

Le Havre et Rouen ; Décryptage d'une dynamique portuaire

ISEMAR - Note de Synthèse N°185 - décembre 2016

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

Perspectives générales

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

La logique de la dualité des deux sites est facile à comprendre. Par nature, les trafics maritimes étaient optimisés et donc les navires remontaient les estuaires du Nord-Ouest européen pour accoster dans ces villes qui ont prospéré grâce au commerce. Les sites d'embouchure n'avaient leur intérêt que par la rapidité des escales ainsi les paquebots océaniques furent positionnés au Havre comme à St-Nazaire et au Verdon.

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

Commentaire

Les lignes ferroviaires pourraient aussi desservir les silos du port du Havre ce qui éviterait d'avoir à draguer de plus en plus profondément un chenal de 120 km de long (20 M€ de dragage d'entretien par an + les campagnes de dragage exceptionnel, par exemple celle entreprise de 2008 à 2018 d'un coût de 185 M€ !).

Je ne souhaite pas le déclin ou la mort du port de Rouen ; en 1997-98, lors du débat sur l'implantation de Port 2000, j'ai même préconisé la constitution d'un complexe portuaire de la basse Seine regroupant les ports du Havre et de Rouen. Mais je souhaite seulement que l'on prenne en considération équitablement les besoins des ports du Havre et de Rouen, notamment en matière d'accès "terrestres". Exemple : comme cela est indiqué précédemment, l'entretien du chenal d'accès au port de Rouen coûte 20 M€ par an, et cela sera "perpétuel" ; si l'on consacrait annuellement la même somme au remboursement d'emprunt(s) contracté(s) pour la réalisation du franchissement ferroviaire de l'estuaire près du Havre par le procédé que je propose en vain depuis 19 ans, cela ne durerait que 20 à 25 ans !...

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

L'équipement français des années 30 en raffineries fut particulièrement riche pour la Seine puisque furent construites les unités étalées entre Rouen et Le Havre : Petite-Couronne, Port-Jérôme, Gravenchon, Gonfreville. Le port du Havre est le site de débarquement du brut jusqu'en 1976 où l'inauguration du site d'Antifer a permis le déchargement des super tankers géants de l'époque. Le terminal en eau profonde dessert alors les raffineries de Seine-Maritime, mais aussi les nouvelles construites sur le fleuve de Vernon (1969-1983), Gargenville (1968-1983) et Grandpuits (1966).

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

Commentaire

Le port du Havre ne dispose pas encore d'un franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine parce que la communauté politico-portuaire de Rouen a toujours réussi à s'y opposer. S'il en disposait, on pourrait, par exemple, alimenter les silos du port du Havre par train ; l'entretien d'un réseau ferroviaire permettant d'éviter que des navires de haute mer remontent jusqu'à Rouen coûterait certainement moins cher que l'entretien perpétuel d'un chenal de 120 km de long accessible à ces navires ! Encore une fois, je ne souhaite pas le déclin ou la mort du port de Rouen, mais enfin, soyons sérieux et justes !

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

Voir commentaire précédent ;

En outre, si la communauté politico-portuaire de Rouen (avec le consentement, si ce n'est l'appui, des "hautes sphères") n'avait pas exercé une domination décisionnelle pluriséculaire sur l'organisation portuaire de la basse Seine, on aurait pu envisager un autre partage du domaine portuaire. Il n'aurait pas été absurde que la rive gauche de l'estuaire de la Seine à partir de Tancarville revienne au port du Havre. Oui, mais...

Les trafics

. La dimension énergétique

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

Le trafic de pétrole brut du Havre était en 2015 de 25 Mt, soit 42% des importations nationales pour trois raffineries. Les deux ports exportent 7,8 Mt de produits raffinés (41% des exports nationaux) et importent 12,3 Mt (35%). Le stockage pétrolier à Antifer et au Havre est l'affaire de la CIM (Compagnie industrielle maritime) avec 2,4 Mm³ de stockage de pétrole brut et 1,7 Mm³ de produits. L'autre stockeur est LBV Sogestrol (0,400 Mm³). En 2013, le norvégien Odfjell a projeté une implantation avant de renoncer deux ans plus tard laissant au GPM une capacité d'accueil d'un vaste stockage pétrolier. Un élément important pour éviter une trop grande polarisation du stockage au Benelux.

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

. Attente des énergies marines renouvelables

L'émergence de l'éolien offshore en France autour d'une demi-douzaine de parcs doit s'appuyer sur des structures industrielles de production pérennes. Dans ce contexte, le port du Havre a été retenu en 2012 par Areva Wind pour la construction des pâles et nacelles des champs français (188 éoliennes, 750 emplois). En 2016, Areva a vendu ses actifs EMR dans la co-entreprise Adwen à son partenaire l'Espagnol Gamesa lui-même en voie de fusion

avec Siemens. La question se pose sur l'avenir des futures usines du Havre. A l'automne 2016, des incertitudes restent sur l'avenir de la filière industrielle havraise (50 ha du quai J. Couvert).

. Compléments du roulier et des passagers

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

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

. La force des trafics agricoles et forestiers

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

Commentaire

Les régions céréalières citées pourraient aussi composer l'hinterland du port du Havre si la communauté politico-portuaire de Rouen n'avait pas réussi à empêcher ou retarder le désenclavement ferroviaire du port du Havre !

En 2015, le trafic a presque battu un vieux record des années 80 ; soit 8,2 Mt (blé, orge) avant une grosse déprime en 2016 face à une récolte catastrophique. S'ajoute l'export du malt (0,210 Mt). Les protéagineux et oléagineux (entrants et sortants) représentent (0,440 Mt.) Une usine de biocarburant est présente à Rouen. Pour traiter ces volumes, le port de Rouen dispose de 8 silos construits entre les années 60 et 90 sur les deux rives de la Seine, représentant 1,3 Mt de stockage. Les silos sont la propriété des entreprises spécialisées (Soufflet, Lecureur, Senalia, Simarex) toutes liées à des coopératives agricoles. En 2015, un nouveau silo a été construit par un négociant, preuve du dynamisme de la filière à Rouen.

Les besoins en fertilisants des grandes cultures s'appuient sur les usines d'engrais du Havre et de Grand-Quevilly. Le port de Rouen traite annuellement 0,620 Mt d'engrais. Les nourritures pour animaux sont aussi présentes à Rouen (0,320 Mt en 2015) de même que le sucre exporté (0,2 Mt). Rouen, sur son site amont et à Honfleur, est l'un des pôles majeurs des trafics de produits forestiers français avec 0,104 Mt de bois (dans un contexte économique moins favorable depuis quelques années) et 0,246 Mt de papiers. Ces deux marchés sont très concurrentiels face aux ports français ou étrangers, mais aussi face aux flux routiers européens.



Silos de l'île Elouis au Port de Rouen

. Le puissant socle des conteneurs

En 1998 et 1972, Le Havre s'est doté de ses deux premiers terminaux dans le bassin intérieur derrière l'écluse François 1er. Rouen développa peu après deux petits sites à Grand-Couronne (1977) et Radicatel (1978). Dans les années 80, plusieurs ports européens créent leur "port rapide" car les armateurs exigent des escales efficaces de leurs navires. Le Havre organise dès lors une grande partie de ses trafics dans le bassin à marée (quai des Amériques, d'Asie et de l'Atlantique, 1992-1995). La course au gigantisme et la croissance des trafics amènent Le Havre à suivre le mouvement général de création de nouveaux terminaux de grand format. Ce sera le terminal en eau profonde de "Port 2000" (2006-2010). La partie française du Range Nord est techniquement dans le grand jeu de la conteneurisation européenne. Reste un possible achèvement de l'aménagement de Port 2000 (700 m) demandé par les professionnels havrais.

Commentaire

Supposons, comme je l'ai déjà évoqué dans un précédent commentaire, que le domaine du port du Havre ait été défini sur les deux rives de l'estuaire de la Seine entre le pont de Tancarville et la mer... Lorsque les ingénieurs du port du Havre ont élaboré différentes variantes d'implantation de "Port 2000", n'en auraient-ils pas proposé une positionnée dans l'étendue de marais asséchés située entre le pont de Normandie, La Rivière Saint Sauveur, Berville et le chenal de Rouen, correspondant à celle que j'ai proposée au cours du débat public, assortie d'un franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine par un tunnel composé de caissons immergés ?...

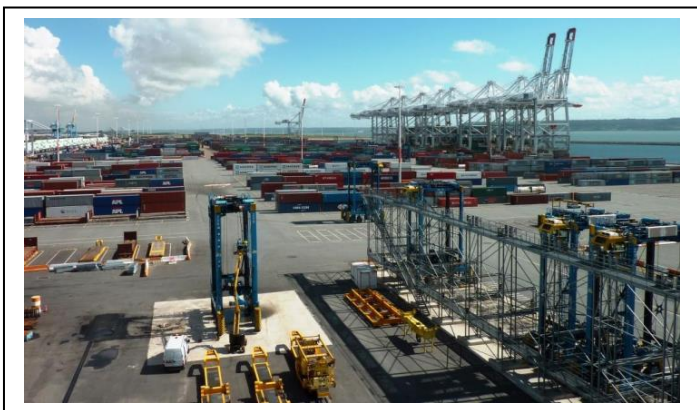
La compétition devait se faire aussi par une mise à niveau du management des terminaux. Le management privé des terminaux anciens et nouveaux a abouti aujourd'hui à la position de plusieurs sociétés de manutention :

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

En 2015, le trafic s'établissait à 2,556 M d'evp. (25,4 Mt, 14,2 Mt entrants, 11,2 Mt sortants). Ce qui laisse le port normand comme l'un des plus petits des ports du Range Nord avec Zeebrugge. L'activité de transbordement représente 24% (616 000 evp) avec la desserte des ports français de l'Atlantique et des îles britanniques. Les 2 Mevp domestiques reposent sur le marché national avec une vraie compétition avec des ports français (Nantes St Nazaire, Bordeaux, Marseille) selon les régions françaises.

A Rouen, lors du transfert des terminaux en 2008, Bolloré Logistique Portuaire (BLP) a repris le terminal conventionnel et conteneurs de Grand-Couronne. Parallèlement, URA (Sogenas) et Europorte (Eurotunnel) traitent aussi des conteneurs. Le trafic de Rouen historiquement orienté sur les marchés Nord-Sud a subi ces dernières années une légère érosion vers Le Havre. En 2015, Rouen a traité 112 000 evp.

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



Port 2000 au port du Havre

Hinterland et multimodalité

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

Commentaire

Au cours de l'instruction du rapport parlementaire Axe Seine (V. Fourneyron, C. Revet), j'ai adressé à C. Revet les 11 février et 22 mars 2016 deux courriers complétés d'une douzaine de courriels pour lui fournir des éléments en faveur d'un franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine par un tunnel composé de caissons immergés. Celui-ci a déclaré en public son intention d'incorporer ce projet (en faveur duquel 12 géographes des universités de Caen, du Havre et de Rouen s'étaient prononcés, notamment lors du débat public sur la ligne nouvelle Paris-Normandie) dans la série de recommandations du futur rapport ; il n'en n'a rien été !?..

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

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

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

Commentaire

Comme un franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine proche du Havre serait utile « pour que le rail soit l'outil pour couvrir des hinterlands proches (capillarité du bassin parisien) comme éloignés (Sud-Ouest, » et grand ouest !

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

Commentaire

Certains enjeux ferroviaires sont aussi... dissimulés ou niés, notamment par la communauté politico-portuaire de Rouen, quand leur prise en compte risquerait de favoriser le port du Havre !...

Au Havre, la multimodalité passe aussi par l'offre portuaire. Le choix a été fait de constituer une plate-forme multimodale rail / fleuve unique déportée sur les rives du Grand Canal avec une volonté de massification des opérations, mais à une distance des terminaux qui oblige au brouettage portuaire. Ce terminal qui a coûté 137 M€ est aujourd'hui peu actif. D'un autre côté, Port 2000 n'a pas été doté d'un système d'échange fluvial avec l'amont (la châtière) revendiqué par tous les acteurs et rapports (100 M€). Ces choix d'infrastructures sont devenus une source de débats voire de polémiques sur la place portuaire.

Commentaire

A propos de la création de cette fameuse plate-forme multimodale, et de son implantation, j'ai posé la question suivante : « n'y a-t-il pas un chaînon manquant ? devinez lequel...

Les difficultés en matière d'infrastructures démontrent que le développement portuaire se base sur des croissances régulières de capacité dans les ports (coûteuses, mais réalisables rapidement), mais aussi dans la performance globale des solutions port / dessertes. Ainsi, des ports côtiers butent sur des difficultés de dessertes (Zeebrugge, Wilhelmshaven). Anvers accumule aussi des difficultés. **Rotterdam a dû financer directement une voie fret dans l'intérieur du pays.** Néanmoins, l'infrastructure n'est pas tout, il reste la notion centrale d'un port de commerce, une communauté économique au service des filières que Rouen et Le Havre continuent de construire autour de leurs filières d'excellence.

Commentaire

Pensez-vous que les autorités publiques, notamment portuaires havraises envisageraient d'imiter Rotterdam ? Vous rêvez !

Commentaire conclusif

Ou bien il manque certains éléments d'appréciation à l'auteur de cette note de synthèse, ou bien il en a connaissance et a choisi de ne pas en parler.

Paul TOURRET, ISEMAR

Décembre 2016 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours

Directeur de la rédaction : Paul Tourret – ISEMAR (droits réservés)