennie-751434.html, dernier accès 13 octobre 2017*

La Vallée de la Seine dans l'Europe des « mégarégions »

Sources :
IERMB 2016, Roger Brunet, Apur, Capstone 2017
Fonds : OSM, CLC 2012, GISCO, WPI
Réalisé par l'Apur - 2017



LA GRANDE ÉCHELLE COMME ESPACE DE COOPÉRATIONS MULTIPLES

L'étude d'un système territorial de grande échelle comme celui de la Vallée de la Seine met en lumière l'existence d'un maillage d'interdépendances à l'intérieur de celui-ci, autant que la présence de ce système au sein d'autres plus larges encore, intérrégionaux, national, européen et évidemment mondial. Le périmètre exact importe finalement peu, car selon les enjeux et les problématiques, les échelles d'actions peuvent varier du local au « XXL ».

On peut toutefois s'interroger sur les limites de ce territoire de très grande échelle. L'étude menée par Capstone 2017 et dirigée par l'Apur, *Paris - London : a single metropolis ?*, s'est penchée sur l'hypothèse de l'existence d'une métropole unique Paris-Londres. Elle a mis en évidence les opportunités autant que la complexité en matière de coopération et d'action à l'échelle de ce qui serait une « métropole » qui engloberait Paris et Londres. Autour de cinq thèmes (la mobilité, le développement durable, l'innovation, les questions sociales et enfin la culture et le tourisme), l'étude révèle des synergies existantes ou potentielles entre ces deux villes : dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques avec le partage de bonnes pratiques et les actions dans le cadre du C40, bien que ces réponses restent locales et non mises en œuvre à l'échelle des deux villes, dans celui des échanges universitaires, ou bien encore en termes de mobilité, l'Eurostar faisant figure de premier tronçon structurant entre les deux capitales.

Ces synergies ont néanmoins un double visage puisqu'elles sont autant des vecteurs de coopération que des révélateurs de la concurrence qui se joue entre ces deux grandes capitales dans un cadre mondialisé. La compétition est ouverte et assumée en termes d'attractivité économique, financière, culturelle, touristique ou universitaire, au point que le Figaro les qualifiait de « meilleures ennemies du monde » en 2014. L'exemple de l'attractivité des deux métropoles dans le secteur de l'innovation et du développement des start-ups est symptomatique. De même, les conséquences encore indéterminées du Brexit viennent exacerber d'autant plus la relation entre les deux capitales. De plus, dans certains cas comme celui sensible de l'accueil des migrants, pour lequel les deux métropoles partagent des défis communs, elles peuvent se nourrir des expériences de chacune, mais elles restent limitées en termes de compétences et d'action par rapport à leurs états respectifs et dépendantes de la coopération de ceux-ci.

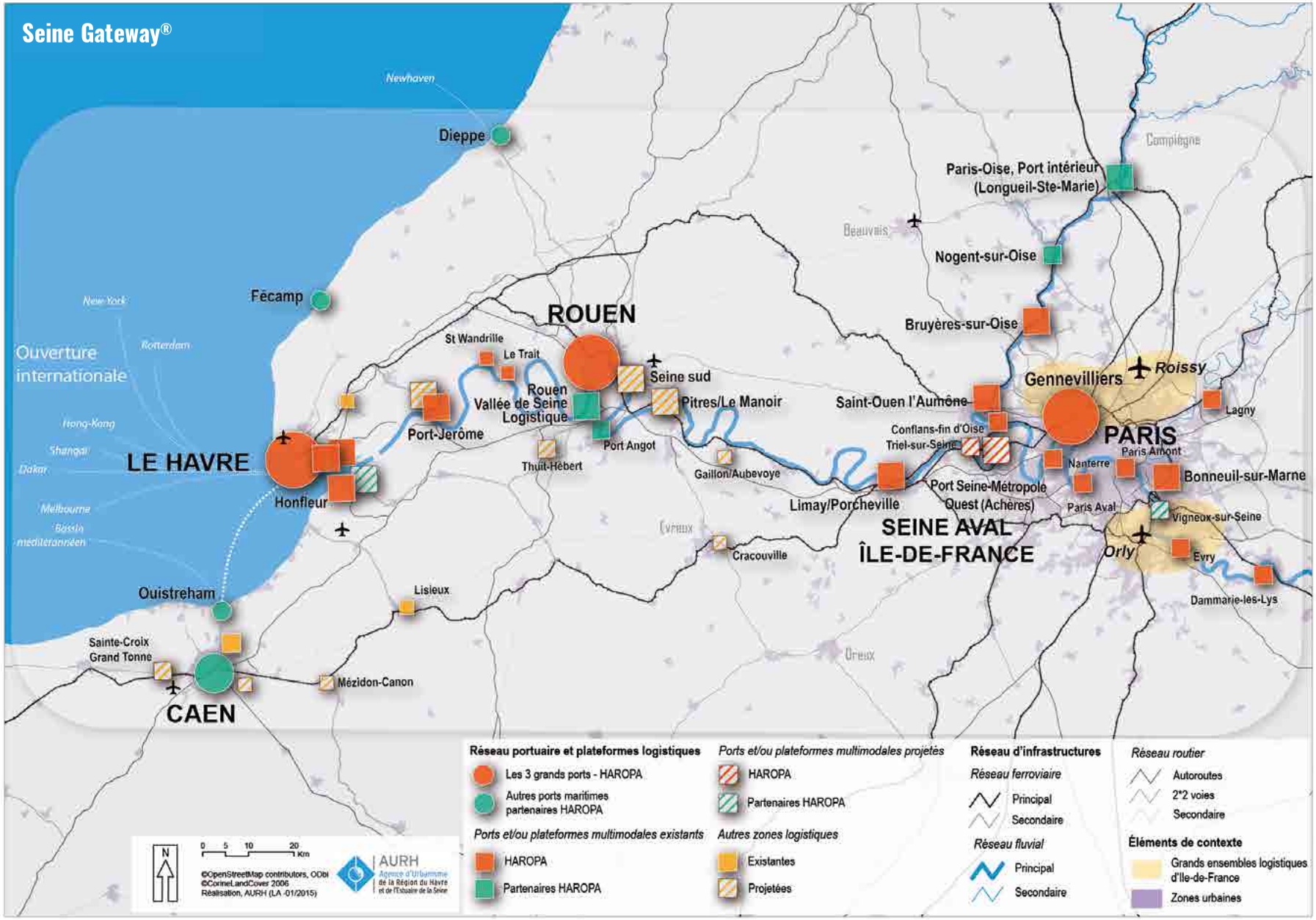
Cette étude, en posant également un regard sur d'autres coopérations métropolitaines internationales (Copenhague-Malmö, Seattle-Vancouver, Hong-Kong-Shenzhen-Macao), met finalement en évidence que leur existence en tant que système territorial intégré dépend avant tout de la mise en œuvre de projets communs, fussent-ils focalisés sur un enjeu très particulier. **C'est le niveau de coopération qui fait émerger aux yeux du monde ces territoires comme « métropole » ou « mégarégion ».**

UN ESPACE XXL STRUCTURÉ POUR ÊTRE IDENTIFIÉ DANS LE MONDE

Qu'elle soit considérée comme un corridor, une vallée, une métropole, une mégarégion, un axe, un bassin ou un simple territoire, la Vallée de la Seine dépasse, en tant que système territorial, le simple ruban que décrit le fleuve jusqu'à la mer. Le système territorial de la Vallée de la Seine se caractérise par une polycentralité dominée par une polarité très forte, Paris, concentration des pouvoirs politiques, économiques, culturels, au rayonnement international. Il s'étend dans la vallée, dans des relations d'interdépendances avec les autres polarités urbaines que sont Rouen, Le Havre ou Caen et la façade maritime, porte d'entrée sur le monde. La Vallée de Seine contient donc de nombreuses fonctions urbaines, complémentaires, diffuses, rayonnant au niveau mondial et essentielles pour un système métropolitain de grande échelle.

Selon les enjeux, les limites de ce territoire « XXL » peuvent varier et il n'existe probablement pas de dénominateur géographique commun valable pour l'ensemble des problématiques. Il se consolide à partir de l'ensemble des coopérations qui se nouent sur son territoire, puis avec les territoires au-delà. **La visibilité de la Vallée de la Seine et sa place dans le monde dépendent de cette structuration. C'est ce qui la fait exister et permet son intégration et son identification dans un plus vaste système européen et mondial.**

Les impacts que pourraient avoir le Brexit, notamment dans les relations entre le Royaume-Uni et la Normandie sont détaillés en annexe 3.


Seine Gateway®
Newhaven
Dieppe
Fécamp
New York
Rotterdam
Ouverture internationale
Hong-Kong
Shanghai
Dakar
Melbourne
Bassin méditerranéen
ROUEN
St Wandrille
Le Trait
Rouen Vallée de Seine Logistique
Seine sud
Pitres/Le Manoir
Port-Jerôme
Port Angot
Thuit-Hébert
Gaillon/Aubevoye
LE HAVRE
Honfleur
Ouistreham
Sainte-Croix Grand Tonne
CAEN
Mézidon-Canon
Lisieux
Evreux
Cracouville
Limay/Porcheville
Port Seine-Métropole Ouest (Achères)
SEINE AVAL ÎLE-DE-FRANCE
Saint-Ouen l'Aumône
Conflans-fin d'Oise
Triel-sur-Seine
Nanterre
Paris Aval
Paris Amont
PARIS
Gennevilliers
Roissy
Orly
Bonneuil-sur-Marne
Vigneux-sur-Seine
Evry
Dammarie-les-Lys
Lagny
Bruyères-sur-Oise
Nogent-sur-Oise
Beauvais
Paris-Oise, Port intérieur (Longueil-Ste-Marie)
Compiègne
Orleux
N
0 5 10 20 Km
©OpenStreetMap contributors, ODbl
©CorineLandCover 2006
Réalisation, AURH (LA -01/2015)
AURH
Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine
Réseau portuaire et plateformes logistiques
Les 3 grands ports - HAROPA
Autres ports maritimes partenaires HAROPA
Ports et/ou plateformes multimodales existants
HAROPA
Partenaires HAROPA
Ports et/ou plateformes multimodales projetés
HAROPA
Partenaires HAROPA
Autres zones logistiques
Existantes
Projetées
Réseau d'infrastructures
Réseau ferroviaire
Principal
Secondaire
Réseau fluvial
Principal
Secondaire
Réseau routier
Autoroutes
2*2 voies
Secondaire
Éléments de contexte
Grands ensembles logistiques d'Ile-de-France
Zones urbaines

ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Si Paris a besoin d'une ouverture maritime pour conserver son statut de ville-monde, dans le théâtre de la compétition portuaire européenne, Anvers et Rotterdam sont bien positionnés pour devenir définitivement les ports de Paris. Depuis 1990, les résultats de trafic sur le Range Nord montrent une progression spectaculaire du trafic conteneurisé pour Anvers, Rotterdam et Hambourg et une perte de parts de marché pour les ports français. De tels résultats ne sont pas seulement liés à l'outillage et aux performances portuaires de ces ports. Un des éléments de réponse réside dans les relations, les liens que ces ports ont su développer avec leur hinterland proche et éloigné. Ces liens se traduisent par la mise en œuvre de corridors de transport multimodaux, de services associés pour faciliter le passage des flux et de stratégies de coopérations multi acteurs, véritables outils du développement portuaire et territorial.

Il n'y a pas aujourd'hui de grand port sans grand corridor de transport ni de grand corridor sans une coopération étroite et gagnant-gagnant de l'ensemble de la chaîne d'acteurs : ports, logisticiens, territoires, industries, citoyens, etc. La Vallée de la Seine et ses ports doivent aujourd'hui s'inscrire dans cette dynamique. C'est un enjeu pour continuer à qualifier l'hinterland portuaire, fixer l'industrie sur le territoire et contribuer au rayonnement mondial de la métropole parisienne. La structuration du territoire européen par des corridors de transports multimodaux doit être un point d'appui.

SEINE GATEWAY COMME MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE, ÉCONOMIQUE ET TERRITORIAL

Dans une vision européenne de la Vallée de la Seine, la structuration du corridor Le Havre - Paris constitue un préalable qui doit permettre à l'ensemble portuaire Haropa d'affronter la concurrence d'Anvers et Rotterdam, notamment dans la desserte du bassin de consommation parisien. La sécurisation et le développement de cet hinterland proche sont des enjeux pour atteindre une masse critique en termes de flux, permettant de conforter la place de l'ensemble portuaire de la Vallée de la Seine en Europe. Leur réalisation suppose la mise en synergie des acteurs portuaires, logistiques, économiques et territoriaux dans une approche globale, systémique et inclusive qui dépasse la logique même de corridor dont l'objet concerne principalement la gestion des infrastructures et l'organisation des flux.

L'approche en gateway constitue à ce titre une réponse, à l'instar de Thames Gateway pour Londres ou Extended Gateway pour Anvers. Il s'agit d'un concept qui va au-delà du corridor de transport puisqu'il comprend la notion de « porte » et inclut des composantes plus larges telles que la logistique (à comprendre dans le sens de la *supply chain* ou chaîne d'approvisionnement globale) et des dimensions territoriales étendues (exemples : l'attractivité, la compétitivité, l'industrie, la recherche, la gestion du foncier, l'acceptabilité sociale).

Appliqué à la Vallée de la Seine, **Seine Gateway constitue un modèle de développement portuaire, économique et territorial.** L'idée de départ de cette démarche, initiée en 2012, était de tirer profit des spécificités territoriales et économiques de la Vallée de la Seine pour en faire un avantage compétitif et lui donner une visibilité internationale : un port en eau profonde, un réseau de ports et de plateformes logistiques, des infrastructures multimodales, une distance raisonnable à un bassin de consommation conséquent, la présence d'une industrie puissante, le tout combiné à une agriculture diversifiée, une histoire et un patrimoine remarquables synonymes de qualité de vie.

Les travaux menés en 2012 avaient défini quatre objectifs principaux à la mise en œuvre de ce modèle de développement :

- atteindre rapidement le grand bassin de consommation parisien à partir du carrefour des échanges de marchandises qu'est la mer ;
- développer les plateformes multimodales en redonnant sa place au ferroviaire et au fluvial dans le paysage

portuaire pour renforcer la connexion avec l'hinterland ;
- permettre le développement des ports de la Seine qui pourront acquérir, grâce à la disponibilité d'un hinterland national, et de plus en plus international, une masse déterminante pour leur compétitivité à l'échelle mondiale ;
- construire une identité particulière reposant sur un socle naturel et agricole exceptionnel et une dimension patrimoniale de niveau mondial.

Le modèle de gateway tel que défini en 2012 se déclinait en deux ensembles intimement liés entre eux :
- les composantes portuaires et logistiques comprenant notamment les accès maritimes, les réseaux terrestres, les interfaces maritimes, fluviales et multimodales, les interactions avec les infrastructures, mais aussi les écosystèmes logistiques à valeur ajoutée ;
- les composantes territoriales étendues reposant sur plusieurs dimensions, telles que le rayonnement et l'attractivité, le lien avec les filières industrielles, la recherche, l'implication des entreprises et des réseaux de collaboration, le tourisme et l'agriculture comme éléments clefs de l'identité de la Vallée de la Seine et comme facteur de différenciation par rapport aux gateway voisins, les défis énergétiques, l'excellence environnementale, la mobilisation du foncier et l'appropriation des projets par les élus et la population.

Depuis 2012, un certain nombre d'initiatives et réalisations vont dans le sens d'une structuration du corridor Le Havre – Paris dans une logique de Gateway. Le texte qui suit propose de dresser un premier bilan des initiatives engagées.

DES ACTEURS QUI S'ORGANISENT ET UNE OFFRE DE SERVICES QUI SE STRUCTURE

HAROPA : LA STRUCTURATION PORTUAIRE ET LOGISTIQUE

La création du groupement d'intérêt économique Haropa, tout d'abord, constitue une avancée majeure pour l'organisation portuaire et logistique de la Vallée de la Seine. En groupant les forces du port du Havre, premier port de conteneurs en France, du port de Rouen, premier port céréalier d'Europe de l'Ouest et le port de Paris, grand port fluvial français, Haropa se positionne comme le cinquième complexe portuaire européen, position lui conférant une plus grande visibilité internationale. Une stratégie payante puisque la réorganisation récente des alliances dans le transport maritime conteneurisé aura permis à Haropa de conserver ses six services entre l'Asie et l'Europe du Nord déployés par The Alliance, 2M et Ocean Alliance et de proposer deux nouvelles offres sur le transatlantique. Avec plus de 685 ports touchés et plus de 4 000 offres commerciales hebdomadaires, Haropa bénéficie d'un choix comparable à celui de Rotterdam. La mise en service en 2015 et la montée en puissance du terminal multimodal participe également de cette dynamique. Celui-ci est devenu la plaque tournante des correspondances fluviales et ferroviaires au départ du port du Havre avec un objectif de traiter d'ici à 2020 120 000 EVP annuels, contre 80 000 actuellement.

La signature de partenariats entre Haropa et VNF, Aéroports de Paris, les ports de la façade Manche (Cherbourg, Caen/Ouistreham, Dieppe, etc ;) et ceux du bassin de la Seine (Longueil-Sainte-Marie, Nogent-sur-Oise, Gron, etc.) va dans le sens de la constitution d'une offre élargie et coordonnée qui se déploie à la fois sur la façade maritime et le long de l'axe dessiné par la Seine. C'est l'objectif également de Haropa Solution qui propose une offre commerciale et foncière clarifiée commune aux ports du Havre, Rouen et Paris. La plateforme Axe Seine, qui a pour objet d'articuler les démarches et projets ferroviaires entre eux (voyageurs grandes lignes et franciliens, fret), vise à prendre en compte les impacts des travaux et les différentes modifications d'horaire des services dans le but d'optimiser et de développer les dessertes ferroviaires dont celles des ports de Rouen et du Havre.

Autre axe de développement pour Haropa, le renforcement de l'offre logistique de l'axe Seine. Aux 2,7 millions de m² d'entrepôts déjà disponibles s'ajouteront à court/moyen terme 261 000 m² au Havre (Panhard, Alsei et Prologis), 175 000 m² à Port-Jérôme (Panhard), 18 000 m² à Bonneuil-sur-Marne (Virtuo), 135 000 m² à Bruyères-sur-Oise (Panhard) et 75 000 m² à Gennevilliers (Vailog). Le premier bâtiment de 12 000 m², construit par Vialog pour le marché de l'express avec plan de transport sur Paris incluant la voie d'eau, sera livré cet été. Le second, de 63 000 m² sur deux étages, est annoncé pour le premier trimestre 2019.



LA STRUCTURATION DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Créée en 2013, l'association Paris Seine Normandie© regroupe sous une même bannière les chambres de commerce et d'industrie de la Vallée de la Seine. L'objectif : construire et promouvoir un territoire économique de projets maillant les entreprises et inscrivant les filières dans la dynamique de la Vallée de la Seine et de sa façade maritime.

Le plan d'actions porté par PSN repose sur un partenariat actif avec les grands acteurs économiques (HAROPA, VNF, SNCF Réseau, Véolia, entreprises de filières ciblées, etc.) dont la stratégie passe par la construction d'un territoire exemplaire et attractif, aussi bien en termes d'optimisation logistique que de compétitivité industrielle.

LA DÉLÉGATION INTERMINISTÉRIELLE AU DÉVELOPPEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE : LA STRUCTURATION PAR LE PROJET DE TERRITOIRE

Autre avancée significative : la formalisation, en 2013, du volet territorial du projet de développement de la Vallée de la Seine et de son pilotage, suite à la constitution d'une délégation interministérielle relevant du Premier ministre et d'un comité directeur réunissant l'État et les Régions Normandie et Île-de-France. La parution en 2015 du schéma stratégique « Vallée de la Seine » constitue une étape importante rendant tangible ce projet ambitieux et partagé d'aménagement et de développement du territoire. Sa traduction opérationnelle dans le cadre du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) signé le 25 juin 2015, et qui couvre la période 2015-2020, concrétise des engagements financiers forts de 930 millions d'euros, inscrivant la Vallée de la Seine comme une priorité. Son pilotage est assuré par la délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine et les Régions Normandie et Île-de-France, en association avec l'ensemble des partenaires concernés : collectivités locales, départements et agglomérations, milieux socio-économiques, gestionnaires d'infrastructures, etc. Il offre un cadre de dialogue et d'échanges à la réalisation des projets.

LA TASK FORCE NORMANDE À BRUXELLES : LA STRUCTURATION D'UN RÉSEAU D'ACTEURS AU SERVICE D'ACTIONS DE LOBBYING

Formalisée en juin 2017, la task force normande a pour but de promouvoir conjointement les dossiers régionaux et les grands projets des territoires auprès des institutions européennes. Parmi les programmes européens faisant l'objet d'une attention particulière pour la *task force* : la politique européenne des transports et la politique portuaire et logistique, en soutien au développement de l'Axe Seine. En juin 2017, un premier séminaire était organisé à Bruxelles en présence d'une délégation normande et francilienne pour défendre les intérêts de la Vallée de la Seine et échanger, entre autres, sur les évolutions à venir de la politique européenne des transports.

Mener des actions de lobby concertées auprès des autorités européennes est un enjeu pour pouvoir anticiper et peser sur les orientations politiques et capter les financements européens pour la réalisation d'un certain nombre de projets. À ce titre, l'inscription de la Vallée de la Seine dans les corridors européens est le résultat d'actions de lobby engagées depuis 2009. Cette reconnaissance constitue un avantage stratégique dont il faut tirer parti. En effet, en intégrant l'Axe Seine comme un

élément structurant du corridor Atlantique, la Commission européenne a assuré l'éligibilité des projets de transports de cet axe aux financements européens au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Depuis 2013, la Vallée de la Seine a ainsi pu bénéficier de 110 millions d'euros de financement européens.

Dans un contexte de contraction des ressources publiques, l'intensification des actions de lobby auprès de Bruxelles est un enjeu pour capter des financements et permettre, entre autres, la réalisation de projets d'infrastructures structurants pour la Vallée de la Seine. L'objectif est également de peser sur les décisions, notamment dans le cadre des réflexions sur l'avenir du RTE-T et de son financement. Il conviendra d'être particulièrement attentifs aux réflexions sur le futur cadre budgétaire général et sur les futurs moyens alloués au secteur des transports. Il faudra également être en capacité de mettre en avant des besoins clairs sur le corridor Atlantique afin d'alimenter et d'influencer les travaux de la Commission européenne (révision des cartes, projets pré-identifiés, simplification etc.).

Enfin, il convient de rappeler que plusieurs projets utiles au développement de la Vallée de la Seine et du corridor Atlantique ont bénéficié de financements au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Les projets financés se répartissent comme suit :

- Appel 2013 du MIE : financement de la réalisation d'études pour le développement des carburants alternatifs (GNL) Manche et Axe Seine (Projet SAFE SECA / GPMH). Subvention MIE : 500 000 € ;
- Appel 2014 du MIE : financement de la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors (SNCF Réseau). Subvention MIE : 71 millions € (30 % du projet) ; financement de l'amélioration des accès à Haropa – Port de Rouen. Subvention MIE : 35 millions € et financement d'études sur l'amélioration des accès fluviaux de Haropa – Port du Havre. Subvention MIE : 1 million € ;
- Appel 2015 du MIE : financement de la réalisation d'études pour le développement des ports intérieurs (port Seine Métropole et Eco port Rive de Seine). Subvention : 1,7 million € (Haropa).

Le financement de projets d'infrastructures reste un enjeu pour la compétitivité des ports de la Vallée de la Seine et le territoire dans son ensemble, un enjeu d'autant plus fort dans un contexte de raréfaction des finances publiques alors que les ports d'Anvers et Rotterdam, mais aussi Londres, ont vu ces dernières années la réalisation d'un certain nombre de projets au service de leur compétitivité : mise en service du terminal Maasvalakte 2 à Rotterdam, nouvelle écluse à Anvers, mise en service du port de Liège Trilogiport se positionnant comme la base arrière d'Anvers, ouverture de London Gateway, nouveau port de Londres opéré par Dubaï Port et ayant déjà fixé la logistique du géant WallMart.

2 | 3

REPENSER LES MODES DE COOPÉRATION AVEC LES TERRITOIRES VOISINS ET LES AUTRES PORTES D'ENTRÉE FRANÇAISES

Si la Vallée de la Seine joue un rôle essentiel dans les stratégies portuaires, logistiques et industrielles nationales, son développement ne peut se faire qu'en réunissant deux conditions : à la fois organiser son développement territorial autour d'objectifs partagés mais aussi en articulant sa stratégie avec celles des autres territoires français, notamment les régions voisines (Bretagne, Pays de la Loire, Centre-Val de Loire, Hauts-de-France) et les autres « portes d'entrée » du territoire. Il s'agit donc de renforcer ou d'inventer de nouvelles coopérations, complémentarités et synergies économiques pour ne pas être en situation de concurrence mais bien en capacité d'être visible aux niveaux européen et mondial, et d'agir au service de stratégies nationales.

DEUX VALLÉES STRATÉGIQUES RÉAFFIRMÉES : LA SEINE ET LE RHÔNE

À l'échelle nationale, la Vallée de la Seine et la Vallée du Rhône disposent d'un statut particulier et stratégique en raison de leur débouché sur les deux premiers ports français que sont Le Havre et Marseille. Ainsi, à l'instar de la Vallée de la Seine, une délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône a été constituée le 1er mai 2017. Son périmètre couvre le territoire des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté et Occitanie. Pour rappel, la délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine avait été constituée par décret du 22 avril 2013, afin de préparer, d'animer et de coordonner les travaux du comité directeur et définir les conditions d'élaboration du schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine.

DES POIDS ÉCONOMIQUES PRÉPONDÉRANTS

La Vallée de la Seine et l'axe Méditerranée-Rhône-Saône se caractérisent par l'importance de leur poids économique sur le plan national et européen. Ainsi, **la Vallée de la Seine concentrait plus de 570 milliards d'euros de produit intérieur brut en 2015, soit 27 % du PIB national** et 35 % des implantations d'entreprises étrangères en France depuis 10 ans. **De leur côté, les quatre régions de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône représentent 30 % du PIB national (622 M€).**

Les complexes industrialo-portuaires de Rouen et du Havre regroupent 1 600 établissements et 48 600 emplois salariés, dont 17 800 dans le cluster maritime et portuaire et 30 800 dans le cluster industriel, représentant globalement 7 % de l'emploi salarié privé marchand de Normandie. Selon la même méthodologie, le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos emploie 41 500 salariés dans 1 500 établissements, soit 7,5 % des emplois salariés du département des Bouches du Rhône.

En termes de flux de marchandises, la Normandie a exporté, en 2015, par la route et vers les autres régions de l'Hexagone, 25,9 millions de tonnes de marchandises et en a importé 24,4 millions de tonnes. Normandie et Île-de-France réunies représentent 53,5 millions de tonnes de marchandises entrantes par la route, 48,7 millions sortantes et 230,5 millions internes aux deux régions. En comparaison, la même année, 520 millions de tonnes de marchandises ont circulé par la route au sein des régions de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, 43,3 millions de tonnes en sont sorties et 41,4 millions de tonnes y sont entrées.

DES COOPÉRATIONS INTERNES QUI S'ORGANISENT

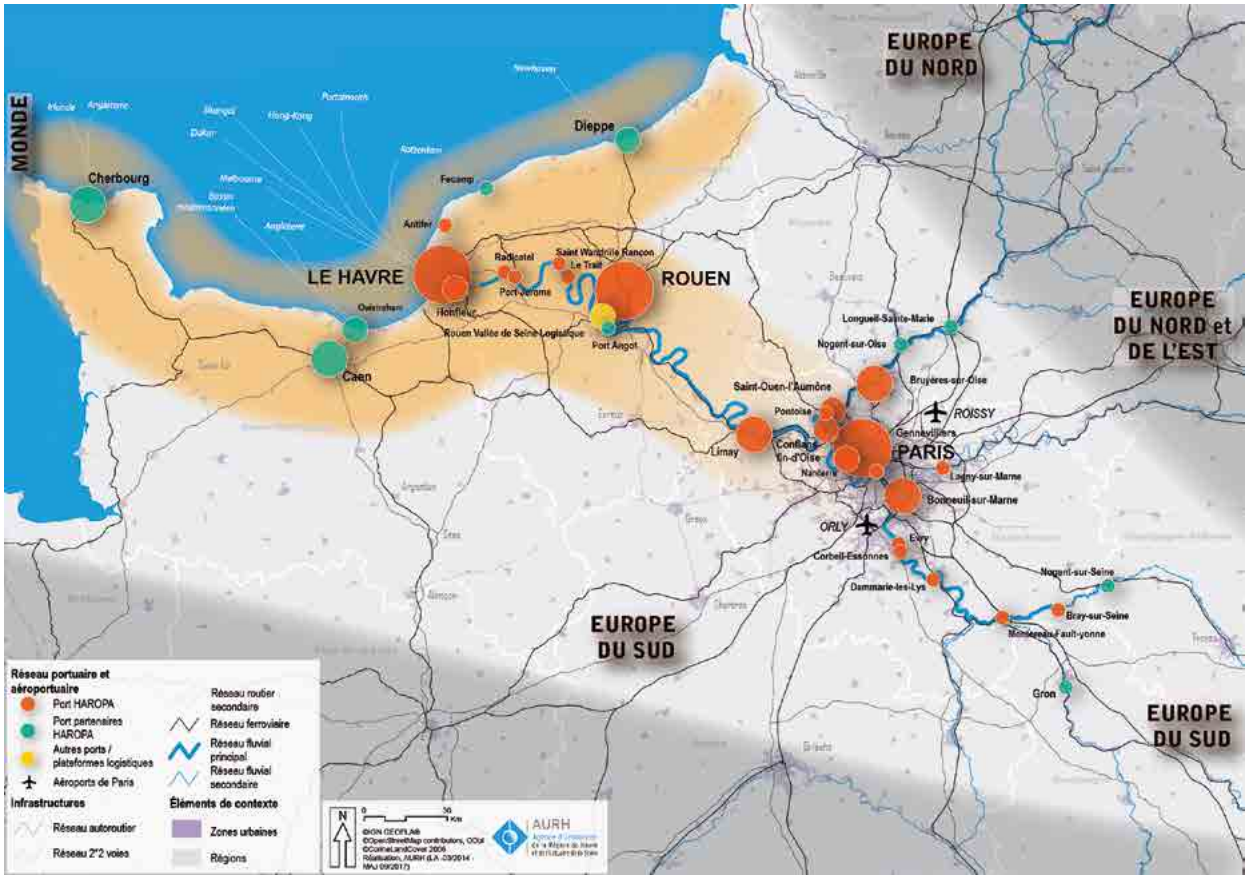
Parallèlement, les enjeux de la compétition portuaire ont poussé les ports de chacune de ces vallées à se regrouper.

Totalisant un trafic maritime de 87 millions de tonnes et un trafic fluvial de 20 millions de tonnes en 2016, **Haropa a permis aux trois ports, Le Havre, Rouen et Paris, de grouper leurs forces et de se doter de services communs : réseaux, communication, commerce.**

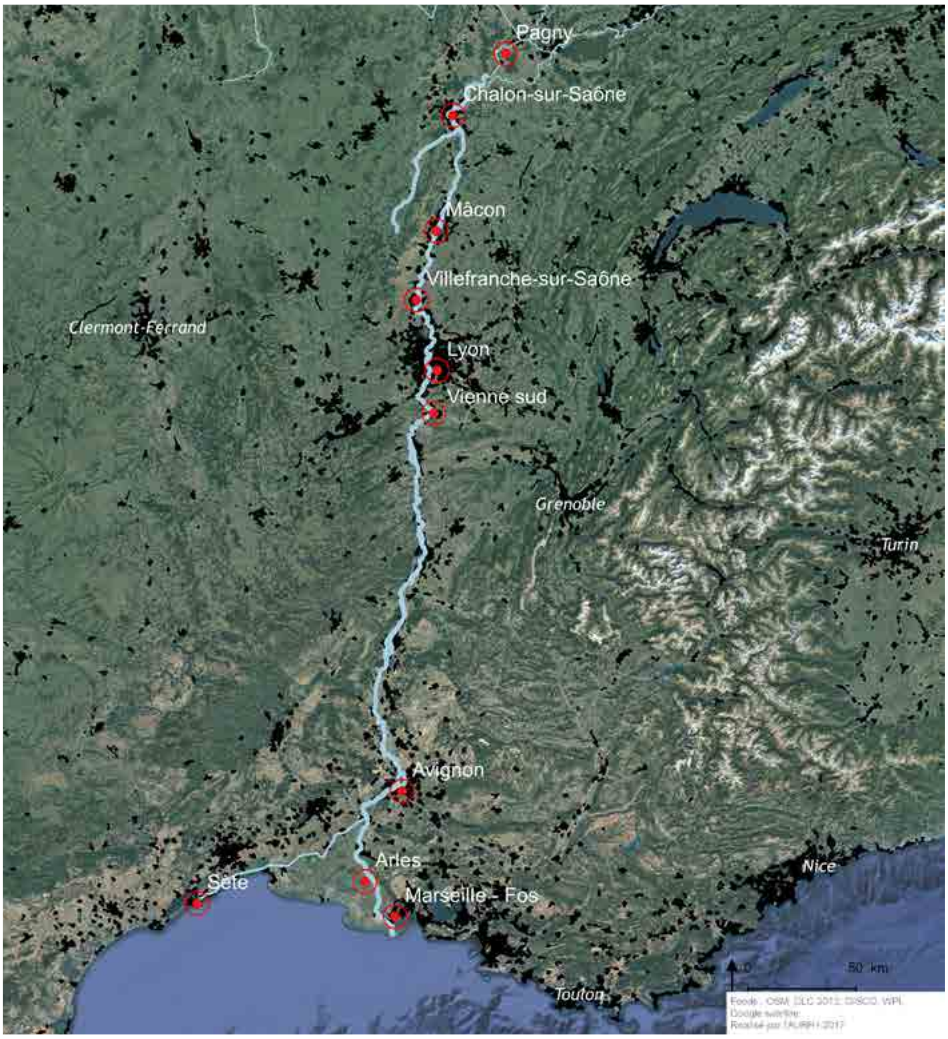
Aujourd'hui, l'offre commerciale d'Haropa permet de connecter la Vallée de la Seine à plus de 600 ports dans le monde, de proposer plus de 3 200 offres commerciales de services pour les conteneurs et les trafics Ro-Ro et près de 40 services fluviaux hebdomadaires, avec notamment près d'un conteneur sur cinq à destination des marchés de consommation franciliens qui passe par la Seine.

Parallèlement au développement d'une offre commerciale, cette coopération s'est ouverte à de nouveaux partenariats parmi lesquels : port de Dieppe, ports de Cherbourg / Caen-Ouistreham, port Angot, ports de Longueil-Sainte-Marie et de Nogent-sur-Oise, ports de Nogent-sur-Seine et Gron, qui prouvent la communauté d'intérêt des ports normands et des ports de Seine et dessinent une double stratégie spatiale à la fois intérieure (fluviale) et de façade maritime (normande). Dans cette logique de constitution d'une offre élargie, le rapprochement de Haropa avec Aéroports de Paris permet d'afficher un binôme aéroports/ports en capacité de rivaliser avec celui d'Amsterdam-Schiphol-Rotterdam.

Créée en 2008 et constituée en association en janvier 2015, **Medlink Ports regroupe les deux ports maritimes de Marseille-Fos et Sète et les sept ports fluviaux de Arles, Avignon, Vienne Sud, Lyon, Villefranche, Mâcon, Chalon-sur-Saône et Pagny.** Cette entité œuvre notamment au développement du transport multimodal et de la logistique attachée sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée. Le réseau Medlink Ports représente 600 km de voie fluviale à grand gabarit et s'impose comme la première entité fluvio-portuaire française. Le port de Marseille-Fos concentre à lui seul un trafic maritime de 81 millions de tonnes en 2016, dont 50 de vracs liquides, 18 de marchandises diverses et 13 de vracs solides. Sur l'ensemble des ports de Medlink Ports, c'est 104 millions de tonnes qui avaient été manutentionnées en 2015 (tous modes confondus). Le port de Marseille-Fos permet de rejoindre 470 ports



La façade maritime de Paris et le corridor de la Seine
Réseau portuaire et aéroportuaire



Le réseau Medlink Ports

dans le Monde (160 pays) avec près de 50 armements représentés et près de 60 services directs réguliers. En termes de service fluvial pour les conteneurs, les lignes régulières sont à la fréquence de deux services par semaine entre Fos-Sur-Mer et Chalon-Sur-Saône, deux par semaine pour Mâcon, et cinq par semaine pour Lyon. Le Port de Marseille renforce également sa coopération avec les autres ports de la façade méditerranéenne. Ainsi, Marseille a accueilli la première édition du MedPorts forum en novembre 2016, regroupant une centaine de personnes des autorités portuaires, spécialistes et autres acteurs de la région euro-méditerranéenne.

DE FORTES SIMILITUDES ENTRE CES DEUX AXES

Outre leurs poids respectifs et leurs coopérations internes, de nombreuses similitudes existent entre ces deux grands axes logistico-portuaires, notamment en termes de marchés.

Le port de Marseille est spécialisé dans les filières liées aux hydrocarbures et au raffinage du pétrole brut. En 2016, 46 millions de tonnes d'hydrocarbures ont transité par Fos, représentant encore 57 % du trafic total du port de Marseille-Fos malgré une tendance à la baisse. Mais, depuis plusieurs années, la stratégie est à la diversification. Ainsi, le trafic de conteneurs a augmenté de 18 % en 4 ans, pour atteindre 1,25 million d'EVP en 2016. L'objectif est d'atteindre les 3 millions de conteneurs en 2025. Les EVP transportés par voie fluviale ont également augmenté sur l'axe Rhône-Saône (103 000 EVP en 2015, soit + 4 % en un an). Outre les conteneurs, les filières remorques, voitures, GNL, petits vracs et réparation navale affichent également de solides progressions pour le port de Marseille-Fos. Seules les activités de vracs solides sont en recul en 2016 (- 7 %). Par ailleurs, les ports de l'axe Rhône-Saône-Méditerranée souhaitent également développer le trafic des colis lourds, du bois (massivement stocké sur le port de Villefranche-sur-Saône) et des déchets en logistique inverse.

Haropa occupe également une place prépondérante pour de nombreux flux (conteneurs, pétrole, produits agricoles…). Le port du Havre est le plus grand port à conteneurs français. En 2016, il a accueilli 400 porte-conteneurs géants (de plus de 10 000 EVP) et a traité 2,5 millions d'EVP. Il est parallèlement le leader mondial pour l'exportation de vins et spiritueux (avec 1 milliard de bouteilles qui ont transité sur ses quais, dont 85 % à l'exportation) et le premier terminal roulier de France (avec 313 000 véhicules traités en 2016). Le port de Rouen est lui le premier port européen d'exportations de céréales. Malgré une diminution en 2016, liée à une forte baisse de la production française due à des aléas climatiques, 6,8 millions de tonnes ont été exportés depuis le port de Rouen. Parallèlement, les vracs agro-alimentaires hors céréales sont en hausse, notamment les graines, les tourteaux de colza et les protéagineux. Le port de Rouen est également compétitif sur de nombreux autres trafics de vracs : granulats, produits de recyclage, produits raffinés, etc. Ports de Paris est le premier port intérieur français et le second au niveau européen. La filière BTP représente plus de 70 % du trafic total des ports et du transport fluvial en Île-de-France. 2016 marque une reprise de la croissance des trafics, après la baisse liée à la crise ces dernières années. La filière émergente des déblais de chantier est également en forte hausse cette même année pour atteindre un tonnage record de 4,5 millions de tonnes. Cette filière devrait continuer à se développer dans le cadre du chantier du Grand Paris, encouragé par la création de plateformes de transbordement pour l'évacuation des déblais à proximité des chantiers, ainsi que de plateformes de caractérisation. Concernant les vracs liquides, les ports Haropa totalisent ensemble 47,5 millions de tonnes de trafic en 2016, juste derrière le port de Marseille (49,5 Mt). Les arrêts partiels de production des raffineries en 2016 expliquent le léger recul des importations de pétrole brut (23 Mt en 2016, soit – 5% en un an) et des trafics de produits raffinés (19 Mt, - 3 %).

Ces deux axes logistico-portuaires font par ailleurs l'objet d'une politique volontariste pour développer le transport multimodal massifié. Le transport combiné ferroviaire fait l'objet d'une attention particulière. Ainsi, 15 destinations en Europe sont desservies en direct depuis la Vallée de la Seine par 60 lignes ferroviaires hebdomadaires. En 2016, un troisième service ferroviaire hebdomadaire a été mis en place entre Le Havre et Vierzon et une nouvelle ligne a été lancée vers Ludwigshafen. Jouant son rôle d'assemblier, Haropa a entrepris une démarche collaborative avec SNCF Réseau, les opérateurs ferroviaires et les chargeurs afin de renforcer le fret ferroviaire dans la Vallée de la Seine, en favorisant et garantissant la qualité des sillons et des accès aux terminaux. Le développement du fret ferroviaire combiné est essentiel à la Vallée de la Seine pour étendre l'hinterland de ses ports. À cet effet, le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, dont la mise en service est prévue pour 2020, offrira un itinéraire à destination de la région parisienne et contribuera au renforcement de l'offre ferroviaire.

L'optimisation et le développement des dessertes ferroviaires sont également un enjeu prioritaire pour le port de Marseille. En 2016, deux nouveaux opérateurs de transport combiné se sont installés (Modal Ouest et BD Rail Services) et de nouveaux services ferroviaires ont été créés vers Rennes (via Lyon) et Niort. La desserte ferroviaire vers Lyon a été renforcée (17 services par semaine), favorisant les nombreuses correspondances vers les autres villes françaises et européennes.



ENTRE CONCURRENCE ET COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES PORTS DES HAUTS-DE-FRANCE

LES HAUTS-DE-FRANCE, TROISIÈME FAÇADE MARITIME FRANÇAISE

Les ports des Hauts-de-France constituent un ensemble portuaire de premier plan, en interface avec les ports du Range Nord. À l'instar d'Haropa et de Medlink Ports, l'association Norlink Ports a été lancée début 2017. Elle regroupe l'ensemble des ports maritimes et intérieurs des Hauts-de-France : le grand port maritime de Dunkerque, le port unifié Boulogne-sur-Mer Calais, le port du Tréport, le port public de Valenciennes et les nombreux ports intérieurs (ports de Lille, de l'Oise, de Béthune…). **Norlink Ports a pour ambition de promouvoir le potentiel portuaire et logistique des Hauts-de-France et de favoriser le transport massifié de fret entre les ports maritimes et les ports intérieurs**, en proposant des solutions innovantes de transport et en développant les activités de logistique. Son ambition est de devenir le hub logistique du Nord-Ouest de l'Europe. Parmi les chantiers prioritaires : l'élargissement du *Cargo Community System* du port de Dunkerque (basé sur le modèle de celui du port de Marseille) à l'ensemble des ports et des acteurs de la chaîne logistique de la région.

Dunkerque est le troisième port français, avec 46,7 millions de tonnes de trafic en 2016, juste devant les ports de Boulogne-sur-Mer et Calais qui enregistrent ensemble un trafic de 44,8 millions de tonnes. Le port de Dunkerque est spécialisé dans l'import de minerais et de charbons, activité pour laquelle il se situe au premier rang national (respectivement 11,5 et 5,4 millions de tonnes



Le réseau Norlink Ports

en 2016) et qui concentre 36 % du total de ses trafics. Il est également très présent sur l'import de fruits en conteneurs, et plus globalement, son trafic conteneurs est en progression pour atteindre 341 000 EVP en 2016 (+ 7 % en un an), pour 3,1 millions de tonnes (+ 4 %). Même s'il reste bien moins prépondérant que sur les ports du Havre ou de Marseille, Dunkerque a fait de l'accroissement du trafic conteneur une priorité de développement. Concrètement, l'autorité portuaire souhaite porter la part des conteneurs dans l'activité globale à 28 % en 2035 contre 7 % actuellement et le volume annuel à 2,5 millions d'EVP, soit autant que le volume traité par le port du Havre aujourd'hui et plus que celui traité par le port de Marseille. Cette ambition passe par le projet Cap 2020 qui comprend la réalisation d'un nouveau bassin au port Ouest permettant d'accueillir simultanément quatre porte-conteneurs supplémentaires et donc de traiter davantage de volumes. Parallèlement, le projet Cap 2020 envisage le développement de connexions multimodales, à travers notamment la reconfiguration de voies ferrées et routières internes au domaine portuaire. Il prévoit également le développement d'une zone logistique de 350 ha, dont 170 ha d'entrepôts.

Depuis 2012, le trafic de céréales était également en forte hausse pour atteindre un record de plus de 3 millions de tonnes en 2015. Néanmoins, en 2016, ce poids est en retrait (2,8 Mt), compte-tenu des mauvaises récoltes, et reste 2,4 fois moins important que celui traité par Haropa – Port de Rouen. Enfin, le trafic roulier transmanche représente 16 millions de tonnes en 2016, soit 34 % du trafic total. À noter également l'ouverture à de nouveaux marchés avec l'arrivée des premières tonnes de gaz naturel liquéfié. Concernant le port de Boulogne-sur-Mer Calais, 96 % de son trafic concerne l'activité transmanche vers le Royaume-Uni.

DES COOPÉRATIONS ET DES PROJETS CONJOINTS ENTRE LA VALLÉE DE LA SEINE ET LES HAUTS-DE-FRANCE

Dans son SRADDET actuellement en cours d'élaboration, la région Hauts-de-France met en avant sa position géographique avantageuse, avec une façade maritime élargie, pouvant lui permettre grâce à ses infrastructures existantes et les investissements en projet (tunnel sous la Manche, Delta 3, Canal Seine-Nord Europe, Calais Port 2015) de « se positionner comme un maillon essentiel sur l'une des principales routes commerciales européennes ». Pour cela, un des enjeux mis en avant est l'articulation entre domaines, territoires, acteurs et réseaux, mais aussi l'élaboration d'une stratégie de développement économique des Hauts-de-France avec ses voisins (versants belges, franciliens, etc).

Une des cinq grandes thématiques retenues pour la concertation de ce SRADDET est l'intermodalité et les infrastructures de transport, dans une région confrontée à d'importants problèmes de congestion, notamment sur l'A1, en direction ou en provenance d'Anvers et de la région parisienne. Dans le rapport prospectif sur cette thématique, le lien économiquement fort entre les Hauts-de-France et l'Île-de-France est mis en avant, avec notamment l'importance des flux domicile-travail entre ces deux régions (140 000 personnes concernées). **Ces liens déjà forts entre les deux régions invitent à rechercher de nouvelles échelles de coopérations et de complémentarités. La Région Hauts-de-France insiste notamment sur l'importance de la liaison ferroviaire en projet Roissy-Picardie. Elle souhaite également mettre en place une concertation avec la Région Île-de-France, en visant des dossiers concrets et utiles pour les deux régions, notamment sur la mise en œuvre de plans logistiques régionaux et la valorisation de sites en amont des zones denses pour la logistique.** L'expérimentation de navette ferroviaire entre Dourges Delta 3 et Chapelle International testée en 2017 en est un exemple. Dans le futur, une liaison avec le port de Bruyère-sur-Oise est envisagée. Pour rappel, le projet Chapelle International, situé sur un ancien site ferroviaire au Nord de Paris, fait l'objet d'un vaste projet de renouvellement urbain qui accueillera, entre autres, un hôtel logistique multimodal de 40 000 m². Envisagé comme un terminal urbain ferroviaire pour le transport de marchandises à destination notamment des surfaces alimentaires et des magasins d'habillement, ce projet permettra que la seule rupture de charge se fasse en amont de la capitale, au plus près du bassin de consommation. L'hôtel logistique multimodal situé au Nord de Paris et embranché au réseau ferré accueillera directement les conteneurs arrivant de Dourges.

La Région Hauts-de-France envisage également une démarche conjointe avec l'Île-de-France en faveur des énergies renouvelables, en termes de localisation des sites, de transport et stockage, ainsi qu'une réflexion commune sur le développement économique du Sud de l'Oise, ou encore l'organisation du transport des personnes.

Infrastructure structurante de la logistique dans les Hauts-de-France, le site de Delta 3 pourrait également être l'objet d'articulation entre les Hauts-de-France et la Normandie. La plateforme multimodale et logistique de Dourges, située à proximité de Lille, dispose de 330 000 m² d'entrepôts logistiques, d'un terminal de transport combiné (rail – route – voie d'eau) et d'un centre de services tertiaires. Delta 3, à l'intersection du corridor européen conduisant du Royaume-Uni vers l'Est de l'Europe et celui menant des ports maritimes du range Nord-Ouest à l'Europe du Sud, représente un trafic de 320 000 EVP, avec en 2015, 3 600 trains et 350 barges fluviales qui y sont passés. Delta 3 est connecté quotidiennement par train avec de nombreuses villes



du Sud de la France (Lyon, Avignon, Miramas, Marseille, Toulouse, Perpignan, Bordeaux, Bayonne, Valenton, Bonneuil sur Marne) ainsi qu'à l'international (Anvers, Barcelone, Valladolid, Madrid, Ploiesti, Derince, Milan). Une infrastructure existe également avec Le Havre, mais à ce jour, aucun service n'est opéré.

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE : ENTRE OPPORTUNITÉS ET RISQUES

Le canal Seine-Nord Europe est le maillon manquant de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut, liaison qui comprend une partie des réseaux fluviaux wallons et flamands et la partie Nord du réseau français, du Havre à Dunkerque. Le canal Seine-Nord Europe fait partie des principaux projets d'infrastructures financés par l'Europe à hauteur de 40 % du coût total des travaux, aux côtés de la liaison ferroviaire Lyon-Turin et du tunnel du Brenner entre l'Autriche et l'Italie.

Projet d'intérêt européen, le canal Seine Nord vise à interconnecter le bassin de la Seine, au Sud, à celui de l'Escaut, au Nord. L'infrastructure projetée participe plus généralement au projet d'aménagement Seine-Escaut qui vise à créer un réseau fluvial à grand gabarit, cohérent et articulé à l'échelle inter-régionale et européenne. En effet, outre la réalisation d'une nouvelle infrastructure, ce projet comprend des investissements en amont et en aval concomitant au futur canal tels la rénovation d'écluses sur la Seine, la mise au gabarit européen (classe Vb) de la rivière Oise entre Creil et Compiègne ou encore la rénovation d'une partie du réseau fluvial belge. La réalisation du canal Seine-Nord Europe permettra ainsi de bénéficier d'un effet « réseau », au profit des bassins des Hauts-de-France et de la Seine.

Les Hauts-de-France envisagent le canal Seine-Nord Europe comme une opportunité de développement territorial et économique de la région, grâce à la nouvelle armature régionale du transport de marchandises qu'il pourra permettre, avec l'ensemble de ses plateformes logistiques, de Dunkerque au bassin parisien. Côté normand, le projet fait débat et pose la question de la consolidation des hinterlands portuaires des ports de la Vallée de la Seine, en particulier celui de Rouen dont le trafic céréalier est fortement concurrencé notamment par Anvers et Dunkerque. Le canal Seine-Nord Europe aura pour conséquence d'exacerber cette concurrence, en particulier sur la filière céréale.


LOGISTIQUE SEINE-NORMANDIE
IMPACTS DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT SUR LE FRET DE L'AXE SEINE
La liaison fluviale Seine-Escaut vise à relier la vallée de la Seine aux Hauts-de-France et au BENELUX
Avec la participation de :
NORMANDIE
Seine Nord Europe
Le projet Canal Seine-Nord Europe (2025)
Caractéristiques
Longueur 107 km
Largeur 54 m
Profondeur 4,50 m
Dimensions bateau Class Vb (4400 T)
L 180 m N 7 m
l 11,40 m D 4,50 m
3 couches de conteneurs
Infrastructures
6 écluses
59 ponts routiers/ferroviaires
3 aqueducs
4 projets de PPM
5 quais céréaliers
2 quais de transbordement
3 quais industriels
garages à bateaux
Ordre des travaux
Secteur 4
Secteur 3
Secteur 2
Secteur 1
Projet Canal Seine-Nord Europe (CSNE)
Projet ferroviaire Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)
Projet ferroviaire d'électrification ligne Serqueux - Gisors
Statut d'avancement des opérations
Travaux finis à 2025
Projet concomitant à SNE
Études réalisées ou en cours - financement restant à valider pour travaux
Rectifications des courbes non prévues*
Opérations projetées
Rénovation - maintenance écluse ou barrage
Rétrécissement de pont
Mise en service Télécommande des écluses
Aire de virement (Création)
Mise à gabarit / Recalibrage / Rectification courbes
Classe CEMT - Taille des bateaux :
Classe IV - 1 000 à 1 499 t
Classe Va - 1 500 à 2 999 t
Classe Vb - 3 000 t et plus
Limites de l'itinéraire de l'opération
Les infrastructures logistiques
Terminal ferroviaire
Terminal à conteneurs existant ou potentiel
Hub multimodal
Projet de Plateforme multimodale
Silo le long et proche de CSNE
Temps de transport fluvial
Via le Canal Seine-Nord Europe :
Le Havre - Rouen : 4 heures
Le Havre - Gennevilliers : 28 heures
Rouen - Gennevilliers : 19 heures
Le Havre - Bonneuil-sur-Marne : 36 heures
Le Havre - Compiègne : 34 heures
Le Havre - Nogent-sur-Seine : 55 heures
Le Havre - Reims : 60 heures
Dunkerque - Gennevilliers : 48 heures
Bourges - Gennevilliers : 38 heures
Zeebrugge - Gennevilliers : 55 heures
Anvers - Gennevilliers : 55 heures
Ghent - Gennevilliers : 46 heures
Anvers - Compiègne : 84 heures
Compiègne - Gennevilliers : 17 heures
Mer du Nord
Manche
London
Dover
Eurotunnel
Zeebrugge
Amsterdam
Antwerpen
Ghent
Dunkerque
Brussel
Lille
Namur
Charleroi
Valenciennes
Arras
Cambrai
Amiens
Saint-Quentin
Laon
Compiègne
Reims
Beauvais
Serqueux
Yvetot
Le Havre
Rouen
Gisors
Ouistreham
Caen
Bernay
Évreux
Argentan
Dreux
Chartres
Paris
Montereau-Fault-Yonne
Nogent-sur-Seine
Bray-sur-Seine
Abbeville
Dieppe
Fécamp
Alençon
Granville
Avranches
Étude Calais voie navre
Étude raccordement ferroviaire
Étude raccordement ferroviaire
Projet LNPN
Déconnexion Rouen
Déconnexion Amiens Saint Roch
Déconnexion Gisors
Déconnexion Nogent Saint Marc
Déconnexion Nogent Saint Maurice
Déconnexion Nogent Saint Martin
Déconnexion Nogent Saint Aman
Déconnexion Nogent Saint Aman
Déconnexion Nogent Saint Aman

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE EN QUESTIONS

QUEL PROJET ?

Un canal de 107 km de longueur empruntant en partie le tracé actuel du canal du Nord (entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut), permettant de raccorder le réseau fluvial français au réseau européen à grand gabarit.

QUEL HISTORIQUE ?

Années 90	Premières études sous l'égide de VNF pour compléter le maillage national des canaux à grand gabarit
Janvier - Mars 2007	Enquête publique sur le projet
Septembre 2008	Déclaration d'utilité publique
Oct. 2008 - Oct. 2009	Fouilles révélant la présence de nombreux sites archéologiques sur l'emprise du tracé
Avril 2011	Lancement du dialogue compétitif en vue de l'attribution du contrat de partenariat public-privé (Vinci et Bouygues)
Janvier 2013	Rapport de l'inspection générale des finances et du CGEDD mettant en avant « l'évolution défavorable de tous les paramètres économiques et financiers du projet »
Mars 2013	Report du projet suite aux conclusions du rapport
Décembre 2013	Rapport de la mission de reconfiguration du projet (par le député Rémi Pauvros)
Février 2015	Remise d'un dossier en réponse à l'appel à projets européen s'inscrivant dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020
Décembre 2015	Signature d'une convention de financement entre l'Europe, la Belgique et la France sur le projet liaison Seine-Escaut, incluant le Canal Seine-Nord Europe
Avril 2016	Création par ordonnance de la société Canal Seine-Nord Europe afin d'assurer la maîtrise d'ouvrage, la conception et la réalisation
Novembre 2016	Signature de l'accord sur le financement du canal entre l'État, la Région Hauts-de-France et de nombreuses collectivités partenaires
Avril 2017	Lancement de la société du canal Seine-Nord Europe et installation de ses instances de gouvernance
Juillet 2017	Annonce d'une pause dans le projet et d'une remise à plat lors des Assises de la Mobilité fin septembre 2017
Septembre 2017	Proposition de régionalisation du projet par la région Hauts-de-France
Novembre 2017	Accord sur un projet de protocole financier entre l'État, les régions Hauts-de-France et Île-de-France et les départements intéressés (Nord, Pas-de-Calais, Somme, Oise)

QUELS TRAVAUX ?

L'élargissement des voies fluviales actuelles : de 14-17 mètres à 54 mètres.
La construction d'ouvrages d'art : écluses, ponts-canaux, ponts routiers et ferroviaires.
La construction d'infrastructures annexes : bassin réservoir, quais à proximité de plateformes multimodales, quais de desserte et équipements de plaisance

QUEL BUDGET ?

Estimé à 3,6 milliards d'euros en 2006, puis porté à 4,3 milliards d'euros en 2008, et finalement à 7 milliards en 2013.
Après reconfiguration, estimé à 4,5 milliards d'euros :

- Union européenne : 1,8 milliard
- État : 1 milliard
- Collectivités (Régions Hauts-de-France et Île-de-France, Départements de la Somme, de l'Oise, du Nord et du Pas-de-Calais) : 1 milliard, 700 millions par emprunt.



© APUR

UN RÔLE DE « PIVOT » À JOUER AVEC LE GRAND OUEST ET LA FAÇADE ATLANTIQUE

DES SYNERGIES ÉCONOMIQUES FORTES ENTRE LA VALLÉE DE LA SEINE ET SES VOISINS DE L'OUEST

Les Pays de la Loire et la Bretagne, de par leur proximité géographique, sont fortement connectés à la Normandie, en termes de flux de marchandises, de relations économiques ou encore de déplacements de personnes. En moyenne entre 2013 et 2015, plus de 17 700 tonnes de marchandises ont circulé par la route entre la Normandie et ces deux régions, avec des flux équilibrés en entrées et en sorties. Ainsi, 19 % des flux extérieurs de la Bretagne se font avec la Normandie et cette part atteint 15 % pour les Pays de la Loire. Parallèlement, les flux avec ces deux régions représentent 32 % des trafics routiers interrégionaux de la Normandie. Les Hauts-de-France et l'Île-de-France en concentrent chacun environ 20 %. Or, les deux régions des Pays de La Loire et de la Bretagne sont relativement éloignées, en termes de distance et de temps, des grands corridors d'échanges nationaux et européens. Leur tissu économique dynamique, porté par de nombreuses grandes entreprises industrielles notamment agroalimentaires, génère des besoins importants en termes de transport de marchandises, en entrée comme en sortie, en plus d'alimenter le marché de la consommation locale. **Le caractère périphérique de cet espace peut positionner la Normandie dans un rôle de pivot entre cette façade Atlantique et les grands corridors de transport européens.**

Parallèlement, en termes de relations sièges-établissements, des liens marqués apparaissent entre les départements du Calvados et de la Manche et les régions Bretagne et Pays de la Loire. Ainsi, parmi les 4 320 établissements de la Vallée de la Seine dépendant de sièges situés dans les Pays de La Loire ou la Bretagne, plus d'un quart sont localisés dans la Manche ou le Calvados (contre 10 % en moyenne pour l'ensemble des régions françaises). Inversement, 12 % des établissements situés dans ces deux régions et dépendants d'un siège localisé en Vallée de la Seine dépendent d'un siège du Calvados ou de la Manche (contre 3 % en moyenne pour l'ensemble des régions françaises). Les départements haut-normands, et en particulier la Seine-Maritime, sont eux davantage connectés avec la région des Hauts-de-France au vu de ces relations sièges-établissements. Logiquement, excepté ces trois régions, les relations économiques entre la Vallée de la Seine et les autres régions françaises sont principalement portées par la région francilienne et Paris, qui concentrent plus de 90 % des relations sièges-établissements entre la Vallée le Seine et le reste du territoire national, avec notamment 146 000 établissements localisés hors de la Vallée de la Seine qui dépendent d'un siège francilien.

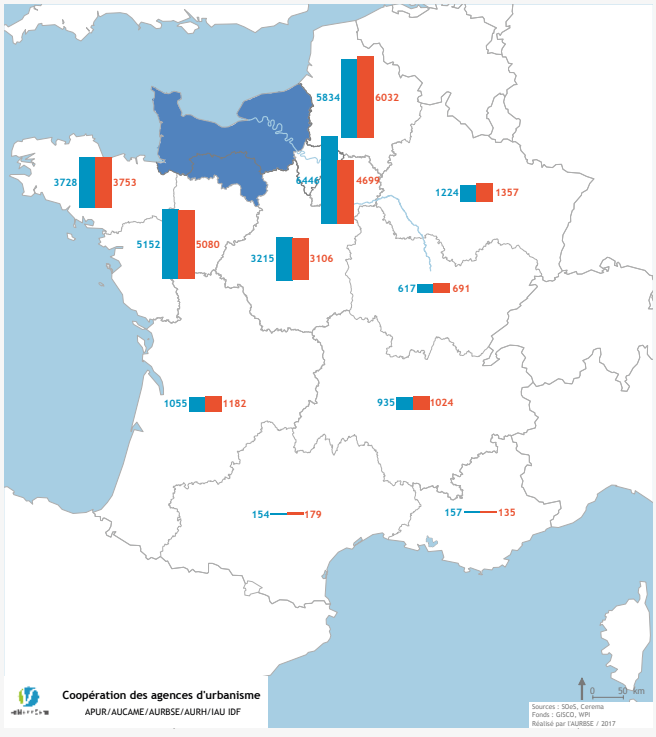
DES INTERRELATIONS À RENFORCER

Les relations économiques existantes entre la Normandie et l'Ouest de la France sont à renforcer. D'après une étude des agences d'urbanisme de l'espace métropolitain Loire-Bretagne, l'aire urbaine de Caen n'arriverait qu'en 7e position en ce qui concerne l'intensité d'échanges entre les cinq aires urbaines du pôle métropolitain et les autres aires urbaines françaises. Caen arrive derrière les métropoles de Paris, Bordeaux, Lyon, Tours, Toulouse ou encore Lille, malgré leur moindre proximité. Les autres territoires normands, Le Havre et Rouen, n'arrivent pas

dans le top 10. Toutefois, Le Havre arrive en 9e position quand il s'agit des seules relations de l'aire urbaine de Saint-Nazaire, mettant en évidence les relations entre grands ports maritimes. Et, Caen arrive en 2e position pour les seules relations de l'aire urbaine de Rennes, la plus proche géographiquement, établissant une relation préférentielle.

Outre le rôle de pivot de Caen entre la Vallée de la Seine et les Pays de la Loire et la Bretagne, les articulations vers l'Ouest peuvent également se faire via le Centre - Val de Loire. Là aussi, du fait de la proximité géographique, de nombreuses relations économiques existent déjà. Plus de 6 300 tonnes par an de marchandises ont circulé par la route entre cette région et la Normandie entre 2013 et 2015, représentant 11 % des flux interrégionaux de la Normandie. En termes de relations sièges-établissements, les liens entre la Normandie et la région Centre - Val de Loire sont également légèrement plus marqués qu'en moyenne avec les autres régions françaises. Mais, l'un des principaux échanges économiques entre la Normandie et la région Centre Val de Loire est le trafic des céréales depuis la Beauce, grande région productrice, et le port céréalier de Rouen.

Les trois grands ports maritimes se caractérisent par une participation trop marginale aux échanges extérieurs de l'Europe et de la France avec le Monde (d'après la quatrième mission parlementaire portant sur cette façade). Le port de Nantes-Saint-Nazaire a vu son trafic fortement baisser ces dernières années, celui de Bordeaux a stagné et celui de La Rochelle est en légère croissance. En plus de la fonction commune de ces trois ports de desserte liée à la consommation locale, ils ont des positionnements qui diffèrent : le port de Nantes-Saint-Nazaire dispose d'une base industrielle importante sur la place portuaire elle-même, tandis que les ports de Bordeaux et La Rochelle sont orientés vers le transit de produits pétroliers et céréaliers. En 2016, le port de Nantes-Saint-Nazaire a enregistré 2 400 escales de navires, plus de 1 000 trains de marchandises et 200 convois de berges fluviales pour un trafic de 25,5 millions de tonnes, dont un tiers de pétrole brut, et plus d'un cinquième de produits raffinés. Le port de la Rochelle a lui enregistré un trafic de 9,2 millions de tonnes (dont 14 % acheminés par voie ferroviaire), dont plus de 40 % de céréales oléagineux et plus de 30 % de produits pétroliers. Enfin, le port de Bordeaux a comptabilisé un trafic de 7,8 millions de tonnes, dont plus de la moitié d'hydrocarbures et un cinquième de céréales et graines oléagineuses. L'ensemble de la façade Atlantique, avec ses 3 grands ports maritimes, totalise un trafic de 42,5 millions de tonnes, bien inférieur à ceux d'Haropa ou du port de Marseille.



Flux de marchandises entre la Normandie et les autres régions

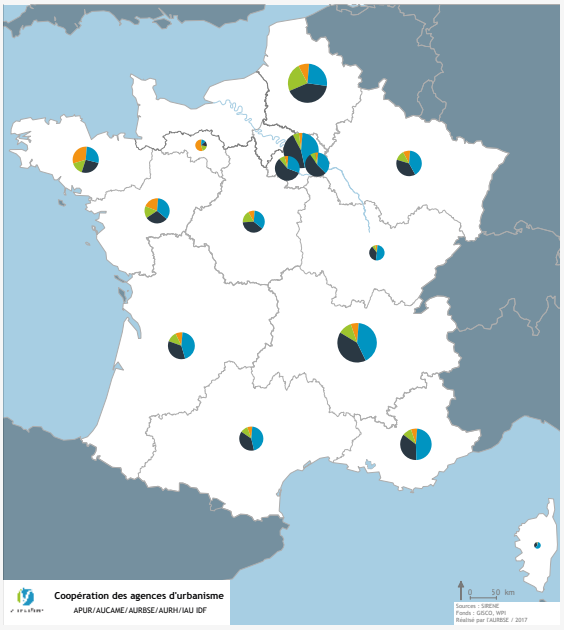
Sources : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Échanges de marchandises
Normandie <>Autres régions
(en millier de tonnes par an - moyenne 2013-2015)

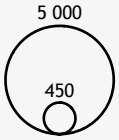
Importations Exportations

Établissements en vallée de Seine et dépendants de sièges d'entreprises basés à l'extérieur du périmètre

Sources : SIRENE

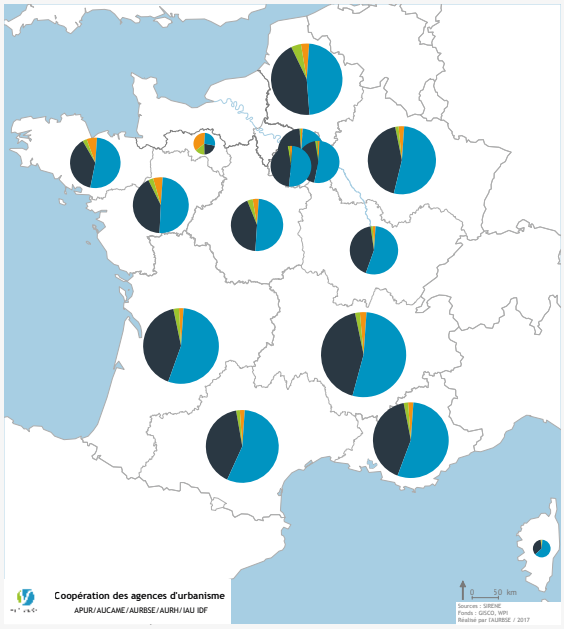


- Dépendance des établissements localisés : *Yvelines (78) ou Hauts-de-Seine (92) ou Seine-Saint-Denis (93) ou Val d'Oise (95)*
- Dépendance des établissements localisés : *Paris (75)*
- Dépendance des établissements localisés : *Calvados (14) ou Manche (50)*
- Dépendance des établissements localisés : *Eure (27) ou Seine-Maritime (76)*

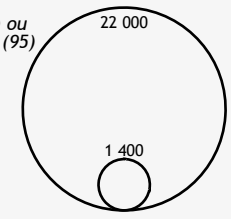


Établissements extérieurs au périmètre et dépendants de sièges d'entreprises basés en vallée de Seine

Sources : SIRENE



- Dépendance à des sièges basés *Yvelines (78) ou Hauts-de-Seine (92) ou Seine-Saint-Denis (93) ou Val d'Oise (95)*
- Dépendance à des sièges basés *Paris (75)*
- Dépendance à des sièges basés *Calvados (14) ou Manche (50)*
- Dépendance à des sièges basés *Eure (27) ou Seine-Maritime (76)*

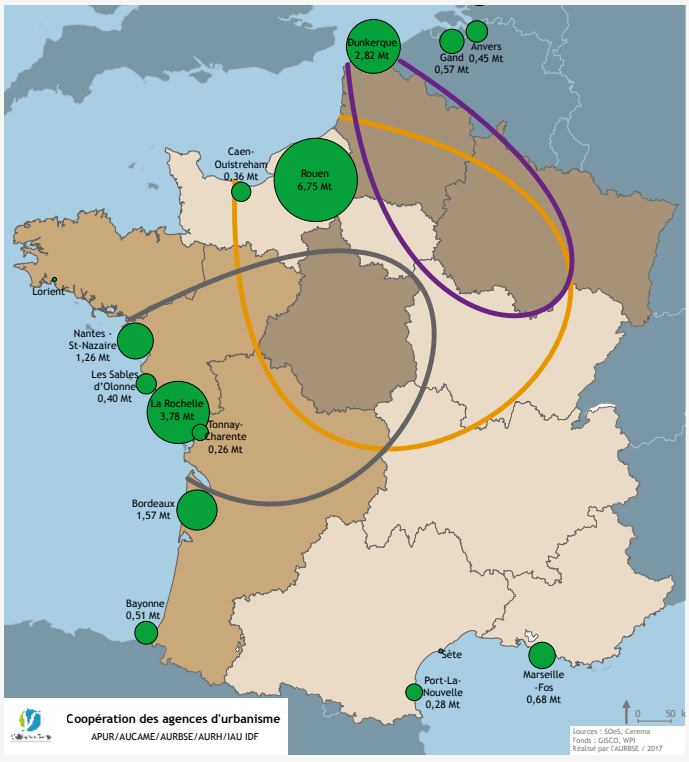


LA NORMANDIE, PIVOT DE LA FILIÈRE CÉRÉALIÈRE FRANÇAISE

La Vallée de la Seine, et en particulier la Normandie, est au cœur de la filière agricole française, notamment de la filière céréalière. Ainsi, le port de Rouen, premier port européen d'exportations de céréales, possède un hinterland élargi, englobant la région Centre - Val de Loire, les Hauts-de-France et une partie du Grand Est. En effet, la France est le principal producteur de céréales en Europe, concentrant de 20 à 25 % de la production de l'Union européenne selon les années, devant l'Allemagne et la Pologne. Or, la moitié de cette production est destinée à l'exportation, principalement vers l'Union européenne et les pays du Maghreb.

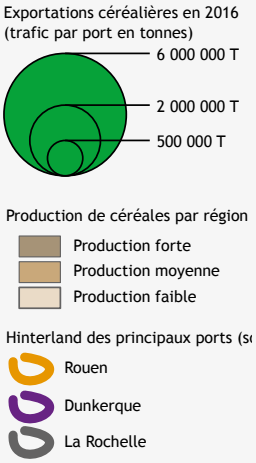
13 ports français réalisent un trafic céréalier (Rouen, la Rochelle, Dunkerque, Bordeaux, Marseille-Fos, Nantes-Saint-Nazaire, Port-La-Nouvelle, Bayonne, Caen, les Sables-d'Olonne, Tonnay-Charente, Sète et Lorient), mais les deux tiers du trafic sont réalisés par les trois premiers ports cités, et plus de 40 % par le seul port de Rouen. Les silos rouennais sont approvisionnés à plus de 40 % par la Normandie elle-même, mais également à plus de 15 % chacun par la Picardie, l'Île-de-France et le Centre.

Les exportations françaises de céréales sont de plus en plus concurrencées par les pays de la mer Noire (Russie, Ukraine, Kazakhstan...). Avec 61 millions de tonnes sur la campagne 2015-2016, la Russie est le troisième producteur mondial de blé, derrière la Chine et l'Inde, et devant les États-Unis et la France. L'Ukraine est également dans le top 10 des producteurs, avec 27 millions de tonnes, niveau équivalent à celui du Canada, et plus élevé qu'en Australie. Outre leur forte production, ces deux pays bénéficient d'une position géographique stratégique, avec la proximité du Moyen-Orient et de l'Afrique. En dix ans, leurs exportations ont plus que doublé, pour représenter sur la campagne 2015-2016 plus d'un quart des exportations mondiales. L'Union européenne dans son ensemble en concentre un peu plus d'un cinquième, les États-Unis et le Canada, chacun 13 %, et l'Australie 10 %. **Pour résister à cette concurrence sur le marché, notamment vers le Maroc, l'Algérie ou l'Egypte, la France doit adapter son offre aux besoins de ses clients (qualité, taux de protéines), mais également continuer à améliorer la logistique, cruciale dans le commerce du blé.** Si l'acheminement du silo au navire coûte encore plus cher dans les pays de la mer Noire, les investissements massifs qu'ils effectuent sur la chaîne logistique (terminaux portuaires, tours de séchage, augmentation des capacités de stockage, etc.) les rendent de plus en plus concurrentiels.



Trafics céréaliers 2016 et hinterlands

Sources : Rapports d'activité ports



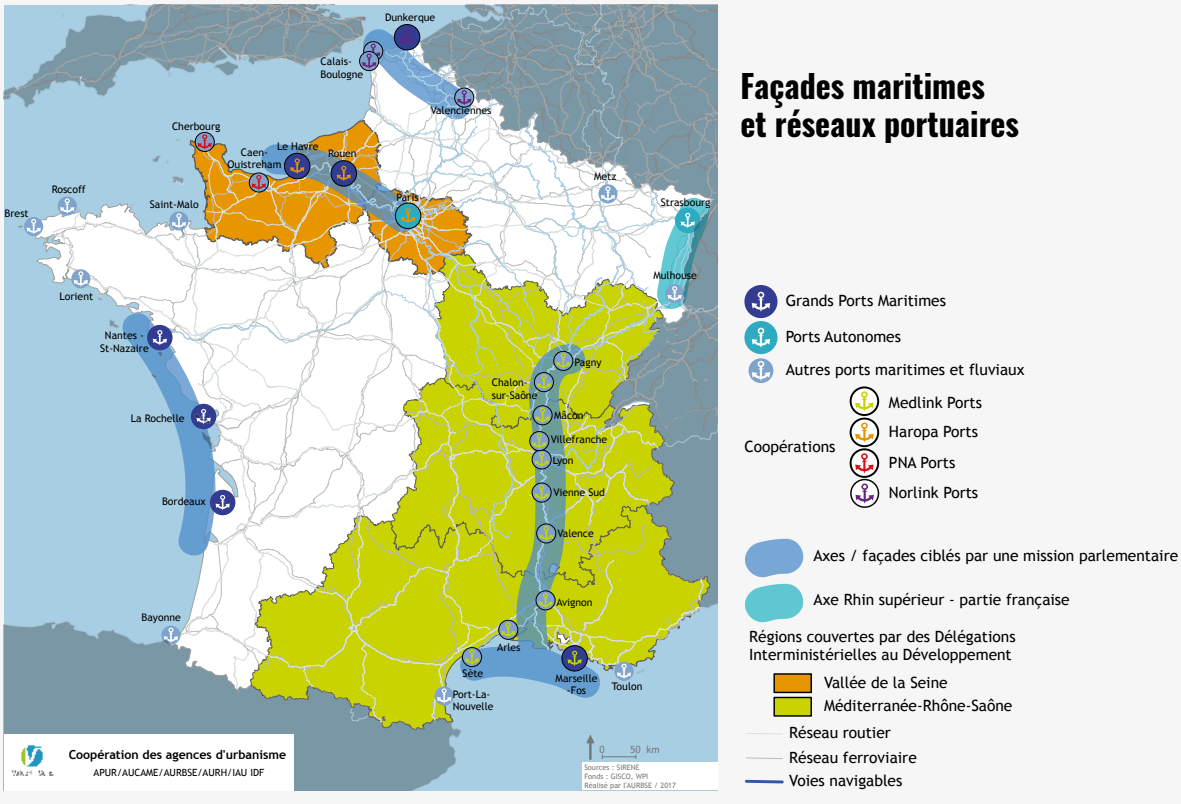
POUR UNE PLUS GRANDE ARTICULATION DES FAÇADES MARITIMES FRANÇAISES

Au vu de leur importance, des articulations sont à trouver entre Vallée de la Seine et l'axe Méditerranée-Rhône-Saône pour qu'ils ne soient pas en concurrence mais au service ensemble d'une stratégie portuaire et logistique nationale, permettant un apport de valeur ajoutée.

Les rapports parlementaires de juillet 2016 proposent quelques premiers éléments de réponse, notamment

- **la nécessité de mettre en place un *Cargo Community System*** (CCS) unique au niveau français
- **la création d'une instance nationale collective** permettant une connaissance fine et partagée des enjeux portuaires, avec « une comptabilité analytique commune aux ports, une analyse à l'échelle nationale de la valeur du Domaine public des ports maritimes et fluviaux, une évolution de son utilisation en fonction des nouvelles exigences des investisseurs et un inventaire tenu à jour des réserves foncières disponibles, un benchmark des droits de port navires et marchandises... ».

Pour rappel, aujourd'hui Haropa et le port de Marseille disposent tous les deux de leur propre CCS de nouvelle génération, permettant des gains de productivité, une fluidité accrue sur l'ensemble de la chaîne et donc une compétitivité accrue. Une même base de données commune à l'ensemble des ports français permettrait de limiter la concurrence et améliorer la valeur ajoutée globale.



PERMETTRE LA RÉALISATION DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES

La mise en œuvre du gateway de la Seine, et de fait la structuration du corridor Le Havre - Paris, doit accompagner et justifier la réalisation d'un certain nombre de projets d'infrastructures au premier rang desquels figurent :

- la modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors ;
- la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie ;
- l'accès fluvial à Port 2000.

Ces projets sont essentiels à l'attractivité et la compétitivité portuaire et logistique de la Vallée de la Seine et du territoire dans son ensemble.

Reconnu d'utilité publique, le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors offrira à l'horizon 2020 un nouvel itinéraire ferroviaire entre Le Havre et Paris, et donc de nouvelles opportunités de desserte de la région parisienne à la fois pour les voyageurs et le trafic de marchandises. Il s'agit en effet du seul itinéraire alternatif à l'itinéraire historique permettant de renforcer l'offre ferroviaire entre la Normandie et l'Île-de-France. À court terme, il offrira la possibilité de maintenir un offre ferroviaire suffisante, disponible toute l'année entre les ports normands et l'Île-de-France. À terme, la ligne offrira de nouvelles opportunités de desserte du Nord de la France et de l'Europe via Amiens et Lille. Elle présentera en outre l'intérêt d'éviter les points noirs de la gare de Rouen (arrivant à saturation), de Mantes et de Paris, nœud ferroviaire et passage obligé, héritage de notre réseau en étoile, puisque Serqueux/Gisors ouvre une deuxième voie d'accès à la grande ceinture parisienne. La Région Île-de-France a indiqué en 2016 qu'elle ne soutiendra pas le projet de modernisation de Serqueux-Gisors au regard de l'impact des nouveaux trafics fret sur les territoires franciliens traversés ainsi que des doutes subsistant sur la viabilité économique du projet.

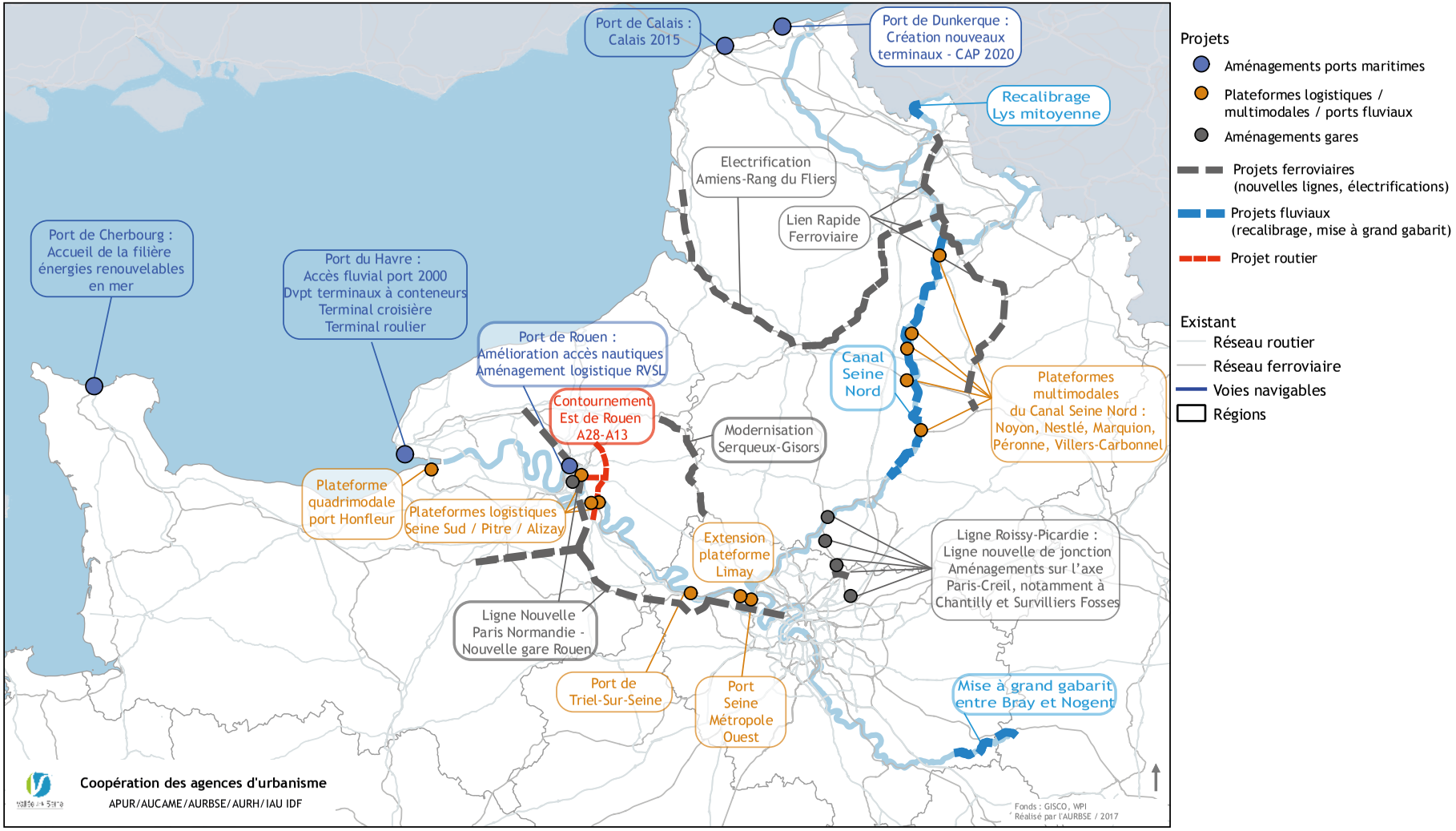
Projet de plus long terme, la ligne nouvelle Paris-Normandie n'est pas moins essentielle au développement de la Vallée de la Seine. Elle supprimera notamment le goulet d'étranglement rouennais et permettra la libération de sillons pour le fret, en particulier dans les Yvelines. Suite à la remise des conclusions de la commission Mobilité 21 fin juin 2013, l'État a défini ses priorités pour le projet. Est pris en compte en première priorité (avant 2030) des sections de lignes nouvelles entre Paris, Mantes et Evreux ainsi la création d'une gare à Rouen Saint-Sever, assortie d'une section nouvelle jusqu'à Yvetot. Le reste du projet LNPN est retenu dans les « secondes priorités », à réaliser après 2030. La commission Mobilité 21, en centrant son approche sur les services rendus à l'usager, a maintenu le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie en entier, en conservant ses objectifs et sa logique fonctionnelle globale.

Les premières sections Paris-Mantes et Rouen-Yvetot vont dans le sens de la désaturation des noeuds ferroviaires et de la séparation des flux qui permettront d'améliorer les transports du quotidien et la circulation des marchandises. Ces deux sections seront couplées à une section nouvelle entre Mantes et Evreux afin d'assurer une amélioration significative des temps de parcours, de la régularité et du confort. Le comité de pilotage LNPN du 27 octobre 2017, présidé par François Philizot, a validé une zone de passage préférentielle pour chacune des trois sections prioritaires de voies nouvelles ainsi que la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique prévue pour 2020/2021.

La réalisation d'un accès fluvial à Port 2000 est également un enjeu pour accompagner l'augmentation des trafics du port du Havre et consolider la desserte de l'hinterland parisien. La Seine demeure en effet une infrastructure sous-exploitée malgré son niveau de navigabilité élevé. L'enjeu de ce projet : développer la part modale du fleuve dans la desserte de l'hinterland. Celle-ci s'élève aujourd'hui à 9 % contre 85 % pour la route et 6 % pour le rail. L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 pourrait, à terme, doubler la part du fluvial sur la distance Le Havre - Rouen - Genevilliers. Ce projet fait actuellement l'objet d'une consultation publique. Trois solutions sont étudiées :

- créer une brèche dans les digues existantes : la création d'un passage abrité permettrait à tous les bateaux fluviaux d'accéder à Port 2000 quasiment 100 % du temps ;
- étendre le tout nouveau terminal multimodal du Havre ;
- faciliter la desserte fluviale actuelle par les routes Nord et Sud, notamment par des évolutions réglementaires ; ces deux routes permettent l'accès à Port 2000 moyennant un passage en mer, ce qui implique des contraintes de houle et impose le recours à des bateaux fluvio-maritimes spécifiques ; s'ils peuvent fonctionner 95 % du temps, ces automoteurs renforcés présentent l'inconvénient d'être moins nombreux sur le marché, plus chers à l'achat et plus chers à exploiter.

Les projets d'infrastructure
dans la Vallée de la Seine et dans les Hauts-de-france



IMAGINER DE NOUVEAUX MODÈLES DE COOPÉRATION TERRITORIALE

La Vallée de la Seine, en tant qu'écosystème, s'imbrique dans d'autres écosystèmes, interrégionaux, nationaux ou européens. Un des enjeux réside dans l'affirmation de la place de cet ecosystème envers les autres systèmes et acteurs, tout en étant attentif au fait que les divers enjeux économiques, logistiques, culturels, sociaux, appellent des échelles d'action variables. **Il n'y a pas un seul périmètre mais des périmètres selon les enjeux considérés, chacun structuré par un jeu d'acteurs divers. Cela invite à se tourner vers une approche plus pragmatique et souple**, organisant les acteurs parties prenantes autour d'enjeux communs, dans l'optique de la réalisation d'actions concrètes, allant de la simple mise en réseau à la mise en œuvre commune de projets d'aménagement ou de transports.

VOIR GRAND ET S'UNIR AUTOUR D'ENJEUX COMMUNS

La C8, la conférence des présidents de région du Bassin parisien, en est un bon exemple. Créée en 2008 à l'occasion de la première conférence interrégionale du Bassin parisien, elle réunissait les présidents de huit régions (l'Île-de-France, la Picardie, la Champagne-Ardenne, la Bourgogne, le Centre, les Pays de la Loire, la Basse et la Haute-Normandie), des CESER, des chambres consulaires de six régions ainsi que de celles de la région Nord-Pas de Calais et des représentants de l'État dont le Préfet de la région Île-de-France. Cette conférence s'était donnée pour objectif d'élaborer des propositions pour un aménagement solidaire et équilibré du Bassin parisien. Trois grandes thématiques étaient ciblées : les grandes infrastructures ferroviaires et routières de voyageurs et de fret, la recherche et l'enseignement supérieur et les questions environnementales liées à l'eau et au traitement des déchets.

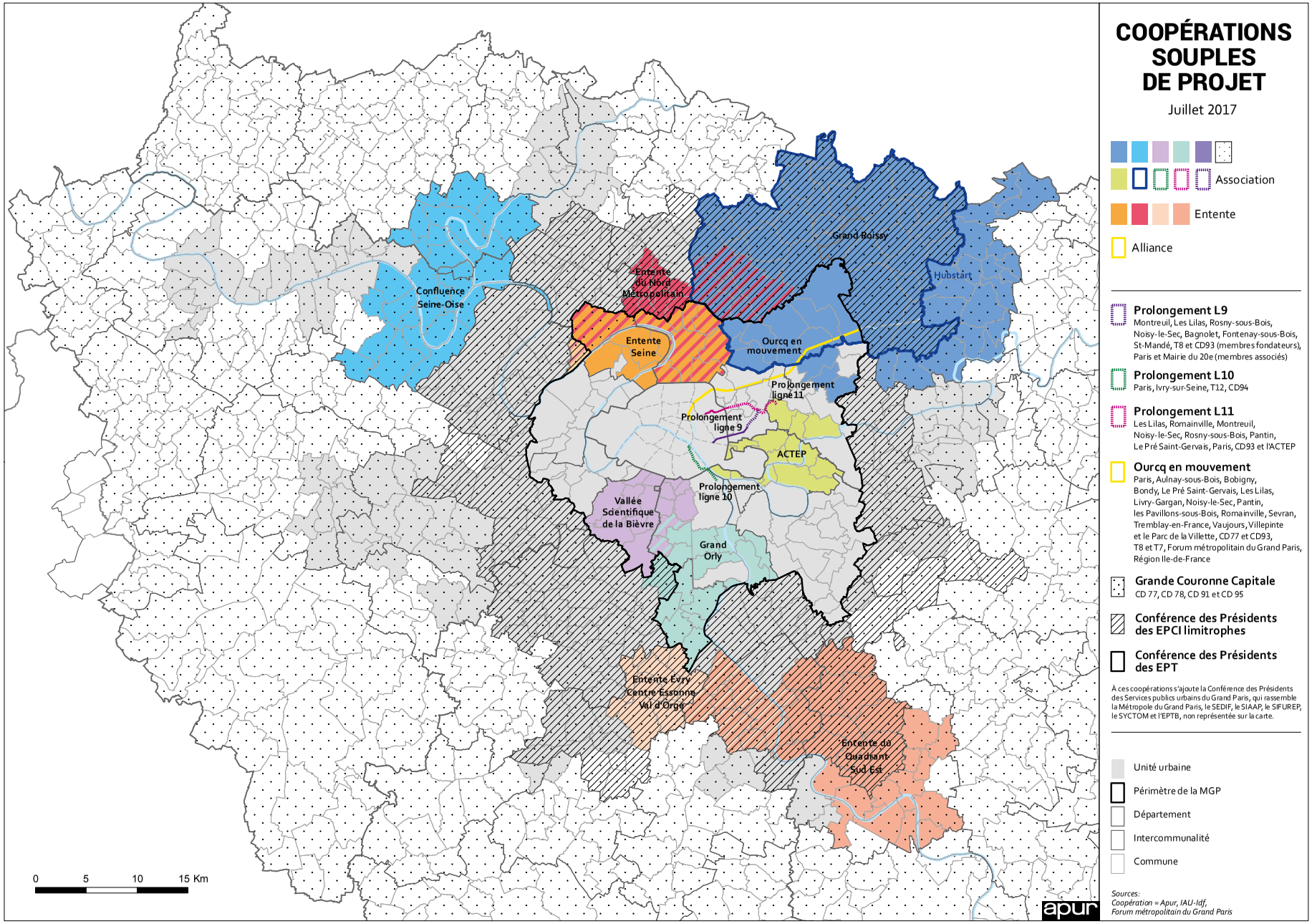
Ces réflexions ont conduit à un document cadre appelé *Perspectives Bassin parisien : sept engagements des régions pour un Bassin parisien attractif, durable et solidaire*. Ce document, publié en octobre 2009 et rédigé par l'IAU, vise à doter durablement le Bassin parisien des moyens d'agir structurellement en commun. Suite à la C8, l'État a, de son côté, créé une conférence administrative interrégionale du Bassin parisien composée des huit préfets de région appelée « P8 » en référence à la « C8 ». L'objectif était d'aider à donner du sens à cette méga-région et de proposer des actions à son échelle, autour de cinq thèmes prioritaires (les transports, le logement, les universités, le développement économique et l'environnement).

Ces conférences ont principalement eu pour objet d'être des plateformes de discussions où ont pu être formalisés des enjeux importants à très grande échelle. Elles n'ont cependant pas donné lieu à des projets concrets à cette échelle et la nouvelle organisation régionale issue de la loi du 16 janvier 2015 a fait disparaître à la fois la C8 et la P8, sans qu'aucune autre structure ne soit venue les remplacer.

Même si les cadres institutionnels structurent l'action publique, les bassins de vie du quotidien et ceux correspondant au développement économique ne se préoccupent pas de ces limites administratives et les dépassent en fonction de leurs intérêts propres et du jeu d'acteurs qui s'opère. **Il y a ainsi un intérêt à s'unir autour d'enjeux communs avant de se pencher sur les questions de gouvernance, à rassembler les acteurs quelle que soit leur nature et dans une optique de coopération.** Ceci afin de mettre en œuvre des projets d'aménagement ou de transports, de réaliser des économies d'échelle, de faciliter les échanges de toutes sortes, ou bien encore d'être plus compétitif. Le cas d'Haropa en est un bon exemple.

Haropa, l'alliance du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen et du port autonome de Paris s'est formalisée en 2012. Elle s'est appuyée sur le fait qu'un système à l'échelle de la Vallée de la Seine existait déjà en termes de logistique maritime et fluviale. La mise en réseau de ces trois ports, tout à fait cohérente pour l'axe Seine, était devenue cruciale pour mieux peser dans le commerce mondial. La constitution d'un groupement d'intérêt économique (GIE) est apparue comme une solution adéquate pour ces acteurs, permettant d'agir avec rapidité, souplesse et coordination dans un secteur extrêmement compétitif. Aujourd'hui, il est devenu le premier système portuaire français. Haropa a également noué des partenariats avec d'autres acteurs de l'écosystème économique de la Vallée de la Seine, à savoir les chambres de commerce et d'industrie d'Elbeuf ou de Fécamp Bolbec, de même que les Ports Normands Associés (Caen-Ouistreham-Cherbourg) ou le Port de Dieppe.

Haropa permet de solidifier le corridor que constitue la Vallée de la Seine en termes d'infrastructures de transport et de couloir logistique et économique. De cette manière, il affirme un peu plus l'intégration de la Vallée de la Seine dans le réseau de transports européen, ainsi que dans le paysage économique et social des mégarégions européennes, à l'image de cette « banane bleue » dont la Vallée de la Seine semble exclue.



COOPÉRATIONS SOUPLES DE PROJET

Juillet 2017

Association

Entente

Alliance

Prolongement L9
Montreuil, Les Lilas, Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Bagnolet, Fontenay-sous-Bois, St-Mandé, T8 et CD93 (membres fondateurs), Paris et Mairie du 20e (membres associés)

Prolongement L10
Paris, Ivry-sur-Seine, T12, CD94

Prolongement L11
Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois, Pantin, Le Pré Saint-Gervais, Paris, CD93 et l'ACTEP

Ourcq en mouvement
Paris, Aulnay-sous-Bois, Bobigny, Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Livry-Gargan, Noisy-le-Sec, Pantin, les Pavillons-sous-Bois, Romainville, Sevran, Tremblay-en-France, Vaujours, Villepinte et le Parc de la Villette, CD77 et CD93, T8 et T7, Forum métropolitain du Grand Paris, Région Ile-de-France

Grande Couronne Capitale
CD 77, CD 78, CD 91 et CD 95

Conférence des Présidents des EPCI limitrophes

Conférence des Présidents des EPT

À ces coopérations s'ajoute la Conférence des Présidents des Services publics urbains du Grand Paris, qui rassemble la Métropole du Grand Paris, le SEDIF, le SIAAP, le SIFUREP, le SYCTOM et l'EPTB, non représentée sur la carte.

Unité urbaine

Périmètre de la MGP

Département

Intercommunalité

Commune

Sources:
Coopération = Apur, IAU-Idf,
Forum métropolitain du Grand Paris

VERS UNE COOPÉRATION SOUPLE TOURNÉE VERS LE PROJET

D'autres modes de coopération plus souples ou informels se sont plus récemment développés, en réponse à des problématiques pour lesquelles les structures administratives existantes ne répondaient pas exactement à l'échelle de l'enjeu et cherchant à mobiliser l'ensemble des acteurs concernés et volontaires, ceci quelle que soit leur nature.

En 2015, l'Apur et l'IAU avaient mené avec Paris Métropole un travail de recensement et d'analyses des « coopérations souples de projet » à l'échelle de l'Île-de-France. Elles étaient ainsi définies dans l'étude : faiblement institutionnalisées, les coopérations souples permettent à différents niveaux de collectivités (communes, intercommunalités, départements), associés à d'éventuels autres partenaires, de porter en commun des réflexions, des projets d'aménagements et/ou de territoire.

Ce travail s'inscrivait dans la réflexion sur la construction institutionnelle du Grand Paris et cherchait ainsi à mettre en évidence les modes d'action souples, efficaces et complémentaires à l'organisation institutionnelle.

Le recensement des coopérations souples de projet réalisé dans le cadre de cette analyse a mis en relief la spécificité de leur démarche propre, leur ancrage dans une réalité locale et les principaux enjeux autour desquels elles se regroupent : le transport, le développement économique, la formation et la recherche, et les enjeux de paysage ou d'environnement.

Ces coopérations peuvent emprunter plusieurs formes juridiques, plus ou moins flexibles : l'alliance (une coopération sans encadrement juridique et sans budget propre), **l'entente** (régie par une convention entre les membres, sans budget propre), **l'association** et le syndicat (ils disposent d'une personnalité morale et d'un budget propre, mais sont très limités en pratique). En complément de ces trois statuts, on peut citer **le pôle métropolitain**, qui constitue aussi un outil de coopération disposant d'une personnalité morale et d'un budget propre. Ses membres fondateurs, EPCI à fiscalité propres, peuvent être complétés à leur initiative de départements et de régions.

La carte des coopérations souples de projet en Île-de-France, mise à jour en 2017, fait état de ces coopérations. A côté des groupements intercommunaux apparaissent des coopérations qui se structurent autour d'un projet de transport,tel que le prolongement des lignes de métro, ou d'une infrastructure existante, comme le canal de l'Ourcq.

COMMENT COOPÉRER À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE : FOCUS SUR L'ALLIANCE INTERRÉGIONALE POUR LE CORRIDOR RHIN-ALPES

L'alliance interrégionale pour le corridor Rhin-Alpes a été établie en 2015, à l'issue du projet européen INTERREG IV B « Code 24 » dont l'objectif était de définir une stratégie commune pour le développement du corridor Rhin-Alpes. Il s'agit plus précisément d'un groupement européen de coopération territoriale, dispositif de coopération permis par le droit européen ayant pour but de renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union. Doté d'un statut juridique, d'un budget de fonctionnement, le GECT se compose à minima de représentants d'au moins deux pays membres et transfrontaliers réunis autour d'un objet commun. Sont habilités à intégrer des GECT : les états membre, les collectivités territoriales, (régions, agglomération, etc.), les entreprises publiques, les entreprises chargées de l'exploitation de services d'intérêt économique général. Dans le cas de l'alliance interrégionale pour le corridor Rhin-Alpes, ce dispositif a permis de fédérer les parties prenantes du corridor européen Rotterdam-Gênes autour d'une vision stratégique partagée et d'un objectif commun : celui de la défense des intérêts de ce corridor à l'échelle européenne.

Ce GECT compte à ce jour 21 partenaires répartis le long de l'axe Rotterdam – Gênes. Parmi les membres remarquables on peut citer : les ports de Rotterdam Anvers, Duisbourg et Strasbourg, ainsi que l'équivalent des Régions françaises en Hollande, Allemagne et Italie. Plus généralement il s'agit d'une alliance des ports et des territoires.

L'objectif principal du GETC est de coordonner et renforcer le développement territorial du corridor Rhin-Alpes. Il a pour objectif :

- réunir et mettre en avant les intérêts communs des membres face aux institutions nationales, européennes et aux gestionnaires d'infrastructures ;
- faire évoluer la stratégie de corridor ;
- collecter des fonds pour la réalisation de projets en lien avec les objectifs du GETC ;
- améliorer la visibilité et promouvoir le corridor ;
- mettre à disposition une plateforme d'échange d'information et d'expériences.

Au final, ces coopérations produisent des effets concrets sur les acteurs et les territoires.

- **Mise en réseau et apprentissage collectif :** en structurant un lieu de dialogue, elles permettent aux acteurs (politiques, techniques mais aussi économiques) de se connaître, d'échanger, avant d'envisager une mise en cohérence de projets et la construction d'une vision territoriale commune. Ce besoin d'articulation est parfois lié au fait de partager une grande infrastructure (ligne de transport, aéroport) ou un élément de paysage (canal, fleuve). Les échanges peuvent donner lieu à des projets communs, interterritoriaux, en réponse aux enjeux identifiés.
- **Visibilité :** en construisant l'image de marque d'un territoire, les promoteurs d'une coopération souple donnent une légitimité et une place à leur territoire dans la métropole. Ce marketing territorial est particulièrement utile pour peser vis-à-vis d'acteurs extérieurs (État, régions, acteurs économiques), dans le cadre de négociations.
- **Effet de levier :** la dynamique, impulsée par une réflexion à l'échelle des territoires de coopération, peut aussi irriguer les politiques communales et communautaires, en contribuant à la mise en œuvre d'actions spécifiques au sein des collectivités qui en sont membres (projets d'aménagement par exemple).

Les coopérations souples, qui fonctionnent le plus souvent dans un cadre de décision par consensus, présentent des caractéristiques qui sont leur force :

- une souplesse de fonctionnement (absence de compétences, « périmètres » évolutifs, etc.) ;
- une adaptabilité en fonction des projets portés (transport, enseignement, développement économique) ;
- une réactivité forte ;
- une quasi-absence de moyens propres (mutualisation des services des collectivités membres) ;
- un caractère temporaire ou évolutif.

Toutefois, ces approches ont aussi leurs limites. Elles nécessitent un portage politique fort pour compenser le cadre juridique plus « soft » et l'éventuel manque de poids face à des acteurs comme l'État ou d'importantes multinationales. Ce portage est d'autant plus important que la coopération porte sur un projet qui s'inscrit dans un temps long. Il faut également veiller à s'assurer de la lisibilité du périmètre et de la concurrence d'autres peut-être plus identifiés. Enfin, les questions du financement et des ressources (humaines notamment) restent cruciales pour le portage opérationnel de ces projets.

POUR LA VALLÉE DE LA SEINE, FAIRE RÉSEAU EST UN PROJET

Ces enjeux sont particulièrement prégnants pour un territoire XXL comme celui de la Vallée de la Seine, où la gouvernance est éclatée, où de nombreux acteurs « multi-échelles » évoluent, où le rôle de l'État est important.

Ce que montrent les expériences déjà engagées ou réalisées en termes de coopérations souples de projet, c'est qu'il faut inverser la démarche en partant du projet rêvé pour ensuite le formaliser selon les acteurs impliqués, les moyens de chacun et l'échelle qu'il impose. **Les caractéristiques de la coopération se définissent à partir du projet.** C'est une approche non pas tournée en tout premier lieu vers la mutualisation des services, des compétences et des moyens, mais au service de la réalisation de ce projet.

Il n'est pas besoin de prérequis en termes d'existence institutionnelle du territoire et l'on peut imaginer un périmètre d'action qui s'étende de Paris à Londres ou qui relie la façade atlantique à la capitale. La temporalité du projet peut elle aussi être variable, plus ou moins longue, tout comme l'expérience peut être ponctuelle, s'adapter ou se renouveler autant que nécessaire. Différents niveaux institutionnels ou types d'acteurs (publics, privés) peuvent également être impliqués, à des degrés divers. C'est une approche pragmatique, souple, créant les conditions de réalisation d'un projet, en cherchant la rapidité et l'efficacité.

Il est intéressant de noter qu'à l'échelle de la Vallée de la Seine, **le contrat de plan interrégional État-Régions de la Vallée de la Seine** signé en 2015 a été mis en œuvre à l'issue d'une dynamique de coopération informelle engagée par les territoires. En effet, suite à l'atelier international du Grand Paris et les travaux d'Antoine Grumbach en 2009, les villes et agglomérations de Caen, du Havre, de Rouen, du territoire de la Seine-Aval en Île-de-France, et de Paris ont souhaité travailler ensemble au développement de la Vallée de la Seine, dynamique à laquelle les agences d'urbanisme ont été associées. Cette volonté a fait naître une véritable ambition collective, suscitant la mobilisation de tous les acteurs de l'Axe Seine, en particulier l'État, les collectivités territoriales, les acteurs économiques, les ports et les CCI.

Cette mise en réseau initiale – déjà un projet en tant que tel – s'est ensuite concrétisée, par la désignation par décret gouvernemental du 22 avril 2013, du développement du territoire de la Vallée de la Seine comme un enjeu d'intérêt national. Des enjeux partagés ont été définis entre la Normandie et l'Île-de-France (renforcer le réseau portuaire, maritime et fluvial, structurer un système logistique multimodal performant, consolider les filières industrielles interrégionales, conforter les coopérations au sein de l'enseignement supérieur, du tourisme et de la culture, utiliser de façon optimale un espace densément occupé). Une délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine (DIDVS) a été constituée et avec les Régions Haute-Normandie, Basse-Normandie et Île-de-France, elles ont co-produit un schéma stratégique fixant ces grandes orientations d'aménagement et de développement économique à l'horizon



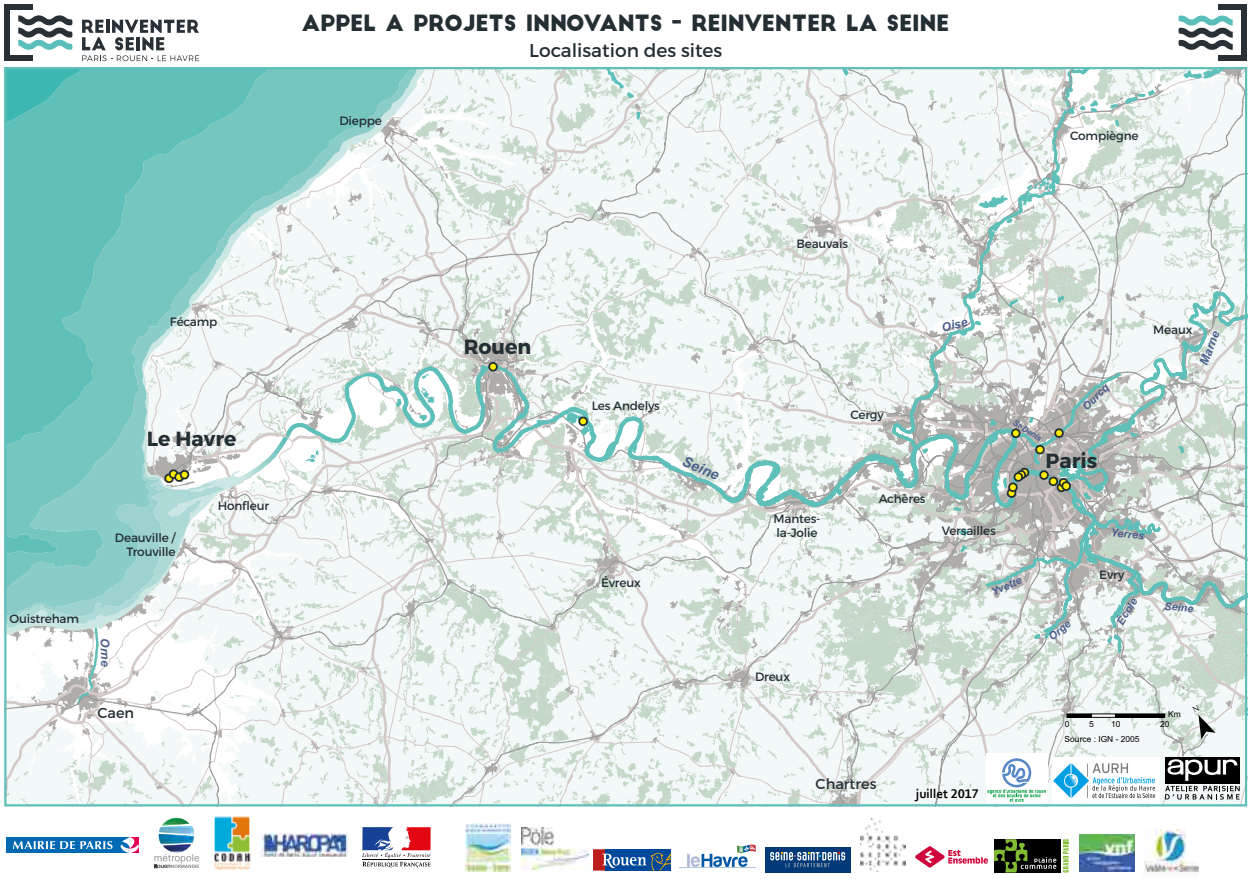
2030. La mise en œuvre opérationnelle des orientations du Schéma stratégique est portée par un contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine signé le 25 juin 2015 et qui couvre la période 2015-2020 et dans laquelle s'inscrit aujourd'hui la coopération des cinq agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine, qui ont par ailleurs signé une charte de coopération en 2014.

DES COOPÉRATIONS QUI S'ORGANISENT

D'autres coopérations existent également aujourd'hui sur le territoire de la Vallée de la Seine, montrant que différents systèmes acteurs se structurent, à des échelles diverses. On en citera trois exemples.

- **La Seine en Partage** : créée en 2001 et oeuvrant sur l'ensemble du cours de la Seine, cette association a pour objet de défendre, protéger et mettre en valeur la Seines et ses rives. Elle regroupe pratiquement 200 adhérents, de natures très diverses, communes et EPCI, conseils départementaux, sociétés privées, CCI, associations, comités départementaux du tourisme et offices de tourisme, services et agences de l'État, ainsi que des personnes physiques. Elle organise notamment des projets de nettoyage citoyen des berges de Seine ou des colloques, animant ainsi une communauté de volonté et de projet autour de la Seine.
- **La coopération des chambres de commerce et d'industrie Paris Seine Normandie** : cette association regroupe 8 CCI (France, Paris Île-de-France, Normandie, Rouen, Le Havre, Eure, Essonne et Caen Normandie) et vise à « construire le territoire économique » de ce qu'elle nomme le « Grand Paris, métropole maritime mondiale », en impliquant les acteurs économiques autour d'une dynamique de projet à l'échelle de la Vallée de la Seine mais d'ambition internationale.
- **Axe Seine : l'association des conseils départementaux de la Vallée de la Seine** (Calvados, Eure, Hauts-de-Seine, Seine-Maritime, Val d'Oise et Yvelines) s'est créée en 2016 et a pour ambition de « contribuer au développement de l'Axe Seine des portes de la capitale jusqu'au Havre ».

À ces exemples de coopérations, souvent associatives et néanmoins formées autour d'un noyau d'acteurs de même nature, **il est intéressant également d'ajouter un autre projet, s'inscrivant non pas dans un temps long de coopération, mais dans l'optique de la réalisation d'un projet plus ponctuel : Réinventer la Seine.** Bien que ne portant pas sur l'ensemble du territoire mais contribuant néanmoins à sa dynamique, cet appel à projets innovants a été mis en œuvre par plusieurs acteurs unis dans le cadre d'un partenariat ouvert : la ville de Paris, la métropole Rouen Normandie, la communauté d'agglomération du Havre et Haropa, rejoints ensuite par la communauté



d'agglomération Seine - Eure, le pôle Rouen Seine - Eure, la ville de Rouen, la ville du Havre, le département de Seine-Saint-Denis, les territoires de Grand-Orly Seine Bièvre, d'Est Ensemble et de Plaine Commune, ainsi que Voies Navigables de France, dans un processus sans instance de gouvernance dédiée.

S'appuyant sur l'expérience du dispositif Réinventer Paris, Réinventer la Seine fut soutenue par la délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine et officiellement lancée le 14 mars 2016 à Rouen. Elle a consisté à proposer à des équipes pluridisciplinaires des sites le long du fleuve à louer ou acheter pour la mise en œuvre de projets innovants. Quatre critères (innovation dans le rapport à l'eau, mixité des usages, accessibilité du public, excellence sociale et environnementale), ont ainsi guidé les projets afin de faire des sites de véritables laboratoires pour des projets urbains et économiques attractifs ancrés dans les enjeux contemporains.

Les trois agences d'urbanisme de Paris (Apur), de Rouen (AURBSE) et du Havre (AURH) ont accompagné la mise en œuvre de cet appel à projets, autant dans l'identification et la contextualisation des sites que dans la définition des critères communs. Les résultats de Réinventer la Seine ont été annoncés en juillet 2017, donnant ainsi le coup d'envoi à cet ensemble de projets accélérateurs de mutations sur le territoire de la Vallée de la Seine.

Face aux enjeux liés à la mondialisation et à la place de la Vallée de la Seine dans cette nouvelle économie, ces expériences tendent à prouver l'importance du développement de coopérations autour d'enjeux communs. Il n'y a pas de limite géographique ou organisationnelle lorsqu'un intérêt commun et un projet fédérateur parviennent à mobiliser une communauté d'acteurs.

Aujourd'hui, l'enjeu pour la Vallée de la Seine est de déterminer les axes de coopération qui pourraient au mieux accompagner les dynamiques de développement du territoire, tout en se mettant au service des acteurs de celui-ci. Le CPIER a défini des orientations dont il est opportun de continuer la mise en œuvre, mais qui pourraient également être complétées et déclinées dans des alliances plus locales et bien calibrées. D'autres domaines comme l'innovation et la recherche, l'engagements de nouvelles activités économiques ou encore le tourisme sont par ailleurs des enjeux d'ambition « XXL » pour la Vallée de la Seine. Elles demandent des réflexions menées à diverses échelles, ce que les coopérations souples peuvent faciliter.

UN PROJET POUR LES TERRITOIRES DE LA VALLÉE DE SEINE : LE DÉVELOPPEMENT DES CROISIÈRES

De sa façade maritime jusqu'au cœur de l'Île-de-France, les croisières maritimes et fluviales sont un enjeu fort de notoriété pour la Vallée de Seine. La mise en réseau et la coordination des destinations constituent une opportunité de coopération entre les acteurs de nature à préfigurer des partages et collaborations de long terme.

Entre 1995 et 2017, la progression annuelle moyenne du marché mondial de la croisière maritime a été de + 6,3 %. Particulièrement fort entre 1995 et 2005 (+ 7,7 % par an), ce taux de croissance annuel a fléchi depuis 2005, mais atteint encore un niveau impressionnant (+ 4,6 %).

La façade Atlantique-Manche ne représentait, en 2015, que 7,7 % des croisiéristes accueillis en France (410 000, dont 35 700 en tête de ligne), soit 6,6 fois moins qu'en Méditerranée. Il s'agit d'une façade essentiellement dédiée aux escales puisque le nombre de passagers en tête de ligne n'y représente que 9,5 % du total des passagers de la façade et 6,4 % du nombre total de croisiéristes en tête de ligne en France, y compris Outre-Mer.

C'est pourquoi, au plan national, le port du Havre n'était en 2015 que 7e port pour les croisières, derrière celui de l'île des Pins, au Sud-Est de Nouméa. Il était cependant 4e pour les ports de Métropole derrière celui d'Ajaccio.

Pourtant, la situation géographique des ports de la Vallée de la Seine, et particulièrement celle du port du Havre, leur confère un potentiel de développement considérable. En effet, si on s'attarde sur la localisation des ports de croisière européens, on constate qu'il existe généralement un port de croisière important à proximité des villes les plus grandes ou des bassins de population les plus importants : Barcelone (2,54 millions de passagers), Civitavecchia, à proximité de Rome en Italie (2,27 millions), Marseille (2,7 millions) en Méditerranée, mais également Southampton au Royaume-Uni (1,75 million) et Hambourg (520 000) ou encore Rostock/Warnemunde en Allemagne (585 000), pour l'Europe du Nord. Le Havre et les ports de la Vallée de la Seine pourraient jouer ce rôle pour le Bassin parisien.

Le sujet se révèle donc double : il s'agit d'une part de développer la fonction d'escale pour attirer encore plus de touristes sur le territoire de la Vallée de la Seine, y compris Paris ; mais il s'agit également, en organisant des « têtes de ligne » au départ et/ou à l'arrivée des ports normands, de favoriser le développement des activités d'avitaillement des navires.

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES EN EUROPE PROFITENT SURTOUT AUX PAYS QUI ACCUEILLENT DES « TÊTES DE LIGNE »

Si des chiffres excessifs et parfois fantaisistes sont annoncés sur les retombées économiques des croisières maritimes sur les ports et les villes qui les accueillent, il n'en demeure pas moins qu'elles sont réelles, même si elles sont difficiles à estimer précisément. Les retombées sont très variables selon le type et la taille des bateaux, mais également selon la nationalité des croisiéristes.

Selon la CLIA, l'impact économique direct de l'activité croisière en Europe s'est élevé à 16,9 milliards d'euros en en 2015 : 4,6 milliards d'euros de construction de nouveaux navires, 6,9 milliards d'euros d'organisation des croisières (fournitures, assurances, promotion, vente, carburant…), 3,8 milliards de dépenses des passagers et membres d'équipage à bord et dans les ports tête de ligne ou d'escale, et enfin 1,55 milliard de salaires et charges des salariés à terre et navigants des compagnies.

Ce secteur d'activité emploie 67 000 Européens, 5 500 dans les services administratifs des compagnies et 61 500 à bord des bateaux.L'impact économique global du secteur (sommes des impacts directs, indirects et induits) est estimé à environ 41 milliards d'euros en 2015, dont 11 milliards de salaires et charges des 360 000 emplois concernés.

L'Italie, le Royaume-Uni et l'Allemagne captent, à eux trois, près des deux tiers des retombées économiques du secteur croisière en Europe. Ces trois pays sont les seuls à participer à tous les segments de l'activité :

- ils sont à la fois un marché émetteur de clients et une destination croisière ;
- ils accueillent des services administratifs de compagnies et fournissent des équipages de bateaux ;
- ils proposent une activité de construction et réparation navale ;
- enfin, en abritant des ports « têtes de ligne », ils approvisionnent les navires au départ (denrées, matériel et carburant).

La CLIA estime qu'un passager dépense en moyenne 79,60 € dans son port d'embarquement puis environ 62 € dans les ports d'escale. Si ces montants sont loin d'être négligeables, ils n'ont rien à voir avec les impacts économiques de l'organisation des croisières (administration des compagnies, vente et approvisionnement des paquebots en tête de ligne).

COMMENT ACCROÎTRE LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE LA CROISIÈRE MARITIME EN VALLÉE DE SEINE ?

Pour la France, l'impact économique global des croisières maritimes est estimé par la CLIA à 1,24 milliard d'euros en 2015, dont 735 millions de salaires et charges des 16 550 emplois concernés. La France est le 5e pays européen en termes de retombées derrière l'Italie, le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Espagne.

La performance de la France est fortement marquée par son activité de construction navale. L'activité croisière à proprement parler, largement organisée autour d'escales, est faiblement pourvoyeuse d'emplois et moins rentable que chez nos voisins européens.

Même si des chiffres précis sont difficiles à établir, il apparaît assez nettement que la profitabilité économique de la croisière maritime est démultipliée en « tête de ligne ». En effet, le port de départ et d'arrivée bénéficie de toute une économie locale liée à l'approvisionnement du bateau de croisière puis à son entretien entre deux croisières. À titre d'exemple, l'association *Business South*, installée en Angleterre dans le Solent,organise régulièrement un salon destiné aux fournisseurs des compagnies de croisière maritime : alimentation et boissons, textile, nettoyage, énergie, produits à vendre à bord… Cela signifie qu'un véritable écosystème s'est développé sur la côte Sud de l'Angleterre, autour de Southampton.

Par ailleurs, l'embarquement sur un navire de croisière suppose d'arriver suffisamment en avance au port, ce qui génère souvent une nuitée la veille du départ, voire au minimum un repas dans la ville portuaire. La question de l'acheminement, notamment ferroviaire, des croisiéristes jusqu'au port constitue donc un enjeu important.

Dans un document intitulé *Essor prometteur des croisières en France* publié à la Documentation française en 2011 par le Conseil national du tourisme, cet intérêt pour l'organisation de têtes de ligne est souligné. Il en ressort que les ports français peuvent légitimement espérer tirer parti de leurs atouts importants, à condition toutefois de résorber leurs faiblesses techniques et pratiques, en engageant un effort de professionnalisme et un ensemble d'actions concertées au plan local et national. Ce rapport formule également un certain nombre de recommandations pour favoriser le développement de la croisière en France. Il préconise notamment de :

- mieux valoriser les atouts touristiques naturels et culturels de la France,
- développer l'avitaillement des navires sur des produits sélectionnés, issus en particulier de l'arrière-pays de ports de croisière,
- favoriser les achats de biens et services dans les villes portuaires
- mieux exploiter les excursions organisées lors des escales.

Dans cette optique, il préconise la création, dans les ports concernés, de « clubs croisières » visant à fédérer et organiser l'ensemble des acteurs publics et privés impliqués.

Ce rapport insiste également sur l'importance d'un aménagement portuaire adapté aux bateaux de croisière et à leur clientèle : « Si la plupart des ports français disposent d'infrastructures d'accueil bien adaptées aux besoins des car-ferries et de leurs passagers, il n'en est pas de même généralement pour les navires de croisières en raison du caractère saisonnier et occasionnel de leurs escales. Assurant l'accueil de ces navires sur un quai, soit habituellement disponible, soit récemment converti, comme c'est le cas pour d'anciens quais de transbordeurs, la plupart de la trentaine de ports français touchés par des paquebots ne disposent pas d'infrastructures spécialement adaptées à leurs besoins. Avec pour conséquences, des conditions d'accueil pratique souvent médiocres sur des quais n'offrant aucun abri ni parking sécurisé, souffrant d'un manque de confort et de propreté, et de liaisons avec la ville par navettes souvent aléatoires, en dépit des efforts d'accueil à un comptoir d'information ou sous abri léger habituellement déployés par les offices de tourisme locaux ».

Les ports normands ne sont pas encore à la hauteur des voisins anglais, allemands ou du Benelux. C'est d'ailleurs en partie pourquoi leur potentiel de développement paraît particulièrement important. En effet, s'il semble difficile d'atteindre le niveau des ports anglais (2,2 millions de passagers) en raison notamment de l'intérêt culturel des Britanniques pour la croisière, il n'est pas inenvisageable de rejoindre les performances des ports allemands et du Benelux de la façade, soit aux alentours de 600 000 passagers par an. Encore faut-il que le sujet soit identifié comme un enjeu et que l'ensemble des acteurs se mobilise.

2|4

ÉLARGIR LES HORIZONS

Appuyée par ses partenaires régionaux, la Vallée de Seine peut prétendre à renforcer son rôle dans les circuits des chaînes de valeur à l'échelle mondiale. La situation géographique de la Vallée de Seine la place en tête de corridors qu'il convient d'intégrer afin d'étendre et de diversifier ses circuits de distribution et d'approvisionnement. Dans un contexte où la massification et la standardisation restent les mots clés, il est impératif d'intégrer ces corridors continentaux et transcontinentaux pourvoyeurs de flux mais aussi capables d'attirer les investisseurs pour fixer la valeur sur les territoires.

REGARDER VERS L'EST, L'OUEST, LE NORD ET LE SUD ET ROMPRE L'ISOLEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE EN EUROPE

Si la structuration de l'axe Le Havre - Paris est un préalable indispensable, il ne peut constituer une fin en soi pour les raisons qui tiennent au dimensionnement européen, voire mondial, de cet axe et qui se justifient autant par des enjeux économiques, de compétitivité, d'attractivité, de résilience que par des enjeux de rentabilité, y compris sociale, des investissements consentis.

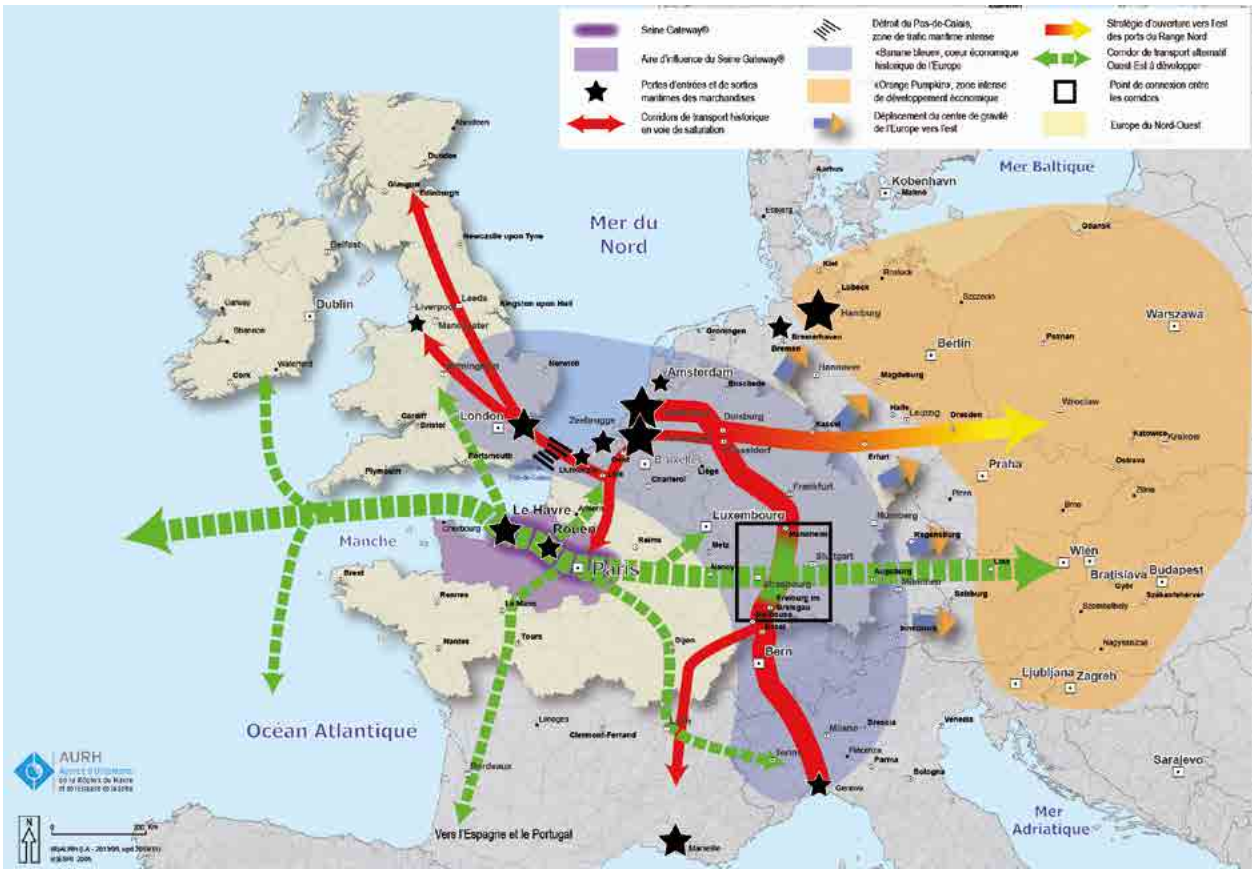
Par ailleurs, **l'intégration de la chaîne logistique invite les places portuaires à resserrer les liens qu'elles entretiennent avec leur arrière-pays dans une relation gagnant-gagnant**. L'enjeu est à la fois de sécuriser l'acheminement des envois par une meilleure coordination des intervenants et de trouver des réponses à la croissance des volumes et aux exigences de transfert modal. L'enjeu avancé procède également d'arguments d'ordre environnemental : la structuration de l'arrière-pays ayant pour objectif de prévenir l'engorgement de l'accès aux ports et de favoriser le recours aux modes massifiés pour limiter les nuisances. Il constitue pour la Vallée de la Seine une formidable opportunité de développement[16].

À l'heure des chaînes de valeur mondiales, de la digitalisation, des corridors transcontinentaux, **il est essentiel que la Vallée de la Seine se projette dans une échelle plus vaste et se constitue comme une porte d'entrée majeure du continent européen** en profitant de la reconnaissance offerte par l'Europe suite à l'inscription de l'axe Le Havre - Paris comme maillon essentiel du corridor Atlantique. À cet effet, la section Le Havre – Strasbourg – Mannheim constitue non seulement un itinéraire alternatif à la congestion des ports du Range Nord et des itinéraires Nord/Sud, mais également un itinéraire permettant d'irriguer le cœur économique de l'Europe : la fameuse banane bleue ainsi que les marchés émergents de l'Est.

Pour la Vallée de la Seine, la réussite d'une telle ambition suppose de :

- développer des relations entre les deux extrémités du corridor, Strasbourg et Mannheim, pour renforcer les coopérations par la définition d'une stratégie commune ;
- réussir le défi du report modal à travers le développement du fret ferroviaire ;
- s'appuyer sur les points nodaux du réseau de corridors européens pour conquérir des nouveaux marchés ;
- tisser des liens avec l'ensemble portuaire des Hauts-de-France et de la Vallée du Rhône ;
- développer des itinéraires alternatifs et les faires reconnaître comme des itinéraires structurants au niveau national et européen ;
- renforcer des actions de lobby à l'échelle européenne ;
- nouer de nouveaux partenariats, en particulier avec les chargeurs, et plus généralement l'ensemble des acteurs territoriaux et économiques dans une approche décloisonnée.

Le développement des relations entre les deux extrémités du corridor est une condition essentielle à sa performance : un corridor ne peut fonctionner qu'à condition qu'il y ait du flux dans les deux sens. Dans ce contexte, la force du corridor Atlantique, dans sa section Le Havre – Strasbourg – Mannheim, est de connecter le premier port à conteneurs français au premier port fluvial français, à un bassin industriel puissant[19], mais surtout à un des plus importants nœuds ferroviaires et fluviaux en Europe. Mannheim est en effet au centre du réseau de transport européen, au contact des flux Nord/Sud et Est/Ouest.



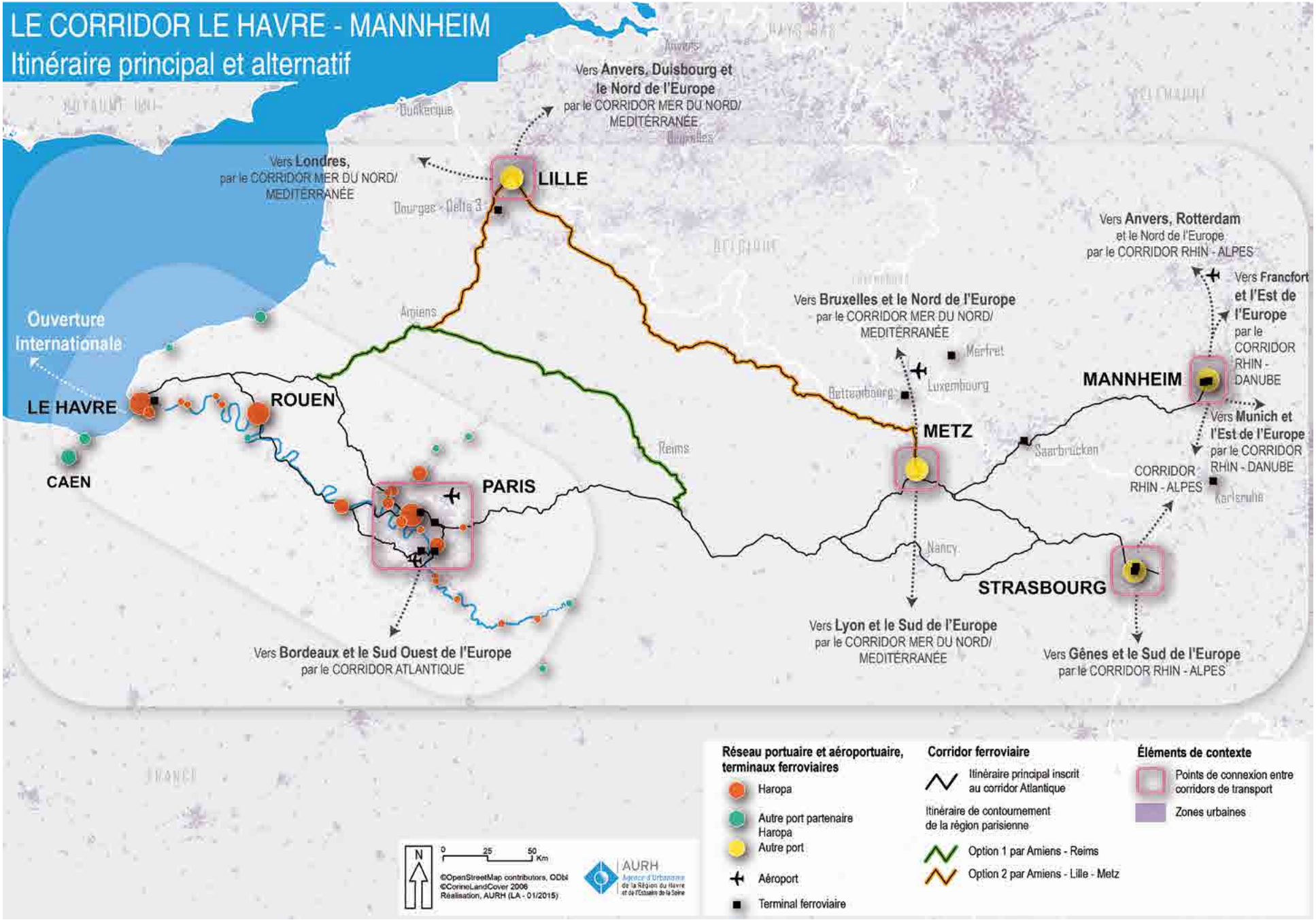
Positionnement géostratégique de Seine Gateway® en Europe

Depuis ce point, des connexions ferroviaires et fluviales (via le Danube) sont rendues possible à destination des marchés d'Europe de l'Est, du Nord et du Sud, sous réserve de relever le défi du report modal et en particulier du développement du fret ferroviaire, seul mode compétitif dans la recherche d'un hinterland élargi.

La configuration du corridor Atlantique dans sa section Ouest/Est offre par ailleurs l'opportunité à la Vallée de la Seine de se connecter aux flux Nord/Sud depuis Paris, Metz et bien sûr Strasbourg/Mannheim. Ces points nodaux constituent une réelle opportunité de massification des flux et de conquête de nouveaux marchés vers le Sud et le Nord de l'Europe. C'est un argument à faire valoir auprès des acteurs de la chaîne logistique pour contourner la congestion des ports d'Anvers et Rotterdam.

Cependant, l'organisation actuelle du réseau de corridors européens, telle que définie par la Commission européenne en 2012, reste lacunaire et ne permet pas de positionner la Vallée de la Seine comme un réel carrefour en Europe à l'instar des ports d'Anvers et Rotterdam. **Un coup d'oeil à la carte des corridors fait en effet apparaître une France bien moins maillée que d'autres pays et un port du Havre a priori bien moins interconnecté que ses compétiteurs européens.** Ce constat interroge plus spécifiquement la stratégie de l'État français vis-à-vis de ses ports et vis-à-vis de l'Europe, étant entendu que les projets retenus au titre du RTE-T et donc constitutifs des corridors européens le sont à partir des éléments transmis par les états membres. Or, être inscrit sur la carte des corridors européens, c'est non seulement l'opportunité de financements pour la réalisation d'infrastructures stratégiques, mais c'est également la possibilité pour les territoires concernés de s'inscrire dans une articulation et une stratégie européenne.

Ainsi, l'absence de reconnaissance européenne du maillon entre Paris et Dijon ne permet pas l'interconnexion des deux premiers ports français que sont Le Havre et Marseille, et des deux grandes vallées industrielles : la Vallée de la Seine et la Vallée du Rhône. Un tel manque a pour conséquence de placer Paris, aux yeux des acteurs européens, dans une position de terminus vis-à-vis du corridor Mer du Nord - Méditerranée alors même que celui-ci pourrait poursuivre sa route jusque Marseille via Dijon et inter-connceter de fait la Manche et la Méditerranée. **De la même façon, on peut regretter l'absence de lien direct entre les ports du Havre et de Dunkerque**, pourtant proches d'un point de vue géographique. Ceux-ci gagneraient à se rapprocher, autrement que par le prisme du canal Seine-Nord Europe, dans une stratégie gagnant-gagnant.


LE CORRIDOR LE HAVRE - MANNHEIM
Itinéraire principal et alternatif
Vers Anvers, Duisbourg et le Nord de l'Europe par le CORRIDOR MER DU NORD/ MEDITERRANÉE
Vers Londres, par le CORRIDOR MER DU NORD/ MEDITERRANÉE
LILLE
Ouverture Internationale
LE HAVRE
ROUEN
CAEN
PARIS
Amiens
Reims
Vers Bruxelles et le Nord de l'Europe par le CORRIDOR MER DU NORD/ MEDITERRANÉE
METZ
Luxembourg
Saarbrücken
Nancy
Vers Anvers, Rotterdam et le Nord de l'Europe par le CORRIDOR RHIN - ALPES
Vers Francfort et l'Est de l'Europe par le CORRIDOR RHIN - DANUBE
MANNHEIM
Vers Munich et l'Est de l'Europe par le CORRIDOR RHIN - DANUBE
CORRIDOR RHIN - ALPES
STRASBOURG
Vers Bordeaux et le Sud Ouest de l'Europe par le CORRIDOR ATLANTIQUE
Vers Lyon et le Sud de l'Europe par le CORRIDOR MER DU NORD/ MEDITERRANÉE
Vers Gênes et le Sud de l'Europe par le CORRIDOR RHIN - ALPES
Réseau portuaire et aéroportuaire, terminaux ferroviaires
Haropa
Autre port partenaire Haropa
Autre port
Aéroport
Terminal ferroviaire
Corridor ferroviaire
Itinéraire principal inscrit au corridor Atlantique
Itinéraire de contournement de la région parisienne
Option 1 par Amiens - Reims
Option 2 par Amiens - Lille - Metz
Éléments de contexte
Points de connexion entre corridors de transport
Zones urbaines
N
0 25 50 Km
©OpenStreetMap contributors, ODbl
©CorineLandCover 2006
Réalisation, AURH (LA - 01/2015)
AURH

L'absence d'itinéraire de contournement de la région parisienne est une faiblesse pour le port du Havre dans la recherche d'un hinterland élargi mais aussi pour l'Europe qui n'offre pas, dans son schéma de corridors, de solution alternative à la congestion du nœud parisien. À ce titre, **l'itinéraire de contournement via Amiens - Reims** pourrait être utilement mis à profit pour développer les relations entre Le Havre et l'Est de l'Europe mais également entre Le Havre et les ports du Range Nord via Amiens qui deviendrait un point d'interconnexion des flux Ouest/Est et Nord/Sud. Cet itinéraire souffre cependant d'un coût élevé de remise à niveau qu'il conviendrait d'évaluer au regard des retombées économiques permises par le développement des flux logistiques. Dans ce contexte, **un second itinéraire de contournement pourrait être envisagé via Amiens - Lille -Valencienne -Metz.** Celui-ci présenterait l'intérêt de développer les liens entre le port du Havre et les Hauts-de-France mais aussi d'emprunter un itinéraire ferroviaire frontalier sous-utilisé à 2x2 voies et électrifié. Enfin, **le développement des relations maritimes courtes distances**, en particulier avec le Sud de l'Angleterre, est également un enjeu pour conforter la position pivot du port du Havre en Europe et une réponse européenne à la congestion du nœud londonien. **La reconnaissance au niveau national et européen du caractère stratégique de ces itinéraires alternatifs et un enjeu qui ne pourra être relevé que par des actions de lobbying concertées et fédératrices. Cela pose alors, au niveau national, la question d'une stratégie de développement par axe, connectée et intégrée, depuis les portes d'entrées maritimes, le corridor devenant le support du projet.**

[19] La Région Rhine-Neckar est une des régions d'Allemagne la plus dynamique d'un point de vue économique. Elle abrite quelques géants de l'industrie chimique tel BASF, ou Fuchs Petrolub.

LA VALLÉE DE LA SEINE À L'HEURE DES CORRIDORS TRANSCONTINENTAUX

Élargir l'horizon de la Vallée de la Seine, c'est également s'intéresser à la question des corridors transcontinentaux entre l'Europe et l'Asie, appelés aussi « nouvelle route de la soie ». S'il ne fait aucun doute que le transport maritime restera un acteur clé des échanges entre l'Europe et l'Asie, deux éléments poussent néanmoins à la diversification des itinéraires et à l'ouverture de nouvelles liaisons terrestres entre les deux continents :

- le quasi monopole du transport maritime qui entraîne des problèmes croissants de desserte terrestre des ports ;
- la nécessité de répondre aux besoins d'un commerce régional qui se développe entre pays le long des corridors euro-asiatiques.

C'est dans ce contexte que **la Chine ambitionne de redynamiser d'anciennes routes commerciales terrestres et maritimes entre l'Europe et l'Asie**. Présenté en 2013 par le président chinois Xi Jinping et lancé officiellement en mars 2015, le projet « One belt, One road », en français « la ceinture et la route », correspond à un ambitieux plan de construction d'infrastructures sur trois continents : l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Le volet terrestre comprend des voies ferroviaires partant de l'Ouest de la Chine, traversant l'Asie centrale et aboutissant en Europe. Le tracé maritime comporte, lui, une série de ports et d'infrastructures permettant d'accroître le trafic maritime entre les pays d'Asie de l'Est, l'Afrique et les pays d'arrivée de la ceinture terrestre en Europe. Pour la Chine, l'enjeu est autant géostratégique qu'économique puisqu'il s'agit de sécuriser l'accès aux matières premières (les pays eurasiatiques tels le Kazakhstan sont très riches en ressources naturelles), d'améliorer le commerce régional et de trouver de nouveaux débouchés pour les entreprises du pays. Pour l'Europe, il s'agit de sécuriser une chaîne d'approvisionnement maritime et terrestre et de saisir de nouvelles opportunités commerciales dans un environnement concurrentiel exacerbé.

Les ports d'Anvers et Duisbourg l'ont bien compris et proposent depuis 2011 des liaisons ferroviaires directes vers la Chine. Elles proposent des *transit time* très compétitifs par rapport au transport maritime (16 jours en moyenne en train, contre un mois en bateau) et limitent les ruptures de charge pour un coût nettement inférieur au transport aérien. En France, le premier train en provenance de Chine est arrivé à Lyon le 21 avril 2016. Une deuxième liaison est annoncée entre Wuhan et la plateforme Dourges Delta 3 dans les Hauts-de-France. Positionnée à leur début sur des produits à haute valeur ajoutée (spiritueux, vins, etc.), ces services ferroviaires s'attaquent dorénavant au marché de la grande distribution, en témoigne la stratégie de Décathlon d'approvisionner son entrepôt de Dourges par ce biais. Plus globalement, on constate aujourd'hui que **l'offre ferroviaire transcontinentale tend à s'imposer comme un standard d'une offre logistique globale : maritime, fluviale, ferroviaire et aéroportuaire. Elle pose une fois de plus la question du positionnement géostratégique des ports et des hubs intérieurs**, et en particulier de la Vallée de la Seine et Paris, étant entendu qu'être « le point de départ ou le point d'arrivée d'une ligne ferroviaire transconstitue un atout stratégique et logistique majeur » (Yann Alix, 2017).

2 CONCLUSION

La Vallée de la Seine, territoire en réseau, est parvenu, depuis près d'une décennie, à se structurer dans ses propres limites, à engager des coopérations très fortes entre les acteurs institutionnels, économiques et portuaires.

Cette dynamique de projet pourrait trouver une nouvelle ampleur avec la mise en place de partenariats inédits à de nouvelles échelles. Il s'agit d'abord de l'échelle interrégionale qui devient, *de facto*, un nouvel espace de coopération entre la Vallée de la Seine, la région Hauts-de-France et la région Grand Est. Il s'agit ensuite de coopérations nouvelles à trouver à l'échelle nationale dans le cadre d'une politique des corridors où l'axe Seine et l'axe Rhin-Rhône pourraient faire jouer leur complémentarité et rentrer dans une logique de coopération. Enfin, l'échelle européenne constitue un cadre d'action majeur du développement de la Vallée de la Seine qui doit pleinement se revendiquer comme un corridor européen.

CONCLUSION

La Vallée de la Seine se distingue d'autres territoires français par son ouverture sur le monde. Une ouverture sur le monde, avec une façade maritime essentielle pour le développement de la région capitale, avec un ADN industriel tourné vers l'économie globalisée, avec une offre touristique d'envergure internationale. Cette exposition à la mondialisation est parfois considérée comme une vulnérabilité, comme un risque dans un contexte marqué par une très forte compétition internationale. La réflexion portée collectivement par les agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine a, au contraire, permis d'envisager cette exposition au monde comme un ensemble de défis et d'opportunités à saisir.

La Vallée de la Seine pourra relever l'ensemble de ces défis en affichant et en partageant son projet auprès des territoires et des acteurs. Cette étape permettra ensuite de mettre en œuvre des coopérations efficientes pour toutes les parties sur des sujets nouveaux et à des échelles nouvelles.

La question des coopérations territoriales est d'autant plus cruciale que la Vallée de la Seine fait figure d'exception administrative et politique dans le paysage institutionnel français. Ce territoire de projet ne correspond pas aux limites du grand Paris même s'il en est l'extension maritime. La Vallée de la Seine ne correspond pas non plus exactement aux limites des nouvelles régions françaises ; elle concerne en premier lieu la Normandie et l'Île-de-France mais se projette également au-delà vers la région Hauts-de-France, vers la région Grand Est. Trop vaste vis-à-vis des collectivités, trop étroite peut-être, à l'égard de politiques menées à l'échelle nationale, la Vallée de la Seine trouvera son juste positionnement dans l'interterritorialité en créant des passerelles entre les nombreux niveaux de décisions.

L'étude a démontré l'existence de la Vallée de la Seine comme un écosystème, imbriqué dans d'autres écosystèmes, interrégionaux, nationaux ou européens. Un des enjeux réside ainsi dans l'affirmation de la place de cet ecosystème envers les autres systèmes et acteurs, tout en étant attentif au fait que les divers enjeux économiques, logistiques, culturels, sociaux, appellent des échelles d'action variables. Il n'y a en effet pas un seul périmètre mais des périmètres selon les enjeux considérés, chacun structuré par un jeu d'acteurs divers. Cela invite à se tourner vers une approche plus pragmatique et souple, organisant autour d'enjeux communs les acteurs parties prenantes, dans l'optique de la réalisation d'actions concrètes, allant de la simple mise en réseau à la mise en œuvre commune de projets d'aménagement ou de transports.

Créer du lien entre les territoires à des échelles nouvelles

Cet espace de projet hybride et complexe est en relation directe ou indirecte avec de nombreux territoires : la Vallée de la Seine est un espace de flux et de liaisons. Ce caractère hybride ne constitue pas un handicap mais une force pour créer des liens entre les territoires. La Vallée de la Seine s'est déjà beaucoup structurée autour de son axe historique majeur, celui qui relie Paris, Rouen et le Havre. La prochaine génération de coopération pourrait désormais s'établir à une échelle XXL avec les acteurs qui portent le canal Seine-Nord ou encore avec l'Est de la France qui constitue une forme de prolongement du corridor logistique de la Vallée de la Seine.

S'appuyer sur l'État pour renforcer les coopérations territoriales et inscrire la Vallée de la Seine dans les politiques publiques nationales

Les liens établis entre les territoires de la Vallée de la Seine et les politiques publiques portées au niveau national ont été renforcés avec la mise en place de la délégation interministérielle en charge du développement de la Vallée de la Seine. L'État, surtout dans sa dimension interministérielle, sait rassembler les acteurs de différents territoires autour de projets communs. Pour autant, le portage national du développement des corridors logistiques mériterait probablement une coopération plus poussées avec l'État et les territoires. L'époque des grandes politiques d'aménagement du territoire, souvent fondées sur des projets d'infrastructures, semble révolue. Pour autant, l'État continue à jouer un rôle majeur d'intermédiation entre les acteurs et les territoires.

Créer du lien avec l'Europe

Cette étude a également montré que la Vallée de la Seine, cet espace créateur de liens, initiateur de coopérations, constitue un maillon pertinent de l'Europe des corridors. La Vallée de la Seine a tout à gagner à s'inscrire en complémentarité avec les démarches engagées à l'échelle communautaire. Cela implique concrètement une présence plus importante à Bruxelles et une capacité des acteurs de la Vallée de la Seine à animer un réseau à l'échelle européenne.

Continuer à penser le monde qui vient

L'analyse des grandes mutations portuaires et logistiques à l'échelle mondiale apparait absolument cruciale au moment de faire des choix stratégiques dans le domaine public comme dans le domaine privé. Tout autant que le renforcement et la connexion de nos infrastructures, les apports du numérique modifient au quotidien les attentes des investisseurs et les réponses que doivent apporter les territoires.

Cette étude est une contribution à cette nécessaire analyse qui doit être poursuivie collectivement. Les enjeux de prospective territoriale, d'analyse économique méritent surement de constituer un axe de travail renforcé pour les années à venir en vallée de Seine.

ANNEXES

1 | LA VALLÉE DE SEINE, AU CŒUR DES GRANDES FILIÈRES INDUSTRIELLES FRANCAISES 94

2 | L'IMAGE DE LA VALLÉE DE LA SEINE AU NIVEAU NATIONAL, LE REGARD DES DIRECTEURS DES AGENCES D'URBANISME 97

3 | REGARD PROSPECTIF L'IMPACT POTENTIEL DU BREXIT EN NORMANDIE 99

1 Annexe

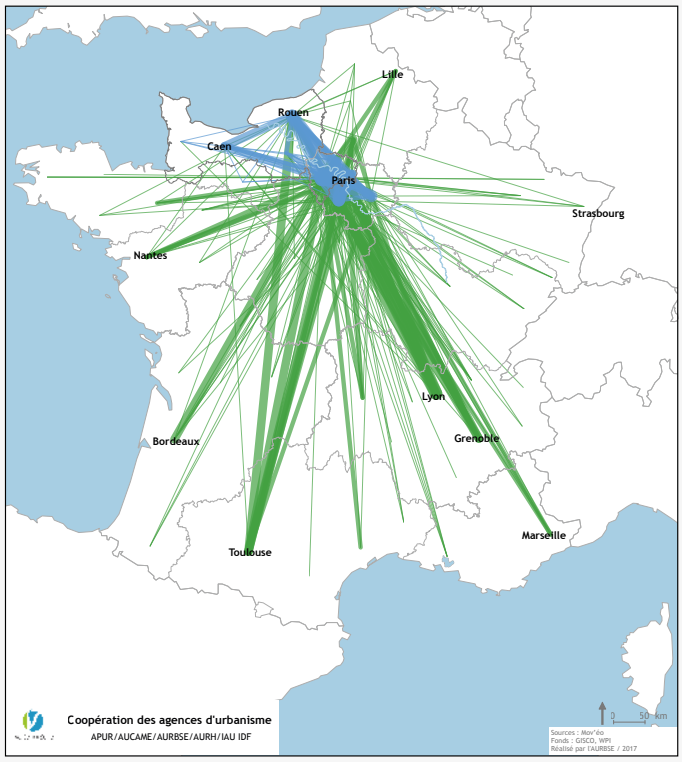
LA VALLÉE DE SEINE, AU CŒUR DES GRANDES FILIÈRES INDUSTRIELLES FRANCAISES

La Normandie contribue fortement à l'écosystème national par sa puissance industrielle. Avec 200 000 salariés en 2014 dans l'industrie (hors intérim) représentant 19 % des emplois de la région, la Normandie est la troisième région française la plus industrielle, derrière la Bourgogne-Franche-Comté et les Pays de la Loire. En termes de valeur ajoutée, c'est même la région française la plus industrielle, avec plus de 20 % de la valeur ajoutée totale de la Normandie provenant de l'industrie, contre 14 % en moyenne nationale. Sur l'ensemble de la Vallée de la Seine, les emplois industriels sont au nombre de 514 000 en 2013, représentant près d'un emploi industriel français sur cinq. L'intensité industrielle de la Vallée de la Seine a été complétée après-guerre, lorsque les industries parisiennes se sont progressivement déconcentrées vers les régions périphériques du bassin parisien notamment en aval de la Seine. Elles y ont trouvé l'espace nécessaire à leur développement et une main d'œuvre abondante du fait de la mécanisation de l'agriculture.

La fabrication de matériels de transport (industrie automobile, construction aéronautique et navale) est le second secteur le plus employeur en Normandie après l'agroalimentaire. Représentant plus de 12 % des emplois salariés de Normandie, ce secteur positionne la région au 4e rang national. L'industrie automobile est la contributrice dans la région, avec 19 000 salariés, dont près d'un tiers en Seine-Maritime avec les établissements de Renault à Cléon et à Sandouville. Outre les constructeurs automobiles, les équipementiers automobiles et les sous-traitants pourvoient également de nombreux emplois. La filière automobile représente au total plus de 136 000 emplois dans l'ensemble de la Vallée de la Seine. L'implantation territoriale en France des constructeurs et motoristes s'articule autour de deux axes : d'une part, le long de la Manche, en Bretagne, Normandie, Hauts-de-France et Île-de-France, et d'autre part, dans l'Est de la France dans les régions Grand Est et anciennement Rhône-Alpes. Ils exercent ensuite une attractivité sur l'ensemble des établissements de la filière (équipementiers, fabricants de produits métalliques, fabricants de produits en caoutchouc et plastique…). La Vallée de la Seine se situe donc bien au cœur de cette grande filière industrielle, génératrice de flux importants. D'où l'ancrage territorial du pôle de compétitivité Mov'eo en Normandie et Île-de-France. Ce pôle de compétitivité de recherche et développement sur l'automobile et la mobilité, créé en 2006, a pour objet d'animer l'innovation dans la filière automobile en soutenant les PME du secteur et en favorisant le développement de projets collaboratifs. 380 établissements sont membres de ce pôle de compétitivité, dont 70 % localisés dans la Vallée de la Seine. Logiquement, de nombreux établissements membres de ce pôle sont également situés en Rhône-Alpes, mettant en exergue les complémentarités possibles de la Vallée de la Seine avec ce territoire, en lien avec la filière automobile.

La filière de la construction aéronautique et spatiale emploie plus de 82 000 personnes dans la Vallée de la Seine. La filière française est structurée autour d'un nombre restreint de grands constructeurs ensembliers, de motoristes, d'équipementiers fournisseurs de sous-ensembles complets et de grands sous-traitants de rang 1, qui font travailler un tissu de sous-traitants et prestataires estimé à plus de 3 000 entreprises (principalement des PME). La Vallée de la Seine héberge notamment les grands constructeurs Airbus et Dassault Aviation et les deux grands équipementiers Safran et Thales. Selon les données du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), 33 % des emplois de la filière se situent en Normandie et Île-de-France. En Normandie, un réseau des acteurs de la filière s'est constitué en association depuis 2005 sous le nom de Normandie AeroEspace (NAE). Ce réseau rassemble plus de 130 acteurs (grands groupes industriels, aéroports, base militaire, nombreuses PME et PMI, laboratoires de recherche, établissements d'enseignement supérieur) qui participent aux grands projets de demain. Il a pour but de promouvoir la Normandie comme région de premier plan sur l'aéronautique et le spatial et de soutenir et développer ces activités dans la région. NAE estime que la filière représente globalement plus de 18 000 salariés et 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2016 dans la région. La Normandie et la Vallée de la Seine sont donc également au cœur de cette grande filière industrielle française.

Bien qu'employant moins de salariés, deux autres secteurs industriels sont également beaucoup plus représentés en Normandie que sur le plan national : le secteur du raffinage et celui de la chimie. De par la présence des infrastructures portuaires du Havre et Rouen, et plus généralement de la Seine, de grandes raffineries se sont implantées en Normandie, telles Total Raffinage France à Gonfreville-l'Orcher ou Esso Raffinage à Notre-Dame-de-Gravenchon. La surreprésentation de la chimie est, quant à elle, liée à cette forte présence du raffinage, au recyclage des combustibles nucléaires usés dans le Nord Cotentin et à la proximité du fleuve et son lien direct à



La Normandie, productrice d'énergie pour ses voisins

Movéo - Nombre de relations interdépartementales (>5)

- 6 - 25
- 25 - 50
- 50 - 100
- 100 - 300
- 300 - 400

- Normandie/Île de France vers les autres régions
- Interne Normandie/ Île de France

la capitale. Sur l'ensemble de la Vallée de la Seine, la filière de la chimie emploie plus de 108 000 salariés (avec notamment, comme grandes entreprises, Sanofi, GSK, Arkena ou Aptar), la valorisation des déchets compte 23 000 emplois (Sita, GDE, Veolia, Suez Environnement), et la filière de l'énergie, plus de 77 000.

Nombre de relations interdépartementales avec la Normandie et l'Île-de-France dans le cadre des projets labellisés Mov'eo.

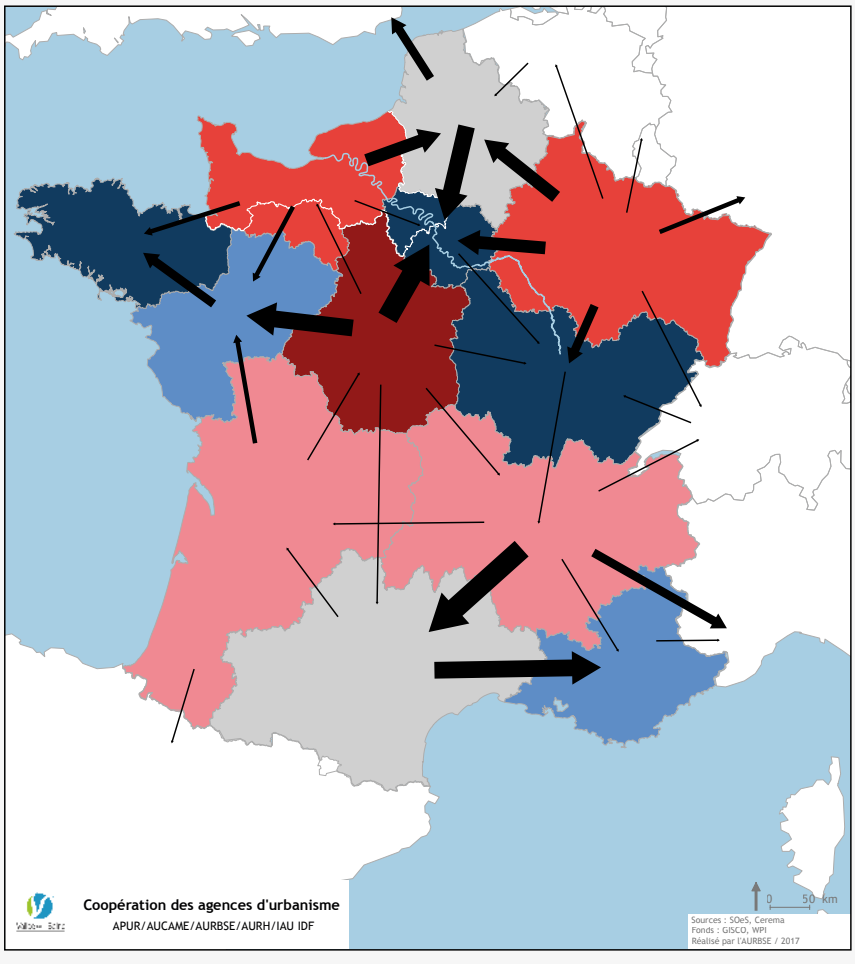
La Normandie dispose du deuxième plus grand parc nucléaire de France avec 17 % des capacités nationales installées sur son territoire. Le nucléaire représente 82 % de son parc d'installations électriques, avec 10 640 MW. Mais, la Normandie développe également les énergies renouvelables, les installations de production hydraulique, solaire, éolienne ou encore de bioénergies concentrant 7,1 % du parc régional (930 MW), après une hausse de 11 % en un an, et notamment de + 13 % pour l'éolien. Cette part devrait continuer à s'accroître avec notamment des parcs éoliens en mer prévus d'ici 2020 au large de Courseulles-sur-Mer, Fécamp et du Tréport. À cet horizon, et au vu des projets en développement, la région devrait atteindre ses objectifs du SRCAE à 94 %. Toutefois, en 2016, seuls 2,9 % de la production électrique réelle d'électricité en Normandie ont été réalisés par les énergies renouvelables (19 % en moyenne nationale). Sur les 64 228 GWh produits en Normandie, 57 294 GWh (89 %) provient du nucléaire, 5 073 GWh du thermique fossile et 1 861 GWh des énergies renouvelables. Pour rappel, la puissance (en MW) d'un moyen de production mesure sa capacité à délivrer une quantité d'énergie, tandis que la production réelle mesure (en GWh) l'énergie délivrée pendant une durée d'une heure, l'énergie consommée en une heure correspondant à la puissance appelée pendant cette durée de temps.

Produisant 2,5 fois plus d'électricité qu'elle n'en consomme, la Normandie est une région exportatrice d'énergie, avec un solde positif en 2016 de 34 700 GwH. C'est une des trois régions françaises, avec le Centre - Val de Loire et le Grand Est, qui contribue le plus à la solidarité énergétique avec les territoires voisins. En 2016, la Normandie exporte en moyenne 54 % de sa production électrique. C'est vers les Hauts-de-France que son solde exportateur est le plus marqué : 19 800 GwH, soit 57 % de son solde exportateur. Viennent ensuite la Bretagne et les Pays de la Loire (respectivement 7 100 et 5 100 GwH). L'Île-de-France n'arrive qu'en 4e position avec 2 800 GwH. La région Hauts-de-France, où la Normandie exporte le plus son électricité, est une région qui consomme autant d'électricité qu'elle en produit. Mais, elle consomme de l'électricité arrivant de Normandie et dans une moindre mesure du Grand Est, tandis qu'elle exporte son électricité vers l'Île-de-France. Avec un solde de 20 500 GwH, c'est la deuxième région en termes de solde exportateur le plus positif

vers la région francilienne, après le Centre - Val de Loire (29 000 GwH), et juste devant le Grand Est (19 600 GwH), la Normandie étant seulement 4e. Concernant la Bretagne et les Pays de la Loire, si la Normandie présente un solde exportateur positif avec ces deux régions qui consomment plus qu'elles ne produisent, ce solde reste moins prégnant que celui du Centre - Val de Loire vers les Pays de la Loire, et que des Pays de la Loire vers la Bretagne. Enfin, le solde exportateur de la Normandie avec la région Centre - Val de Loire (qui présente un solde exportateur total en 2016 de 59 700 GwH, plus élevé qu'en Normandie) est légèrement déficitaire.

Outre les échanges avec les autres régions françaises, la Normandie exporte également son électricité trans-manche. Trois grands investissements d'interconnexion avec l'Angleterre sont actuellement en cours.

- La liaison entre Jersey et la Normandie, sur 30 km dont 27 en mer entre les plages de Saint-Rémy des Landes dans la Manche et Archirondel sur la côte Est de Jersey est en cours de remplacement. À noter que l'île de Jersey importe 90 % de son électricité de France.
- Une nouvelle liaison électrique entre la Normandie et l'île anglo-normande de Guernesey est également à l'étude. D'autre part, une nouvelle connexion entre le Calvados et le Sud de l'Angleterre à courant continu et d'une capacité de 1000 MW (IFA2) est en cours de développement, les travaux devant débuter fin 2017 pour une mise en service en 2020.
- Enfin, RTE développe une liaison entre Menuel dans le Cotentin et le comté de Devon en Angleterre. Le début des travaux est prévu en 2019 et la mise en service à partir de 2022. Pour ces deux projets d'interconnexion entre la Normandie et l'Angleterre, 400 km de lignes sous-marines vont être construites et 65 km de lignes souterraines, et ils représentent 1 460 M€ d'investissements.



Couverture de la consommation régionale par la production régionale et solde des échanges entre régions en 2016

Solde annuel des échanges entre régions (GWh) - 2016

- 40 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- 25000 - 30300

Rapport production / consommation

- < 20%
- 20% - 80%
- 80% - 120%
- 120% - 200%
- 200% - 400%
- > 400%

Annexe 2

L'IMAGE DE LA VALLÉE DE LA SEINE AU NIVEAU NATIONAL, LE REGARD DES DIRECTEURS DES AGENCES D'URBANISME


© Aurbse

Pour apprécier l'image de la Vallée de la Seine au niveau national, l'agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole (AUCAME) est allée interroger à Paris les directeurs d'agences d'urbanisme françaises lors d'une réunion organisée le 6 juillet 2017 dans les locaux de la FNAU.

Deux questions leur ont été posées :
- Quelle vision avez-vous de la Vallée de Seine ?
- Quels sont les atouts et les faiblesses de ce territoire ?

Du fait de leur activité au cœur des territoires et des réseaux, le regard des directeurs d'agence constitue un bon marqueur de notoriété.

UN DÉFICIT D'IMAGE AU NIVEAU NATIONAL

D'une manière générale, les personnes travaillant au pourtour de la Vallée de la Seine, dans un rayon de 300 à 400 km, ont une vision assez précise du territoire. Au-delà, l'image est beaucoup plus floue, voire inexistante, du fait de la distance et de l'absence de liens entre les différents espaces. Le territoire souffre globalement d'un déficit d'image lié à un manque de connaissances et à une vision négative colportée par ses traits dominants.

Sur le plan géographique, la Vallée de Seine est l'incarnation de Paris et de l'Axe Seine qui relie la capitale à la mer. « La Seine, c'est Paris », le fleuve formant une longue vallée au cours sinueux qui se jette « loin, très loin » dans la mer.

UN TERRITOIRE INDUSTRIEL, PORTUAIRE ET LOGISTIQUE À CONFORTER

En termes d'image, la première caractérisation est celle d'un territoire très industriel dominé par deux secteurs d'activité, l'automobile et la pétrochimie. Cette vision industrielle du territoire est liée en grande partie aux cartes géographiques qui ont forgé l'esprit de nombreux élèves dans les écoles. Corolaire du profil industriel, la Vallée de la Seine apparaît comme un espace de pollution qui altère sa qualité de vie.

Le second trait économique est celui d'un corridor d'échanges de marchandises dont l'intensité est liée, historiquement, à la géographie et aux activités portuaires qui s'y sont développées. Cet axe de circulation constitue un enjeu majeur pour l'avenir du territoire, les concurrences étant fortes avec les ports du Nord de l'Europe et leurs hinterlands (Anvers, Rotterdam, Hambourg…). Le

potentiel logistique et portuaire est réel, mais la Vallée de la Seine souffre depuis longtemps de « l'incohérence des politiques portuaires au niveau national ». La construction du canal Seine-Nord Europe en est une illustration criante, sa mise en service potentielle risquant d'exacerber la concurrence des ports du Range Nord. La Vallée de la Seine devrait être privilégiée, car « tout ce qui renforce Le Havre est important pour la France ».

DES PAYSAGES DIVERSIFIÉS TRÈS CONTRASTÉS

En termes de paysages, l'image est très contrastée. Certains perçoivent le territoire comme un continuum industriel et urbain, d'autres comme un paysage rural parsemé de petites villes et de villes moyennes situées dans des plaines ou le long des méandres de la Seine. Cette dichotomie donne une vision trouble de la Vallée de la Seine. Auréolés par les impressionnistes, les paysages sont néanmoins perçus comme « fabuleux », le territoire bénéficiant d'une grande richesse culturelle et patrimoniale. Contrairement à la Vallée de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire, « pourtant moins belle », son potentiel est insuffisamment valorisé. Ses atouts laissent entrevoir toutefois de belles perspectives de développement du tourisme, mais son image industrielle et urbaine, rattachée à celle de Paris, constitue néanmoins un frein à son attractivité.

Concernant la mobilité et les transports, la Vallée de la Seine est confrontée à un véritable enjeu d'accessibilité notamment sur le plan ferroviaire. À l'ère de la grande vitesse, les temps d'accès à Paris se sont dégradés, « les voyageurs mettant aujourd'hui plus de temps en train qu'il y a 50 ans ». Cette desserte difficile pénalise le développement économique et logistique du territoire et, par voie de conséquence, son intégration dans les grands flux d'échanges internationaux.

UN TERRITOIRE À PROMOUVOIR

En termes d'espace, la Vallée de la Seine n'a été appréhendée qu'au travers de l'Axe Seine et de son lien avec Paris. La façade maritime et le littoral normand n'ont jamais été évoqués et seules les villes du Havre et de Rouen ont été mentionnées en Normandie. Des villes comme Caen n'ont jamais été citées, signe que le territoire institutionnel de la Vallée de la Seine n'est pas du tout perceptible à l'échelle nationale. L'identité et la notoriété du territoire reposent sur la capacité des acteurs locaux à promouvoir la Vallée de la Seine à l'échelle nationale et européenne, mais aussi sur leur vision intégrée du développement de cet espace stratégique, « en s'affranchissant des frontières entre la Normandie et l'Île-de-France ».

Annexe 3

REGARD PROSPECTIF
L'IMPACT POTENTIEL DU BREXIT EN NORMANDIE

MÉTHODOLOGIE

Pour apprécier l'impact potentiel du Brexit en Normandie, l'AUCAME a constitué un groupe de prospective d'une vingtaine de personnes, françaises et britanniques, choisies en fonction de leurs activités et des liens qu'elles entretiennent avec le Royaume-Uni. Sur les 65 personnes sollicitées en amont, 25 ont accepté de s'engager dans la démarche, en participant à une ou deux séances de travail selon leur disponibilité.

D'un point de vue pratique, le groupe de prospective s'est réuni deux fois, les 5 et 19 septembre 2017, à la Grange aux Dîmes de Ouistreham – Riva-Bella (Calvados). Le lieu a été choisi pour faire écho au projet de création du Centre des Relations Franco-Britanniques sur le territoire de la commune. Implanté en bord de mer face à la plage du Débarquement Sword Beach, cet espace traitera des relations entre la France et le Royaume-Uni à travers les siècles. Le Brexit s'inscrit pleinement dans cette dynamique. Symboliquement, ce musée historique sera inauguré en 2019 à l'occasion du 75e anniversaire du Débarquement.

Dans sa composition, le groupe de prospective a réuni des acteurs professionnels et des personnes privées de tous horizons, une diversité qui a permis de croiser les regards et d'envisager le Brexit sous toutes ses facettes. Les deux séances ont été organisées par l'agence d'urbanisme et animée par Sophie Barbot, consultante à ICEM Projets. La méthode adoptée est celle du forum d'expression où chacun a pu partager ses idées et ses points de vue en toute liberté, sans être interrompu par les autres membres du groupe. Cet exercice d'intelligence collective conduit à des appréciations et des visions différenciées dont la complémentarité permet de mieux percevoir les grands enjeux et les impacts possibles du Brexit pour la Normandie. Les conclusions, « à dire d'acteurs », sont donc le fruit d'un travail participatif.

Concrètement, la première séance a été consacrée aux questions que soulèvent aujourd'hui le Brexit et aux enjeux qu'il pose pour l'avenir de la Normandie. Trois domaines ont été explorés : l'économie et les finances, les Britanniques en France et les français en Grande-Bretagne. Les réflexions ont permis d'identifier les facteurs clefs susceptibles d'influer et les processus induits qu'ils pourraient enclencher. Les membres du groupe ont été interrogés lors de la deuxième séance sur les signaux d'ores et déjà perceptibles et sur ceux qui semblent s'esquisser aujourd'hui. Les processus potentiels ont été formalisés et analysés par grandes thématiques : économie générale, négociation du Brexit et des accords commerciaux, aides et programmes européens, mobilité des personnes et vie sur le territoire. Source d'inquiétude, le Brexit peut également apparaître comme une opportunité pour la Normandie. Répartis en sous-groupes, les participants ont pu conclure l'exercice de prospective en proposant des pistes favorables pour l'avenir de la région et des relations franco-britanniques.

Les réflexions et les échanges ont duré au total cinq heures. Près de 130 prises de paroles successives ont été recensées lors des deux séances du groupe de prospective.

Consultés par référendum le 23 juin 2016, les Britanniques ont souhaité à 51,9 % des voix la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne (UE)[1]. Le Parlement britannique a ratifié ce « British Exit » ou Brexit le 8 février 2017 en adoptant le projet de loi autorisant ce retrait. Activant l'article 50 du traité de Lisbonne, le gouvernement de Theresa May a lancé la procédure officielle de divorce le 29 mars 2017, la séparation effective devant intervenir le 29 mars 2019 à 23 h 00, juste avant les élections du Parlement européen en mai ou juin 2019. Les Britanniques évoquent plusieurs raisons pour justifier cette rupture inédite dans l'histoire de l'UE : restaurer la souveraineté nationale, contrôler l'immigration, s'affranchir des régulations de Bruxelles, commercer librement avec le Monde… En quittant l'UE, le Royaume-Uni vise une plus grande autonomie politique et économique du pays, de façon à mieux maîtriser et orienter son avenir. Dans tous les cas, ce départ révèle une crise existentielle profonde de l'Europe et interroge sur le sens et les perspectives du projet européen.

L'IMPACT DU BREXIT DÉPEND FORTEMENT DE L'ISSUE DES NÉGOCIATIONS

Les conditions de sortie font aujourd'hui l'objet d'âpres discussions entre Bruxelles et le Royaume-Uni. Côté Europe, l'objectif est de limiter les risques de contagion du Brexit au sein de l'Union en affichant une position ferme à l'égard du Royaume-Uni. Côté britannique, le but est de négocier un départ le plus avantageux possible et donc d'obtenir des concessions auprès de l'UE. Plusieurs sujets sont sensibles, en particulier la question de la frontière nord-irlandaise, le sort des expatriés européens au Royaume-Uni et des Britanniques dans l'UE et le règlement de la facture pour solde de tout compte à l'Europe dont le montant financier pourrait s'élever à 100 milliards d'euros. Les résultats des négociations sont à ce jour difficiles à anticiper, mais quatre scénarios semblent d'ores et déjà se dessiner :

- une sortie sans accord de l'UE ;
- un « hard Brexit » conduisant à des accords de libre-échange avec l'Europe ;
- un Brexit « intermédiaire » marqué par l'instauration de barrières douanières ;
- un « Soft Brexit » où le Royaume-Uni continuerait de participer au marché unique.

Une remise en cause pure et simple du Brexit suite à un nouveau référendum constituerait un 5e scénario, mais la détermination du gouvernement britannique, face à la fermeté de Bruxelles, rend peu probable cette éventualité. Au final, l'impact du Brexit en Europe et au Royaume-Uni va fortement dépendre des conditions de négociations auxquelles Bruxelles et Londres vont aboutir d'ici 2019.

Sur le plan démographique, le Royaume-Uni compte 65,3 millions d'habitants en 2016, soit 12 % de la population de l'UE. Il se situe au 3e rang des 28 états membres, juste derrière la France. Sur le plan économique, le Royaume-Uni est le 5e pays du monde en termes de PIB, devançant cette fois la France. Les Britanniques génèrent 16 % de la richesse créée au sein de l'UE, plaçant le pays au 2e rang parmi les états membres. Le départ de cette grande puissance économique va peser sur la visibilité de l'Europe au niveau mondial (le poids démographique de l'UE va passer de 7 % en 2017 à 6 % en 2019) et sur les finances de l'Union. En 2014, le Royaume-Uni a en effet versé 11,3 milliards d'euros à l'UE, soit 10 % des contributions totales. Le pays est le 4e contributeur, sachant qu'il bénéficie d'un rabais[2], négocié en 1979 par Margaret Thatcher, pour que le pays ne soit pas trop déficitaire vis-à-vis de l'Europe. En 2014, Londres verse plus qu'elle ne reçoit, mais son solde net reste globalement limité (0,23 % de son revenu national brut, soit le 10e rang parmi les 28 états membres). Le retrait du Royaume-Uni va sans doute générer des coupes budgétaires dans les aides européennes et conduire à accroître les contributions budgétaires de certains membres pour combler le manque à gagner et préserver la solidarité entre les états. Il peut également conduire à refonder les politiques européennes, en particulier la politique agricole commune qui subirait un manque à gagner de 3 milliards d'euros après la sortie des Britanniques.

DES INTERRELATIONS FORTES ENTRE LE ROYAUME-UNI ET LES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE

Sur le territoire européen, le Royaume-Uni est un partenaire majeur qui échange et entretient des liens importants avec l'ensemble des pays, la France occupant une place privilégiée du fait de sa proximité et de son histoire commune avec son voisin d'Outre-Manche. Les interrelations entre la France et le Royaume-Uni sont nombreuses et contribuent au dynamisme et à la prospérité des deux états. Dans ce contexte, l'enjeu du Brexit est important pour l'avenir des deux pays, l'intérêt de chacun étant de continuer à « se nourrir » l'un et l'autre. Les négociations en cours doivent par conséquent veiller à préserver les liens et la vitalité des économies, des deux côtés de la Manche et de la Mer du Nord, en écartant tout ressentiment et volonté de revanche. Londres et Bruxelles ne semblent pas être dans cet état d'esprit aujourd'hui…

Région frontalière tournée vers le Royaume-Uni, la Normandie est directement concernée par le Brexit. Les liens sont en effet historiquement importants entre les Anglais et les Normands, la Manche ayant toujours constitué une passerelle et une zone d'échanges entre l'Angleterre et le Continent. Quelles seront les conséquences du Brexit pour la Normandie ? L'anticipation est très complexe du fait des imbrications et des nombreux domaines concernés. L'impact va par ailleurs dépendre du résultat des négociations dont les orientations sont difficiles à percevoir. Deux maîtres mots résument le climat du moment : « incertitude » et « inquiétude », les premiers effets du Brexit étant pour le moment difficilement perceptibles. Les horizons étant « brouillés », la tendance actuelle, largement relayée par les médias, est d'envisager l'avenir avec pessimisme et de considérer le Brexit comme une « menace ». La réalité est plus nuancée et laisse entrevoir des perspectives potentiellement favorables pour la Normandie.

L'ANNONCE DU BREXIT PROVOQUE UNE BAISSE DE LA LIVRE STERLING

Sur le plan économique, l'annonce du Brexit a provoqué une baisse de la livre sterling vis-à-vis du dollar et de l'euro dont la poursuite va dépendre des perspectives et de la confiance qu'accordent les marchés financiers à l'avenir de l'économie britannique. Ce recul de la monnaie britannique est favorable pour la compétitivité anglaise, mais aussi source d'inflation au Royaume-Uni du fait du surenchérissement du prix des importations. Côté français, une baisse durable de la livre aurait un impact négatif sur les ventes vers le marché anglais et affecterait par conséquent l'activité des entreprises normandes exportatrices. Dans le transmanche, le recul de la devise anglaise crée un effet « ciseau » pour une compagnie comme Brittany Ferries, les passagers britanniques payant leurs traversées et leurs consommations à bord en livres, alors que les salariés de l'armateur sont principalement rémunérés en euros. La parité entre les deux monnaies pourrait se rééquilibrer au fil du temps, une fois le choc du Brexit absorbé.

Conformément à l'article 50 du traité de Lisbonne, la sortie du Royaume-Uni de l'UE va générer un retrait du marché unique et de l'union douanière et une renégociation de nombreux accords avec ses pays partenaires. Si l'appartenance au premier marché mondial que constitue l'UE facilite les échanges commerciaux, Londres pourrait signer ses propres accords avec des pays extérieurs en pleine croissance comme la Chine, l'Inde et les pays émergents d'Asie et d'Amérique du Sud. Elle pourrait renforcer ses liens avec les pays du Commonwealth qui verraient là une opportunité pour pénétrer le marché européen en faisant du Royaume-Uni un « cheval de Troie » et pour ce dernier une source de création de

valeur ajoutée. Sur le plan commercial, si les négociations sur le Brexit ne parviennent pas à un accord avec l'UE, les conséquences conduiraient à un rétablissement des contrôles et des formalités douanières aux frontières, et une complexification des processus pour importer et exporter des marchandises. Le gouvernement britannique semble privilégier la voie d'un modèle spécifique s'affranchissant des accords privilégiés existants et basé sur la négociation d'accords bilatéraux globaux ou sectoriels et de reconnaissance mutuelle. La définition des règles étant déterminante pour le développement des échanges, il importe d'engager les négociations sans attendre celles de l'UE pour être proactif, pérenniser et renforcer les relations commerciales des deux côtés du channel.

DES DÉLOCALISATIONS CROISÉES D'ENTREPRISES ENTRE L'EUROPE ET LE ROYAUME-UNI

L'une des tentations des Britanniques pourrait être de faire du Royaume-Uni un paradis fiscal pour attirer des entreprises, en suscitant par exemple la création de « zones franches portuaires » pour développer le commerce. Ce choix pourrait inciter des entreprises européennes à s'implanter sur le marché anglais pour tirer profit des avantages financiers conférés, suscitant des délocalisations d'entreprises vers le Royaume-Uni. A l'inverse, la volonté de maintenir leur position ou de s'ouvrir sur le marché européen peut conduire certains entrepreneurs britanniques à se délocaliser sur le continent. Dans le domaine financier, la perte potentielle du « passeport européen » autorisant la vente de services dans toute l'UE pourrait susciter le transfert de nombreux établissements vers des places financières comme Francfort, Paris ou Luxembourg pour conserver un accès au marché unique. Au final, le Brexit induirait des mouvements d'entreprises dans les deux sens, sans savoir vraiment où se situerait la balance.

Dans le domaine aérien, la négociation du Brexit peut conduire à une sortie du Royaume-Uni du « ciel unique européen » qui permet aux compagnies basées dans les pays de l'UE de voler sans entrave dans toute l'Europe. Cette perspective peut conduire des compagnies britanniques à s'implanter sur le continent ou à développer leurs activités commerciales vers des destinations internationales situées en dehors de l'UE. En termes de trafic, la perspective du Brexit a d'ores et déjà induit une contraction des flux entrants et sortants au Royaume-Uni et entraîné une suspension de certaines lignes franco-britanniques dans les aéroports normands pendant la saison hivernale. Là encore, Londres pourrait adopter une « ligne dure » ou au contraire, à l'instar de la Suisse et de la Norvège, négocier un accès total au marché unique du transport aérien européen. Quoi qu'il en soit, le Brexit devrait induire un report du trafic aérien normand sur les lignes maritimes transmanches.

LE TRANSMANCHE AU CŒUR DES ÉCHANGES FRANCO-BRITANNIQUES

Sur le plan commercial, 40 % des biens échangés entre le Royaume-Uni et l'UE sont transportés par la mer. Le trafic maritime de marchandises avec la France se fait essentiellement par car-ferry : 30 millions de tonnes, soit les trois-quarts des flux par bateau[3] entre les deux pays. Sur le marché transmanche, une part importante des marchandises transite également par le tunnel sous la Manche qui constitue un axe majeur d'échange commercial entre la France et le Royaume-Uni. En 2015, 60 % des unités de fret ont été transportées par ferry dans le détroit (Calais et Dunkerque) et 35 % en empruntant le tunnel sous la Manche. Les lignes périphériques de Dieppe à Roscoff ne totalisent donc que 5 % du trafic transmanche de marchandises, une part de marché limitée qui peut donner l'illusion, vu de Paris, que tout se joue dans le Pas-de-Calais. Directement concerné par le Brexit, le trafic car-ferry (ou Ro-Ro[4]) se caractérise par des rotations fréquentes et régulières et des trafics en flux tendus liés à la fluidité de l'activité portuaire et logistique. La réinstauration des frontières douanières pourrait créer des congestions et ralentir l'ensemble de la chaîne logistique du fait des contrôles.

Côté passagers, 14,8 millions de personnes ont voyagé par ferry entre la France et le Royaume-Uni en 2016 et 10,6 millions ont emprunté le tunnel sous la Manche. Comme pour les marchandises, le trafic est très concentré dans le Pas-de-Calais, 10 % des passagers transitant par les ports bretons et normands (2,6 millions de passagers, dont 1 million sur la ligne Caen-Ouistreham - Portsmouth, la principale liaison maritime au cœur de la Manche). Dans un contexte de forte concurrence, le Brexit pourrait impacter le trafic transmanche si la livre continue de baisser et si la France perd en attractivité aux yeux des Britanniques. Le retour possible du duty free sur les lignes ferries assurerait en revanche de nouvelles ressources aux transporteurs maritimes, car les produits sans taxe sont très « rentables » à bord. Il intensifierait cependant le trafic dans le Pas-de-Calais, en particulier celui des « passagers piétons » qui viendraient faire leurs emplettes à la journée côté anglais. Le duty free devrait également attiser la guerre des prix entre les compagnies, les recettes procurées devant permettre de pratiquer des tarifs agressifs. Dans cette compétition, les lignes normandes et bretonnes pourraient en pâtir. A contrario, le renforcement des contrôles frontaliers pourrait être bénéfique pour les lignes périphériques : moins engorgés, les ports de Dieppe à Roscoff garantiraient en effet des « temps d'escale » plus courts et des flux plus fluides que ceux du Pas-de-Calais, un avantage comparatif certain.

DE FORTES TENSIONS DANS LE DOMAINE DE LA PÊCHE

Dans le domaine de la pêche, le Royaume-Uni souhaite quitter la convention de Londres, signée en 1964, pour retrouver le contrôle exclusif des droits de pêche à proximité des côtes britanniques. En interdisant l'accès à ses eaux territoriales, le gouvernement britannique priverait les pêcheurs européens d'une importante ressource (un tiers des poissons sont pêchés dans les eaux anglaises) et susciterait un afflux de pêcheurs belges ou hollandais sur les côtes normandes. Par ailleurs, les Britanniques ne seraient plus assujettis aux quotas imposés par l'Europe et pourraient pêcher sans limitation de volume. Le retrait potentiel du Royaume-Uni de la politique commune de pêche génère de fortes tensions parmi les pêcheurs normands, certains ports comme Cherbourg pouvant être très impactés. Toutefois, les Britanniques exportant les deux-tiers de leurs produits vers l'UE, l'âpreté des négociations pourrait les desservir et les pousser à assouplir leur position afin d'éviter une fermeture des marchés européens.

DES CONSÉQUENCES PRATIQUES SUR LA VIE QUOTIDIENNE DES EXPATRIÉS

Au sein de l'UE, 1,3 million de Britanniques vivent en dehors du Royaume-Uni, les trois premières destinations étant l'Espagne (319 000 ressortissants), l'Irlande (249 000) et la France (171 000). Sur le territoire français, Rhône-Alpes, Nouvelle Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Bretagne sont les régions les plus prisées. Les critères de choix sont avant tout pour les Britanniques : l'art de vivre, le climat, le prix de l'immobilier, le coût de la vie, la qualité des services de santé, le niveau bas des taux d'intérêt et la rentabilité de l'immobilier. Proche des côtes anglaises, la Normandie est une région appréciée à la fois pour résider (près de 9 000 immigrés britanniques) ou passer des vacances (6 300 résidences secondaires). Terre d'histoire riche en patrimoine et activités de loisirs, la région est une grande destination touristique pour les Britanniques (1re clientèle internationale dans les hébergements marchands de Normandie). Cet attrait favorise l'immobilier et l'économie dans le tourisme et les services aux habitants.

Sur le plan immobilier, les effets sont pour le moment contrastés. La perspective du Brexit incite certains Britanniques à vendre ou à renoncer à leurs projets d'investissement, mais pour d'autres, elle précipite et accélère les projets d'acquisition. Pour le moment, la France reste toujours aussi attractive auprès des Anglais. À terme, le Brexit risque cependant d'impacter la vie quotidienne des ressortissants britanniques vivant sur le territoire français. La dépréciation de la livre sterling pourrait entraîner une baisse notable des revenus de retraite et, côté santé, la dénonciation des accords bilatéraux entre la France et le Royaume-Uni pourrait affecter la couverture médicale des expatriés britanniques. Les actifs seraient également affectés si un permis de travail était exigé pour pouvoir exercer un emploi, une obligation qui viendrait renforcer la rigidité déjà décriée du marché du travail français. Ces difficultés potentielles poussent aujourd'hui de nombreux Anglais à demander la naturalisation française, mais le renoncement à la nationalité d'origine n'est pas une panacée. Ces démarches devraient sans doute rester minoritaires parmi les expatriés britanniques.

L'OUVERTURE DES FRONTIÈRES POUR LES MIGRANTS ?

L'une des causes principales du Brexit est le refus de l'immigration, en particulier en provenance des pays de l'Est, des flux auxquels le Royaume-Uni ne peut pas s'opposer en raison de la liberté de circulation au sein de l'UE. Le Brexit va ainsi permettre aux Britanniques de contrôler les flux migratoires à l'égard du reste du monde, et donc de cibler les métiers et les actifs qu'ils souhaitent embaucher dans leur économie. L'instauration d'un visa de travail pour les ressortissants de l'UE pourrait en revanche freiner l'installation des jeunes Français au Royaume-Uni, surtout en cas de hard Brexit qui pourrait crisper les relations entre les Britanniques et les expatriés sur fond de préférence nationale. Les ressortissants britanniques et européens étant très nombreux de part et d'autre de la Manche et de la mer du Nord, il est toutefois vraisemblable que le Royaume-Uni et l'UE s'accorderont sur une convention souple de réciprocité en matière de mobilité résidentielle et professionnelle, levant ainsi les entraves à la liberté de déplacement.

Côté immigration, le Brexit va tendre vraisemblablement les relations entre le Royaume-Uni et la France. L'Hexagone est en effet confronté à un afflux massif de migrants qui convergent vers les ports pour se rendre au Royaume-Uni, dans l'espoir de trouver un travail sur le marché anglais réputé pour son dynamisme et sa souplesse. La remise en cause des accords du Touquet, signés en 2003, pourrait conduire la France à ne plus arrêter les migrants à ses frontières et à les laisser passer de l'autre côté du channel où les contrôles seraient alors effectués. En levant les barrières, la France apaiserait ses tensions internes, notamment dans les zones portuaires où s'agglomèrent les candidats au passage. Pour les citoyens européens, cette question des migrants est essentielle car elle concerne leur quotidien et ils ne comprendraient pas que le Brexit puisse ne pas conduire à déplacer la frontière du côté britannique. La crédibilité de l'UE est ici clairement « en jeu ».

INCERTITUDE SUR LES COOPÉRATIONS FINANCÉES PAR L'EUROPE

Autre sujet d'incertitude, les coopérations et les programmes européens. En matière de recherche et d'innovation, de nombreux programmes de coopération bénéficient en effet de financements européens, dans le cadre notamment d'Interreg. Les projets engagés risquent d'être affectés par le Brexit du fait de l'arrêt des programmes européens. Les coopérations devraient cependant se poursuivre, car les économies ont besoin de mutualiser et croiser leurs ressources pour pouvoir se développer. L'intérêt stratégique primera sur le cadrage institutionnel. Concernant les étudiants, le Brexit peut conduire le Royaume-Uni à sortir du programme européen Erasmus et par voie de conséquence impacter les échanges universitaires. Si les jeunes Britanniques affectionnent peu la France et privilégient plutôt les pays anglophones pour leurs études, les étudiants français sont en revanche nombreux à choisir le Royaume-Uni comme destination. La remise en cause d'Erasmus Outre-Manche entraînerait la disparition des bourses européennes et la fin de la prise en charge des frais d'inscription qui, en Angleterre, sont très élevés. Le « coup de frein » serait immédiat et aurait pour effet un report des échanges universitaires vers d'autres destinations comme l'Irlande ou les pays scandinaves. Ce scénario paraît finalement peu vraisemblable : à l'instar de la Suisse, le maintien du Royaume-Uni dans le programme Erasmus paraît plus vraisemblable. D'une manière générale, l'annonce du Brexit a spontanément freiné les jumelages et les échanges scolaires avec le Royaume-Uni, mais cette réaction devrait s'atténuer du fait de l'antériorité et de la force des liens préexistants.

LE BREXIT, UNE OPPORTUNITE POUR LA NORMANDIE ?

À bien des égards, le Brexit apparaît comme une « zone d'ombre » pour l'avenir de la Normandie, mais à y regarder de plus près, son impact global ne devrait pas être si important. Les effets sont en effet très contrastés et dépendent très largement de l'issue des négociations. Au final, le choc du Brexit devrait s'estomper face à la rationalité économique qui devrait l'emporter. Cette vision optimiste ne doit pas conduire cependant au déni des risques et à l'inaction car certains nuages obscurcissent néanmoins l'horizon.

Le véritable enjeu du Brexit pour la Normandie est avant tout celui de son attractivité, de façon à maintenir et attirer les Britanniques sur le territoire. Le Brexit constitue ainsi une opportunité pour susciter une mobilisation collective des forces vives du territoire et donner un nouvel élan à la Normandie. La dynamique doit être enclenchée dès maintenant, sans attendre l'impulsion des décideurs politiques locaux et l'issue des négociations. La stratégie doit conduire par conséquent à **valoriser nos atouts**, en activant tous les leviers possibles de façon à **saisir les opportunités** que suscite le Brexit.

La proximité de la Normandie et de la Grande-Bretagne constitue un premier atout : en s'appuyant sur ses ports, la région peut prétendre à devenir une vraie **porte d'entrée maritime** du Royaume-Uni sur le continent, loin de l'engorgement du détroit maritime de Douvres et Calais. La priorité doit être mise sur le **tourisme** en privilégiant l'accueil et, de façon continue, une offre adaptée aux besoins des Britanniques. Région agro-industrielle, maritime et portuaire, la Normandie dispose de **ressources productives et logistiques** pour approvisionner et alimenter le marché britannique et par là même « booster » ses exportations. L'instauration éventuelle de barrières douanières et de contrôles aux frontières peut par ailleurs susciter le développement de métiers dans le domaine de la **logistique**, avec des créations d'emplois à la clef. La **qualité de vie** constitue un autre atout pour attirer les Anglais en Normandie, des aménités qu'il convient de préserver et valoriser pour maintenir et renforcer les liens avec le Royaume-Uni.

Le mot de la fin revient à l'un des membres du groupe de prospective : « ***le Brexit ne nous arrêtera pas !*** ».

---

1 Le Royaume-Uni a adhéré à l'Union européenne en 1973. Le choix a été ratifié par référendum en 1975 (67 % de voix favorables).
2 Ce rabais est supporté majoritairement par la France (1,6 milliard en 2014).
3 Les autres échanges maritimes entre la France et le Royaume-Uni concernent des vracs liquides (16 % du tonnage importé et exporté), des vracs secs (5 %), des conteneurs (2 %) et du fret conventionnel (1 %).
4 De l'anglais"Roll-on, Roll-off" désignant le transport de véhicules par navire.

LES LIENS ENTRE LE ROYAUME-UNI ET LA NORMANDIE

QUELQUES CHIFFRES DE RÉFÉRENCE

ÉCHANGES EXTERIEURS

Exportations (2015) :
- 8 % des exportations de la Normandie (3e rang).
- 130 entreprises normandes exportatrices.
- Principaux produits exportés : produits chimiques, parfums et cosmétiques (21 % des ventes) et produits des industries agroalimentaires (18 %).

Importations (2015) :
- 5 % des importations de la Normandie (8e rang).
- 30 entreprises normandes importatrices.
- Principaux produits importés : produits pétroliers bruts et raffinés (32 %) et produits chimiques, parfums et cosmétiques (16 %).

Excédent commercial (2015) :
- 930 millions d'Euros.

Source : Douanes.

BRITANNIQUES EN NORMANDIE

Immigrés britanniques (2010) :
- 8 900 immigrés britanniques.
- Près de la moitié d'entre eux sont retraités.
- 12 % sont naturalisés français.
- 82 % vivent dans l'Ouest de la Normandie.

Source : INSEE.

JUMELAGES

- 230 jumelages entre la Normandie et le Royaume-Uni.
- Près de la moitié des jumelages se situent dans le Calvados.

Source : AFCCRE.

TOURISME

Part des Britanniques dans les nuitées (2016) :
- Hôtellerie : 26 %
- Campings : 26 %
- Gîtes : 20 %
- Les Britanniques constituent la 1re clientèle internationale en Normandie.
- Leur fréquentation dans les hébergements marchands a baissé de 11 % par rapport à 2015.

Trafic transmanche (2016) :
- Caen-Ouistreham, Cherbourg, Le Havre et Dieppe : 2 162 000 passagers.
- La Normandie concentre 14 % du trafic transmanche total de passagers.

Résidences secondaires (2015) :
- 6 300 résidences secondaires détenues par des Britanniques, soit 62 % du parc étranger.

Internet (2016) - Réseaux sociaux (2017) :
- 495 000 visites sur le site anglais du comité régional de tourisme (CRT) de Normandie.
- 63 000 fans sur Facebook UK « Normandie Tourisme ».
- 2 800 followers sur Twitter UK « @Normandie ».

Source : Comité Régional de Tourisme de Normandie.

APUR
Atelier parisien d'urbanisme
17 boulevard Morland
75004 PARIS
01 42 76 22 58
@Apur_75
www.apur.org

AUCAME
Agence d'urbanisme de Caen-Métropole
19 avenue Pierre Mendès
14000 CAEN
02 31 86 94 00
www.aucame.fr

AURBSE
Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure
101 boulevard de l'Europe
76004 ROUEN Cedex 1
02 35 07 04 96
www.aurbse.org

AURH
Agence d'urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine
4 quai Guillaume Le Testu
76063 LE HAVRE Cedex
02 35 42 17 88
@aurh_officiel
www.aurh.fr

IAU îdF
Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région île-de-France
15 rue Falguière
75740 PARIS Cedex 15
01 77 49 77 49
@iauidf
www.iau-idf.fr

Avec le soutien de :

Ce document a été élaboré par la coopération des agences d'urbanisme dans le cadre du contrat de plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine au titre de la fiche action 1.1 « Dispositif pérenne d'observation, d'études et de prospective ».

Éditeur : Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine - 11/2017 - Création : BDSA L'AGENCE - Conception - Réalisation : Design et Com' - Impression : La Petite Presse