

02 | 2012

Référentiel logistique

Diagnostic enjeux

Introduction au séminaire
du 16 février 2012



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

À l'issue d'une première réflexion initiée par les CCIT de Rouen et de l'Eure, il est apparu que la mise en œuvre d'un développement coordonné des infrastructures logistiques sur le bassin de vie de la Seine nécessitait la construction d'une stratégie au plan local, prenant en compte les besoins exprimés par les acteurs économiques et les projets portés par les collectivités territoriales. Compte tenu de la multiplicité des acteurs concernés et des territoires impliqués, l'agence d'urbanisme a été sollicitée, dans le cadre de son programme partenarial de travail, pour animer la démarche en vue de définir un référentiel logistique. Ce référentiel viendra notamment alimenter les stratégies de développement économique des collectivités territoriales. Les élus et membres de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure en ont validé les principes et la méthode d'élaboration en juin 2011.

Le présent document est un pré-diagnostic. Son objectif est de poser des éléments de contexte et d'enjeux à propos de la filière logistique, afin d'en faire réagir les principaux acteurs. Il prépare la construction d'un diagnostic et préfigure des enjeux à partager entre tous : élus, acteurs économiques et techniciens des collectivités.

Il constitue nécessairement une vision partielle qui invite à poursuivre le débat. Ce travail reste notamment à compléter par une approche plus fine du cœur économique et de ses enjeux au niveau régional et local. Cette vision sera amendée au cours du séminaire du 16 février 2012 et livrée par la suite dans un document de synthèse.

Ce premier rendez-vous est l'occasion de réunir les acteurs économiques et techniques, publics et privés.

Chacun est invité à participer à un atelier particulier sur les thèmes de la logistique urbaine, de la logistique portuaire, de la logistique de distribution, des infrastructures ou encore de la logistique industrielle. Au cours des phases de diagnostic ou d'enjeux propres à chaque atelier, les participants feront valoir leur expertise et leur vision d'acteur de la filière.

Sommaire

Une passerelle régionale d'envergure européenne page 5

- > Une position régionale géostratégique dynamique
- > Des enjeux pressentis dans un contexte économique international tendu

Une proposition de définition de la notion de Gateway page 11

- > « Gateway port » ou « gateway réseaux », deux approches radicalement différentes
- > La réalité du transport maritime
- > La notion de gateway dans les projets de territoire

Une approche globale des enjeux logistiques métropolitains page 21

- > Les enjeux géo-logistiques
- > Les enjeux de performance économique

Cinq thèmes clés pour organiser des pistes de réflexion page 27

- > Thème 1 - Infrastructures : coordonner échelles et modes de déplacements des marchandises pour une performance économique accrue
- > Thème 2 - Logistique urbaine : organiser un système qui tend vers l'individualisation de l'offre et de la demande
- > Thème 3 - Logistique portuaire : pérenniser la compétitivité de l'appareil portuaire
- > Thème 4 - Logistique industrielle : accompagner le renouvellement de l'appareil industriel
- > Thème 5 - Logistique de plateforme : améliorer la performance d'un système à l'interface entre réseaux de déplacements, de production et de consommation

Chiffres clés page 35

Bibliographie et sites internet page 37

1

Une passerelle interrégionale d'envergure européenne

La logistique est au cœur des enjeux géo-stratégiques de la Haute-Normandie et des ensembles métropolitains de son territoire.

L'importance du phénomène de métropolisation est en effet fortement corrélée à l'inscription de la métropole dans un système d'échanges. Or, la Haute-Normandie, et en particulier le futur pôle métropolitain Rouen/Elbeuf/Val-de-Reuil/Louviers, est au centre de plusieurs logiques d'échanges.

Une position régionale géostratégique et dynamique

L'arc Nord-Ouest, façade communicante entre l'Europe et le monde

Cet arc géographique s'étend de la frontière belge à l'estuaire de la Loire. Ce territoire très puissant (45% de la population et de la valeur ajoutée industrielle de la France) révèle des complémentarités fonctionnelles et des intérêts convergents :

- le positionnement de plusieurs ports de pleine mer en tête du Rail Manche, premier corridor mondial de trafic maritime,
- l'ouverture sur le continent européen qui bénéficie ou bénéficiera d'infrastructures de plus en plus importantes, Axe Est-Ouest du RTE-T (Réseau TransEuropéen-Transports), Canal Seine Nord Europe,
- un réseau reliant (ou en capacité de relier) plusieurs capitales européennes, notamment de rang mondial, entre elles (Paris, Londres, Amsterdam) et leur bassin de population respectif.

Cependant, il n'est jamais apparu comme un objet d'aménagement du territoire.

Des infrastructures fluviales et ferrées vétustes

Les politiques d'aménagement du territoire ont positionné l'Île-de-France comme nœud central des grandes infrastructures routières et ferrées. Pour cette dernière, les investissements ont toujours été réalisés sur de grandes radiales visant à « désenclaver » les territoires en les reliant à Paris.

Les territoires déjà dotés de ces infrastructures –même vieillissantes– n'ont vu que très rarement la modernisation des réseaux nationaux. C'est particulièrement le cas du réseau ferroviaire normand.

Dans le même temps, les grandes liaisons autoroutières s'amélioraient, notamment entre le Nord et le Sud de l'Europe via l'A29 et l'A84, par les aménagements successifs de l'A13, ou encore par les grands contournements en Île-de-France. L'investissement quasi exclusif sur l'infrastructure routière a limité dans le temps l'utilisation des grands réseaux de

transports massifiés que sont le fleuve et le réseau ferroviaire. Pour le développement portuaire et industriel, et pour leur inscription dans un modèle soutenable, cette situation est source d'inquiétudes. Les ports sont désormais enclavés. L'infrastructure est trop vieille, inadaptée et insuffisamment déployée sur le territoire. Les interfaces modales sont très limitées. En conséquence, le rayonnement économique des ports et l'hinterland économique s'en trouvent réduits.

L'axe Seine, territoire de vie à la recherche d'une cohérence d'ensemble

C'est un axe de développement ancien au fort caractère industriel et logistique. Sa cohérence globale s'est heurtée à la répartition des bassins économiques au gré de la Seine et de ses affluents. Avec ses deux ports, leurs nombreuses plateformes d'une part, et ses infrastructures existantes ou en développement d'autre part, il est la principale porte d'entrée mondiale (gateway) de l'Île-de-France, première région économique européenne.

Il est l'objet d'une démarche d'aménagement et de développement importante (axe Seine) liée au devenir de Paris et à son élévation au rang de « ville monde » (Grand Paris). L'ensemble est porté au niveau de l'État par la création d'un haut commissariat à l'aménagement de la vallée de la Seine. Initialement et dans sa concrétisation actuelle, il est avant tout porté par les acteurs locaux du développement comme la région, les départements, ou les grandes agglomérations de Caen, du Havre, de Rouen et d'Evreux.

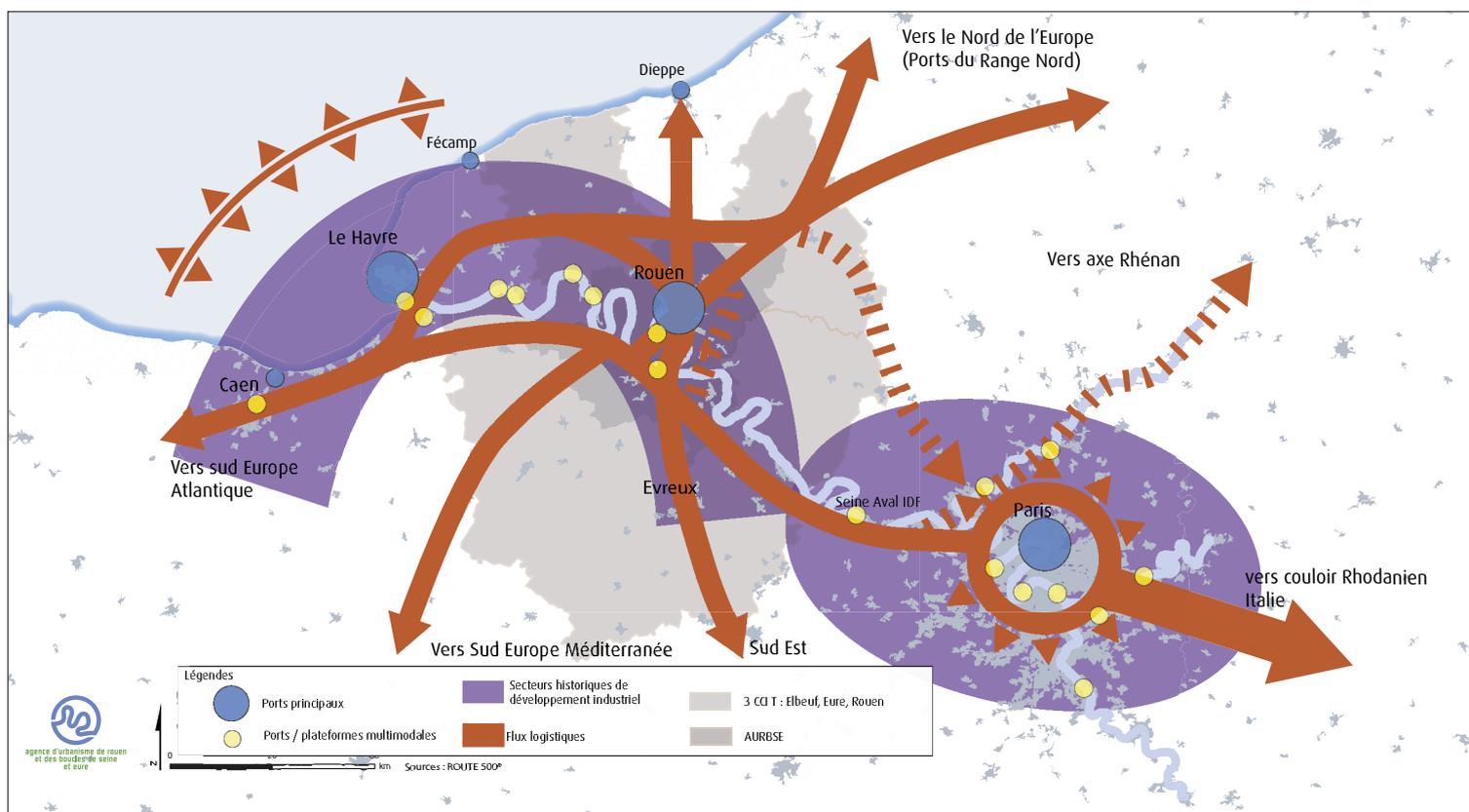
Une unité : le bassin de vie de la Seine

Le bassin de la Seine est désormais un système qui met constamment en interaction :

- un socle de 7 millions d'emplois et de 15 millions d'habitants,
- une histoire commune qui a produit un patrimoine naturel, culturel, économique riche,
- des bassins d'agglomérations rassemblant, chacun, plusieurs centaines de milliers d'habitants et d'emplois,
- une ville capitale et une région de rang mondial.

Une dynamique de projets enclenchée par la Région, les Départements et les collectivités locales au travers de plusieurs projets

Le débat public de la Ligne Nouvelle Paris Normandie s'est achevé le 3 février 2012. Le Pacte Grande Seine 2015 (porté par les deux départements 276) rassemble plus de 110 projets le long de la Seine, du Havre jusqu'à Poses, dont 32 projets de portée économique¹.



Et des projets propres de développement de chaque grande agglomération

- Caen : projet de restructuration des rives de l'Orne, nord et sud et de l'île et de la presqu'île (400 ha situés entre le centre ville et la gare -programmations en cours de définition),
- Le Havre : docks Vauban, renouvellement urbain (interface ville/port -7 000 logements, 16 000 emplois)²,
- Rouen : contournement Est - liaison A28/A13, Seine Sud (réhabilitation économique de 800 ha de zones d'activité)/Luciline (1 500 habitants/2500 emplois)/éco-quartier Flaubert (2000-2500 logements, 150 000 -200 000 m² de bureaux, 10 000m² de commerces et services et 15 000 à 20 000 m² d'équipements publics et administratifs)/gare d'agglomération en rive gauche (programmation urbaine en réflexion, fondée sur des ambitions métropolitaines), port fluvial d'Alizay,
- Evreux : plateformes logistiques à valeur ajoutée en cours de définition,
- Vernon/Gisors : plateformes logistiques à valeur ajoutée en cours de définition,
- OIN³ Seine Aval : 370 000 habitants et 120 000 emplois, une programmation urbaine qui se donne pour objectif la production annuelle de 2500 logements. Des projets phares comme : éco-quartier Mantes-Rosny sur 220 ha ou éco-pôle Seine Aval sur 50 ha,
- OIN « Massavsky » (Massy, Saclay, Versailles, St-Quentin-en-Yvelines) 150 000 logements, 100 000 emplois programmés + Plaine de France : 160 000 logements et 180 000 emplois)⁴.

Corridors industriels et grands axes de communication logistique

¹ Source : site internet : <http://www.grandeseine2015.fr/>

² Le Havre Pic Urban II 2000- 2006

³ OIN : Opération d'Intérêt National

⁴ IAUIDF 2007 grands projets urbains en Europe-p. 11

Des enjeux à définir dans un contexte économique international tendu

Aménager le territoire pour lui-même...

Au total, les projets sur Seine Aval mettront les agglomérations en capacité de produire quelques 30 000 à 40 000 logements jusqu'en 2020 (qui reste un horizon proche), pour répondre aux besoins des populations existantes (rénovation du parc, desserrement des ménages, maintien des populations) et se mettre en capacité d'accueillir des populations nouvelles.

Cette production de logements est une des conditions *sine qua non* de maintien et de développement de l'activité économique dans le bassin de vie de la Seine. Dans le même temps elle pose la question de la cohabitation avec les fonctions économiques.

... et répondre aux besoins de développement d'une « ville monde »

Cependant, l'aval de la Seine doit également prendre en compte le développement de l'Île-de-France (dont l'impact de 4 autres OIN) et du projet Grand Paris. En effet ceux-ci auront besoin de biens de consommation produits ou acheminés à partir ou au travers de Seine Aval pour garantir leur croissance. Ainsi ils seront en capacité de réaliser les quelques 250 000 logements programmés, puis d'en pérenniser les acquis.

Positionner le territoire à l'échelle européenne dans l'organisation des flux mondiaux...

Par définition, les façades maritimes sont ouvertes sur des flux mondialisés. Ces flux sont en grande partie concentrés sur la façade nord-ouest du continent européen, le long du Rail Manche. Les ports situés le long de cet axe maritime sont en concurrence et ceux positionnés en entrée/sortie sont les mieux exposés.

Mais cette situation préférentielle n'est exploitable que si le réseau d'infrastructures est efficace et les premiers bassins de vie peu éloignés.

Pour l'axe Seine, cela revient à mettre en place un réseau hiérarchisé d'infrastructures, à rénover les réseaux existants et à en créer de nouveaux. L'amélioration de la performance des réseaux doit également tenir compte :

- de leur interconnexion, y compris portuaire, qui garantit pour les acteurs l'optimisation de la distribution des biens, en fonction des modes de transports et selon l'échelle du territoire à innover,

- de leur hiérarchisation, qui garantit la performance des déplacements (temps de parcours/distance parcourue/populations desservies/sécurité du déplacement),
- d'un contexte énergétique particulier, qui amènera peu à peu à la recherche de la massification du transport.

... et s'adapter au Canal Seine Nord Europe

Le Canal Seine Nord Europe est une opportunité en même temps qu'une menace.

Il offre l'opportunité de se connecter à l'hinterland du « Range Nord »⁵, des ports européens (et éventuellement d'offrir une alternative aux difficultés de la circulation maritime dans le détroit du Pas-de-Calais).

Dans le même temps, il améliore les connexions de l'Île-de-France avec les ports du « Range Nord ». Des lacunes trop importantes dans l'organisation des infrastructures normandes rendraient les ports de l'axe Seine et leur hinterland plus fortement dépendants des ports du « Range Nord ».

S'appuyer sur le capital industriel pour innover et être pro-actif dans un contexte de crise des matières premières

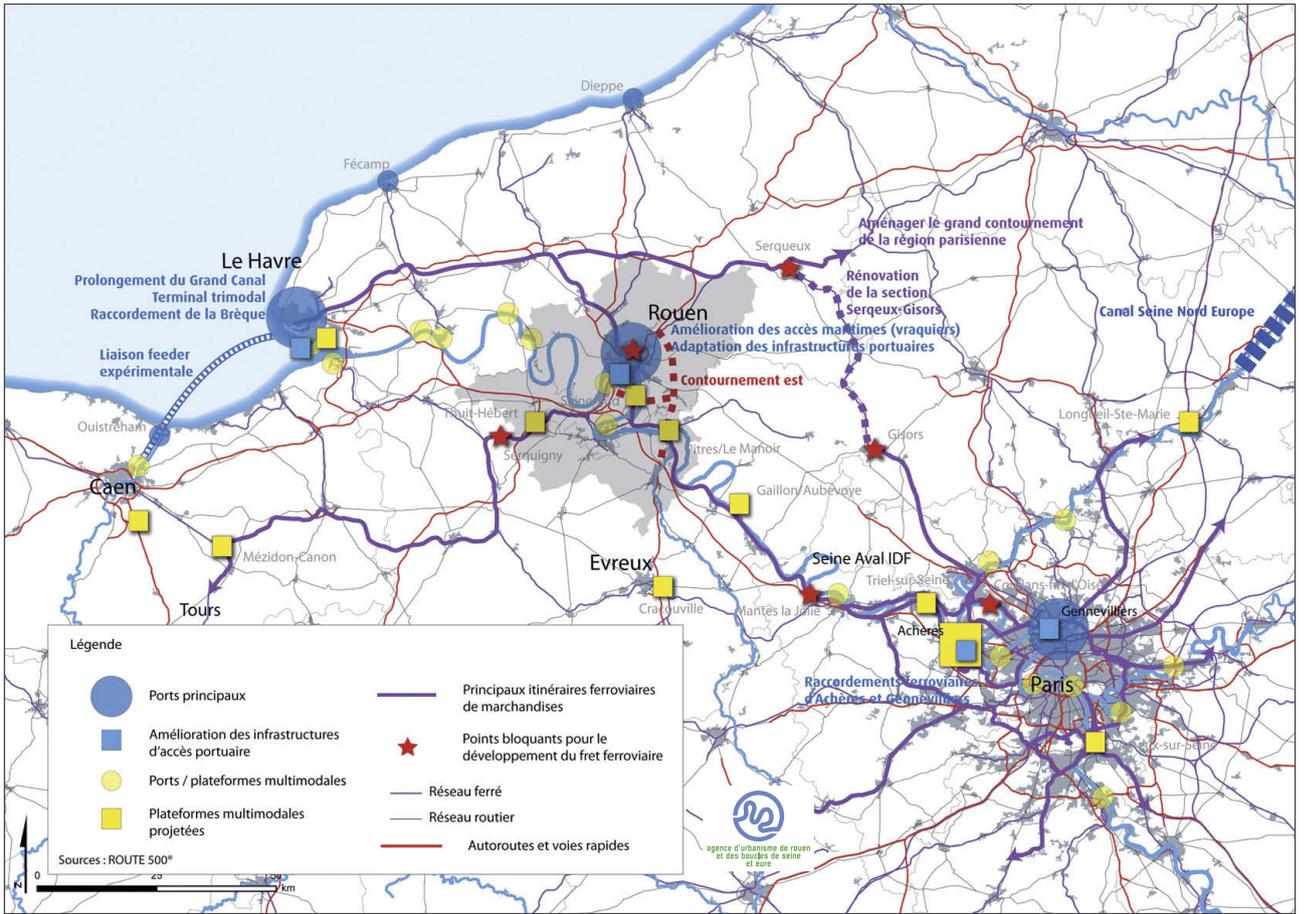
C'est un territoire fort qui possède et développe des savoir-faire, des niveaux de compétences et de formation importants dans l'énergie, la chimie, l'emballage, la logistique, l'industrie agro-alimentaire, les produits recyclés... Ce capital est issu de l'histoire du développement de ses nombreux bassins industriels. Il lui a permis de rester compétitif tout au long des grandes révolutions industrielles. C'est encore lui qui permettra de passer un nouveau cap : celui de la raréfaction du pétrole. Pour autant, ce passage sera effectif si les collectivités et les industries s'en donnent les moyens.

La nécessité de mutualiser l'effort financier et de répartir le développement en fonction des qualités des territoires qui composent cet espace

La mise en place progressive de la décentralisation, les transferts de charges de l'État et la prise de conscience locale des coûts réels de l'aménagement, dans un contexte de crises financières successives, amènent les collectivités à chercher des partenariats publics comme privés pour mener à bien leurs projets de développement.

⁵ Range Nord : Rangée Nord, ensemble des ports maritimes situés entre la Manche et la Mer du Nord.

Les infrastructures logistiques et leur projet de développement connu sur l'axe Seine



Représentation de principe du réseau RTE-T



2

Une proposition de définition de la notion de gateway

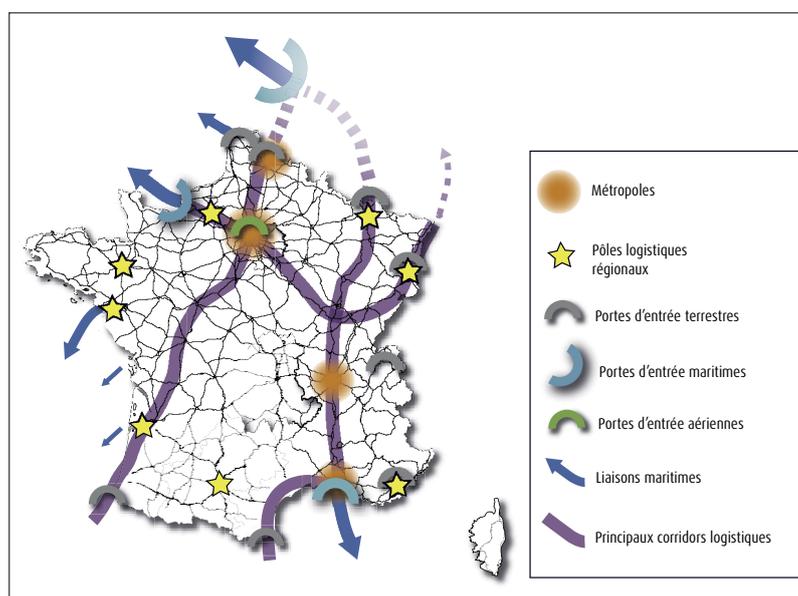
Le gateway peut être défini comme une région interface, ouverte sur le monde, composée de réseaux multiples interconnectés reliant des bassins de vie.

Le terme de « gateway » est bien souvent utilisé dans différents domaines, informatique (dont il est issu), urbanisme, géographie, transport logistique maritime, pour décrire la notion de liaison entre réseaux de types différents.

En urbanisme, il recouvre plusieurs réalités d'organisation des territoires ou de volonté d'organiser des territoires.

En logistique, la notion de gateway est une porte d'entrée/sortie⁶ qui désigne un espace de transit entre un avant-pays (foreland : source des importations et destination des exportations) et un arrière-pays (hinterland : source des exportations et destination des importations). Il existe plusieurs natures et plusieurs échelles de gateways, selon les modes de transports concernés, selon les échanges modaux qui s'y opèrent et selon leurs rayonnements (importance des avant-pays et arrière-pays). On note la possibilité d'associer plusieurs gateways dans des régions-gateways⁷.

Principaux corridors et portes logistiques en France



⁶ La logistique en France : indicateurs territoriaux - Pipame-Samarcande - septembre 2009

⁷ The relationship between seaports and the inter-modal hinterland in the light of global supply chains - European challenge - T Notteboom - ITMMA - university of Antwerp - discussion paper n°2008-10 - mars 2008

« Gateway port » ou « gateway réseaux » : deux approches radicalement différentes

Les projets d'aménagement s'appuient sur les structures politiques, les réalités socio-économiques et le socle géographique des territoires qu'ils proposent de (ré)organiser. Chacun d'eux marque sa spécificité, voire en fait le fer de lance d'une stratégie de marketing territorial. De prime abord, il semble donc exister autant de « gateways » qu'il y a de projets d'aménagement du territoire. Cependant, en analysant succinctement les différents modèles d'organisation –existants– ou les projets énoncés, on perçoit deux approches radicalement différentes.

Le « gateway port » (ou « gateway centré »)

Dans cette approche, on retrouve tout un ensemble de situations existantes ou de projets d'aménagement/développement qui se fondent sur la reconnaissance d'un hinterland et d'un foreland, dont le port ciblé serait l'interface unique ou dominante (dans un ensemble d'autres ports proches, mais n'ayant pas le même rayonnement).

Cette approche s'appuie sur l'analyse de la concentration de certains flux et activités qui positionnent le port préférentiellement dans une organisation nationale, voire internationale du transport de marchandises.

Le projet concentre donc naturellement l'ensemble des efforts d'aménagements sur le port et son environnement d'une part, et sur le développement de l'ensemble des infrastructures qui lui permettront d'améliorer les performances des liens avec son hinterland, d'autre part. Ce faisant, le projet définit donc deux entités distinctes : le port (et son territoire aggloméré proche) et son hinterland.

Ex : Barcelone, Bilbao, Marseille...

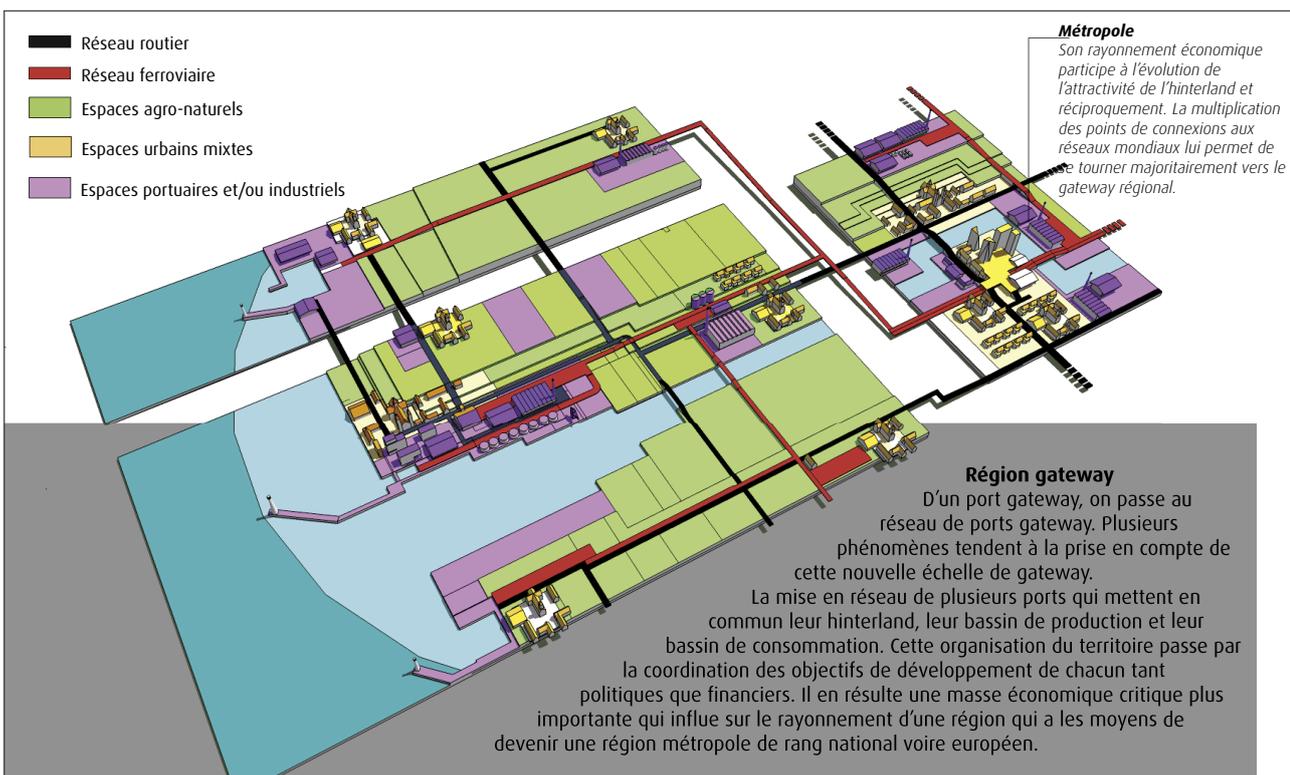
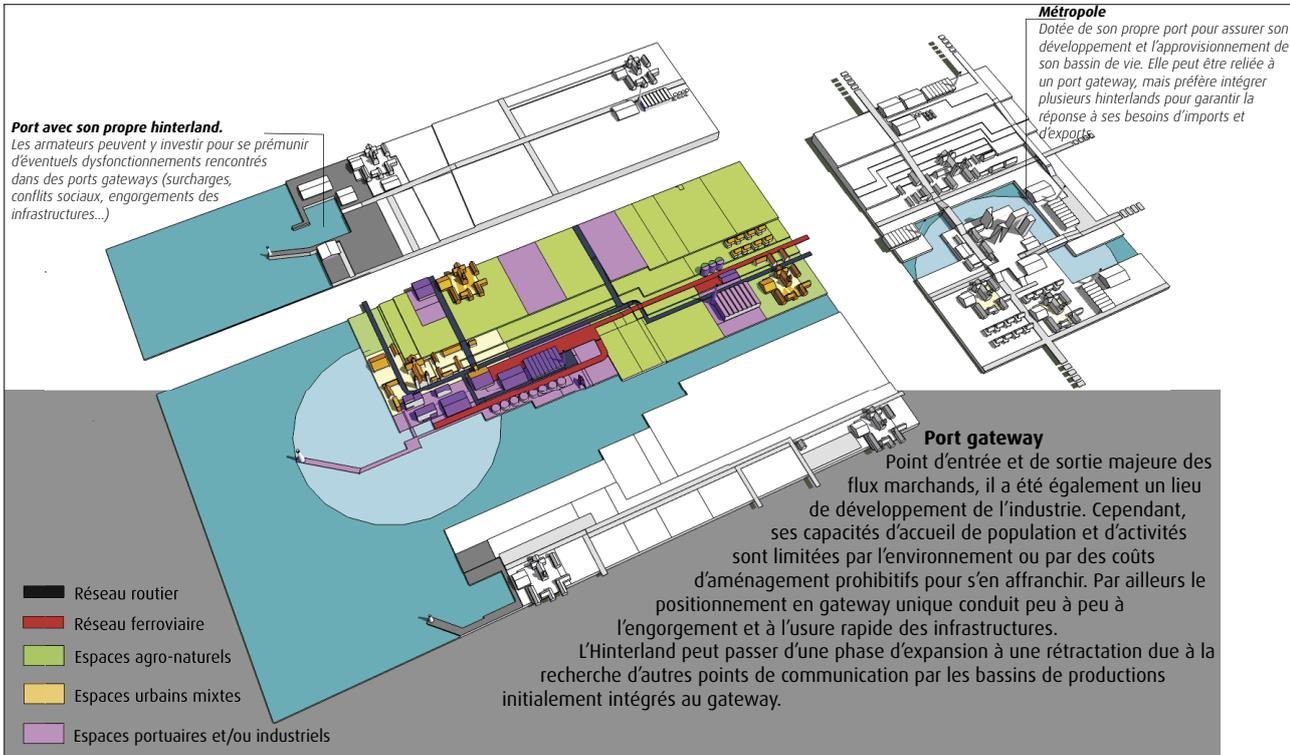
Le « gateway réseaux » (ou « région gateway »)

Dans cette approche, le gateway est défini par l'ensemble des entités portuaires mises en relation par des réseaux naturels, des infrastructures et un ensemble d'activités productives indissociables des bassins de vie.

Les interactions entre bassins de production, bassins de vie, bassins de consommation, bassins d'emploi sont fortes et dans des périmètres qui s'imbriquent.

Il s'agit donc de territoires vastes pouvant définir des régions, voire des pays. Ainsi, l'*Extended Gateway*[®] de Belgique est un projet de mise en réseau de l'ensemble des grands ports belges.

Principes d'organisation port/région gateway



SOURCE : AURIBSE

De ce point de vue également, on peut considérer la Randstat comme un « gateway réseau ».

Dans cette acception du gateway, la limite géographique peut s'avérer complexe à définir. En effet, les projets sont de longue haleine et les partenaires économiques, institutionnels ou politiques peuvent se révéler à l'avancée des réflexions, agrandissant ainsi les périmètres d'actions.

Toutefois, on observe des aires caractérisées historiquement par des développements économiques particuliers, des stratégies d'aménagement nationales, des structures de gouvernance spécifiques...

Les projets qui s'appuient sur la notion de « gateway réseau » proposent un ensemble d'actions qui visent à (re)dynamiser un territoire en touchant l'ensemble de ses composantes sur un temps de développement long. Pour cela, ils prévoient souvent la création de structures de gouvernance spécifiques et des dynamiques nationales puissantes.

La réalité du transport maritime

Au-delà du constat des différences entre modes d'organisation de grands territoires, on voit également apparaître de nouvelles formes d'organisation portuaire liées à de puissants leviers économiques. En effet, les ports ont dû notamment s'adapter aux nouvelles exigences de massification des transports de marchandises liés à la mondialisation de l'économie. Historiquement, les investissements étaient concentrés sur une place portuaire. Mais depuis une décennie, l'accroissement des besoins a amené au développement de réseaux de ports.

Un transport maritime mondialisé qui tend au développement de grandes places portuaires

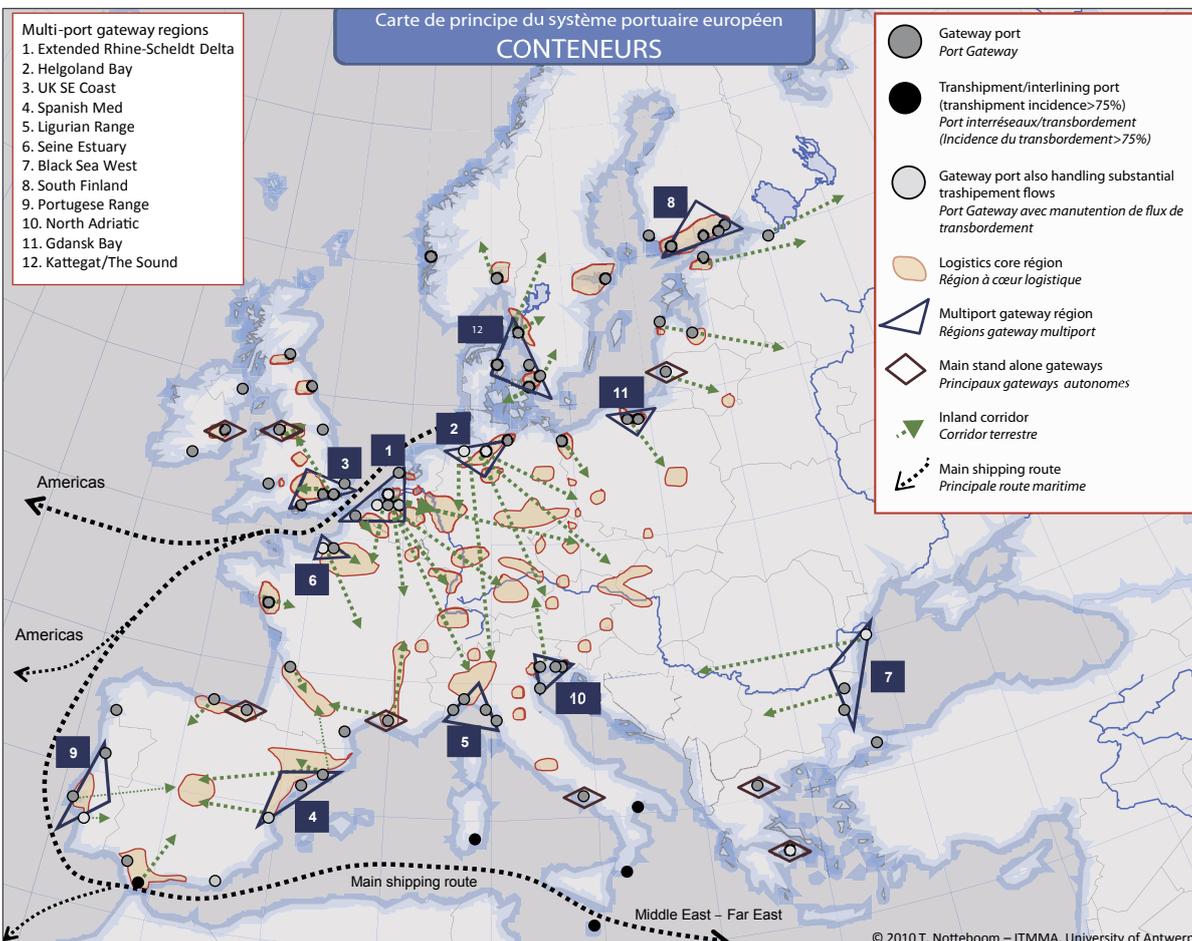
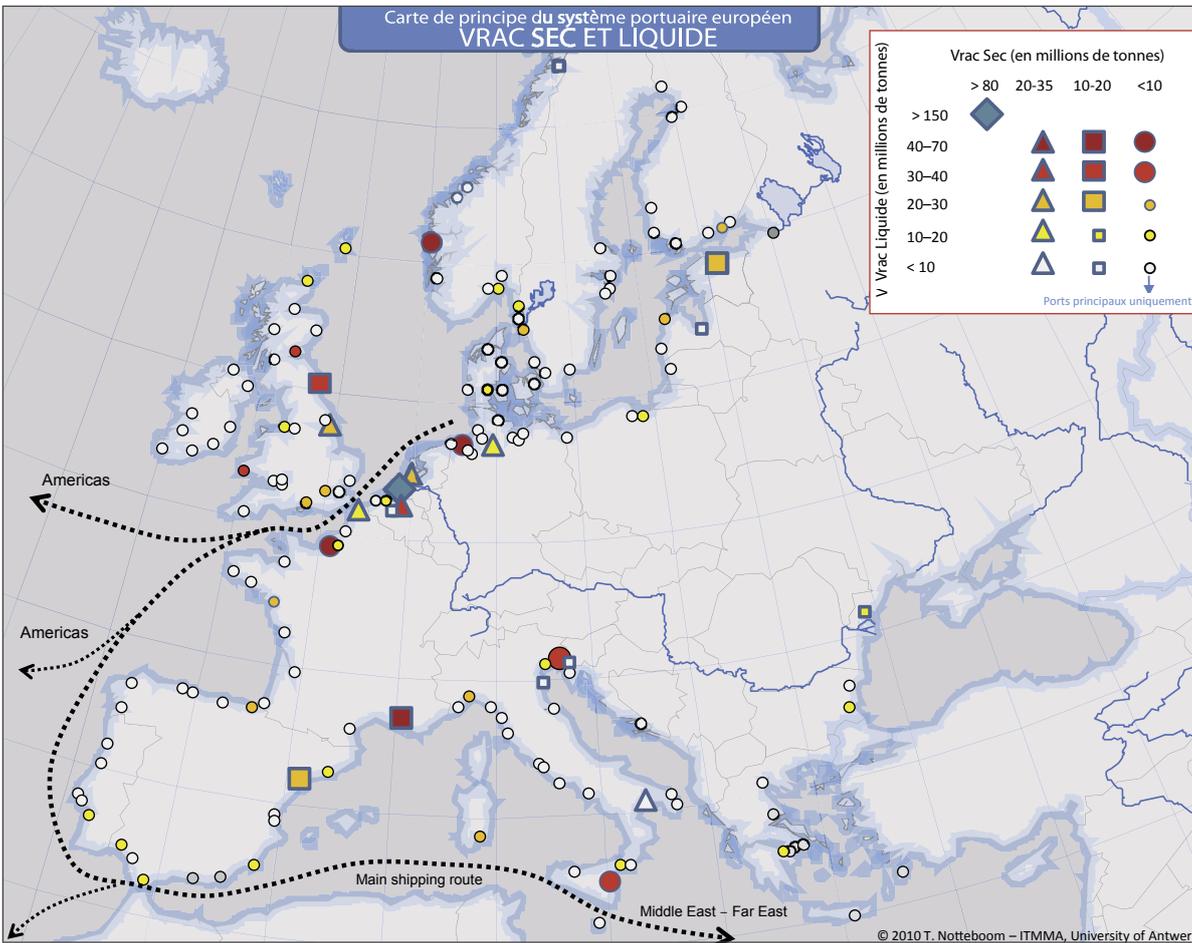
Les ports doivent en grande partie s'adapter à l'organisation des trafics maritimes. Ainsi, les armateurs, à la recherche de l'optimisation des coûts de transport et de l'accroissement des bénéfices, ont accru les masses de marchandises transportées. Les ports, ayant également des logiques et des objectifs économiques, ont répondu en augmentant leur capacité de traitement des marchandises, soit en concentrant sur le territoire existant, soit (le plus souvent) en étendant leur domaine.

La mécanique en place a engendré des phénomènes de concentration d'autant plus importants que, dans le « Range Nord », de nom-

Sources :

Article de fond : La desserte de la Rangée Nord-Europe par les armements de lignes régulières : concentration ou dispersion ? 1994 - 2002 - A. Frémont et M. Soppé - CIRTAI Université du Havre

The relationship between seaports and the intermodal hinterland in the light of global supply chains - European challenge - T Notteboom - ITMMA - university of Antwerp - discussion paper n°2008-10 - mars 2008



breux ports sont en concurrence dans la même aire géographique et que quelques hinterlands se chevauchent. Pour être concurrentiel, chacun a donc cherché à optimiser et développer ses équipements et infrastructures. Ces logiques sont restées localement concentrées lorsque les ports ont aménagé et développé individuellement leur territoire, tant pour l'accueil et la manutention que pour les mouvements de marchandises venant ou se dirigeant vers l'hinterland. Tant que les investissements privés et que les fonds publics le permettent, cette mécanique peut rester théoriquement viable.

Dispersion des flux, émergence de réseaux portuaires

Mais des phénomènes émergents tendent à remettre en question ce système d'organisation et orientent la réflexion vers des logiques de dispersions des flux par le biais d'un réseau de ports.

Dès la fin des années 90, des économistes et géographes⁸ démontrent les effets néfastes liés à la concentration. En effet, les congestions engendrées par les forts trafics entraînent des pertes significatives :

- de qualité (fiabilité, temps de parcours, régularité, ponctualité...)
- de quantité (l'engorgement limite le nombre de rotations possibles, donc la quantité de marchandises transportées)
- de distance parcourue (la congestion limite les vitesses de déplacement).

Par ailleurs, le développement économique de l'hinterland a accru les besoins en terme d'échanges maritimes. La congestion engendrée par la concentration ne permet pas de garantir l'offre. L'hinterland s'est donc appuyé sur des ports proches de rang inférieur, pour multiplier ses capacités d'import/export et réduire les frais de transports routiers.

De fait, les flux se sont répartis sur des ports proches les uns des autres. Leurs offres de services sont devenues complémentaires presque malgré eux puisque soit l'hinterland, soit les armateurs ont induit ces offres complémentaires.

Enfin, les crises économiques successives sont en train de limiter fortement les capacités d'investissements du privé, comme du public. La mutualisation des moyens au sein d'un réseau devient une alternative crédible aux difficultés de financement.

La notion de gateway dans les projets de territoire

Cette notion revient de plus en plus dans l'aménagement des territoires portuaires, et plus largement des façades maritimes et estuariennes. Elle recouvre plusieurs réalités géographiques, politiques, économiques, sociales.

En premier lieu : la notion de projet d'aménagement

Le terme « gateway » est souvent utilisé pour désigner un projet de territoire portuaire concernant des façades maritimes ou estuariennes : Thames gateway, Seine Gateway, Gènes Gateway... Il s'appuie sur une réalité, presque une évidence étymologique : un port est un point de passage et le terme gateway (et l'usage de l'anglicisme y participe sans doute) en renforce le rayonnement.

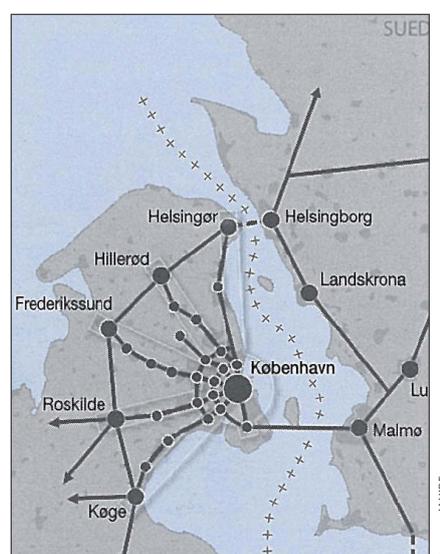
En matière de transports, le terme gateway se rapporte à des notions de passage obligé (réseaux d'infrastructures, outillages) de flux (passagers et/ou marchandises), de lieu ouvert vers des réseaux étendus et à des dynamiques fortes d'échanges. Il permet donc de qualifier et de positionner le lieu de projet comme point de passage stratégique « hub » entre plusieurs réseaux. Il justifie ainsi des objectifs proposés de développements volontaristes tant politiques que financiers.

Cependant, tous les projets d'aménagement qui concernent des territoires portuaires n'utilisent pas la notion de gateway. Par exemple, le projet Oresund, entre le Danemark et la Suède concerne un détroit et plusieurs ports dont celui de Vastra Hamnen-Malmö transformé en éco-quartier, des extensions de ville, comme à Orestad-Copenhague et des aménagements d'infrastructures (le pont d'Oresund). Il développe également des dimensions économiques importantes (Medicon Valley)⁹. Pour autant aucun des projets ne fait appel à la notion de gateway mais fait apparaître une notion de maillage.

En second lieu : une nouvelle approche des systèmes portuaires

L'évolution historique des ports¹⁰ a vu l'intégration des fonctions industrielles ayant amené des richesses plus grandes que les fonctions de commerces et d'échanges. Sans forcément en élargir le territoire d'influence, l'impact de l'industrialisation aura renforcé les liens entre le port et son hinterland par l'ensemble des développements qu'elle aura induit.

La région Oresund réseau entre le Danemark et la Suède



Source : IAUJDF

⁹ À l'instar de la Silicon Valley, la Medicon Valley (créée en 1998) est une véritable « bio-région » qui concentre 60% des entreprises scandinaves des secteurs pharmaceutiques et de la biotechnique. Cette région transfrontalière connaît la plus forte croissance d'Europe, à raison de l'installation de 12 entreprises importantes par an. Ce projet encourage l'échange de chercheurs et d'étudiants et développe des partenariats volontaires avec le Royaume-Uni. La Medicon Valley s'appuie sur une très forte connexion entre les hôpitaux, les industries, et les universités de la région de l'Oresund. Ces différents partenaires procèdent à des échanges d'informations, de programmes, de personnels.

¹⁰ Ports et industries en France : ISEMAR - Note de synthèse n°137 - septembre 2011

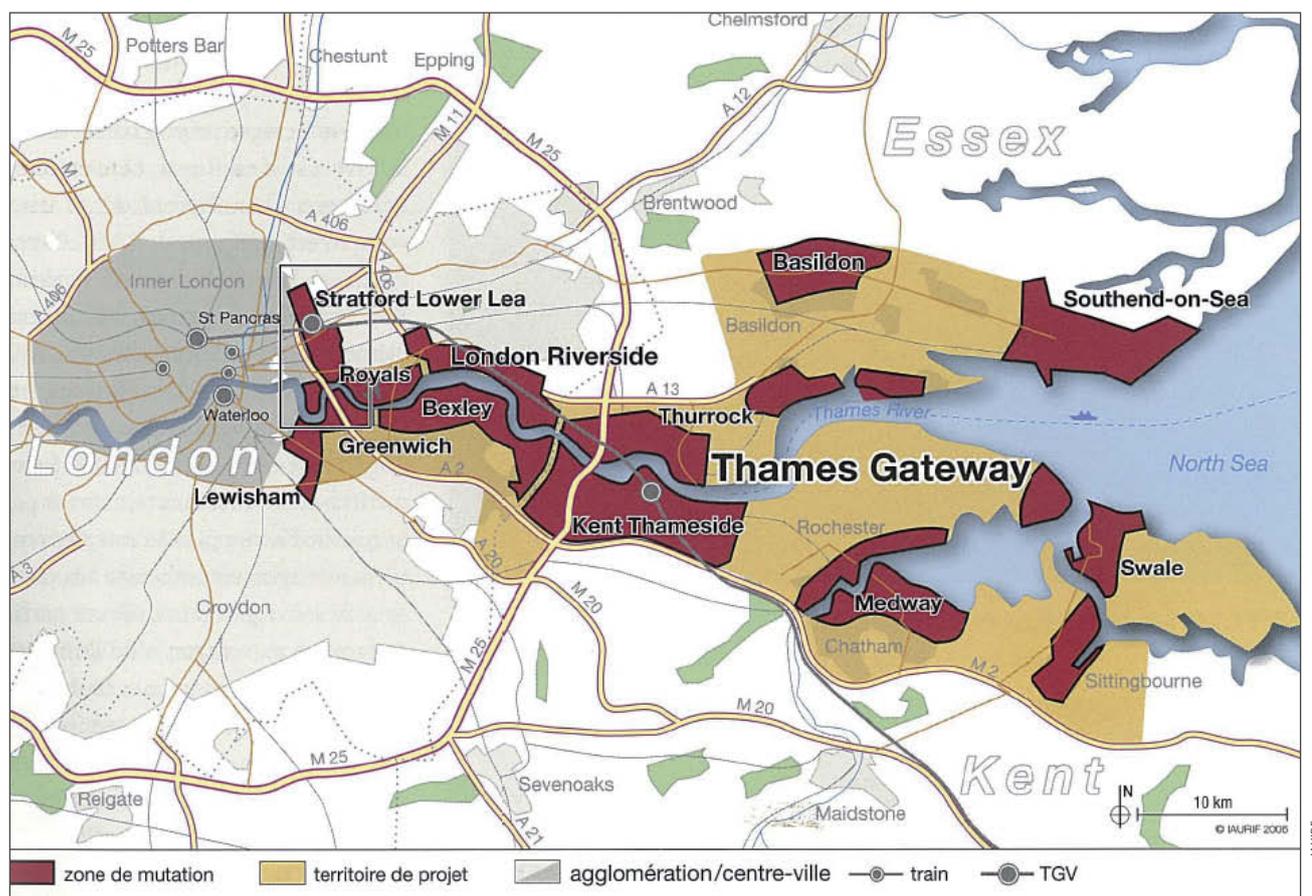
Cette évolution semble connaître désormais une phase d'expansion qui concerne, de fait, un territoire plus vaste et des enjeux (économiques, sociaux, politiques, d'infrastructures...), plus grands que ceux du port lui-même¹¹.

Par ailleurs, le développement fonctionnel portuaire et les contingences techniques d'exploitation et de prévention ont marqué petit à petit des limites entre les territoires portuaires et les villes qui les accueillent. Ces limites réglementaires, foncières, institutionnelles sont également devenues des obstacles à la constitution de projets collectifs entre ville et port, alors que les lieux, les dynamiques et les enjeux, les concernent tous deux à l'évidence (des zones de friches apparaissant aux frottements des territoires, des besoins communs de rationalisation des espaces, de renouvellement urbain...).

Le développement de la notion de gateway autour des ports semble être une réponse à ces situations. Les ports, les villes et plus largement les hinterlands ont compris qu'ils avaient des intérêts communs. Ils construisent une nouvelle approche systémique des territoires portuaires. Cette dernière met en avant les relations entre les éléments qui structurent les échanges commerciaux et dont le gateway est le point de passage privilégié. Cela concerne l'appareil de production, l'appareil de commercialisation (export, distribution), l'appareil d'importation (distribution et stockage des matières premières), les activités tertiaires (assurances, douanes, administration portuaire), les réseaux et infrastructures... qui interagissent, s'étendent et influent sur un territoire plus vaste que le port lui-même.

¹¹ De ce point de vue, et en réponse à ces nouveaux enjeux, la réforme portuaire semble traduire une volonté d'inscrire plus fortement les établissements publics portuaires dans la gouvernance et le développement de stratégies d'aménagement au niveau local.

Situation du projet Thames Gateway à Londres et dans le Grand Sud Est



Le projet Thames Gateway (initialement appelé East Thames Corridor) démarre au début des années 1990, sur l'annonce du ministre de l'environnement Heseltine d'un projet ambitieux visant à redynamiser le territoire entre Londres et l'embouchure de la Tamise. Ce projet s'appuie sur le tracé ferroviaire du TGV trans-Manche desservant de nouvelles gares dans l'est de Londres (Stratford), le Kent (Dartford International). Les grands traits du projet d'aménagement datent de 1995 et seront élargis sur l'Essex (rive nord) à partir de 2003 (date à laquelle le projet devient un des trois grands axes de développement durable prioritaire et prend le nom de Thames Gateway). À cette date, il comprend de nombreux développements en termes d'emplois et de populations. En 2004, il fait partie de la loi d'aménagement et en 2005, il est intégré aux

nouvelles stratégies régionales d'aménagement du territoire (RSS).

Le projet global comprend de nombreux aménagements de grande envergure comme, notamment, le site des jeux olympiques de 2012 (Lower Lea Valley et Stratford City : 35 000 logements et 50 000 emplois), le projet Kent Thameside (50 000 emplois, 25 000 logements) dont Ebbsfleet Valley ou dans l'Essex le projet de restructuration portuaire de Shell Haven (Thurrock – 607 hectares, 16 500 emplois ports, logistique et bureaux).

Au total, Thames Gateway programme à l'horizon 2020 quelques 160 000 logements et 180 000 emplois.

Sources : Les cahiers de l'IAURIF n°146 mars 2007 – grands projets urbains en Europe – conduire le changement dans les métropoles, Wikipedia : http://en.wikipedia.org/wiki/Thames_Gateway

3

Une approche globale des enjeux logistiques métropolitains

Les enjeux géo-logistiques

Renforcer les connexions au réseau mondial

Ces connexions font une partie du rayonnement international de la métropole. Elles conditionnent une grande part de l'activité du port de Rouen, mais aussi de celui du Havre. Leur développement passe par le renforcement des relations intercontinentales. De ce point de vue, la constitution du GIE HAROPA réunissant les grands ports du Havre, de Rouen et de Paris est une étape essentielle.

S'inscrire dans le RTE-T et créer une offre complémentaire, voire alternative, au Canal Seine Nord Europe, et développer une bonne connexion à l'aéroport de Roissy CDG, pour les passagers comme pour le fret, peut s'avérer également un atout de premier ordre.

Se positionner en terme géo-logistique

C'est un enjeu fort pour les fonctions logistiques qui visent à couvrir un territoire plus ou moins vaste (régional, inter-régional, national, européen...) et concourir ainsi au renforcement du rayonnement terrestre de la métropole. Il en va ainsi pour les activités de distribution (grandes plates-formes logistiques de la distribution, commerce de gros...) et de services (SAV par exemple) qui génèrent des outils opérationnels importants nécessitant une localisation (barycentre) et une desserte optimaux.

Développer la desserte multi-modale des territoires

La route et le ferroviaire présentent des lacunes importantes pour l'irrigation du bassin rouennais. La première est caractérisée par un réseau autoroutier discontinu à l'approche de l'agglomération rouennaise, en partie dû à une topographie contraignante. Il induit une thrombose régulière et une fragilisation du réseau, notamment en raison de traversée du cœur de ville par les poids lourds. L'étoile ferroviaire rouennaise est stratégique pour la gestion des flux de fret entre le Havre, Rouen et Paris, mais aussi pour les relations transversales sur l'axe nord-ouest. Néanmoins, cette fonction est fortement pénalisée par les difficultés du franchissement de la Seine et la vétusté du réseau. Les perspectives de mise en service de nouvelles infrastructures (LNPN ouverte au fret, Serqueux-Gisors, contournement Ouest de l'Île-de-France, route du blé...), offrent de réels atouts pour une relance du fer. Enfin, la réalisation du Canal Seine Nord-Europe ouvre la perspective d'une continuité fluviale et d'une pénétration de nouveaux hinterlands européens, mais aussi une plus forte concurrence des ports du Benelux.

Organiser la localisation et l'accueil des activités logistiques

La localisation et l'accueil des activités logistiques posent un problème aigu dans la plupart des métropoles. D'une part, parce que ces activités s'y développent intensément (métropolisation logistique) et d'autre part, parce que les espaces d'accueil y sont de plus en plus rares.

Or, le bon fonctionnement logistique métropolitain implique une optimisation des localisations des sites et notamment leur « plateformisation ». Celle-ci doit permettre de limiter le mitage territorial, de minimiser les impacts environnementaux et de favoriser le recours aux modes alternatifs et notamment le fer et la voie d'eau. Enfin, cette optimisation passe par une localisation adaptée aux flux, en particulier dans l'objectif de limiter les circulations routières et faciliter les opérations de logistique urbaine.

Les enjeux de performance économique

Anticiper les enjeux de logistique industrielle

La logistique est une activité structurante pour le développement économique dans la métropole rouennaise, mais elle est très sensible à la mondialisation. La logistique est donc une variable forte qui contribue à renforcer la compétitivité des filières et entreprises industrielles et en tout cas, à résister aux phénomènes de délocalisation.

Au-delà, elle constitue un levier important que la place rouennaise pourrait actionner pour consolider les redéploiements et renouveaux industriels pour lesquels les régions portuaires devraient être les mieux placées¹². Dans cette optique, la logistique est aussi un outil essentiel pour favoriser le développement de nouvelles activités industrielles, comme les énergies nouvelles, les éco-industries, les nouveaux matériaux, le recyclage des matériaux, les biotechnologies...

Développer l'excellence logistique

C'est une condition nécessaire du rayonnement logistique métropolitain. La maîtrise des outils et des techniques, l'innovation technique et organisationnelle, le savoir-faire et la compétence, la formation et la qualification sont des gages de performance logistique pour le territoire. Ces éléments relèvent en grande partie du tissu économique et de ses structures transversales (CCI, clubs logistiques, clusters...), mais également des collectivi-

tés publiques qui ont en charge les dispositifs de formation, de recherche ou d'animation des territoires (par exemple Logistique Seine Normandie).

Les enjeux d'une gestion soutenable des ressources naturelles

Le développement durable

Il convient de replacer cet enjeu essentiel au cœur de la démarche, mais en veillant à ne pas en rester à des objectifs déconnectés de la réalité (ex : objectif de 25% de part de marché des modes alternatifs en 2022, alors que le transport ferroviaire s'effondre). Il faut se fonder sur des objectifs ambitieux, mais atteignables qui s'appuient sur des projets et des actions concrets dotés de moyens et d'outils identifiés et maîtrisés. Que ce soit en termes de transport (transfert modal et utilisation optimale des différents modes), d'opérations logistiques (mutualisation pour réduire les opérations impactant l'environnement), d'optimisation des localisations en vue de limiter le mitage urbain et de réduire la consommation d'espace, de progrès social, de création d'emplois, de développement de services pour les salariés (par exemple, mise en place de transports collectifs sur les zones logistiques), le développement durable est intimement inscrit dans les enjeux précédents.

Politique d'aménagement durable des parcs d'activités et répartitions géographiques

La réflexion sur la performance des réseaux, leur hiérarchisation et leur « spécialisation » ne sera efficace que si elle s'accompagne, dans le même temps d'une réflexion sur la localisation préférentielle de l'activité logistique.

Cette dernière est relative aux échelles de territoire à desservir, aux réseaux auxquels les plateformes doivent être reliées pour être les plus performantes possibles.

Par ailleurs, la question de l'impact environnemental des plateformes logistiques reste un thème peu développé en France. En fonction des localisations, urbaines, en frange ou en zone rurale, les attendus environnementaux ne sont pas les mêmes. L'aménagement des plateformes doit faire l'objet du même niveau de recherche que celui développé dans le cadre des équipements et des logements, sur les questions du paysage, de la gestion du pluvial, de la consommation d'énergie, de l'impact social...

La rénovation urbaine -conservation et amélioration des caractéristiques

L'évolution technique peut amener à l'obsolescence du capital mobilier et immobilier. Pour la logistique, cela concerne des grandes superficies et, parfois, des évolutions substantielles dans les zones d'activités où elles sont implantées. Cela renvoie également à la consommation de nouveaux espaces.

Au moins trois enjeux sont relatifs à la rénovation urbaine :

- la limitation de la consommation d'espace par la rénovation *in situ*, et l'amélioration de l'intensité d'usage,
- l'amélioration ou la rénovation de l'accessibilité des zones logistiques,
- la recherche de performance par la hiérarchisation, la spécification des réseaux et la localisation des plateformes en conséquence.

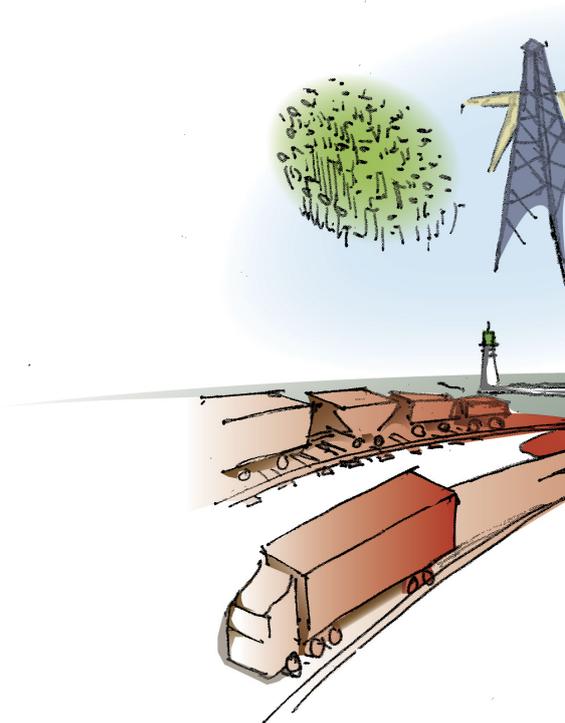
Au-delà des questions logistiques, cela renvoie également aux questions de mutations que l'on peut actuellement observer dans des zones d'activités intégrant de la logistique (apparition de zones commerciales hard discount par exemple).

Le renouvellement urbain -changement d'affectation économique ou d'usage

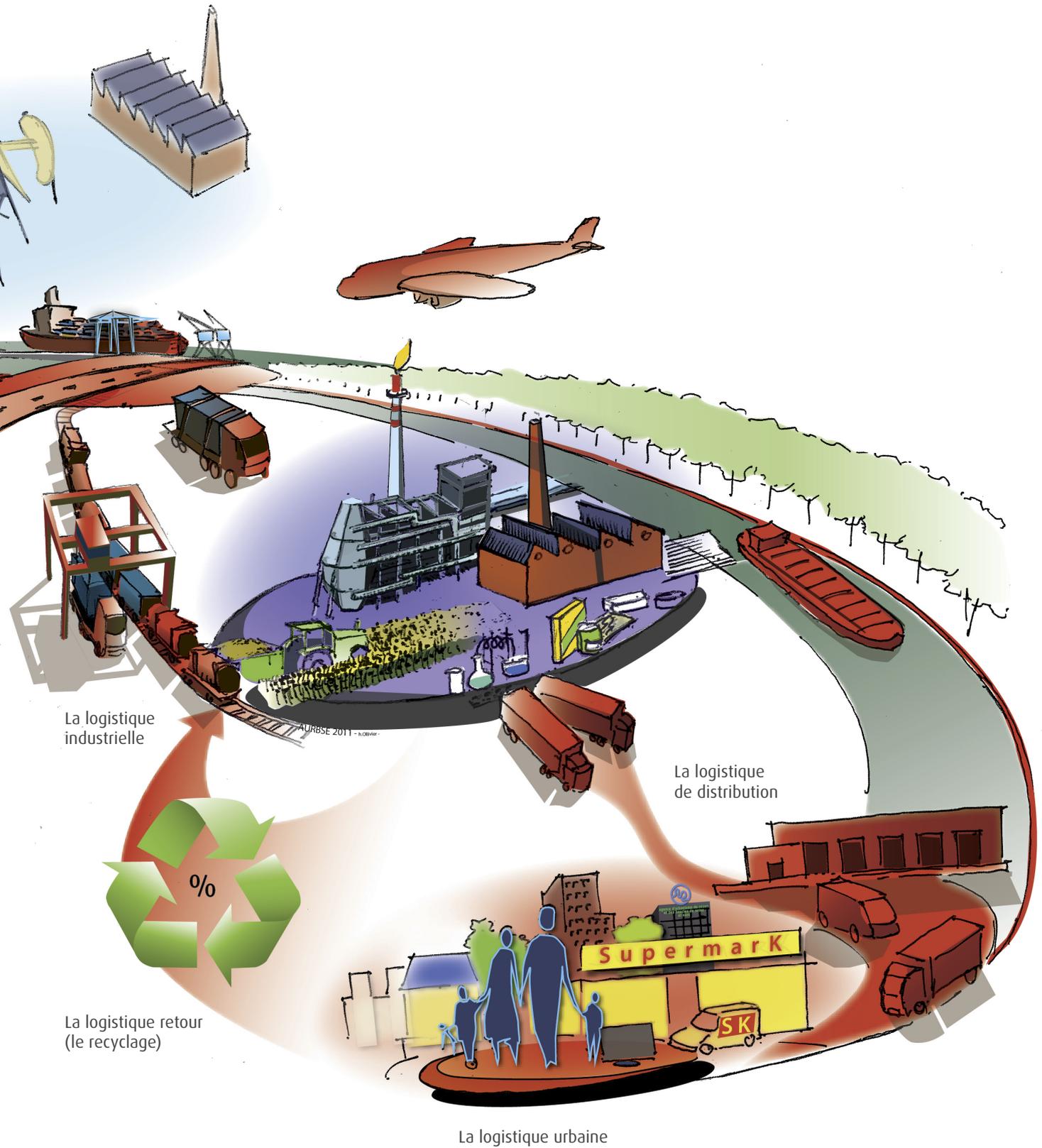
Les opérations en cours ou futures des quartiers Luciline, Flaubert ou gare rive gauche renvoient à des enjeux d'aménagement qui valorisent les rapports entre la ville et son fleuve.

Elles imposent également de réfléchir à la cohabitation entre ces quartiers et les vocations industrielles encore présentes à leurs franges (voire en traversée).

Enfin, elles interrogent la re-localisation des activités industrielles.



Les produits et les matières premières importées



4

Cinq thèmes clés pour organiser des premières pistes de réflexion

Thème 1

Infrastructures : coordonner échelles et modes de déplacements des marchandises pour une performance économique accrue

Desserte interne : faire cohabiter flux, usages et impératifs économiques en milieu urbain dans un espace contraint

Le contexte géographique du périmètre de réflexion est caractérisé par des espaces contraints. La topographie, l'hydrologie concentrent dans certains méandres et dans les vallées des affluents de la Seine, une grande part des activités humaines et des circulations qui en découlent. D'un point de vue logistique cette situation renvoie à l'organisation de la circulation des poids lourds dans l'agglomération (et sur les quais de Rouen en particulier) contribuant ainsi à la performance du transit économique. Ceux-ci participent à l'amélioration du cadre de vie et des mobilités (données importantes pour l'attractivité et le rayonnement de la métropole).

Enjeu de desserte externe : accroître la performance, multiplier les connexions et les modes massifiés afin d'étendre l'hinterland

Le renchérissement du coût des transports renvoie, entre autres, à des enjeux de massification. Le territoire doté des infrastructures (de déplacements, de stockage et de production) capables de répondre à ces enjeux assure à la fois son développement et son rayonnement économique.

Localement, il semble nécessaire de :

- privilégier les modes alternatifs, notamment ferroviaires et fluviaux, pour se positionner de façon complémentaire à l'arrivée du Canal Seine Nord Europe.
- corrélérer la localisation des secteurs d'échanges intermodaux, des infrastructures et des plateformes de production.

De ce point de vue les travaux sur « Seine Sud » et « Pitres-Le Manoir » sont exemplaires.

Enjeux interne/externe : articuler les deux échelles d'enjeux autour de réflexions spécifiques

L'amélioration de la desserte du GPMR apparaît comme nécessaire (cf thème 3), tout comme l'organisation d'une réflexion entre les gestionnaires d'infrastructures pour hiérarchiser les réseaux de circulation.

Thème 2

Logistique urbaine : organiser un système qui tend vers l'individualisation de l'offre et de la demande

L'organisation de la logistique urbaine est complexe, elle multiplie les intervenants agissant dans un contexte très concurrentiel. Elle doit répondre aux nouveaux modes de consommation qui tendent vers une plus grande individualisation et dans le même temps une grande variété de comportements.

De façon générale, la logistique urbaine renvoie à des enjeux de circulation urbaine traités par les plans de déplacements urbains. De ce point de vue ils doivent tenir compte des autres types de transports en ville et notamment des transports de personnes, individuels comme collectifs.

Pourtant, il existe des formes d'organisation installées (Marché d'Intérêt National) ou émergentes (circuits courts, réseau de distribution des AMAP), voire des expérimentations dont l'exemple peut ouvrir des perspectives de réflexions.

Organiser l'offre logistique

L'offre en matière de logistique urbaine semble en tension constante : répondre dans des temps courts à des besoins de plus en plus individualisés dans une circulation urbaine en congestion. En outre, la multiplicité même des opérateurs rend la situation plus complexe. Néanmoins, leur présence dans un périmètre restreint ouvre des perspectives d'organisation possible. La présence de la Seine en cœur d'agglomération et la hiérarchisation des grands réseaux d'infrastructures doivent permettre de mieux localiser, voire de mutualiser des plateformes de groupage/dégroupage. Enfin cette recherche de performance doit permettre de répondre aux nouveaux enjeux du E-commerce. Cette réflexion pourrait particulièrement porter sur un partage efficace des rôles entre collectivité et acteurs économiques.

Organiser la demande de logistique

Même si les modes de consommation sont de plus en plus individualisés, le groupement de la commande reste une orientation crédible. Elle peut prendre forme sous deux aspects :

- par le stockage partiel en un lieu de plusieurs demandes individuelles (ex : des relais colis postes)

- par l'organisation de commandes groupées rassemblant plusieurs commerces d'un même secteur géographique (ex : des plateformes urbaines logistiques)

Partager l'espace public

Cette préoccupation est au premier rang des enjeux de circulation urbaine (cf-LOTI/LAURE/SRU). Elle devient de plus en plus prégnante pour les habitants des centres-villes, pour des questions de circulation (sécurité, stationnement...) comme pour des raisons de nuisances (pollution par le bruit, pollution de l'air...). Le partage de l'espace entre les différents modes et les différents usages, mais aussi la hiérarchisation de certains axes de circulation, ou le jalonnement d'itinéraires spécifiques, sont autant de pistes expérimentées dans le périmètre d'études ou dans d'autres agglomérations.

Thème 3

La logistique portuaire : pérenniser la compétitivité de l'appareil portuaire

La « région gateway » implique une offre coordonnée de ports en réseau. Cela signifie que chaque port se positionne dans une recherche de complémentarité aux autres ports en développant ses propres spécificités.

Les 3 grands ports de Rouen, du Havre et de Paris sont en train de développer un partenariat commun grâce à la récente création du GIE HAROPA. Pour autant les spécificités du GPMR induisent des enjeux particuliers sur au moins quatre axes :

Favoriser l'accessibilité du port et le développement d'interfaces maritimo-fluviales mais également ferroviaires, pour être complémentaire au Canal Seine Nord Europe

Par définition, cela renvoie à des enjeux de massification des échanges. Le port de Rouen possède la particularité d'être en limite de partage des eaux entre fluvial et maritime. C'est cette position qui lui a conféré par le passé sa puissance économique et a favorisé le déploiement d'autres grandes infrastructures de transports, notamment ferrées. L'avènement de la route a considérablement limité les investissements jusqu'à un passé récent. Le réseau ferroviaire est vétuste et dessert mal le territoire portuaire. Par ailleurs le faible nombre de franchissements de la Seine tend à enclaver le port.

Conforter les filières actuelles notamment dans le domaine céréalier et améliorer la performance des terminaux pour capter de nouveaux trafics

Le vrac céréalier est le trafic d'excellence du port de Rouen. Cependant, il est lié aux variations de production de certaines grandes régions agricoles mondiales (ex : Ukraine) ou encore aux choix des itinéraires d'exportation (ports).

Par ailleurs des évolutions majeures du trafic de produits pétroliers sont à anticiper. Pour garantir son activité, et la performance économique du territoire, le port s'est déjà lancé dans des stratégies de diversification de l'offre.

Développer les fonctions de tertiaire supérieur et l'économie de la connaissance

L'étude de l'OCDE (page 45) réalisée en 2011, montre que « *la plupart des régions portuaires de l'Europe du Nord-Ouest sont spécialisées dans les activités à haute valeur ajoutée ; dans l'axe Seine, la plupart de ces activités sont accomplies par l'Île-de-France. De façon similaire, la plupart des services à haute intensité de connaissance sont concentrés en Île-de-France et non dans la ville portuaire au contraire de ce qui a lieu dans les autres pays d'Europe de Nord-Ouest.*

Les métropoles centrales (Grand Paris et Grand Londres) sont sous-représentées en terme d'emplois dans les hautes technologies, alors que leurs régions portuaires sont spécialisées dans ce type d'emplois. Les régions portuaires plus industrielles (Anvers) ont également de bons résultats concernant l'emploi dans les hautes technologies, alors que ce domaine est sous-représenté dans les économies plus orientées vers les services comme Hambourg et Rotterdam/Amsterdam (Tableau 11) »

Ce constat pose trois enjeux :

- développer des fonctions portuaires de services, publics et privés, liées au commerce maritime : droit, courtage, finances, expertises, inspection, conseil maritime, sociétés d'assurances, pour accroître l'attractivité des places portuaires.

Ces fonctions tertiaires seront plus généralement bénéfiques pour le l'ensemble des activités d'échanges et de transports.

- privilégier une croissance responsable par la mise en œuvre de schémas concertés d'aménagement des espaces portuaires cohérents avec les espaces naturels et urbains.

	Ports principaux	Emploi dans les hautes technologies (% de l'emploi total, 2008)	Spécialisation dans les hautes technologies (comparaison avec moyenne nationale = 1)	Emploi dans les services à haute intensité de connaissance (% de l'emploi total, 2008)	Spécialisation dans les services à haute intensité de connaissance (comparaison avec moyenne nationale = 1)
Haute-Normandie	Le Havre, Rouen	10.6%	1.74	30.2%	0.82
Basse-Normandie	Caen, Cherbourg	5.9%	0.97	38.3%	1.04
Île-de-France	Paris	5.1%	0.84	46.5%	1.26
Vlaams Gewest	Anvers, Zeebruges	7.2%	1.16	37.7%	0.98
West-Nederland	Rotterdam, Amsterdam	2.4%	0.71	46.0%	1.08
Bremen	Brême, Bremerhaven	10.6%	0.97	38.6%	1.09
Hamburg	Hambourg	6.9%	0.64	47.3%	1.34
London	Londres	1.9%	0.38	53.5%	1.25
South East	Southampton	5.7%	1.17	45.5%	1.07

Source: calculs et élaboration par le secrétariat de l'OCDE à partir de données de la Base de données régionales de l'OCDE

Thème 4

Logistique industrielle : accompagner le renouvellement de l'appareil industriel

Identifier les leviers d'actions locaux dans le développement industriel

Grâce à son capital industriel, humain et technique, le bassin haut-normand a pu supporter la fin des activités textiles. Mais c'est dans un contexte économique mondial plus concurrentiel qu'il devra s'adapter aux mutations des industries liées aux matières premières fossiles. Des évolutions majeures dans la chimie, l'automobile et la construction sont à anticiper.

Ces changements vont créer de nouveaux besoins industriels. La logistique devra leur proposer des réponses adaptées (réseaux d'infrastructures, réseaux de parcs d'activités) pour que le territoire puisse accueillir le renouveau de ses industries traditionnelles.

Dans le même temps, la filière logistique devra se mettre en capacité de répondre aux besoins d'industries émergentes :

- les filières de production énergétique alternative,
- les filières alternatives à la pétrochimie,
- la filière éco-construction,
- le développement du Bio-pôle pharma,
- la filière retour (recyclage)

La recherche et l'action autour des évolutions réglementaires en matière de sécurité et de développement durable sera également un facteur d'attractivité. Elle tendra à améliorer le cadre de vie et à proposer des solutions alternatives et cohérentes dans les localisations et l'aménagement des activités.

Identifier les leviers propres de la filière logistique

L'accompagnement et l'adaptation aux mutations industrielles sont des enjeux majeurs. Ils peuvent se décliner en pistes de réflexion spécifiques :

> Rechercher la multimodalité et l'intermodalité : elles sont les clés de la performance logistique du territoire considéré. Elles résident dans sa capacité à offrir la réponse modale la mieux appropriée aux besoins des industries. Cette capacité n'est effective qu'à partir du moment où les modes sont multiples et interconnectés entre eux, mais aussi avec les autres modes de déplacement de marchandises. C'est une offre pour partie territoriale (organisée par les collectivités), qui doit aussi être accaparée de manière concertée par les acteurs économiques. Ainsi, des partenaires comme Logistique Seine Normandie, les Chambres de commerces et d'industries territoriales de Rouen, d'Elbeuf et de l'Eure ou les différentes agences de développement sont actifs dans la mise en réseau et la recherche de cohérence entre l'offre et la demande.

> Poursuivre l'effort en matière de recherche et développement : la filière logistique bénéficie déjà des effets conjugués des pôles de compétitivité et de la formation et de la recherche présents en Haute-Normandie. Cependant, l'effort reste à poursuivre afin d'accroître les relations entre applications industrielles et recherche/innovation, dans les domaines de la communication, de l'organisation ou des transports de marchandises.

Par ailleurs, le développement de la formation doit concerner tous les niveaux d'enseignement, courts, comme longs et faciliter les transferts de compétences.

La prise en compte des questions liées à la raréfaction des matières

premières fossiles, à l'impact environnemental et les applications développées en réponse, seront sans doute des clés dans la recherche de positionnement préférentiel –sinon concurrentiel– des territoires d'interface logistique.

Ce trinôme tertiaire-formation/recherche-application industrielle est également moteur d'évènementiel et peut ainsi profiter à une partie de l'économie touristique.

Thème 5

Logistique de plateforme : améliorer la performance d'un système à l'interface entre réseaux de déplacements, de production et de consommation

La logistique de plateforme souffre d'une image négative auprès des édiles et de la population. Au-delà de rendre acceptable une part de l'activité logistique aux yeux du public, elle représente des enjeux de développement importants, notamment par sa capacité à pouvoir intégrer de la valeur ajoutée.

Anticiper et s'adapter aux enjeux énergétiques

La raréfaction des énergies fossiles et l'utilisation encore limitée de l'électricité pour le transport routier de marchandises posent clairement la capacité d'adaptation des plateformes aux évolutions énergétiques futurs. La logistique de plateforme est avant tout dépendante des grandes infrastructures routières. Les questions récentes de l'inter-modalité et de la multi-modalité conduisent peu à peu à l'identification de lieux existants ou potentiels présentant des caractéristiques de branchements à différents modes et des capacités réelles de massification.

Ce dernier point peut également ouvrir la réflexion quant à des stratégies de regroupement de plateformes afin de constituer des masses critiques rentables.

De ces points de vue, les réflexions menées sur la demande logistique par la DREAL Haute-Normandie et LSN, ou les projets pilotés par La CREA sur Seine Sud et par la CASE et la CCIT de l'Eure sur Pitre-Le Manoir, sont exemplaires.

Travailler sur l'intégration environnementale, rurale, comme urbaine, des plateformes (paysage, densité, sécurité, nuisance...)

Les plateformes logistiques, en France, restent fortement consommatrices d'espace et sont ressenties par les riverains comme sources de pollutions sonores, atmosphériques et potentiellement accidentogènes. Par ailleurs, elles produisent de vastes surfaces imperméabilisées qui posent à la fois des problèmes de gestion du ruissellement des eaux pluviales et de pollutions du réseau hydrologique. Pour autant, il existe de nombreux exemples, en France et à l'étranger qui démontrent que :

- la rentabilisation des espaces est possible par la densification des plateformes en hauteur,
- la valorisation énergétique des surfaces de toiture (éolien comme photovoltaïque),
- des aménagements paysagers intégrant dimension environnementale et traitement alternatif du pluvial peuvent être rentables,
- des projets d'organisation dédiée des circulations sont possibles
- l'utilisation de sites industriels en déshérence permet de refaire de la ville sur elle même (cf le projet Seine Sud de La CREA ou les travaux menés par l'Etablissement Public Foncier de Normandie dans le cadre du projet du 276 « Grande Seine 2015)

Intégrer de la valeur ajoutée

Le territoire logistique est avant tout un point de passage de flux, mettant à profit des ruptures de charge pour créer de la plus value. Cependant, la valeur ajoutée est faible compte tenu des investissements consentis par les collectivités pour rester compétitif (à minima, les dépenses réalisées pour l'entretien des infrastructures).

La rentabilisation de l'espace mobilisé par la logistique doit également passer par l'intégration de valeur ajoutée, c'est à dire, des activités de transformation des marchandises accueillies sur le territoire. Cette recherche sera à même de générer des savoir faire et des emplois, voire de permettre de capter de nouveaux marchés et de nouveaux flux. On pourrait également les assimiler au renforcement, voire au développement du tissu productif local.

Chiffres clés

Axe Seine : (Source Cahier d'Aval n°92 INSEE octobre 2011)

10 millions d'habitants

5 millions d'emplois

140 000 emplois logistiques (noyaux)

Régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Île-de-France :
7 millions d'emplois
15 millions d'habitants

Emploi total à la zone d'emploi :

Axe Seine : 5 millions

Seine Aval : 1 012 945

Le Havre : 142 500

Rouen : 301 500

Filière logistique (noyau)

660 000 emplois national

140 000 emplois axe Seine (soit 21% de l'emploi national)

Partie aval du territoire de l'axe Seine :

45 000 emplois (soit 32% de l'emploi logistique de l'axe Seine, soit 7% de l'emploi logistique national)

Emploi par fonction économique dans les zones d'emploi de l'axe Seine - Logistique :

Le Havre : 17426 emplois,

Rouen : 28 838 emplois



Source : INSEE

Bibliographie et sites internet

Compétitivité des villes portuaires : Le cas de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) - France

Olaf Merk, César Ducruet, Patrick Dubarle, Elvira Haezendonck et Michael Dooms – OCDE septembre 2011

Innovations ville-Port pour des projets intégrés ville-port – FNAU – Club « territoires maritimes » -septembre 2011

Analyse de la filière médicaments et des organisations logistiques associées - CETE de l'Ouest - Division Villes et territoires - Groupe Intermodalité- 2009

Grands projets européens en Europe : conduire le changement dans les métropoles – Les cahiers de l'IAURIF – n° 146 – Mars 2007

Ports et industries en France – ISEMAR – note de synthèse n°137 – Septembre 2011

La desserte de la Rangée Nord Europe par les armements de lignes régulières : concentration ou dispersion ? 1994-2002 – A.Frémont et M. Soppé CIRTAI université du Havre

The Thames gateway –where next? - Shahid Malik, Sir Terry Farrell, Mark Pragnell, David Liston-Jones, Ros Dunn, Professor Malcolm Grant, Jeff Alexander, Richard Simmons, David Higgins, Rob Holden, Lee Shostak, Sir Bob Kerslake, ed : The Smith Institute 2009

La logistique en France : Indicateurs territoriaux – Pipame – Samar-cande transport logistique territoire – septembre 2009

The relationship between seaports and the intermodal hinterland in the light of global supply chains – European challenges -T Notteboom – ITMMA – university of Antwerp – discussion paper n°2008-10 – mars 2008

Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation - sous la coordination de Michèle Collin

RAPPORT FINAL-Lettre de commande N°99 MT38 - DRAST - Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement - PREDIT 1996 – 2000- mars 2001

www.espaces-transfrontaliers.org



agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@urbse.org