

Vallée de la Seine : vaste espace logistique aux enjeux d'envergure internationale

Collectif d'auteurs, agences d'urbanisme de Rouen (AURBSE) et du Havre (AURH) et Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

Territoire de plus de 11 millions d'habitants irrigué par la Seine, de Paris jusqu'au Havre, la vallée de la Seine constitue un maillon stratégique de la compétitivité économique française. Un décret de 2013 a permis la création d'une délégation interministérielle en charge de son développement ; elle intervient conjointement auprès des Régions Île-de-France et Normandie. Un territoire organisé, entre industrie, port et corridor, qui s'invente un destin commun.

Depuis 2013, les agences d'urbanisme de Paris, d'Île-de-France, de Rouen, du Havre et de Caen ont fait le choix de porter leur expertise commune sur ce territoire dans le cadre d'un partenariat inédit à cette échelle. Réunies au sein de la Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, elles contribuent depuis dix ans à apporter et à partager, avec les acteurs du territoire, un diagnostic qui positionne les enjeux portuaires au cœur de la stratégie de développement territorial de l'axe Paris – Rouen – Le Havre.

Un ensemble industriel, logistique et portuaire puissant

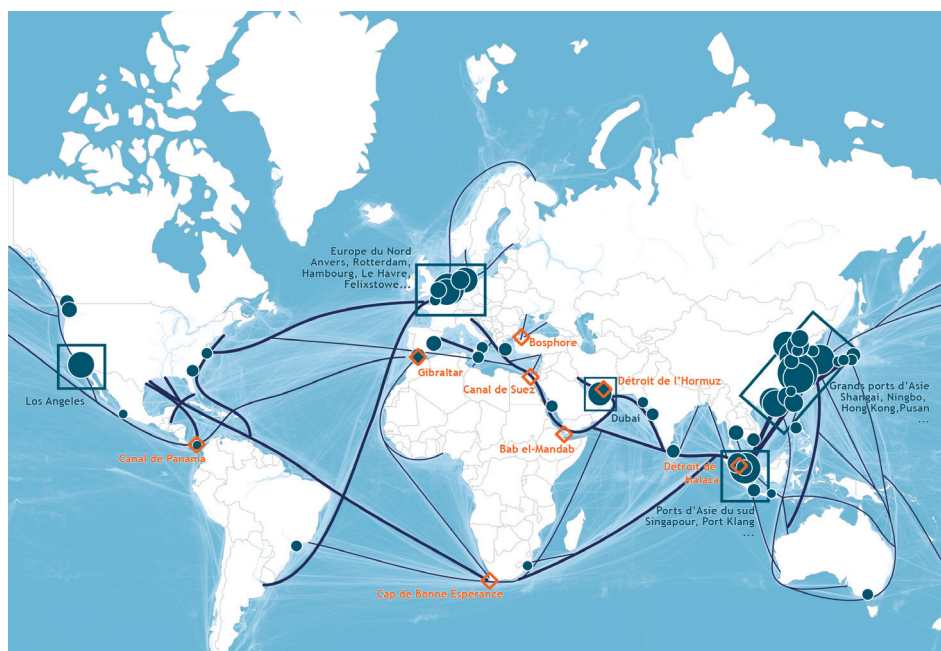
Corridor naturel, la vallée de la Seine représente un débouché majeur de transport de marchandises pour la desserte de la région parisienne et l'ensemble du pays. Les ports de Rouen, Paris et Le Havre, rassemblés depuis le 1^{er} juin 2021 au sein d'un même établissement public, constituent le premier ensemble portuaire français, avec un trafic de 134 M de tonnes de marchandises traitées et 500 000 passagers de croisières (dont 83 % de croisières maritimes) enregistrés en 2019.

L'appareil logistique de la vallée se traduit par la présence des deux grands ports maritimes normands (les ports du Havre et de Rouen) associés aux ports et terminaux fluviaux franciliens. L'offre aéroportuaire et la présence de réseaux denses d'infrastructures routières et ferroviaires dotent la vallée de la Seine d'une armature multimodale favorable au développement du transport de marchandises combiné.

La vallée de la Seine est idéalement située, à la croisée de deux des neuf corridors européens identifiés par l'Union européenne comme majeurs pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport multimodal à l'horizon 2030 : le corridor mer du Nord – Méditerranée et le corridor Atlantique.

Pour autant, l'axe Seine représente une faible part dans les échanges mondiaux de marchandises. Le Havre, avec ses 2,9 millions d'EVP¹ traités annuellement, occupe la 65^e place dans le classement des ports mondiaux, loin derrière les géants asiatiques, qui traitent un volume de conteneurs compris entre 20 et 37 millions d'EVP.

Les ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam et Hambourg) se placent au 3^e rang mondial. Ils gagnent des parts de marché sur le transport



Le trafic mondial de marchandises. © Coopération des agences d'urbanisme (Apar, Aurbse, Aucame, Aurh, L'Institut)

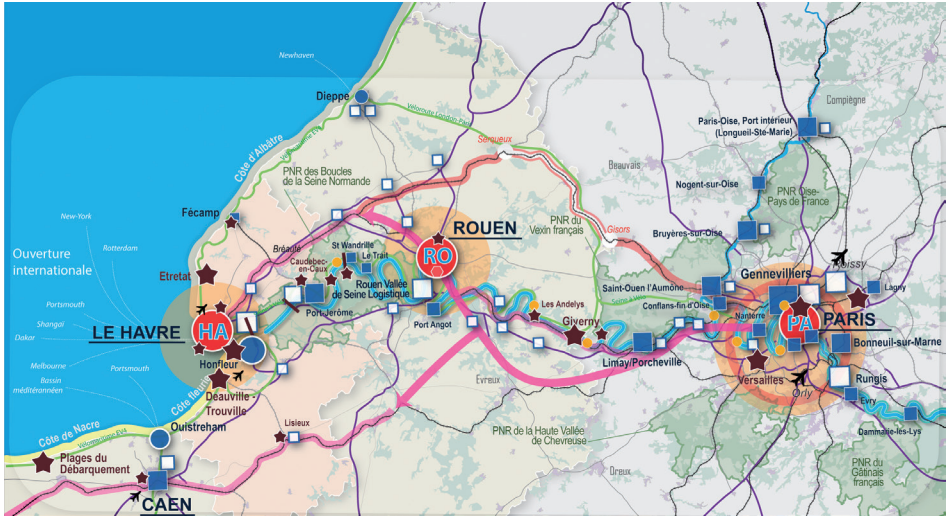
de marchandises vers l'Île-de-France depuis les années 1990. En outre, en moyenne sur les dix dernières années, 85 % des conteneurs qui arrivent au Havre ou en partent transitent par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve. Le transport routier génère des émissions de gaz à effet de serre qui pourraient être évitées si le dispositif logistique de l'axe Seine se structurait en faveur de modes de transport massifiés moins polluants. Le développement de la vallée de la Seine s'inscrit donc dans des enjeux logistiques et économiques internationaux qui la dépassent et il nécessite des moyens d'action nationaux. En effet, dans un contexte de globalisation de l'économie, de forte concurrence des places portuaires et de croissance continue de la circulation de marchandises par voie maritime, la captation de grands flux logistiques mondiaux est une des composantes de réussite dans la compétition économique à laquelle se livrent les grandes métropoles mondiales. Ainsi, Paris et sa région ne pourraient pas maintenir leur attractivité à l'international sans renforcer leur ouverture maritime².

Industries et ports : un destin commun

Les agences d'urbanisme ont porté leur regard sur le fonctionnement territorial en lien avec la logistique dans le cadre des missions qui leur sont confiées depuis 2013 par le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. La première Rencontre des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine identifiait, en 2015, le lien intrinsèque entre compétitivité industrielle et performances logistiques. L'étude notait le potentiel d'emplois que représenterait le développement de la filière logistique (qui représentait en 2015 10 % du PIB national et 1,8 M d'emplois). Ports, logistique et industries sont liés par un destin commun : une mise à niveau vis-à-vis des hubs logistiques du Range Nord dans les domaines de la transition écologique et de la révolution numérique est indispensable pour rester compétitif.

S'inscrire dans une logique de corridor

Les agences pointaient aussi en 2017 la nécessaire implication de tous les acteurs logistiques, économiques et politiques au sein d'un projet commun



Le système territorial de la vallée de la Seine © AURH

Le réseau portuaire, logistique, aéroportuaire et métropolitain

- Hub portuaire, logistique et touristique Haropa
- Port secondaire
- Site logistique

Ferroviaire

- Projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie
- Corridor marchandises

de développement territorial et portuaire. « Il n’y a pas aujourd’hui de grand port sans grand corridor de transport ni de grand corridor sans une coopération étroite et gagnant-gagnant de l’ensemble de la chaîne d’acteurs : ports, logisticiens, territoires, industries, citoyens, etc. La vallée de la Seine et ses ports doivent aujourd’hui s’inscrire dans cette dynamique³. »

À l’instar de la Thames Gateway à Londres, le projet Seine Gateway® propose une structuration portuaire, logistique et industrielle de la vallée de la Seine par ses infrastructures mais aussi par des mises en synergie contribuant à la construction d’une offre intégrée, lisible et performante à l’échelle mondiale.

Une forte dynamique de projets et de structuration des acteurs

Depuis 2012, un certain nombre d’initiatives et de réalisations vont dans le sens d’une structuration du corridor Le Havre - Rouen - Paris :

- l’instauration d’une gouvernance singulière rassemblant les régions Île-de-France et Normandie et l’État, animateurs du contrat de plan interrégional, l’outil opérationnel et financier pour mettre en œuvre une grande diversité de projets partenariaux ;
- la structuration de réseaux d’acteurs (CCI, agences d’urbanisme...) et de territoires (départements, grandes villes) autour d’une vision commune du territoire séquanien ;
- la fusion des trois ports de la vallée de la Seine en un seul établissement public : Haropa. Cette décision devrait faciliter la gouvernance portuaire et repositionner dans un temps court la vallée de la Seine sur l’échiquier européen ;
- la programmation et la réalisation d’infrastructures indispensables au développement de l’offre multimodale de la vallée de la Seine : la chatière, permettant un accès fluvial à Port 2000 ; la mise aux gabarits européens de la Seine à Rouen et de l’Oise (projet Magéo), permettant la navigation



La vallée de la Seine, un espace logistique dynamique. © Aurbse, 2013

de plus gros bateaux ; l'ouverture du faisceau ferroviaire Serqueux-Gisors, maillon essentiel du développement du fret ferroviaire dans la vallée ; le déploiement progressif d'un réseau d'une dizaine de plateformes logistiques multimodales le long du fleuve (Le Havre Terminal Exploitation, Achères, Limay, Val d'Hazey, Gennevilliers...) ;

- le financement de l'État, inscrit dans la loi d'orientation des mobilités fin 2019, pour la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie à l'horizon 2030, projet ferroviaire majeur pour la circulation fret et voyageurs entre la Normandie et la région capitale.

Ces réalisations contribuent à convaincre les armateurs de miser sur l'axe Seine et son hinterland pour desservir l'Île-de-France. Elles sont indispensables pour construire une offre de transport fluvio-maritime complémentaire avec le canal Seine-Nord Europe, qui offrira dès 2028⁴ un accès fluvial très compétitif entre la Belgique et Paris. Elles préparent également l'axe Seine à capter les flux supplémentaires de marchandises qui

ne pourront pas être pris en charge par les axes historiques nord-sud européens, déjà saturés.

Le prolongement d'une vision du territoire à l'horizon 2040

La Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine a mené, sur la période 2019-2020, une série de quatre ateliers prospectifs intitulés « Seine Visions 2040 »⁵. Les propos échangés entre les participants ont servi à bâtir un récit prospectif de la vallée de la Seine à l'horizon 2040. Les réflexions, poursuivies dans le cadre de la réalisation d'un atlas prospectif et d'un séminaire, mettent en évidence la très forte mobilisation des acteurs territoriaux sur l'aménagement de la vallée de Seine.

En premier lieu, la structuration des pôles universitaires franciliens et normands et le développement de l'innovation, notamment autour des questions de mobilités décarbonées (optimisation de la logistique fluviale et ferroviaire, mobilités douces et électriques, filière hydrogène, GNV, motorisation des bateaux...), seront déterminants



Gare de triage de Sotteville-lès-Rouen. © Aurbse Urba Images, 2014

pour l'attractivité du territoire, historiquement tourné vers les énergies fossiles.

En outre, le dialogue interterritorial autour de la question de l'artificialisation des sols, notamment à des fins logistiques, devra être renforcé pour maintenir un bon niveau de qualité de vie et d'efficience dans l'usage des espaces, au regard des enjeux de lutte contre les îlots de chaleur, les inondations, etc.

En dernier lieu, la vallée de la Seine aura à relever de nombreux défis pour renforcer son positionnement stratégique dans l'économie nationale⁶. Pour ce faire, elle devra imaginer des partenariats à des échelles territoriales nouvelles, comme avec la région Hauts-de-France, pour anticiper la mise

en service du canal Seine-Nord Europe, ou encore avec la région Grand Est pour prolonger les flux logistiques au-delà de Paris vers l'est du pays et l'ouest de l'Allemagne.

Notes

¹ Équivalent vingt pieds : unité approximative de mesure des terminaux et des navires porte-conteneurs.

² Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, *Développement portuaire et logistique au service du renouveau industriel*, 2015.

³ Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, *La Vallée de la Seine XXL, quel positionnement à l'échelle mondiale, européenne et interrégionale ?*, 2017.

⁴ <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/Calendrier>

⁵ L'ensemble des restitutions est disponible en ligne : <https://www.vdseine.fr/etudes-rencontres/seine-visions-2040/>

⁶ Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, *Quelle(s) vallée(s) de la Seine en 2040 ?*, 2020.