

ÉVÉNEMENT SPÉCIAL TOUR DE FRANCE



RETOURS DU HAVRE

LA NORMANDIE ET L'AXE SEINE : LA DISPONIBILITÉ FONCIÈRE ET LA MULTIMODALITÉ, VECTEURS D'AVENIR

Le Havre accueillait le 12 mai dernier la quatrième étape du Tour de France d'Afilog. La présence à cette rencontre d'élus locaux de premier plan ainsi que des plus grands acteurs publics et privés de la logistique française attestait de la volonté commune de dynamiser la filière pour se hisser à l'un des tous premiers rangs de la logistique mondiale.

Revendiquant un potentiel de croissance important, l'essor de l'axe Seine constitue l'une des clés de la réussite nationale : une conviction partagée par les participants de cette journée d'échanges, à condition toutefois que quelques obstacles majeurs soient rapidement levés...



Édouard Philippe



Catherine Troallic



François Philizot

Réunissant plus de 150 décideurs politiques et acteurs de la logistique locale, cette quatrième étape fut mise en perspective par les introductions respectives de :

- Édouard Philippe, Député-maire du Havre
- Catherine Troallic, Députée, Conseillère régionale de Normandie
- François Philizot, Préfet délégué à la vallée de la Seine
- Hervé Martel, Vice-Président de Haropa et Président du directoire du GPM-Le Havre
- Claude Samson, Président d'Afilog



1^{RE} TABLE RONDE

LA LOGISTIQUE PORTUAIRE EST-ELLE UN ATOUT COMPÉTITIF POUR LE TERRITOIRE ?

La vallée de la Seine est un territoire doté de filières d'excellence, telles que l'énergie, la gestion des déchets, la chimie, ou encore l'automobile. Dans un contexte marqué par les défis de la réindustrialisation et, plus globalement, de mutations de ces activités, la logistique est devenue un facteur de compétitivité essentiel pour le tissu économique de ce territoire. Quelle place occupe aujourd'hui la logistique portuaire dans cette dynamique de renouvellement industriel ?

LES INTERVENANTS

Henri Legouis,
Directeur Europe de Bolloré Logistics

Alain Caro,
Directeur Supply-chain de CFAO France

Patrick Lefranc,
Responsable logistique internationale de Euroserum

Christophe Bouthors,
Directeur Général de Panhard Groupe

Gilles Gautheret,
Responsable développement commercial de Katoen Natie

Hervé Cornède,
Directeur Commercial et Marketing de Haropa

Philippe Carton,
Directeur Général de TTOM (Tramar Transit Outre Mer)

« Les enjeux logistiques autour de l'axe Seine sont de l'ordre de 200 milliards d'euros », a d'emblée annoncé la Députée Catherine Troallic, insistant sur le fait que les emplois générés étaient de plus non délocalisables. Filière d'excellence pour la région, la logistique possède ici de nombreux atouts et tous les élus locaux et responsables publics présents ont insisté sur la volonté politique de développer ce secteur économique en captant les flux existants pour concurrencer les grands ports de l'Europe du Nord. Au Havre, déjà premier port français pour le commerce extérieur et pour le trafic de conteneurs, cette croissance passera par la fluidification du port avec notamment la simplification administrative des procédures de dédouanement et des investissements massifs dans les infrastructures portuaires (le plan État/Région prévoit d'investir 200 millions d'euros entre 2015 et 2020).

UNE GRANDE DISPONIBILITÉ FONCIÈRE

L'un des autres atouts d'HAROPA est sa plus grande disponibilité foncière avec la mise à disposition de vastes parcs logistiques : « Concrètement, plusieurs programmes en cours ont pour ambition de créer 250 ha pour répondre aux besoins des investisseurs avec des délais de déploiement extrêmement réduits », précise le Vice-Président de Haropa, Hervé Martel. Cette compétitivité de l'axe Seine est très liée à l'effort des pouvoirs publics pour doper la disponibilité foncière et réduire les coûts. Ainsi, par exemple, les grands ac-

teurs comme Bolloré Logistics ou Panhard, déjà très implantés au Havre, intensifient leurs investissements. « Nous sommes en train de créer 100 000 m² d'entreprises grâce à deux programmes au Havre », explique Henri Legouis. « Cette disponibilité foncière cadre tout à fait avec la politique de notre groupe de développer des formats d'entrepôts de plus en plus grands », confirme Christophe Bouthors.

RECAPTER LES FLUX EXISTANTS

« Par ailleurs, la pacification du climat social, la capacité à accueillir des bateaux toujours plus imposants font que les raisons de détourner les trafics vers d'autres ports sont aujourd'hui caduques. » La proximité géographique du bassin parisien et la grande qualité de la main d'œuvre locale ont également été saluées par la majorité des professionnels présents comme un facteur hautement favorable au développement de la filière. « Le port du Havre peut accueillir aujourd'hui les plus grands bateaux du monde, jusqu'à 20 000 EVP, avec un lead time parmi les plus performants d'Europe », précise Gilles Gautheret. Au nombre des coups de pouce attendus pour recapter des flux existants, la création d'un guichet unique commercial pour augmenter la visibilité du port à l'international et la réduction des frais de douanes avec la création d'une zone franche sont aussi à l'étude.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE : NÉCESSITÉ D'UNE CO-PRODUCTION PUBLIC/PRIVÉ POUR FAIRE DE LA MULTIMODALITÉ UNE RÉALITÉ.

Dans un territoire où la gouvernance portée par l'État affirme la place de la logistique comme maillon indispensable au renouvellement industriel, la co-production de l'ensemble des parties prenantes est aujourd'hui un défi incontournable pour répondre aux objectifs économiques et environnementaux de demain. Quels sont les leviers pour faire de la multimodalité une réalité à l'échelle de la vallée de la Seine ?

Au-delà d'atouts considérables, l'axe Seine souffre également, de l'aveu même des élus locaux et responsables du secteur publics, de manques réels qui entravent son développement industriel. « En dépit de la qualité de nos installations portuaires et de la proximité avec l'Île-de-France, le Havre ne se situe pas au rang qui devrait être le sien », reconnaît Édouard Philippe, Député-Maire du Havre. « Les deux ports du Havre et de Rouen n'ont jusqu'alors pas bénéficié d'une vraie stratégie portuaire : c'est cette lacune que nous travaillons à combler en faisant de la vallée de la Seine un véritable corridor économique conçu comme un système », assure François Philizot. « L'axe Seine représente 36 % du PIB français et croît de + 2% / ans », rappelle Vianney de Chalus. « Or, il n'y a de valeur que de flux : plus les flux logistiques sont importants, plus la valeur économique générée l'est ».

« LA BATAILLE DES PORTS SE JOUE À TERRE »

Parmi les obstacles, la difficulté à desservir l'hinterland au-delà de l'immédiate Normandie et le manque de solutions multimodales compte au nombre des points le plus souvent évoqués. Pour Nicolas Occis, « la bataille des ports se joue à terre. Il est indispensable de développer la liaison fluviale entre Le Havre et Rouen, ports qui sont hautement complémentaires. Rouen, champion sur les céréales, est aussi premier sur l'Afrique et les Antilles. » Aussi, le port de Rouen bénéficiera prochainement



d'une taxe d'aménagement à taux unique réduit ainsi que d'une viabilisation nouvelle (RVSL Amont) avec la création notamment de 60 à 80 000 m² d'entrepôts. Par ailleurs, les investissements publics devraient se concentrer sur la création d'un système fluvial opérationnel 24h/24. Très investi dans le transport combiné fleuve/route, Gilles Peyrot plaide en faveur d'une offre de solution « One Way tout compris » : « c'est l'attente de nos clients », affirme-t-il.

LE FLEUVE ET LA ROUTE, EN CONTINUITÉ

Question multimodalité toujours, le très attendu projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors permettra de créer un nouvel itinéraire fret à l'est de la capitale normande pour renforcer la desserte du port du Havre. Elle offrira en outre de la capacité supplémentaire pour les trains de marchandises entre les ports normands et la région parisienne. Accompagnée d'une nécessaire simplification administrative, la multimodalité sera donc la clé du développement de l'axe

Seine dans les années à venir. Elle permettra de proposer une solution logistique unifiée et visible afin de concrétiser le pari d'HAROPA : se hisser au premier rang des grands ports de l'Europe du Nord.

LES INTERVENANTS

Nicolas Occis,
Vice-Président de Haropa et Président du directoire du GPM-Rouen

Vianney de Chalus,
Président de Paris Seine Normandie et Président de la CCI Seine Estuaire

François Risse,
Directeur Général de Prologis Europe du sud

Thierry Derrey,
Directeur Délégué de l'ISEL

Gilles Peyrot,
Directeur Général de Logiseine

Éric Champeyrol
Directeur Général Délégué de Ferrovergne

Philippe Perrais
Directeur Adjoint de la DREAL



HAROPA : NOUVEAU LEADER PORTUAIRE EUROPÉEN ?

Contraction de HAVre-ROuen-PARis, HAROPA a vu le jour en 2012 pour donner naissance à un système portuaire de dimension européenne dans le domaine de l'industrie et, notamment, de la logistique.. Trois ans plus tard, il constitue le premier système portuaire français avec, en 2015, 91,4 Mt de trafic maritime et plus de 20 Mt de trafic fluvial. La progression des trafics depuis 2012 (+6,9 % en tonnage) et l'augmentation de la part de marché du port du Havre sur le secteur très concurrentiel des conteneurs sont particulièrement encourageantes. HAROPA est aujourd'hui 5^e au sein du Range Nord.

QUELQUES IMAGES DE L'ÉTAPE



LA VISITE DU PORT



LE COCKTAIL

UNE ÉTAPE ORGANISÉE EN PARTENARIAT AVEC :



AVEC LE SOUTIEN DE :