

# SEINE GATEWAY®

La réponse de la vallée de la Seine pour massifier les flux et desservir l'hinterland national et européen



Pour la France, pour Paris, pour la Normandie, pour l'Axe Seine, pour Rouen et pour Le Havre, l'enjeu est simple : nous admettons l'évidence maritime ou nous décrochons économiquement.

Antoine Grumbach, 2009

Le projet Seine Gateway® est né du constat que **l'essor de Paris et de la région Île-de-France a atteint ses limites dans les périmètres qui sont actuellement les leurs**. La vallée de la Seine et le littoral normand peuvent permettre à Paris de bénéficier de la qualité d'un territoire situé dans son prolongement naturel, et surtout de l'ouverture portuaire qu'offrent Le Havre et les ports de Seine et du littoral. Le postulat est que cette ouverture maritime doit donner à Paris une dimension de Ville-Monde indispensable dans la concurrence que vont se livrer les grandes métropoles internationales au cours du XXI<sup>e</sup> siècle.

## Une approche en réseau

Seine Gateway® est le projet économique stratégique de la vallée de la Seine. Il correspond à la **structuration portuaire, logistique et industrielle de la vallée de la Seine par des infrastructures mais aussi par des mises en synergie** contribuant à la construction et à l'organisation équilibrée d'un territoire métropolitain ouvert sur le monde.

L'approche gateway permet de traiter dans une logique de « guichet unique » les liens physiques : infrastructures, outillages, les relations entre les acteurs, les flux et les échanges. **Il s'agit d'une approche en réseau dépassant les concurrences territoriales**, se développant sur l'ensemble du littoral (de Cherbourg à Dieppe) et se prolongeant jusqu'à Paris via la Seine. Cette approche a été intégrée par d'autres territoires dans leur stratégie de développement territoriale et économique, à l'instar du Grand Londres avec Thames Gateway et d'Anvers avec l'Extended Gateway®.

En 2012, l'AURH publie le rapport Seine Gateway 1.0, Préfiguration du Gateway de la Seine et éléments clefs de mise en œuvre, feuille de route de la démarche partenariale.

## Une (nouvelle) gouvernance

En février 2012, Antoine Rufenacht, **Commissaire général au développement de la vallée de la Seine**, remet son rapport au Premier Ministre. Le 22 avril 2013, la nomination de François Philizot au poste de **Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine**, rattaché au Premier ministre, donne une nouvelle impulsion au projet. Cette nouvelle gouvernance est en charge de l'élaboration d'un « schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine ».

## De nouvelles coopérations au service d'un projet de territoire

En janvier 2012 naît le **Groupe d'Intérêt Économique HAROPA**, qui groupe les ports de la vallée de la Seine : Le Havre, Rouen et Paris.

Suite aux rencontres économiques de Versailles en 2011 et 2012, les CCI de Normandie et Paris Île-de-France engagent ensemble la démarche **Paris Seine Normandie®** afin de construire le territoire économique de la vallée de la Seine.

Enfin, conscientes des enjeux stratégiques de la vallée de la Seine et mobilisées depuis 2009 en ce sens, les six agences d'urbanisme, l'AUCAME (Caen), l'AURH (Le Havre), l'AURBSE (Rouen), l'AUDAS (Seine Aval), l'APUR (Paris), et l'IAU-IdF (Île-de-France), signent en novembre 2014 une « **charte de coopération des agences de la vallée de la Seine** » formalisant la poursuite et de pérennisation de ce partenariat.

# INFRASTRUCTURES ET RÉSEAU PORTUAIRE : L'ATOUT GAGNANT

Seine Gateway® inscrit sa dynamique sur un axe majeur du transport de marchandises en Europe, la vallée de la Seine, associant les modes routier, ferroviaire, fluvial, aéroportuaire et bien évidemment maritime. Replacé dans un contexte élargi, **il constitue une des régions en Europe du Nord-Ouest où le report modal peut s'envisager de façon massifiée à la fois par le fleuve et le rail.** Ce réseau d'infrastructures complet et non congestionné, localisé en amont du détroit du Pas-de-Calais, zone au trafic maritime intense potentiellement accidentogène, est un atout pour Le Havre et la vallée de la Seine.

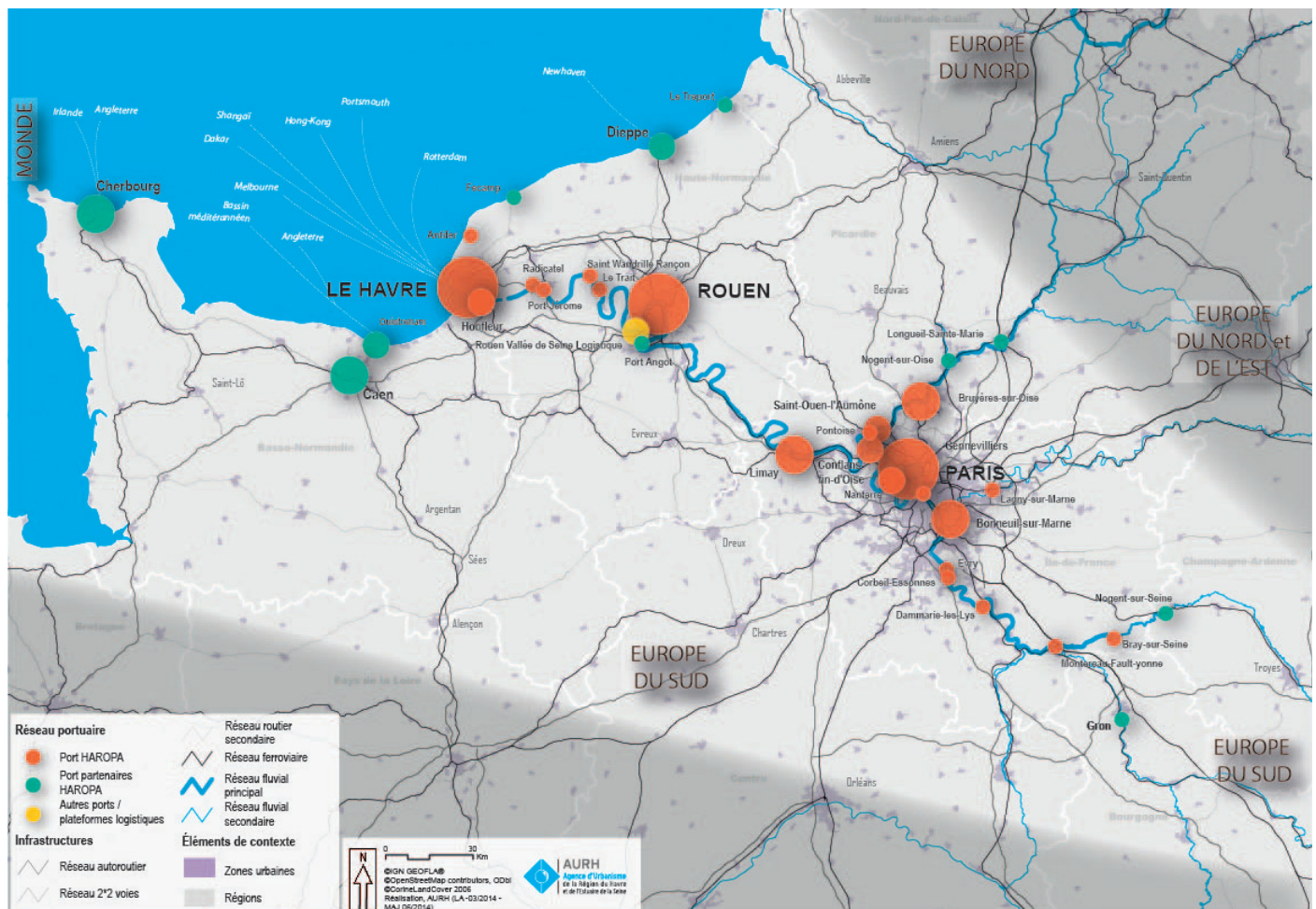
HAROPA se positionne aujourd'hui comme le **5<sup>e</sup> complexe portuaire européen, et dispose d'une visibilité internationale avec 600 ports touchés dans le monde et un trafic total de 89,2 millions de tonnes en 2014 porté par le trafic conteneurs en croissance de 4,9 % par rapport à 2013** (sources HAROPA).

**HAROPA complète l'offre en infrastructures grâce à un réseau de ports et de plateformes multimodales** déployées le long de la Seine et de la façade maritime normande. Cette alliance portuaire, enrichie de partenariats, notamment avec Ports Normands Associés, regroupe aujourd'hui une trentaine de ports permettant de traiter tous types et toutes natures de trafics.

## Seine Gateway® : chiffres clés

- **23 % de la population française**  
15,2 millions d'habitants (2012)
- **33 % du PIB français**  
PIB de 640 milliards d'euros
- **33 % de la valeur ajoutée nationale**  
Valeur ajoutée de 573 milliards d'euros
- **6,5 millions d'emplois salariés**
- **1,2 millions d'établissements**
- **31 % des étudiants de France**  
680 000 étudiants
- **40 % de la recherche française**  
Plus de 100 000 chercheurs
- **1<sup>er</sup> territoire logistique de France**
- **1<sup>er</sup> territoire industriel de France**
- **10 pôles de compétitivité**
- Filière logistique : 24 000 établissements, 235 000 salariés, 15,8 milliards d'euros de valeur ajoutée

## LA FAÇADE MARITIME DE PARIS ET LE CORRIDOR DE LA SEINE Réseau portuaire



# LE SOCLE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DU GATEWAY

Le gateway repose sur un système logistique performant au service des ports et de l'industrie.

L'approche Seine Gateway® vise à l'optimisation des flux de marchandises et à la création de valeur ajoutée. De fait, elle ne peut se déconnecter d'un socle industrialo-portuaire puissant permettant de fixer les flux. Or, dans un contexte de transformation brutale de l'économie monde (croissance du commerce, globalisation, décollage des pays émergents, flux, chaînes de valeur mondiales,...) se pose la question de la permanence et des mutations de l'économie productive de la vallée de la Seine.

**Malgré un recul très marqué de l'emploi industriel, la vallée de Seine demeure un espace de production majeur au plan national.**

## Des spécificités productives fortes :

- 15 % des emplois nationaux des activités productives
- 40 % de ceux du raffinage du pétrole
- 33 % de ceux de l'industrie pharmaceutique
- 24 % de ceux de la chimie
- 20 % de ceux de l'industrie automobile

## Un cluster industrialo-portuaire de rang international

Aujourd'hui « aux zones industrialo-portuaires (ZIP) s'ajoutent les corridors logistico-portuaires dans lesquels s'interpénètrent fonctions industrielles, R&D, services, qualité de vie, performance portuaire ou connectivité logistique » (Etude Port 2.0 - Y. ALIX, T. WILLEMSSEN)

La vallée de la Seine est caractérisée au plan économique par un complexe industrialo-portuaire à forte concentration industrielle sur les deux zones du Havre et de Port-Jérôme.

Au total, les deux grands ports maritimes totalisent 50 000 emplois (cluster maritime et portuaire et cluster industrie et services) et 1/5e de la richesse dégagée à l'échelon de la Haute-Normandie.

Le modèle de la ZIP, dans une logique de gateway, doit se positionner comme le nouveau modèle d'attractivité portuaire (dans un climat d'innovations) et comme territoire productif se positionnant sur des secteurs industriels émergents (ensemble des énergies renouvelables...).

## Les différents visages de l'économie productive de la vallée de la Seine / Seine Gateway®

➤ **Des filières lourdes et traditionnelles** : chimie, automobile, raffinage, marquées par les mutations industrielles à l'œuvre depuis plusieurs décennies entraînant baisses de l'emploi, conséquences d'importants gains de productivité et des délocalisations.

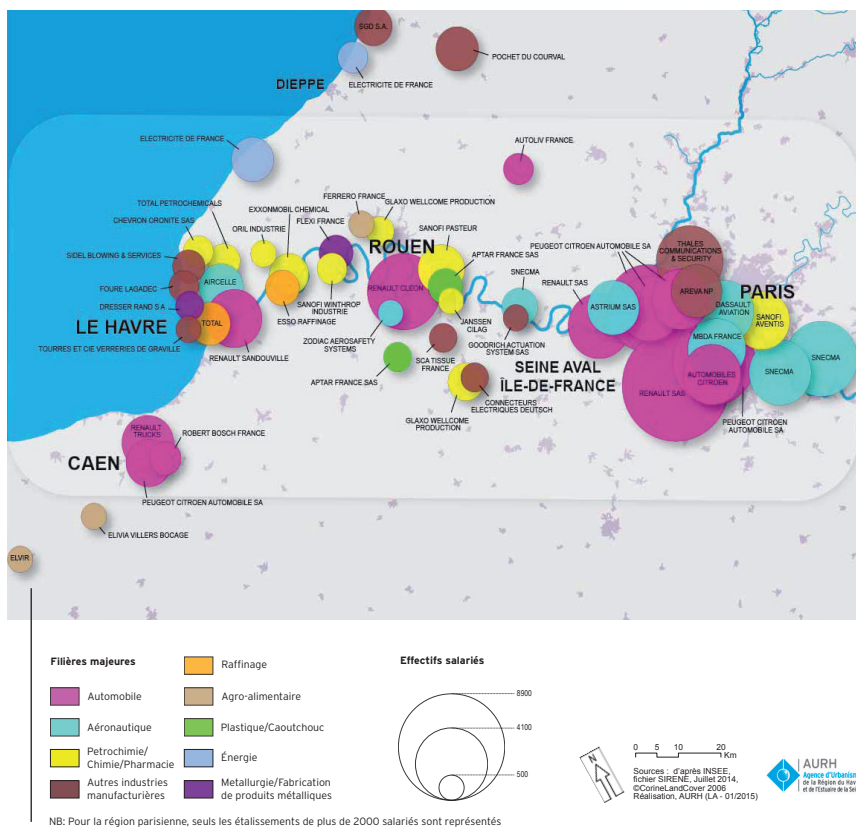
➤ **Des filières en développement** : tourisme (croisières), aéronautique, agro industries, logistique... filières créatrices d'emplois et tirant notre économie nationale (balance commerciale bénéficiaire sur ces filières).

➤ **Des filières en mutation** (énergie, déchets, véhicule électrique...) ayant rendez-vous avec le 21<sup>e</sup> siècle. L'engagement du territoire dans des démarches vertueuses d'économie circulaire, de transition énergétique (production d'énergies décarbonées, création de réseaux de chaleur...) permet de garder une position d'avant-garde face aux ruptures économiques majeures. Sur la valorisation énergétique, sur la logistique, sur l'économie circulaire, la vallée de la Seine peut d'ailleurs devenir un territoire de référence en Europe.

Reposant sur la valeur ajoutée associée aux flux, Seine Gateway® permettra de développer des activités économiques. Il s'agit de la mise en œuvre d'un véritable éco-système logistique à valeur ajoutée développant les synergies entre la logistique, l'industrie, la distribution, le commerce et les autres activités tertiaires. L'avenir de l'industrie de la vallée de la Seine est liée à l'efficacité du système logistique et aux coûts de transport.

## SEINE PRODUCTION VALLEY

Établissements industriels de plus de 500 salariés



**Sources** : INSEE Haute-Normandie : AVAL n°135 : 18 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire de Rouen, septembre 2013 ; AVAL n°132 : 32 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire du Havre, février 2013 ; Cahier d'Aval n°96 : La Haute-Normandie, atout logistique dans l'espace Paris-Seine-Normandie, septembre 2013 ; Cahier d'Aval n°92 : Panorama économique de l'espace Paris-Seine-Normandie, novembre 2011.

**Autres sources** : INSEE, fichier CLAP, 2012 ; CCI Paris-Seine Normandie ; Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine, Les données essentielles, 2011.



# DU GATEWAY À LA STRATEGIE DE CORRIDOR



« L'échelle de lecture du port comme simple interface qui manipule des flux pour attirer des navires est révolue. (...) Les chaînes de valeur logistiques se construisent et se déconstruisent en quelques années en fonction des demandes et de l'adaptabilité des services proposés. Ce ne sont plus les ports qui sont en concurrence mais les corridors. Ces systèmes intégrés ou gateways changent les paradigmes de la compétition entre les espaces portuaires. »

(Yann Alix, 2012)

Si les ports de la vallée de la Seine constituent le 5<sup>e</sup> complexe portuaire européen, l'écart avec les ports concurrents du Range Nord, notamment Anvers et Rotterdam tend à se creuser pour des raisons qui ne sont pas seulement liées à l'outillage et aux performances portuaires. Un élément de réponse réside dans les stratégies d'hinterland que ces ports ont su développer depuis des années en s'appuyant sur la mise en œuvre de corridors de transport multimodaux, associant toute la chaîne d'acteurs (du territoire au logisticien).

Le centre de gravité de l'Europe, historiquement situé sur l'axe rhénan, appelé également « banane bleue », tend à se déplacer depuis quelques années vers l'Est. Des pays comme la Pologne affichent aujourd'hui les plus forts taux de croissance de PIB d'Europe. La position occidentale de la vallée de la Seine à l'écart de ces régions les plus dynamiques de l'Europe pose la question de la connexion avec ces territoires.

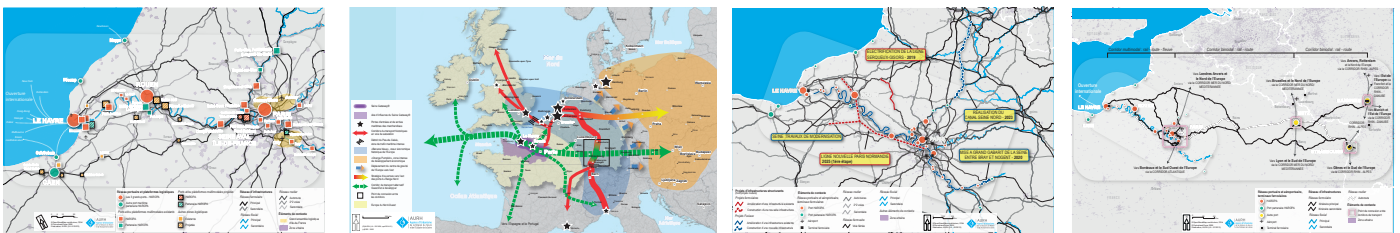
Fort de ce constat, l'ambition doit être de positionner Seine Gateway® et ses ports comme une région pivot pour desservir un hinterland européen élargi à l'Est. Celle-ci est d'autant plus réaliste que les projections faites par l'Union européenne estiment que le trafic de marchandises devrait croître de

80 % d'ici à 2050. Or, les ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam) ne pourront pas seuls absorber cette augmentation de trafic en raison de la congestion de leur hinterland que les projets d'infrastructures à l'étude ou en cours permettront au mieux d'atténuer sans réellement les éliminer.

L'Europe est donc à la recherche de solutions pour faire face à une augmentation de son trafic fret et garantir une bonne desserte du continent. La consolidation du corridor Le Havre - Paris et son élargissement à l'Est vers Strasbourg et Mannheim fait aujourd'hui partie de ses priorités.

Cette convergence d'intérêts locaux et européens constitue une opportunité de développement pour Seine Gateway® dont un des facteurs de réussite repose sur la construction d'une stratégie de corridor associant l'ensemble de la chaîne d'acteurs (du public au privé). L'objectif : faire de l'hinterland un acteur de la performance portuaire et inversement. Cette stratégie reposerait à la fois sur des investissements d'infrastructures prioritaires, des alliances d'acteurs et l'élévation du niveau de services du corridor permettant de garantir sa compétitivité à court, moyen et long termes.

À consulter en dépliant le poster intérieur :  
collection de quatre cartes pour une meilleure visualisation des enjeux



Document réalisé avec l'appui du programme européen INTERREG IV B dans le cadre du projet européen Weastflows

Pour tweeter, un seul hashtag :  
**#SeineGateway**

Pour toutes vos questions, remarques  
et contributions à la démarche :  
**seinegateway@aurh.fr**



aurh.fr



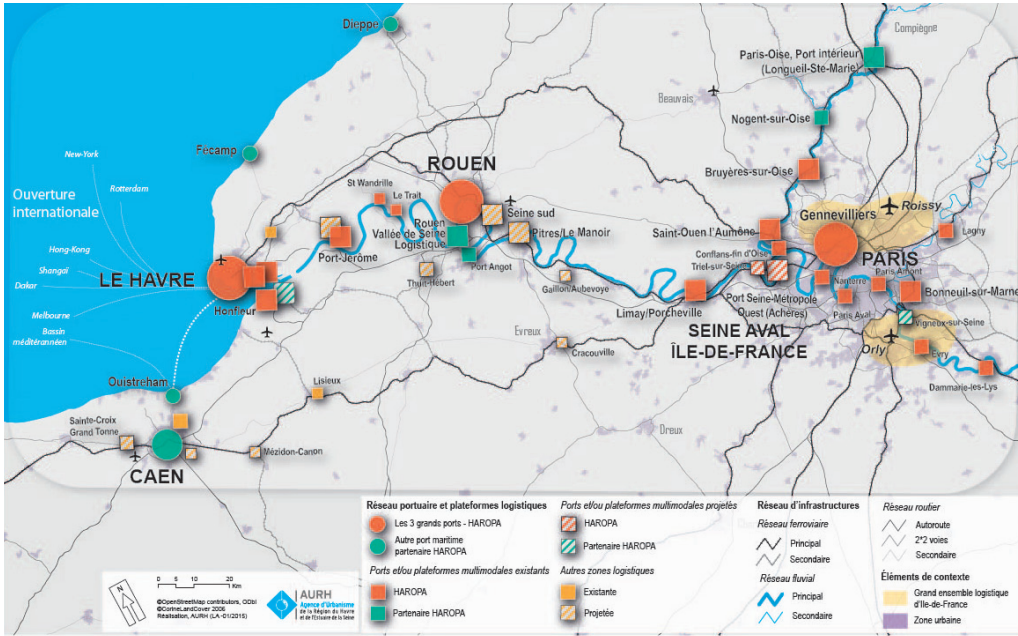
@aurh\_officiel

Agence d'urbanisme de la région du Havre  
et de l'Estuaire de la Seine

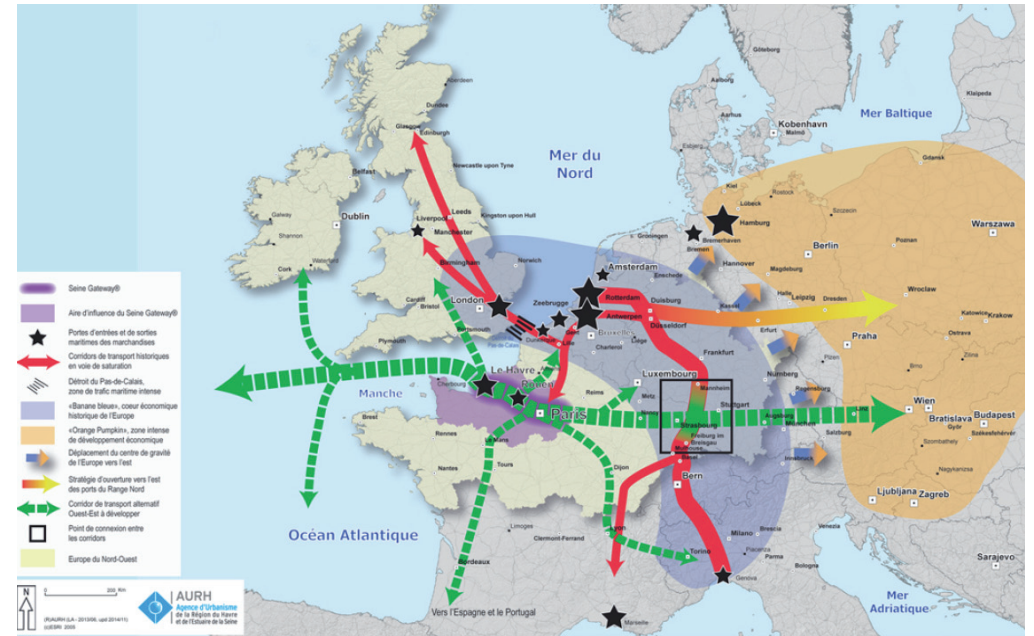
74 quai Guillaume Le Testu  
76063 LE HAVRE cedex  
Tél. : 02 35 42 17 88 / Fax : 02 35 21 51 57



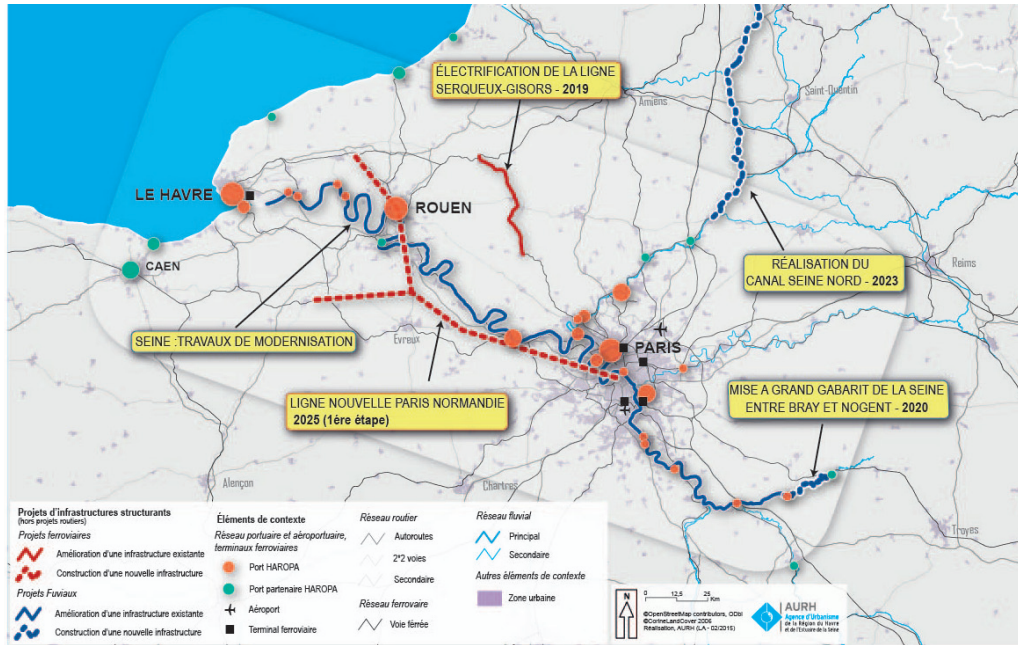
## UN SYSTÈME LOGISTICO-INDUSTRIAL-PORTUAIRE AU SERVICE DE L'OUVERTURE MARITIME DE PARIS



## POSITIONNEMENT GÉOSTRATÉGIQUE EN EUROPE



## STRUCTURATION DE SEINE GATEWAY® PAR DE GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES



## STRUCTURATION DU CORRIDOR LE HAVRE - MANNHEIM

