

RAPPORT INTERCONSULAIRE



Axe Seine

1^{res} rencontres des acteurs économiques

**Pour une stratégie de développement
économique de l'Axe Seine,
de Paris à la Mer**

Préconisations des entreprises et des CCI

Un événement proposé par



Pour l'axe Seine, les CCI s'engagent.

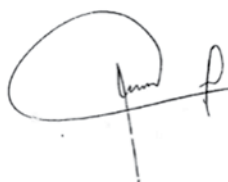
Nos propositions relaient les attentes et les besoins des entreprises et sont au service d'une vision du développement économique de l'axe Seine. Nous espérons qu'elles seront prises en compte par les pouvoirs publics et plus particulièrement par le Commissariat général au développement de la vallée de la Seine présidé par Antoine RUFENACHT. Les CCI souhaitent également concourir aux stratégies de développement de l'ensemble des collectivités territoriales concernées par l'Axe Seine et livrer les préconisations des entreprises aux principaux acteurs publics et privés des territoires.

A partir de cette vision partagée, les CCI prépareront ensemble un plan d'actions dans le domaine économique et se répartiront les tâches en fonction de leurs compétences territoriales. Elles ont la conviction que leur travail quotidien au service des entreprises et des territoires sera d'autant plus efficace qu'elles agissent en commun et en complémentarité à l'échelle de la vallée de la Seine, visant à donner en Normandie une façade maritime au Grand Paris.

Dès aujourd'hui, les CCI s'engagent pour l'axe Seine, pour une compétitivité des entreprises et une attractivité des territoires renouvelés.



Vianney de CHALUS
Président de la CCI du Havre



Christian HERAIL
Président de la CCI de Rouen



Jean Pierre DESORMEAUX
Président de la CCIR
Haute-Normandie



Pierre-Antoine GAILLY
Président de la CCI de Paris



Yves FOUCHET
Président de la CRCI Paris Ile-de-France
Président de la CCI de Versailles Val-d'Oise/Yvelines

SYNTHÈSE

Le projet d'axe Seine vise à donner une façade maritime à la Région-capitale afin d'accroître son attractivité et sa compétitivité. Cet objectif a été fixé par le Président de la République Nicolas SARKOZY lors de son discours du 29 avril 2009 sur le Grand Paris. **L'axe Seine est constitutif du projet du Grand Paris et participe d'une même logique : l'amélioration du positionnement mondial de l'économie française et de sa compétitivité,** notamment dans les domaines portuaires et fluviaux, pour capter une large part de l'accroissement du commerce mondial.

L'Ile-de-France et la Haute-Normandie, qui sont les régions directement concernées, représentent ensemble :

- ▶ 13,5 millions d'habitants soit un cinquième de la population française¹,
- ▶ 4,54 millions d'emplois soit 28,5 % de l'emploi de la France métropolitaine,
- ▶ Un million d'établissements soit un quart du total de la France métropolitaine,
- ▶ Plus de 600 000 emplois industriels soit un cinquième de l'emploi industriel de la France métropolitaine total avec l'Ile-de-France qui est la 1^{ère} région industrielle de France (et 80% de la production automobile française qui se concentre dans un rayon de 300 kms autour de Rouen),
- ▶ Près de 490 000 emplois liés à la fonction logistique² soit 11 % de l'emploi total de l'axe Seine et presque un quart du total de la France métropolitaine **avec la Haute-Normandie comme 1^{ère} région logistique de France,**
- ▶ 14 000 hectares de réserves foncières pour des implantations industrielles et logistiques³,

- ▶ 128 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux soit un tiers du total de la France métropolitaine.

La vallée de la Seine est un territoire de grande industrie, aujourd'hui en mutation, avec des filières d'excellence comme celles de l'énergie, des déchets, de la chimie, des éco-activités, de l'automobilité et de la logistique. C'est pourquoi les décisions d'aujourd'hui doivent permettre à la vallée de la Seine de **renforcer son rôle de pôle majeur du développement économique national à moyen et long terme, en particulier dans sa dimension industrielle.** Dans un pays confronté aux défis de la réindustrialisation et, plus globalement, des mutations de ses activités industrielles, **l'axe Seine est un projet d'intérêt national.**

Les acteurs publics nationaux et locaux s'accordent sur l'idée que **la vallée de la Seine, de Paris à Rouen et au Havre, offre un potentiel de développement économique majeur, surtout s'il s'inscrit dans l'ambition du Grand Paris.** Le Président de la République a

créé le Commissariat général au développement de la vallée de la Seine en mai 2011, qu'il a confié à Antoine RUFENACHT. Son objectif est de concevoir les modalités d'un développement économique durable et intégré sur la globalité de la Vallée de la Seine, tout en valorisant les atouts de l'ensemble des territoires franciliens et normands concernés.

Dans ce cadre, **la parole du monde économique et de ses représentants est essentielle** car les acteurs économiques sont la clé du succès. En effet :

- ▶ Le projet de développement économique ne peut aboutir sans les premiers intéressés que sont les entreprises, principaux leviers et bénéficiaires,
- ▶ La mobilisation du monde économique permettra d'assurer la pérennité du projet dans le temps, au-delà des échéances politiques.

Pour autant, force est de constater que **l'axe Seine peine à trouver un écho auprès des entreprises**, qui ne traduisent pas encore en opportunité d'affaires les initiatives publiques multiples et à des échelles différentes qui construisent actuellement le projet d'axe Seine.

La CCI de Paris, la CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines, la CCI de Rouen et la CCI du Havre avec la CCIR Haute Normandie sont convaincues des potentialités de développement de la vallée de la Seine dans la continuité du Grand Paris. Ce rapport cadre propose une vision partagée des modalités du développement économique de la vallée de la Seine.

1 - Une vision partagée du développement économique de la vallée de la Seine

Les CCI considèrent que :

- ▶ **Le développement de l'axe Seine doit être pensé dans une perspective internationale et mondialisée** liée à l'insertion dans les grands flux économiques. Il bénéficie pour cela de la présence de portes d'entrée maritimes (Ports du Havre et de Rouen) et des relais continentaux (Ports de Paris, futur Canal Seine Nord Europe). Cette insertion permet de capter une part de l'accroissement attendu des trafics intercontinentaux maritimes et

de redynamiser les capacités exportatrices françaises, en particulier dans le domaine industriel. Le développement de la vallée de la Seine dans ce domaine sera d'autant plus important qu'il sera intégré et qu'il contribuera à une politique nationale de reconquête des espaces et des flux maritimes.

- ▶ **Le développement de l'axe Seine doit être à la fois logistique et industriel.**

Industriel car l'axe Seine concentre un cinquième de l'emploi industriel français et se retrouve donc au cœur des enjeux de réindustrialisation et de mutation de l'industrie française. Son développement est un enjeu national. Logistique car cette activité est aujourd'hui essentielle à la performance économique. Mais cette logistique ne peut se réduire à l'approvisionnement en biens de consommation : si l'ambition de l'axe Seine est uniquement de fournir le bassin de consommation francilien en biens, il n'y aura pas de retombées économiques pour l'ensemble de l'axe Seine et ses territoires. Pour cela, il faut développer une logistique industrielle qui soit à même de contribuer au développement et à la compétitivité des activités industrielles de l'axe Seine, et ainsi à leurs retombées en termes d'emplois dans les territoires.

- ▶ **Les perspectives du projet à long terme ne doivent pas occulter des décisions d'investissements nécessaires à court terme**, parfois en attente depuis un certain temps, qui pourraient être réalisés à des coûts acceptables. Des décisions marquantes à court terme enverront des signaux forts et montreront l'effectivité du projet axe Seine. Il y a là un enjeu de phasage et de priorisation des projets qui permettrait de donner rapidement corps à l'axe Seine. Par ailleurs, ces décisions conforteront l'ouverture du projet du Grand Paris vers l'ouest et l'axe Seine et contribueront à proposer une offre logistique concurrentielle dans la perspective de l'ouverture du Canal Seine Nord Europe. **Sinon, l'Ile-de-France prend le risque d'offrir la croissance du Grand Paris aux ports de la Rangée nord-européenne.** Ces projets de court terme sont :

- **l'achèvement de l'A104 en Ile-de-France** sans laquelle le projet du port d'Achères perdrait de sa portée.

- **le contournement est de Rouen** sans lequel l'exploitation des équipements portuaires rouennais ainsi que la circulation dans la vallée de la Seine resteraient sous-optimales.
- **la liaison entre Port 2000 et la Seine au Havre** sans laquelle le développement du report modal pourrait être moins rapide que nécessaire.

Parmi l'ensemble des projets structurants, le projet de création de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) tient une place particulière car la nouvelle ligne permettra notamment de libérer des sillons qui seront dédiés au fret pour renforcer le rôle des ports du Havre et de Rouen et étendre leurs hinterlands.

- ▶ Le projet d'axe Seine doit reposer sur une logique de développement durable. Premièrement, l'accroissement attendu d'activité au niveau des ports de la vallée de la Seine accroît le flux de marchandises vers l'Ile-de-France. Si le mode de transport routier reste certainement majoritaire, il faut créer les conditions d'un report modal vers le fleuve et le ferroviaire capable d'absorber une partie du surplus d'activité portuaire. Deuxièmement, la vallée de la Seine peut devenir un territoire démonstrateur des bonnes pratiques éco-environnementales pour les filières liées à l'énergie, au recyclage des déchets, aux éco-activités ou à la logistique.

Cette vision globale du développement économique de la vallée de la Seine se décline en objectifs économiques pour le projet et en facteurs clés sur lesquels les entreprises considèrent qu'il faut agir pour que le développement économique de la vallée de la Seine soit une réussite.

2 - Réussir le développement économique de la vallée de la Seine : objectifs et indicateurs

Les CCI considèrent que le développement économique ne sera une réussite qu'à la condition que :

- ▶ **Le projet d'axe Seine, et à travers lui la vallée de la Seine dans la continuité du Grand Paris, reflète une identité forte qui rende la vallée « visible et attractive » pour les entreprises et les investisseurs à l'échelon mondial.**

L'indicateur pourrait porter sur le nombre de nouvelles implantations ou de relocalisations d'entreprises dans la vallée de la Seine et sur les volumes des investissements réalisés.

- ▶ **L'activité industrielle soit maintenue et confortée dans la vallée.** L'activité industrielle est aujourd'hui en mutation et souvent associée partiellement à la désindustrialisation. L'accompagnement et le soutien à l'industrie de la vallée de la Seine est un enjeu national. L'indicateur pourrait porter sur l'évolution de l'emploi industriel et des services liés.

- ▶ **Les flux d'importation et d'exportation du Grand Paris transitent principalement par la vallée de la Seine.** Aujourd'hui le port du Grand Paris est Anvers. Globalement 50 à 60 % des flux de marchandises passent par les ports de la Rangée nord. L'indicateur pourrait constituer en un benchmark permanent du partage des flux de la vallée de la Seine et de la Rangée Nord.

- ▶ **Le projet d'axe Seine soit approprié par les acteurs économiques de la vallée qui se reconnaissent dans une dynamique économique porteuse.** Actuellement, il n'y a pas d'espace économique en tant que tel à l'échelon de la vallée de la Seine. Le projet d'axe Seine quant à lui est à la fois complexe et à une grande échelle, ce qui le rend difficilement lisible et compréhensible pour les entreprises qui y recherchent des opportunités d'affaires. L'indicateur pourrait porter sur la fréquentation par les entreprises des différentes rencontres économiques portant sur les opportunités d'affaires de l'axe Seine.

3 - Les facteurs clés du développement économique de la vallée de la Seine

Se faisant le relais des besoins et des attentes des entreprises interrogées, les CCI privilégient quatre facteurs clés de réussite du développement économique de la vallée de la Seine et douze préconisations à l'attention des pouvoirs publics (Etat, Commissariat général au développement de la Vallée de la Seine, collectivités locales...) mais aussi des entreprises elles-mêmes afin qu'elles prennent conscience du potentiel de croissance de l'axe Seine.

| Facteurs clés | Préconisations |
|--|--|
| <p>Facteur clé 1 : Construire, partager et promouvoir une identité économique forte de la vallée de la Seine, de Paris au Havre, car pour l’instant l’axe Seine n’a pas de réalité pour les entreprises</p> | <p>Préconisation 1 : Engager des actions de communication et de marketing territorial pour faire émerger une identité économique partagée et donner une meilleure visibilité à la vallée et au projet d’axe Seine</p> |
| | <p>Préconisation 2 : Fédérer les entreprises de la vallée de la Seine pour améliorer les relations interentreprises et interfilières, source d’innovation et de développement de nouveaux marchés</p> |
| <p>Facteur clé 2 : Faire de la filière logistique un avantage compétitif en termes de prix et de performance pour accompagner le développement des entreprises déjà localisées dans la vallée et pour favoriser de nouvelles implantations.</p> | <p>Préconisation 3 : Accroître la flexibilité de l’offre portuaire et fluviale en renforçant la qualité de service</p> |
| | <p>Préconisation 4 : Rétablir l’attractivité de l’offre ferroviaire en proposant une réelle alternative à la route à partir de plateformes multi-modales embranchées</p> |
| | <p>Préconisation 5 : Finaliser les infrastructures pour mieux exploiter les équipements grâce à une accessibilité accrue pour les entreprises et les marchés</p> |
| | <p>Préconisation 6 : Développer des partenariats entre autorités portuaires, opérateurs de transport, chargeurs et collectivités locales pour optimiser la logistique afin de préserver la desserte fine des espaces les plus densément urbanisés</p> |
| <p>Facteur clé 3 : Favoriser le codéveloppement de la logistique et de l’industrie pour accompagner la mutation du système industriel productif de la vallée de la Seine</p> | <p>Préconisation 8 : Etendre un système d’échange et de suivi d’information à l’échelle de l’axe Seine pour fluidifier les échanges entre logisticiens et industriels</p> |
| | <p>Préconisation 9 : Développer une offre foncière et immobilière adaptée en particulier dans le domaine des Installations classées pour la protection de l’environnement (ICPE)</p> |
| | <p>Préconisation 10 : Articuler les différentes stratégies économiques des acteurs afin d’optimiser la localisation, la spécialisation et le développement des ports et des plateformes</p> |
| <p>Facteur clé 4 : Structurer le développement économique des territoires stratégiques de la vallée de la Seine et organiser la complémentarité des projets</p> | <p>Préconisation 11 : Construire le projet stratégique de l’axe Seine à partir des projets des territoires clés de la vallée de la Seine afin de coordonner l’ensemble des projets existants ou réalisables à court terme</p> |
| | <p>Préconisation 12 : Promouvoir des outils de gouvernance privilégiant la cohérence des projets à l’échelle de l’axe Seine</p> |

4 - Les initiatives des CCI

Ce rapport cadre, qui relaie les attentes et les besoins des entreprises, est la première contribution consulaire aux travaux menés par le Commissariat général au développement de la vallée de la Seine présidé par Antoine RUFENACHT. Les CCI souhaitent également concourir aux stratégies de développement de l'ensemble des collectivités territoriales concernées par l'Axe Seine et, au-delà, livrer les préconisations des entreprises aux principaux acteurs publics et privés du territoire.

Les CCI s'engagent aujourd'hui dans d'autres démarches opérationnelles comme la définition de plans d'action filières (mobilité, énergies, déchets et logistique) à l'échelle de l'axe Seine.

Les CCI suivront ensemble les développements de l'Axe Seine, prépareront conjointement un plan d'actions dans le domaine économique et se répartiront les tâches en fonction de leurs compétences territoriales. Elles ont la conviction que leur travail quotidien au service des entreprises des territoires sera plus efficace encore si elles agissent en commun et en complémentarité à l'échelle de la vallée de la Seine.

Ce plan comportera des actions pour fédérer de manière pérenne les entreprises de l'axe Seine de Paris à la mer (diffusion de bonnes pratiques en matière de réseaux et clubs d'entreprises,

organisation de rencontres d'affaires régulières et interrégionales...), des actions d'accompagnement des PME sur le report modal de leurs activités logistiques avec des modalités de mise en œuvre adaptées (conseil, mécanisme d'aides publiques lors de la phase de transition, etc.), des actions pour évaluer la pertinence de développer un système d'information intégré pour la logistique à l'échelle de l'axe Seine, des actions concrètes relatives à la logistique du dernier kilomètre, etc. Ces propositions en faveur des entreprises seront mises en œuvre en partenariat avec d'autres acteurs publics et privés.

En outre, les CCI poursuivront leurs travaux sur des thèmes ciblés qui leur apparaissent majeurs pour le développement de l'axe Seine mais qui n'ont pu être traités dans ce rapport-cadre :

- ▶ L'articulation des pôles de développement du Grand Paris avec les filières de l'axe Seine,
- ▶ Les relations inter-filières comme sources d'innovation,
- ▶ Le rôle de la filière agro-alimentaire,
- ▶ La contribution des niches émergentes propres au secteur maritime et susceptibles de développement sur l'ensemble de l'hinterland (ex : la Maréatique, solutions et développements numériques appliquées à la logistique et au domaine maritime),
- ▶ La mise en valeur touristique de l'axe Seine,
- ▶ Le marketing territorial de l'axe Seine à l'international.

1 Les données qui suivent sont le résultat de calcul des CCI à partir des données INSEE.

2 La fonction logistique correspond à l'ensemble des activités logistiques y compris celle dans les entreprises dont la logistique n'est pas l'activité principale. Elle diffère donc par son périmètre plus large de la filière logistique qui regroupe seulement les entreprises dont la logistique est l'activité principale. Les sources utilisées sont : INSEE Haute Normandie et Logistique Seine Normandie, 2010. « La logistique : une activité de poids dans l'économie haut-normande ». Cahier d'aval, n° 85, juin 2010, 12 p. et LAUBARD Bruno et LISSORGUES Gérard, 2010. La logistique urbaine, fonction vitale pour la métropole parisienne. Constats, pistes d'actions, préconisations. Paris : CCIP, 65 p.

3 Coopération des agences d'urbanisme APUR / AUCAME / AUDAS / AURBSE / AURH / IAU-IDF, 2011. Paris Rouen Le Havre Axe Seine. Les données essentielles. Paris, Rouen, Le Havre, Caen : p. 8.

4 Cette analyse reposant sur l'identification de facteurs clés participe aux réflexions récemment engagées sur l'axe Seine, que ce soit par le réseau des agences d'urbanisme, le CRITT Transport et logistique, Logistique Seine Normandie, Nov@log, l'INSEE, la DATAR, ou les services de l'Etat ou l'OCDE.

5 La démarche qualitative employée repose sur 25 entretiens avec des entreprises ou leurs représentants lors d'auditions, d'ateliers de travail (annexe 3) ou de visite d'étude (Le Havre, Rouen, Liège). Le panel qualitatif intègre des entreprises de l'ensemble de l'axe Seine qui correspondent aux grands types d'acteurs économiques (opérateurs de transport, logisticiens, chargeurs, industriels, etc.).

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| ► Synthèse | 4 |
| ► Sommaire | 9 |
| ► L'axe Seine, un potentiel pour le développement des entreprises et des territoires | 10 |
| 1.1. Une meilleure visibilité, attractivité et compétitivité internationale de la métropole mondiale francilienne devenue maritime | 10 |
| 1.1.1. Le Grand Paris | 10 |
| 1.1.2. Du Grand Paris à la mer | 10 |
| 1.2. De nouveaux marchés dans l'accroissement du trafic maritime mondial grâce à la situation géographique et aux complémentarités du système portuaire Paris, Rouen et Le Havre | 10 |
| 1.2.1. Le transport maritime au cœur de la mondialisation des échanges | 10 |
| 1.2.2. La situation favorable du port du Havre | 11 |
| 1.2.3. De la complémentarité de l'offre portuaire au système portuaire Paris, Rouen, Le Havre | 11 |
| 1.3. De nouvelles opportunités pour le développement des activités logistiques et industrielles grâce à des stratégies portuaires renouvelées | 11 |
| 1.3.1. Le port du Havre, première porte d'entrée de la Rangée nord européenne | 11 |
| 1.3.2. Le port de Rouen, port maritime le plus proche de Paris | 12 |
| 1.3.3. Ports de Paris, terminaison de l'Axe Seine | 13 |
| 1.4. Des économies normande et francilienne structurées par les filières d'excellence logistique et industrielle localisées le long de la vallée de la Seine | 13 |
| 1.4.1. Les filières d'excellence de l'axe Seine | 13 |
| 1.4.2. La logistique, filière structurante de l'axe Seine | 13 |
| 1.5. De grands projets pour contribuer au développement économique global | 17 |
| 1.5.1. Seine métropole | 17 |
| 1.5.2. La Ligne Nouvelle Paris Normandie | 17 |
| 1.5.3. Seine Gateway | 17 |
| 1.5.4. Canal Seine Nord Europe | 18 |
| ► Les facteurs clés de réussite du développement économique de l'axe Seine | 19 |
| 2.1. Facteur clé 1 : Construire, partager et promouvoir une identité économique forte de vallée de la Seine | 19 |
| Préconisation 1 : Engager des actions de communication et de marketing territorial | 19 |
| Préconisation 2 : Fédérer les entreprises de la vallée de la Seine | 20 |
| 2.2. Facteur clé 2 : Faire de la filière logistique un avantage compétitif en termes de prix et de performance | 20 |
| Préconisation 3 : Accroître la flexibilité de l'offre portuaire et fluviale | 20 |
| Préconisation 4 : Rétablir l'attractivité de l'offre ferroviaire | 21 |
| Préconisation 5 : Finaliser les infrastructures pour mieux exploiter les équipements | 21 |
| Préconisation 6 : Développer des partenariats entre autorités portuaires, opérateurs de transport, chargeurs et collectivités locales pour optimiser la logistique en ville | 22 |
| Préconisation 7 : Favoriser la mutualisation des moyens de transport et de manutention pour les livraisons | 22 |
| 2.3. Facteur clé 3 : Favoriser le co-développement de la logistique et de l'industrie | 22 |
| Préconisation 8 : Etendre un système d'échange et de suivi d'information à l'échelle de l'axe Seine | 22 |
| Préconisation 9 : Développer une offre foncière et immobilière adaptée | 23 |
| Préconisation 10 : Concilier les différentes logiques économiques des acteurs dans la stratégie de localisation et de spécialisation des ports et des plateformes | 23 |
| 2.4. Facteur clé 4 : Structurer le développement économique des territoires stratégiques de la vallée de la Seine et organiser la complémentarité des projets | 24 |
| Préconisation 11 : Construire le projet stratégique de développement économique de l'axe Seine à partir des projets des territoires clés de la vallée de la Seine | 24 |
| Préconisation 12 : Promouvoir des outils de gouvernance privilégiant la cohérence des projets à l'échelle de l'axe Seine | 24 |
| ► Annexes | 25 |
| Annexe 1 : Personnes auditionnées | 25 |
| Annexe 2 : Composition du groupe projet interconsulaire | 26 |
| Annexe 3 : Périmètre de la filière logistique (code NAF) | 26 |

L'AXE SEINE, UN POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES ET DES TERRITOIRES

Si la vallée de la Seine est caractérisée par une activité économique héritée des Trente Glorieuses aujourd'hui en mutation, son organisation globale à l'échelle d'une métropole mondiale allant de Paris jusqu'au Havre est encore au stade du projet. Il n'existe pas d'espace économique identifié et caractérisé à cette échelle géographique. Cette partie présente les potentialités économiques de la vallée de la Seine afin que les entreprises et l'ensemble des acteurs économiques puissent en saisir l'importance.

1.1. Une meilleure visibilité, attractivité et compétitivité internationale de la métropole mondiale francilienne devenue maritime

1.1.1. Le Grand Paris

L'ambition du Grand Paris est d'accroître au niveau international la visibilité, la compétitivité, le cadre et la qualité de vie de la métropole francilienne. Un ambitieux réseau de transport, desservant les principales gares et les aéroports d'Ile-de-France, et reliant entre eux et avec le centre de Paris des territoires économiques stratégiques à fort potentiel de développement va être construit. Ces différents territoires présentent déjà de nombreux atouts, chacun dans leurs domaines⁶. Ils pourront contribuer encore davantage au rayonnement de la métropole parisienne en fonctionnant ensemble et en libérant tous leurs potentiels économiques, scientifiques et culturels tant au profit des entreprises que des habitants.

1.1.2. Du Grand Paris à la mer

Comme l'a indiqué le Président de la république Nicolas SARKOZY dès le mois d'avril 2009, **l'ambition du Grand Paris impose de donner une ouverture maritime à la région-capitale selon une logique où « Le Havre, c'est le port du Grand Paris et la Seine est l'axe**

nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner »⁷. Cette vision s'inspire du projet Seine métropole porté par l'architecte-urbaniste Antoine GRUMBACH dans le cadre de la consultation internationale du Grand Paris(s) de *l'agglomération parisienne*⁸, qui propose le développement d'une métropole terrestre et maritime s'organisant autour de la Seine et intégrant Paris, Rouen et Le Havre. Tel qu'il est spécifié dans la loi relative au Grand Paris, ce développement passe par la « mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris [...] »⁹. La Loi prévoit également « les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris ».

L'axe Seine est donc constitutif du projet du Grand Paris et participe d'une même logique : l'amélioration du positionnement mondial de l'économie française et de sa compétitivité. Il est légitimé par le Grand Paris et sa réussite passe par la capacité des acteurs publics et privés à développer des synergies entre la vallée de la Seine et le Grand Paris.

1.2. De nouveaux marchés dans l'accroissement du trafic maritime mondial grâce à la situation géographique et aux complémentarités du système portuaire Paris, Rouen et Le Havre

1.2.1. Le transport maritime au cœur de la mondialisation des échanges

Aujourd'hui, 80 % des échanges commerciaux entre pays se font par la voie maritime. Les portes d'entrées continentales principales sont maritimes. Le développement des conteneurs et des navires porte-conteneurs est la principale innovation qui a rendu possible, en abaissant les coûts de transport, la mondialisation des échanges. 80 % des produits manufacturés sont conteneurisés. Le transport maritime de conteneurs a connu durant la dernière décennie une croissance annuelle moyenne de plus de 4 %.

Au-delà d'un fonctionnement le long de l'aval de la Seine, le développement de l'axe Seine permettra de mieux distribuer les flux internationaux vers le sud et l'ouest de l'Europe en agrandissant l'arrière-pensée des ports du Havre et de Rouen. Le système portuaire du Havre, de Rouen et

Comparatif des transit time sur le range nord-ouest européen



Source : http://www.havre-developpement.com/L_transit_fr.htm

de Paris doit ainsi être conforté comme un pôle portuaire européen de premier ordre en tant que port du Grand Paris.

1.2.2. La situation favorable du port du Havre

S'il reste aujourd'hui en retrait par rapport aux ports de la Rangée nord européenne (Rotterdam est le 1^{er} port européen avec 11,8 millions d'équivalent vingt pieds (EVP)¹⁰, Le Havre est 10^{ème} avec 2,4 millions d'EVP), le port du Havre possède des avantages décisifs pour l'avenir :

- ▶ Il est plus proche de la métropole francilienne que les ports de la Rangée nord européenne, que ce soit par la route ou le fluvial, ce qui constitue un avantage en termes de temps et de coût (en particulier pour le transport routier) : 1^{er} port d'escale sur le range Nord avec un gain d'une demi-journée à deux jours dans les délais d'importation.
- ▶ L'un des seuls ports en Europe capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs (>16 000 EVP)
- ▶ Le foncier disponible dans le périmètre portuaire est important et laisse des marges de manœuvre pour l'implantation ou le développement des entreprises.
- ▶ La proximité du 1^{er} bassin de consommation européen (25 millions d'habitants).
- ▶ Son offre multimodale, déjà complète, est en cours de développement, pour rendre plus efficient le transfert modal vers le fleuve.

1.2.3. De la complémentarité de l'offre portuaire au système portuaire Paris, Rouen, Le Havre

Dans le cadre du Conseil de coordination interportuaire de la Seine, créé en mai 2009, et de leur coopération sur l'axe Seine, les trois ports élaborent actuellement un

document stratégique visant une meilleure coordination des grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements ainsi que la préparation collective à l'ouverture du Canal Seine Nord Europe. **Les trois ports entendent fonctionner de plus en plus d'une manière complémentaire, intégrée et systémique.** Enfin, ils mettent en place dorénavant une démarche commerciale commune pour promouvoir des offres logistiques intégrées sur leurs trois plateformes.

Dans ce contexte, la complémentarité des ports est essentielle. En première ligne, le Havre et l'Estuaire de la Seine. Le port du Havre a pour ambition de doubler son trafic et d'accroître sa part de marché dans le Range nord-européen en articulant plus fortement la relation fluviomaritime. L'espace industrialo-portuaire de l'Estuaire est l'un des principaux sites de production français dans les domaines de l'industrie chimique, la pétrochimie et l'automobile. En deuxième ligne, la Communauté de l'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA), au cœur de l'axe Seine, participe à l'élaboration d'un plan de développement logistique sur le bassin de vie de la Seine. Troisième axe structurant du projet « Gateway », la Seine Aval Ile-de-France constitue une pièce maîtresse de ce projet et concentre les enjeux pour Paris. Offrant à court et moyen termes de plus de 600 ha de foncier mobilisable pour l'accueil d'activités économiques, Seine Aval IDF dispose d'un espace stratégique de développement majeur autour de la future plateforme multimodale d'Achères. A la Confluence de la Seine et de l'Oise, le projet d'Achères viendra compléter le réseau existant de terminaux à conteneurs que Ports de Paris met en place actuellement et permettra un rééquilibrage des activités logistiques vers l'Ouest de l'Ile-de-France tout en gardant une double orientation : l'axe Seine et le canal Seine Nord Europe.

L'ensemble de ces démarches crée les conditions de l'élaboration d'une offre de service portuaire plus compétitive par rapport à la Rangée nord européenne susceptible de bénéficier à toutes les entreprises présentes sur l'axe Seine.

1.3. De nouvelles opportunités pour le développement des activités logistiques et industrielles grâce à des stratégies portuaires renouvelées

Les ports du Havre et de Rouen veulent conforter leur positionnement comme ports européens de première importance et ports de l'Ile-de-France en capitalisant sur leur situation de premiers ports avant la Rangée nord-européenne. Ports de Paris est le premier port fluvial d'Europe et vise à capitaliser à la fois sur l'axe Seine et le Canal Seine Nord Europe. Tous ont récemment fait des efforts significatifs pour développer des stratégies de développement ambitieuses et proactives auprès des entreprises.

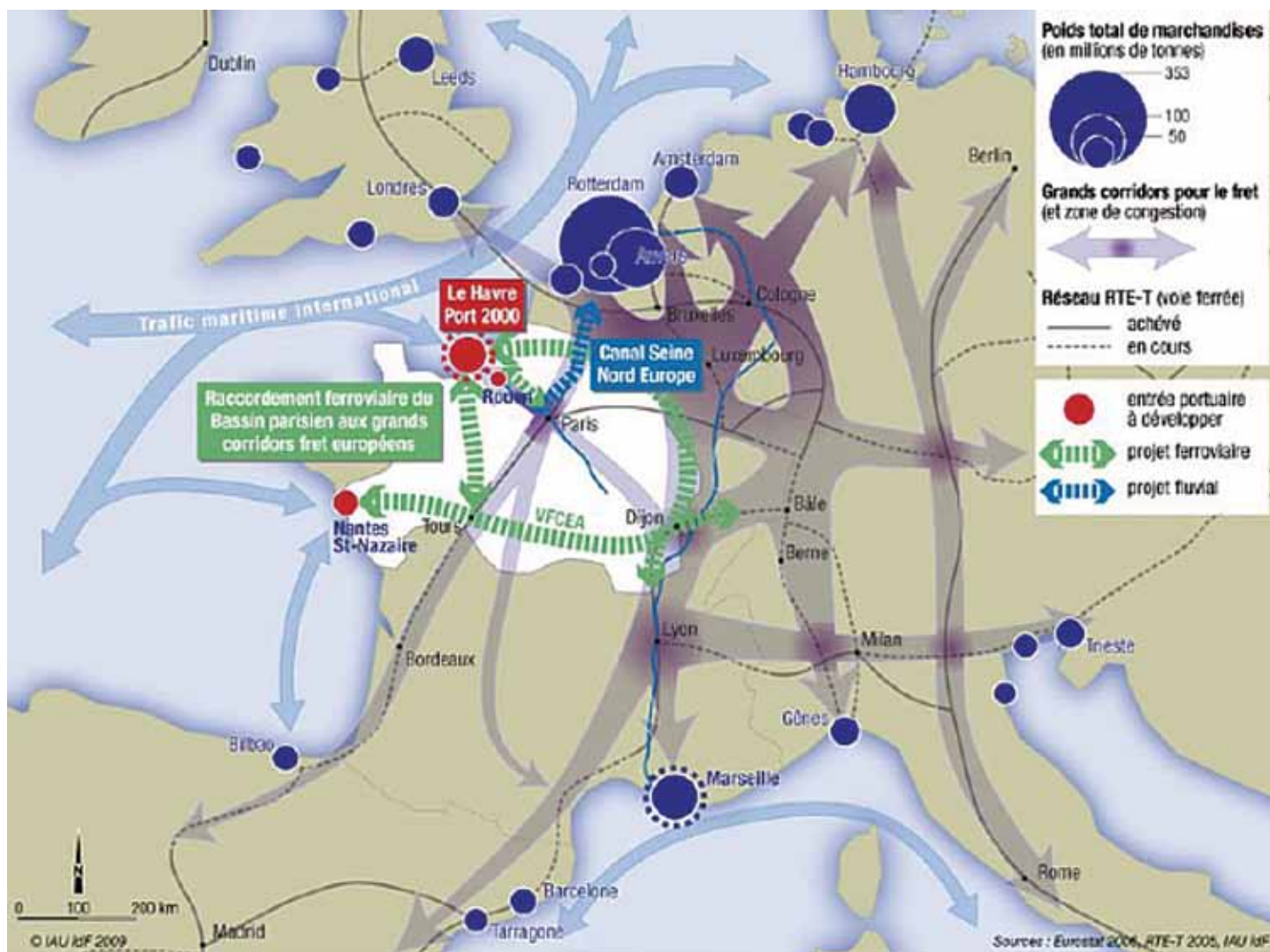
1.3.1. Le port du Havre, première porte d'entrée de la Rangée nord européenne

En 2010, le trafic total était de 70 millions de tonnes (MT), dont 52 MT à l'import et 18 mt à l'export. Les vrac liquides représentaient 42,3 MT, les vrac solides 3,4 MT et les conteneurs 23 MT. Le Grand port maritime du Havre (GPMH) est la principale porte d'entrée française pour les conteneurs à destination de la France métropolitaine, avec 2,4 millions d'EVP traités.

En dix ans, grâce à la montée en puissance de Port 2000, la capacité d'accueil de conteneurs aura triplé. C'est l'axe de développement prioritaire du port, qui a pour ambition de doubler son trafic pour porter sa part de marché dans la Rangée nord européenne à 9 %. Afin d'atteindre cet objectif, en plus de porter sa capacité d'accueil de conteneurs à 6 millions d'EVP d'ici 2020 avec l'achèvement de Port 2000, le port doit augmenter la part des modes massifiés ferroviaires et fluviaux afin de pouvoir évacuer efficacement les conteneurs et élargir son hinterland.

La hausse attendue du trafic de conteneurs va développer les activités de commissionnaires de transport ou de transitaires qui peuvent s'implanter au Havre, comme à Rouen ou en Ile-de-France.

Le port dispose de 1,2 millions de m² d'entrepôts dans son environnement immédiat et 600 000 m² sont en projet afin de répondre à la hausse attendue des trafics de conteneurs. Le port souhaite renforcer ses capacités d'accueil des activités logistiques, source de valeur ajoutée. Les besoins d'espaces pour ces activités sont



Le système portuaire de l'estuaire de la Seine dans les grands flux européens maritimes et terrestres de marchandise

estimés à 200 hectares. **Les activités recherchées par le GPMH concernent l'entreposage, l'emballage, le conditionnement à façon, la préparation de commandes et l'adressage.**

Tirée par la croissance des trafics conteneurisés, **l'offre logistique se développe, notamment dans les secteurs du froid, des produits chimiques et des marchandises dangereuses.** Le Havre est pour la France la première porte d'entrée des importations d'origine animale et végétale en provenance de pays tiers. Le port bénéficie par ailleurs d'un terminal roulier de 70 hectares qui accueille des entreprises de logistique automobile et lui permet de **s'affirmer dans le transport automobile à travers le projet RORO MAX qui vise à faire du port du Havre la référence en Europe.**

1.3.2. Le port de Rouen, port maritime le plus proche de Paris

Le Grand port maritime de Rouen (GPMR), situé à 130 kilomètres de Paris, est un port maritime intérieur qui accueille les navires, comme Hambourg et Anvers, loin à l'intérieur des terres. Les navires et les convois y arrivent soit par desserte maritime directe, soit par des liaisons fluviales avec les ports du Havre et de Paris. **L'atout majeur du port de Rouen est son positionnement à fond d'estuaire, permettant de déplacer l'interface terre/mer à l'intérieur des terres diminuant ainsi**

les distances d'acheminement terrestres.

C'est seulement le sixième port français en termes de trafic total avec 26,7 MT (en 2010), soit pour les vracs liquides 12,5 MT, les vracs solides 12,1 et les conteneurs 1,1 MT, mais le seul des grands ports maritimes majoritairement exportateur.

Le port a une organisation multisite : les communes de l'agglomération de Rouen, le terminal de Radicatel - Port Jérôme, le site de Saint-Wandrille - Le Trait et celui de Honfleur. La logistique bord à quai s'opère sur 13 kilomètres de quais et 33 terminaux du port, complétés par 1 million de m² d'entrepôts sur l'agglomération rouennaise.

Le GPMR est le premier port européen exportateur de céréales et le premier port français pour l'agro-industrie (valorisation de la filière céréales, trituration, biocarburants). Les trafics de céréales attirent à proximité du port des activités telles que laboratoires, sociétés de contrôle et de services liés à l'agroalimentaire. Le port s'efforce de diversifier ses activités afin de compenser les aléas du marché des céréales. Les trafics de vracs liquides et de marchandises diverses y sont en progression régulière. Les vracs industriels liquides et solides vont de pair avec des usines traitant les produits pétroliers raffinés, les produits chimiques, le ciment et les granulats. Le port pourrait tirer profit de trafics de vracs solides provenant du nord de la France, via le futur canal Seine Nord Europe.

Le port accueille par ailleurs des industries du recyclage, de la valorisation et de la gestion des déchets (déchets de bois, journaux et magazines, cartons, produits métallurgiques issus des secteurs automobile et électroménager, pneus usagés, etc.), qui peuvent comprendre la collecte, la transformation ou le simple transit. **Le GPMR pourrait affirmer sa fonction de port de transit et/ou de traitement des déchets franciliens ou du nord de l'Europe**, tête de pont d'une filière de création de matières premières secondaires.

1.3.3. Ports de Paris, terminaison de l'Axe Seine

En 2010, le trafic fluvial était en chargement de 8,9 MT et en déchargement de 11 MT. Quant au trafic maritime celui était respectivement de 187 169 tonnes et 91 525 tonnes. Le trafic extrarégional des Ports de Paris ne concerne qu'environ 50 % des trafics. Dans ces flux, un fort déséquilibre existe entre ceux entrants (61 %) et ceux sortants (39 %). L'un des enjeux est d'augmenter les flux provenant d'autres régions, dans le but de traiter ces flux sur le territoire avant distribution hors Île-de-France. Les liaisons ferroviaires et fluviales vont se développer entre Le Havre et Paris, ce qui, outre les infrastructures et les équipements à développer ou améliorer, va nécessiter en Ile-de-France d'importants espaces d'accueil et d'entreposage des marchandises conteneurisées.

Ports de Paris entend déployer sa politique commerciale grâce à **une meilleure connaissance des besoins de ses clients et à la priorisation des filières stratégiques au plus fort potentiel de recours à la voie d'eau**, auxquelles l'établissement public souhaite affecter ses terrains portuaires. Ces filières,

pour lesquelles Ports de Paris s'engage à être proactif, sont les conteneurs, la logistique urbaine, les déchets et l'automobile.

Ces développements sont en cohérence avec ceux des ports du Havre (pour les conteneurs et l'automobile) et de Rouen (concernant les déchets et le recyclage des produits métallurgiques issus des secteurs automobile). **La logistique urbaine est le dernier maillon qui pourrait donner tout son sens à un développement des liaisons fluviales entre Le Havre, Rouen et Paris.**

Les six terminaux à conteneurs (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay, Evry, Bruyères-sur-Oise, Montereau) offriront au total une capacité annuelle de traitement de 320 000 EVP à l'horizon 2012-2013, grâce notamment au doublement des capacités de traitement du port de Gennevilliers d'ici 2012.

Le projet de création d'une nouvelle plateforme trimodale à Achères porterait les capacités à 600 000 EVP d'ici 2020.

Un projet d'éco-port est également prévu à Triel-sur-Seine.

Les ports d'Achères et Gennevilliers devront être complémentaires. Le premier aura vocation à être la porte d'entrée fluviomaritime de Paris et à accueillir des activités logistiques telles que le stockage et le reconditionnement des marchandises. Le second, plus proche de Paris, continuera à desservir le cœur de l'agglomération parisienne.

Ports de Paris veut aussi accompagner la prise en charge des déchets y compris issus de chantiers de déconstruction, de plus en plus conteneurisés, par le transport fluvial. Cette évolution pourrait permettre d'augmenter le taux de remplissage des conteneurs en sortie de l'Île-de-France.

1.4. Des économies normande et francilienne structurées par les filières d'excellence logistique et industrielle localisées le long de la vallée de la Seine

1.4.1. Les filières d'excellence de l'axe Seine

Les filières emblématiques de la vallée de la Seine sont :

- ▶ L'automobile (avec Renault, PSA et l'importante concentration de leurs sous-traitants) sur l'ensemble de la vallée,
- ▶ La pétrochimie (avec Total, Esso ou Chevron) avec les plus gros établissements localisés vers l'embouchure de la Seine,
- ▶ La logistique, des ports aux différents types de transport (principalement routier et fluvial).

Les CCI de Paris, Versailles Val-d'Oise / Yvelines, Rouen et Le Havre avec la CCIR de Haute-Normandie ont identifié quatre filières prioritaires pour lesquelles elles sont en train d'élaborer des plans d'action filière dont les résultats seront présentés ultérieurement :

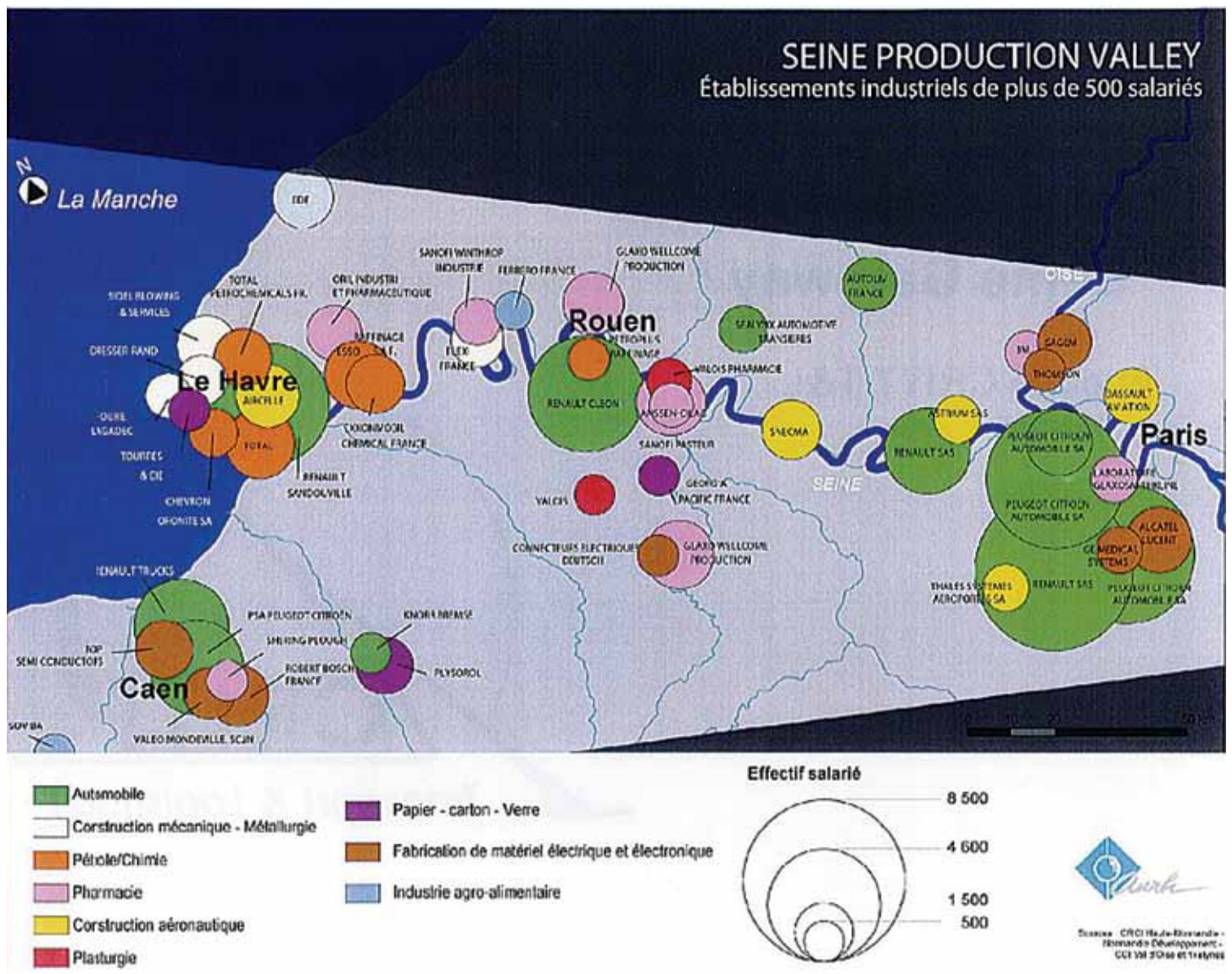
- ▶ L'énergie
- ▶ Les déchets
- ▶ La mobilité
- ▶ La logistique.

1.4.2. La logistique, filière structurante de l'axe Seine

L'emploi de la filière logistique représente 9,2 % des salariés en Haute-Normandie (1^{ère} région française) et 5 % en Ile-de-France¹¹. Si l'on élargit aux salariés de la fonction logistique, la logistique représente 11 % de l'emploi salarié total de l'axe Seine. La logistique est une fonction transverse qui permet de faire le lien entre les entreprises en organisant et structurant leurs relations. Il a été réalisé dans le cadre de ce rapport un diagnostic cartographique portant sur cette filière logistique. Il met en évidence le rôle structurant de la logistique dans l'organisation de l'espace économique de l'axe Seine.

Le périmètre géographique retenu correspond à l'Île-de-France et à la Haute-Normandie auxquelles est intégré le périmètre des CCI de l'Estuaire de Seine qui regroupent la CCI du Havre, la CCI de Fécamp-Bolbec et la CCI des Pays d'Auge.

Le périmètre métier de la filière utilisé actualise les travaux déjà engagés par l'Insee Haute-Normandie et Logistique Seine Normandie (annexe 3). Nous avons pris en compte la nomenclature NAF 2008¹² et retenu 34 activités dont le cœur de métier correspond à la logistique en 2009. Ensuite, nous avons segmenté en quatre familles les salariés de cette filière de manière à définir la structuration de la logistique sur l'axe Seine en rassemblant par catégories, soit :



Les filières d'excellence de l'axe Seine à travers les établissements industriels de plus de 500 salariés (Source : AURH)

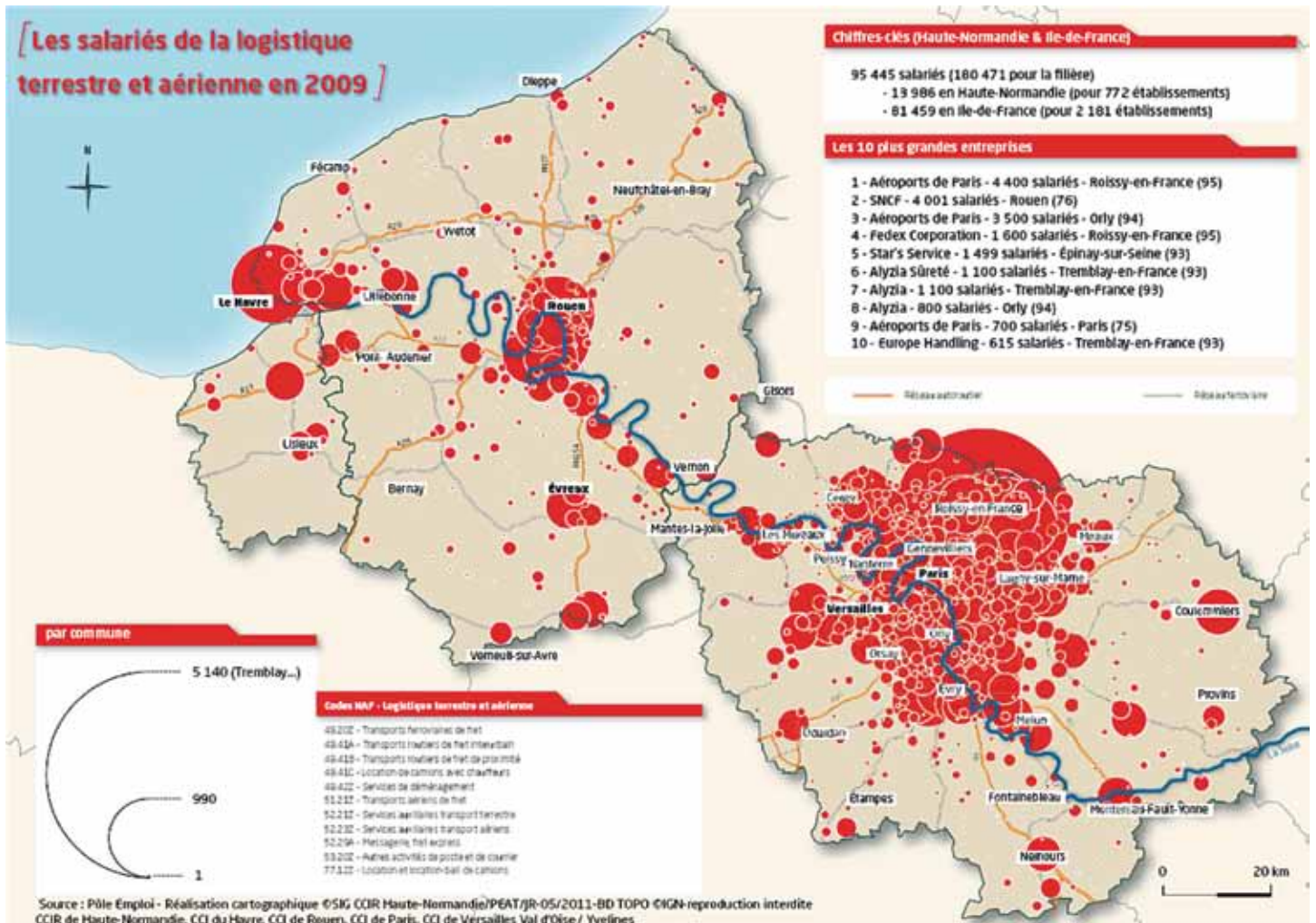
- Les salariés de la logistique terrestre et aérienne qui correspondent principalement aux métiers du transport (routier, ferroviaire et aérien) avec la messagerie, les services de déménagements,
- Les salariés des services à la logistique qui regroupent les activités de fabrications (cartons, emballages, papier) et l'activité de conditionnement,
- Les salariés de la logistique portuaire et maritime qui correspondent aux métiers de manutention portuaire et de transport maritime et côtier de fret,
- Les salariés de l'entreposage et du stockage qui concernent la manutention non portuaire ainsi que les employés travaillant dans une entreprise dont l'activité principale correspond à de l'entreposage et du stockage frigorifique et non frigorifique.

La filière logistique telle que nous l'avons définie représente près de 180 000 salariés répartis principalement autour du fleuve, du Havre jusqu'à Evry.

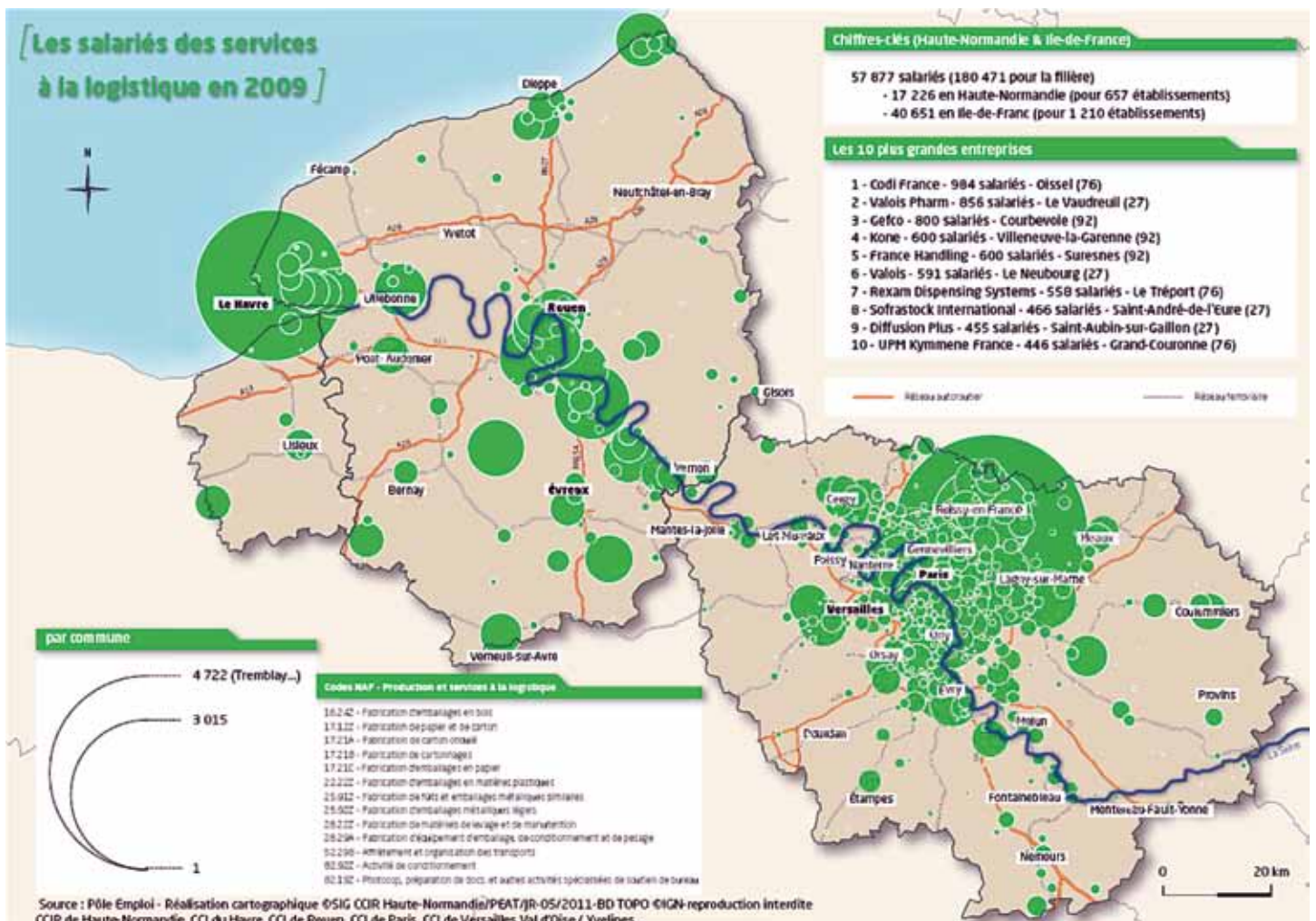
Il en ressort trois grands pôles logistiques qui sont l'agglomération havraise, l'agglomération rouennaise et l'agglomération parisienne. Ces pôles logistiques englobent souvent des infrastructures adaptées, telles les ports ou les aéroports. Une prédominance pour les emplois du secteur de la logistique terrestre et aérienne et des services à la logistique (respectivement 95 500 salariés et 57 900 salariés) se dégage. Ces activités se situent autour de la Seine et longent celle-ci de l'amont à l'aval, tout particulièrement les salariés des services à la logistique (carte n°2). On observe sur la région francilienne une concentration des activités d'entreposage et de stockage avec en premier lieu les agglomérations de Cergy-Pontoise, de Roissy-en-France et d'Orly. Ces activités sont plus centralisées en Haute-Normandie avec le Havre et l'agglomération de Rouen.

Les cartes ci-dessous mettent en avant ce constat en visualisant la localisation géographique des différentes composantes de la filière logistique :

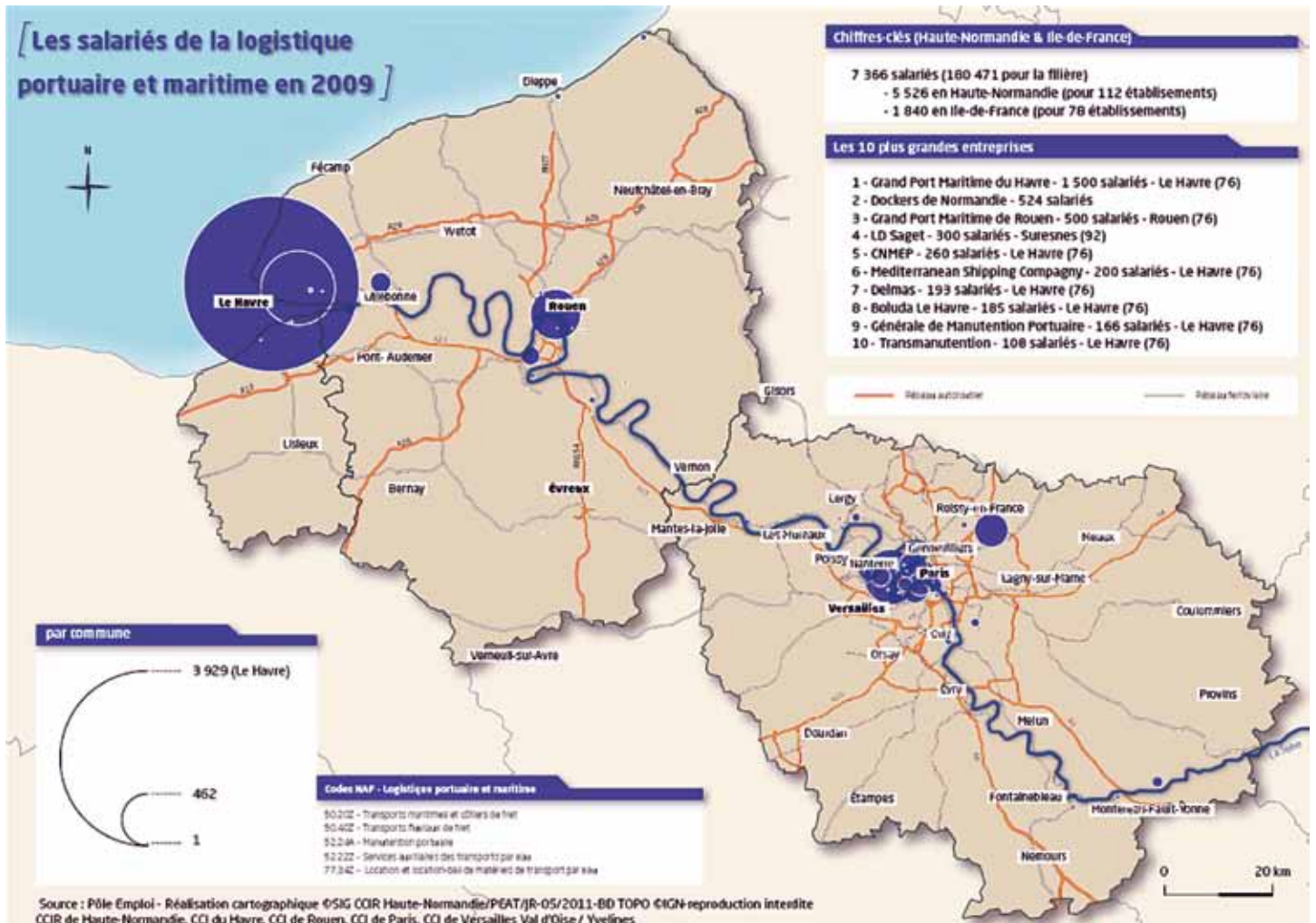
Les salariés de la logistique terrestre et aérienne en 2009



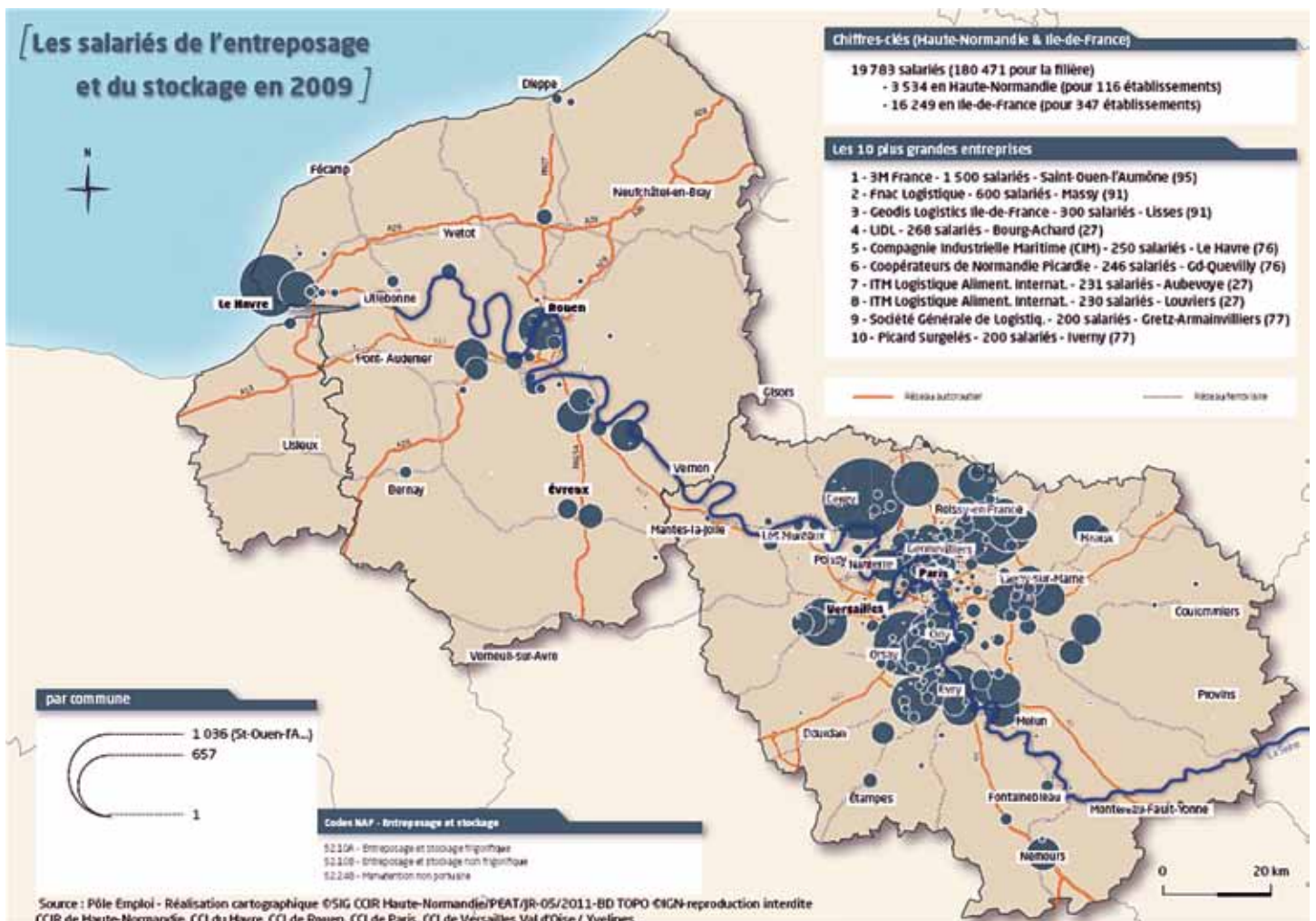
Les salariés des services à la logistique en 2009



Les salariés de la logistique portuaire et maritime en 2009



Les salariés de l'entreposage et du stockage en 2009



Plus qu'une simple cartographie de la filière logistique à l'échelle de l'axe Seine, cette analyse permet de montrer que la logistique fait partie des filières structurantes de cet axe et qu'elle met en avant un potentiel de développement économique pour les entreprises et les industries déjà présentes et celles qui cherchent à s'implanter sur le territoire. La filière logistique étant profondément ancrée

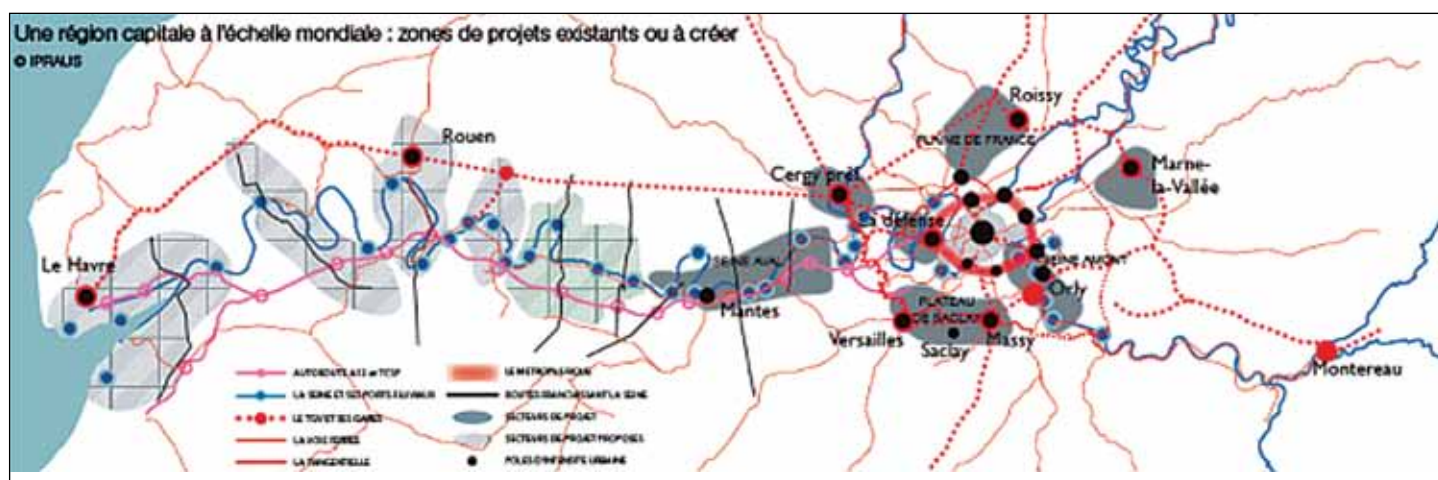
dans le paysage avec une diversification de ces activités permettra aux futurs investisseurs de disposer d'une prestation de qualité, d'optimiser la distribution des marchandises par le biais de la multimodalité, fortement facilitée par la présence des ports et des plateformes logistiques qui longent cet axe.

1.5. De grands projets pour contribuer au développement économique global

1.5.1. Seine métropole

Seine métropole est le projet présenté par Antoine GRUMBACH dans le cadre du Grand Pari(s) des architectes. Il vise à faire de la métropole francilienne un territoire de l'économie mondiale avec une culture fluviale et

maritime et un fleuve qui organise le développement du réseau de villes. **Il sert largement d'inspiration aux différents points de vue de l'Etat ou du Président de la République ainsi qu'au groupe de travail Paris, Rouen, Le Havre¹³.**



Carte des projets de Seine Métropole

Le projet repose sur quatre objectifs :

- ▶ Améliorer la circulation des biens et des personnes en mettant Le Havre à une heure de Paris via Rouen, en développant le fret vers l'Europe centrale grâce à l'électrification d'un barreau au nord de Paris et en créant deux gares TGV à la Défense et à Cergy.
- ▶ Rééquilibrer le poids logistique de l'est parisien en créant un port industriel de grande envergure d'intérêt national à Achères (à la confluence Seine et Oise), faisant office de centre de logistique/stockage/distribution de Seine Métropole vers et en provenance du réseau européen et en aménageant des plateformes multimodales à Rouen et au Havre capables de capter l'augmentation des flux de transport de marchandises.
- ▶ Accompagner la mutation de l'activité industrielle en Seine Aval en développant l'industrie des mobilités électriques (collectives et individuelles) et l'éco-construction.
- ▶ Créer une vallée numérique en installant un câble de fibre optique au fond de la Seine.

Au début du second semestre 2011, le coût et les délais du projet Seine métropole ne sont pas encore définis.

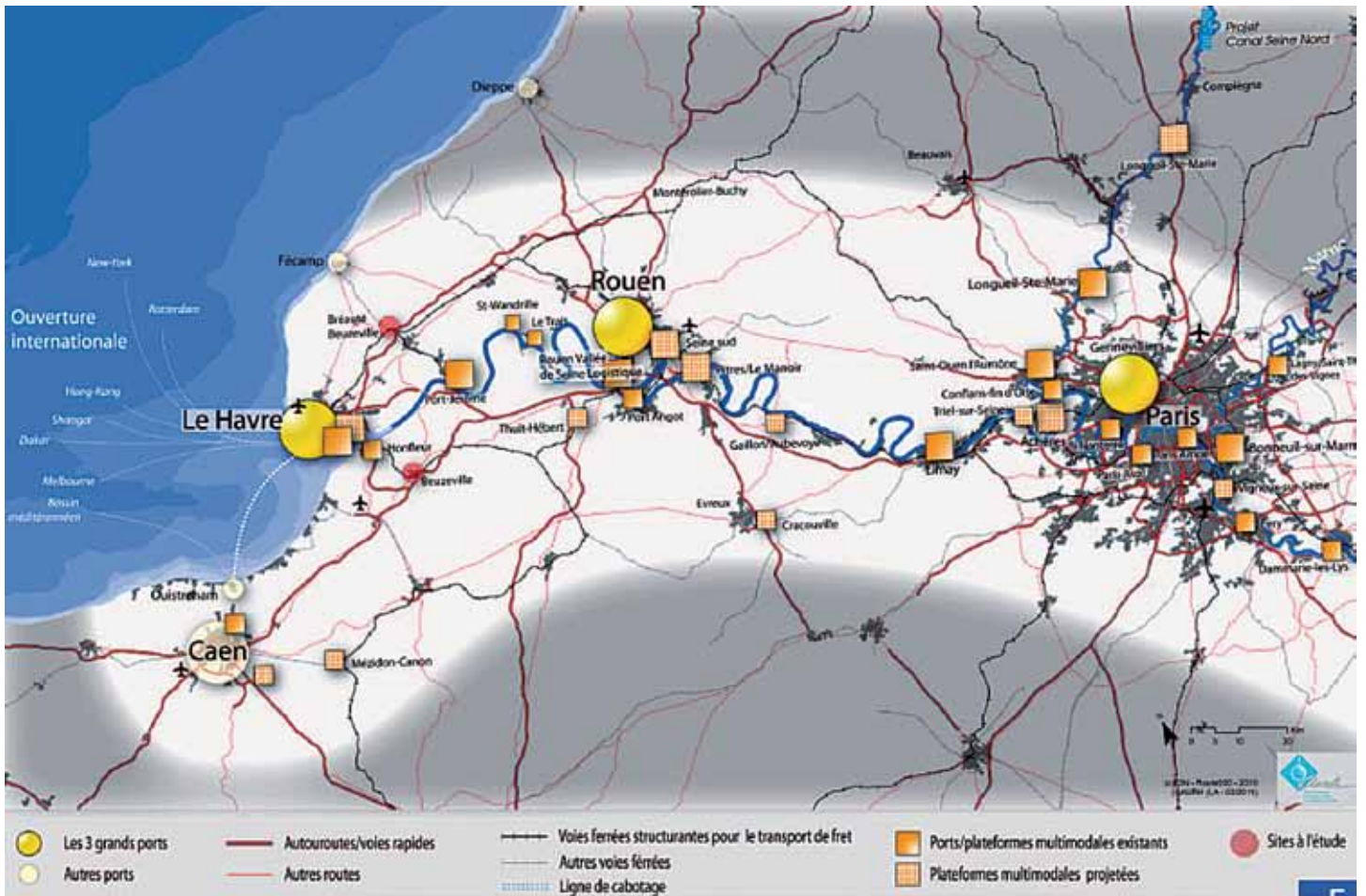
1.5.2. La Ligne Nouvelle Paris Normandie

Les objectifs de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) sont de réduire les temps de parcours entre Paris et Le Havre (1 h 15 contre 2 h 05), Paris et Rouen (45 mn contre 1 h 15) et de mettre Paris à moins d'1 h 30 de Caen. Le développement de cette ligne permettrait de libérer des sillons et des lignes qui seront dédiés au fret pour renforcer le rôle des ports du Havre et de Rouen et d'étendre leurs hinterlands.

Le Président de la République a demandé qu'elle soit opérationnelle en 2017. Son coût est estimé entre sept et neuf milliards d'euros. Elle vise un trafic potentiel de 2,5 millions de passagers par an. Un comité de pilotage (présidé par M. Jean-Pierre DUPORT) travaille à la définition des scénarii qui seront discutés lors du débat public du second semestre 2011.

1.5.3. Seine Gateway

Le projet de Seine Gateway porté par les agences d'urbanisme de Paris, d'Ile-de-France, de Seine Aval, du Havre, de Rouen et de Caen et lancé à l'issue de la conférence « Seine d'Avenir » du 4 mai 2010 au Havre, vise à concurrencer les ports de la Rangée nord européenne qui sont organisés en « gateway ». Il s'agit de mettre en réseau des activités portuaires, logistiques et industrielles à travers une organisation intégrée associant



Le projet Seine gateway

infrastructures, services et techniques d'information et de communication. L'approche « Gateway » entend traiter les liens physiques (infrastructures), les relations (acteurs) et les échanges (circuits, flux). Il s'agit d'une approche en réseau qui concerne principalement les entreprises en offrant les supports de développement d'une chaîne logistique intégrée et performante à même de constituer pour elles un avantage compétitif.

Des études réalisées par les agences d'urbanisme sont en cours pour donner corps à cette vision en « gateway » du développement de l'axe Seine.

Au début du second semestre 2011, le coût et les délais du projet Seine gateway ne sont pas encore définis.

1.5.4. Canal Seine Nord Europe

Le Canal Seine Nord Europe, inscrit dans la loi Grenelle 1, a pour objet de créer une liaison à grand gabarit entre l'Oise et l'Escaut pour desservir le nord de la France à partir de Paris ou du Havre, par voie fluviale. Le projet a été officiellement lancé par le Président de la République Nicolas SARKOZY en avril 2011. Il doit être opérationnel en 2016. Il coûtera près de 4 milliards d'euros.

Il permettra la mise en réseau des grands ports maritimes européens (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam) et l'extension de leurs hinterlands. La compétitivité de la chaîne logistique sera améliorée au bénéfice des entreprises usagères des ports ou du transport fluvial.

Il permettrait une multiplication par trois du trafic fluvial sur l'axe nord-sud dès 2020.

L'ouverture du Canal Seine Nord Europe est à la fois une opportunité et un risque pour les ports du Havre et de Rouen. C'est une opportunité puisque l'hinterland des ports se trouve élargi vers le nord de la France et au-delà vers l'Europe rhénane et l'Europe centrale. C'est peut-être un risque puisque cette ouverture met directement les ports du Havre et de Rouen en concurrence avec les ports belges et néerlandais réputés plus concurrentiels, non seulement sur l'offre portuaire mais aussi sur l'offre fluviale.

Tracé du Canal Seine nord Europe



LES FACTEURS CLÉS DE RÉUSSITE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'AXE SEINE

Les potentiels de développement économique de l'axe Seine, représente 28,5 % de l'emploi métropolitain, un quart des établissements français, un quart de l'emploi industriel national lié à la fonction logistique, un emploi industriel français sur cinq et qui offre 14000 hectares de réserves foncières pour les implantations des activités et des entreprises, restent encore largement à réaliser. Les entreprises et leurs représentants considèrent qu'ils seront réalisés et que le développement économique de la vallée de la Seine sera une réussite :

- ▶ Si l'axe Seine est visible et attractif à l'échelon mondial pour les entreprises et les capitaux.
- ▶ Si l'activité industrielle est maintenue et développée.
- ▶ Si les flux de marchandises à l'importation et à l'exportation de l'Ile-de-France passent principalement par la vallée de la Seine.
- ▶ Si les entreprises et plus largement les acteurs économiques de la vallée de la Seine s'approprient le projet d'axe Seine.

Pour atteindre ces objectifs de réussite, les entreprises ont identifié les conditions clés du succès du projet Axe Seine qui concernent l'émergence et la valorisation d'une identité pour la Vallée de la Seine, les mutations de la filière logistique, ainsi que la structuration du développement économique des territoires stratégiques et leur complémentarité. Quatre facteurs-clés en résultent, suivis de préconisations.

2.1. Facteur clé 1 : Construire, partager et promouvoir une identité économique forte de vallée de la Seine

Constat : Les entreprises connaissent mal l'axe Seine et ses potentialités

Si l'axe Seine bénéficie d'une impulsion politique forte sur le terrain, tant au niveau national que local, les entreprises, surtout les PME-PMI, ne perçoivent pas l'axe Seine comme un espace économique stratégique et d'avenir. **Le premier enjeu stratégique est de donner corps à l'espace économique de l'axe Seine**, espace au niveau duquel une organisation des activités économiques, en lien avec le Grand Paris, serait pertinente. Pour cela, les entreprises considèrent qu'il faut faire émerger une identité économique de l'axe Seine et la valoriser pour que cet axe soit une réalité pour tous ses acteurs économiques.

Préconisation 1 : Engager des actions de communication et de marketing territorial

La réussite du développement économique de l'axe Seine nécessite de convaincre tous les acteurs des potentialités du projet d'axe Seine et de l'urgence à développer ce territoire d'intérêt national face à la concurrence des grandes métropoles mondiales concurrentes, déjà ouvertes vers la mer :

- ▶ Au niveau international, les entreprises et surtout des investisseurs afin de leur montrer l'ambition du territoire et les projets générateurs de croissance.
- ▶ Au niveau national, les pouvoirs publics et les autres régions françaises : le projet d'axe Seine est d'intérêt national et qu'il doit être prioritaire.
- ▶ Au niveau métropolitain pour convaincre les acteurs

du Grand Paris que l'extension de leur projet jusqu'à la mer est une condition sine qua none à sa réussite.

- ▶ Au niveau local, les acteurs locaux de la nécessité d'une gouvernance renouvelée de la vallée de la Seine.
- ▶ Au niveau des entreprises de la vallée de la Seine, des potentialités de développement de l'axe Seine et des opportunités d'affaires.

Les ports de Paris, de Rouen et du Havre travaillent déjà en étroite collaboration et unissent leurs forces pour offrir un système portuaire compétitif et le faire savoir. Ils communiquent dans les grands salons autour d'une image commune, n'hésitant pas à ce qu'un seul des ports représente les trois. Ils ont échangé des commerciaux qui prospectent au plus près de leurs clients potentiels dans une logique de complémentarité.

Les collectivités territoriales des villes de Paris, Rouen et Le Havre ont d'ores et déjà identifié l'axe Seine comme un axe majeur de leur développement. Les colloques tenus au Havre en mai 2010 et à Rouen en mai 2011, qui ont attiré plus d'un millier de participants, en témoignent. Des travaux confiés aux agences d'urbanisme des principales villes de l'axe sont en cours pour caractériser l'axe Seine et définir les grandes orientations d'action des acteurs locaux.

Pour autant, cette vision n'est pas encore effective du point de vue des entreprises, en particulier des PME-PMI. Il est donc nécessaire de travailler avec les différents acteurs publics et privés de l'axe Seine, sur un slogan/une marque qui exprime le dynamisme de l'axe Seine le valorise, et montre l'intérêt économique qu'elles ont à s'y installer ou à y être déjà implantées.

Préconisation 2 : Fédérer les entreprises de la vallée de la Seine

La coordination des acteurs économiques est un des facteurs de la performance économique. Or, pour l'instant, aucun groupement d'acteurs économiques n'est organisé sur l'ensemble de l'axe Seine (à l'exception du pôle de compétitivité Mov'éo¹⁴).

C'est pourquoi, les entreprises pensent qu'il serait nécessaire :

- ▶ De rechercher des complémentarités entre les pôles de compétitivité franciliens et normands. A ce titre, **l'extension du pôle de compétitivité Nov@log à l'Ile-de-France** au second semestre 2011 créera l'émulation indispensable pour imaginer les métiers de la logistique et de la supply chain de demain.
- ▶ D'engager une démarche similaire dans le domaine de l'animation des filières le long de l'axe Seine. **Une entité reconnue comme Logistique Seine Normandie pourrait étendre ses activités en Ile-de-France.**

2.2. Facteur clé 2 : Faire de la filière logistique un avantage compétitif en termes de prix et de performance

Constat : Dans le cadre de la mondialisation, l'accessibilité des entreprises, des équipements et des marchés est un facteur essentiel de développement économique, tant pour les entreprises que pour les territoires. Cette accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non une entreprise, un équipement ou un marché donné, mais elle porte également sur les conditions plus ou moins favorables pour le faire.

Les entreprises se montrent favorable à utiliser des modes alternatifs à la route et réfléchissent dans certains cas à un report modal de leur logistique mais regrettent que l'offre de service fluvial et ferroviaire ne soit pas encore au niveau de leurs attentes en qualité de service. La logistique du dernier kilomètre qui doit irriguer les territoires - y compris les espaces les plus densément urbanisés¹⁵ - a une acceptabilité sociale et politique de plus en plus limitée à cause de ses nuisances. Les entreprises craignent que ce type de logistique ne devienne le maillon faible de la chaîne et ne limite les retombées positives de leurs efforts de report modal.

Par ailleurs, l'ouverture du Canal Seine Nord Europe pose de nombreuses questions aux entreprises. Certaines le voient comme une opportunité puisque l'hinterland des ports se trouvera élargi vers le nord de la France et au-delà vers l'Europe rhénane et l'Europe centrale. D'autres l'envisagent comme un risque puisque cette ouverture met directement les ports du Havre et de Rouen en concurrence avec les ports belges et néerlandais réputés plus concurrentiels, non seulement sur l'offre portuaire mais aussi sur l'offre fluviale.

Enfin, les entreprises considèrent que le développement d'équipements comme des ports, des plateformes logistiques ou des usines est une condition nécessaire pour favoriser la performance économique. Mais elle reste insuffisante si les infrastructures matérielles les mettant en relation ne permettent pas de les exploiter à plein.

- ▶ **De mettre les clubs logistiques franciliens et normands en réseau** pour capitaliser sur les bonnes pratiques de chacun.
- ▶ **De développer un club des chargeurs et/ou des industriels de l'axe Seine** afin qu'ils puissent faire valoir des intérêts communs auprès des pouvoirs publics ou des autres acteurs économiques.
- ▶ D'étendre le réseau **éco-activité** et la filière **déchets** au niveau interrégional afin de diminuer le mitage du réseau existant en lui donnant un maillage plus fin et interconnecté.
- ▶ De sensibiliser les entreprises sur l'axe Seine à travers les documents et les actions de leurs représentants consulaires ou professionnels.

Préconisation 3 : Accroître la flexibilité de l'offre portuaire et fluviale

Les entreprises formulent des besoins d'amélioration de la flexibilité de l'offre portuaire et placent beaucoup d'espoir dans les résultats de la réforme portuaire. L'image des ports longtemps négative est en cours d'évolution.

Trois axes d'améliorations sont attendus par les entreprises :

- ▶ **Une souplesse dans la réglementation des franchises de stockage** sur les ports, dites « free time ». Les franchises de stockage correspondent au temps accordé aux clients pour prendre livraison des marchandises. Pour les entreprises qui souhaitent massifier leurs marchandises et développer le transport multimodal, ces surcharges de stationnement sont pénalisantes et représentent un frein lorsque structurellement le transfert d'un conteneur maritime vers le fluvial nécessite plusieurs jours.
- ▶ Le deuxième axe d'amélioration mis en avant par les entreprises concerne la possibilité pour les barges d'être chargées en continu et de pouvoir accéder aux ports sur des créneaux élargis.
- ▶ Les entreprises souhaitent que les acteurs portuaires développent une politique commerciale plus dynamique, **ayant la qualité de la relation client au cœur de leur préoccupation**. L'exemple de l'ouverture d'un bureau commercial du port du Havre à Paris au mois de mai 2011 va dans ce sens.

A l'écoute des entreprises, on peut penser que l'avantage compétitif de la filière logistique de l'axe Seine doit passer par le renforcement de son offre multimodale. C'est ce qu'attendent les entreprises, en particulier les chargeurs, et ce qu'impose la perspective d'accroissement du trafic sur l'axe Seine (multiplication des conteneurs par trois

d'ici 2025). L'accroissement des flux de marchandises et l'arrivée de nouvelles réglementations nationales et européennes vont favoriser le report modal et l'optimisation des flux de marchandises sur des plateformes logistiques adaptées. Compte tenu de la situation géographique, des infrastructures et des entreprises qui longent l'axe Seine, la multimodalité prend tout son sens et offre des solutions dans l'optimisation des flux logistiques.

D'une manière générale, il existe un véritable consensus pour mettre en évidence une offre de services insuffisamment structurée en matière de transport multimodal malgré l'existence d'une demande des chargeurs qui souhaitent voir émerger des prestataires organisateurs de transport et des logisticiens proposant une véritable offre multimodale.

Les facteurs clés de réussite tournent autour de la nécessité d'aborder ces sujets de report modal et de développement du transport multimodal en « réseaux transverses » dans une approche Supply Chain globale réunissant industriels et distributeurs dans une démarche commune de consolidation des volumes et de recherche d'équilibre des flux (aller/retour).

Préconisation 4 : Rétablir l'attractivité de l'offre ferroviaire

L'offre ferroviaire souffre depuis plusieurs années d'un déficit d'image et de productivité auprès des entreprises en raison de la priorité donnée au développement du transport de voyageurs. La réhabilitation et la mise en service de ligne fret, Serqueux-Gisors, est une condition sine qua none de l'attractivité de l'offre ferroviaire. Cependant, le réseau ferroviaire dispose de nombreux atouts en termes d'équipements mais n'améliore pas l'utilisation des infrastructures existantes. Le nombre d'Installations Terminales Embranchées (ITE) ne cesse de diminuer. **Il apparaît nécessaire de réaliser un audit complet sur l'état des ITE à l'échelle de l'axe Seine, ce qui pourrait conduire par la suite à un plan de sauvegarde et de réhabilitation de ces installations.**

En parallèle, l'émergence des Opérateurs Ferroviaires de Proximités (OFP) devrait stimuler le développement du transport ferroviaire de marchandises et contribuer à consolider les wagons isolés pour le compte d'une entreprise ferroviaire. La création d'un **schéma logistique** cohérent et performant à l'échelle de l'axe Seine, doit devenir le cadre d'un plan d'actions partagé avec les pouvoirs publics.

Préconisation 5 : Finaliser les infrastructures pour mieux exploiter les équipements

Il paraît essentiel pour les entreprises de développer et finaliser les dessertes routières pour le transport de marchandises afin de pouvoir exploiter au mieux le potentiel ferroviaire et fluvial de l'axe Seine. S'il est indispensable de promouvoir les transports fluviaux et ferroviaires, le mode de transport routier restera incontournable malgré les risques d'engorgement des routes liés à l'accroissement attendu des flux de marchandises. Le développement des pôles portuaires du Havre, de Rouen et de Paris, des métropoles éponymes, et plus globalement de l'axe Seine sera pénalisé par **la dégradation de la fluidité de circulation par la route des marchandises et des personnes.**

Infrastructures routières :

Dans cette perspective, les infrastructures routières qui apparaissent prioritaires aux entreprises sont :

- ▶ Le contournement Est de Rouen dont le projet de rocade permettra de mieux desservir le Grand port maritime de Rouen,
- ▶ Le prolongement du maillage autoroutier de l'A150 vers l'A29, au nord-ouest de Rouen,
- ▶ La réalisation des accès définitifs au pont Gustave Flaubert à Rouen,
- ▶ L'aménagement de la gare de péage du pont de Tancarville et création d'un accès direct depuis l'A131 Nord,
- ▶ **Le prolongement ouest de la Francilienne (A 104), condition essentielle au développement de la future plateforme multimodale d'Achères,**
- ▶ La construction du pont d'Achères entre la D30 et la D190, pour desservir le pôle portuaire et logistique de Triel-sur-Seine,
- ▶ Des aménagements pour améliorer l'accessibilité du port de Gennevilliers par l'A15 et surtout l'A86, aujourd'hui saturée (avec l'élargissement de l'A86 à deux fois trois voies entre Saint-Denis et Rueil-Malmaison),
- ▶ La remise aux normes du pont sud à Bruyères-sur-Oise,
- ▶ Des aménagements pour améliorer l'accessibilité du port de Bonneuil-sur-Marne pour les poids lourds.

Infrastructures ferroviaires :

L'axe Seine possède d'ores et déjà de réelles qualités dans le domaine de l'offre de transport multimodale, mais **la finalisation de certaines infrastructures ferroviaires ou fluvio-portuaires apparaît indispensable** aux entreprises.

Dans le domaine ferroviaire, il s'agit :

- ▶ De la remise en service et la modernisation de la desserte ferroviaire Serqueux-Gisors qui permettra la mise en place d'un itinéraire alternatif pour le fret et la logistique sur l'axe Le Havre, Rouen, Paris.
- ▶ Du développement de la Ligne Nouvelle à grande vitesse Paris Normandie (LNPN) qui permettra de libérer des sillons pour le fret et la logistique sur la ligne actuelle, voire, de disposer à terme d'une capacité de transport de marchandises à grande vitesse.

Infrastructures fluvio-portuaires :

Dans le domaine fluvio-portuaire, il s'agit :

- ▶ De la réalisation de la jonction fluvio-maritime entre Port 2000 et la Seine, du prolongement du Grand canal et de l'arasement des points hauts du chenal de la Seine, particulièrement dans la perspective de la mise en service de la liaison Seine-Nord Europe.
- ▶ De développer une stratégie de spécialisation des plateformes, à l'image de celle des ports maritimes. **Le projet d'Achères devra faire l'objet d'une étude précise des attentes du tissu économique de son territoire d'influence.**

Préconisation 6 : Développer des partenariats entre autorités portuaires, opérateurs de transport, chargeurs et collectivités locales pour optimiser la logistique en ville

Ces partenariats doivent permettre :

- ▶ **D'identifier les sites logistiques à préserver dans les cœurs d'agglomérations et les inscrire dans les documents d'urbanisme régionaux afin qu'ils conservent leur vocation logistique.**
- ▶ **De rechercher de nouvelles plateformes logistiques embranchées fer ou en bord à voie d'eau dans les cœurs d'agglomération.** Ces plateformes doivent être multiutilisateurs et, quand cela est possible, intégrer d'autres fonctions urbaines afin de rentabiliser le foncier et l'immobilier.
- ▶ **De développer des concertations de type « charte de bonne conduite de la logistique en ville ».** Une concertation entre la Ville de Paris et les chargeurs, prestataires de transport, gestionnaires d'infrastructures et institutionnels a abouti à la mise en place d'une « Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris ». De telles chartes pourraient être **étendues à l'ensemble de l'axe Seine en commençant par les espaces urbains des Yvelines, de Rouen et du Havre.**

Préconisation 7 : Favoriser la mutualisation des moyens de transport et de manutention pour les livraisons

Afin de diminuer les coûts et/ou augmenter la qualité du service de distribution, les industriels, distributeurs ou prestataires de transport peuvent mettre en commun des moyens organisationnels (systèmes d'information) et matériels (plateformes, véhicules). La mutualisation des moyens permet notamment de mieux rentabiliser les entrepôts et d'optimiser le taux de remplissage des véhicules.

On distingue deux types de flux : l'amont et l'aval. Dans le cadre d'une action de mutualisation des moyens de transport, il est souvent plus facile d'intervenir sur le flux aval que sur le flux amont qui doit prendre en charge le stock de sécurité des différents fournisseurs, le stock d'approvisionnement, le délai de production, etc. La livraison urbaine correspond « au dernier kilomètre » pour une entreprise et des actions de mutualisation prennent alors tout leur sens. Cette mutualisation intervient sur la distribution des produits finis et permet, dans le cas où le projet est économiquement viable, de mettre en place de telles actions. Cependant, cette pratique est encore peu répandue et demande un engagement à moyen ou long terme en respectant les termes du contrat par toutes parties prenantes. Certaines entreprises ne souhaitent pas participer à des actions de mutualisation car la logistique et notamment le transport présente une réelle valeur ajoutée pour cette dernière et demeure ainsi un élément de compétitivité vis-à-vis de la concurrence et des clients.

Dans les grandes agglomérations comme Paris, Rouen ou Le Havre, la mutualisation peut déboucher sur une logique de partage du territoire entre différents prestataires de transport. Le principe est que plusieurs transporteurs laissent leurs marchandises sur une plateforme, à partir de laquelle un seul transporteur prend en charge l'ensemble des livraisons d'un secteur géographique ou d'un quartier.

Un équilibre est à rechercher entre les avantages générés par le principe de la mutualisation (partage des coûts, meilleure efficacité globale des livraisons) et la perte éventuelle d'avantages concurrentiels ou simplement de bénéfices issus du contact avec le destinataire.

En ce qui concerne spécifiquement l'approvisionnement des chantiers de construction, des centres de mutualisation des matériaux ont été mis en place par les villes de Stockholm et Londres. Les importants chantiers de renouvellement urbain prévus dans le cœur de l'agglomération parisienne et les travaux du Grand Paris pourraient justifier la mise en place d'un ou plusieurs centres de ce type.

2.3. Facteur clé 3 : Favoriser le co-développement de la logistique et de l'industrie

Constat : La vallée de la Seine connaît en parallèle un mouvement de désindustrialisation ou de mutation industrielle et un important développement de la filière logistique

La vallée de la Seine est un territoire au cœur des enjeux nationaux de réindustrialisation. Le développement de la logistique le long de cet axe doit contribuer au développement de l'industrie mais aussi des services à travers le développement d'une logistique industrielle sur laquelle les activités industrielles pourront s'appuyer pour accroître leur compétitivité. **Cette rencontre entre logistique et industrie doit se faire dans une perspective de co-développement** afin que le développement industriel intègre la chaîne logistique au plus près de ses process, jusqu'à la chaîne de montage. En retour, les entreprises industrielles doivent aider celles de la logistique à innover pour améliorer et développer une offre de logistique industrielle devenue un véritable avantage compétitif, facteur d'attractivité.

Ces objectifs de développement industriel de l'axe Seine pourraient être explicitement inscrits dans les objectifs du Commissariat général au développement de l'axe Seine, selon des modalités et avec des indicateurs qui pourront être définis à la demande du Commissariat.

Préconisation 8 : Etendre un système d'échange et de suivi d'information à l'échelle de l'axe Seine

L'accroissement et la concentration du trafic de marchandises nécessitent l'utilisation d'un système d'information performant et intégré dans toute la chaîne logistique, jusqu'à la chaîne de production industrielle. Les systèmes communautaires de traitement de l'information, que l'on peut trouver dans les ports et les aéroports, sont des Cargo Community Systems (CCS). Un CCS est un système d'information et de communication

qui permet d'automatiser et de simplifier les échanges d'information entre plusieurs professionnels du transport. Ils doivent permettre la gestion des flux d'information liés aux flux physiques et offrent une interopérabilité entre les différents réseaux de communication. **La mutualisation des outils informatiques entre les acteurs est une des conditions primordiales pour développer les échanges** ainsi que pour créer une communauté liée par le même intérêt économique. Elle permettrait également d'améliorer l'efficacité des relations entre logisticiens et industriels. L'extension du système portant sur le dédouanement « AP + » du port du Havre vers les ports intérieurs de l'axe Seine, en commençant par Gennevilliers, est un premier pas dans ce sens. Les entreprises militent en faveur d'un CCS à l'échelle de l'axe Seine au delà des fonctions douanières et sécuritaires d'« AP + ». Ce CSS devra être le plus ouvert possible afin d'être accessible aux PME et TPE. Les modalités de partage pour un projet de ce type restent encore à définir.

Préconisation 9 : Développer une offre foncière et immobilière adaptée

L'accroissement attendu des flux de marchandises dans l'axe Seine va induire une importante demande foncière et immobilière tant dans le domaine de la logistique que celui des activités industrielles. Du point de vue du foncier, les sites concernés devront satisfaire des exigences fortes en matière de surfaces - vastes et planes -, de contraintes environnementales modérées, et de desserte routière, ferroviaire et fluviale. Du point de vue immobilier, il s'agira non seulement de proposer des produits correspondant aux attentes d'exploitation des entreprises mais également de créer des conditions plus favorables à la production de cette offre, en particulier en termes de délais de cette mise en exploitation. Il s'agit d'un facteur d'attractivité important et d'un avantage comparatif réel des ports belges et néerlandais.

Offre foncière :

La Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'**estuaire de la Seine** adoptée par le Conseil d'Etat en 2006 fixe les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages, dans une perspective d'équilibre entre développement, protection et mise en valeur des territoires. La DTA prévoyait **d'identifier et de préserver un certain nombre de sites pour implanter des plateformes logistiques et industrielles. Les sites retenus, principalement accessibles par la route, ne correspondent plus aux attentes des entreprises en termes de transport tri-modal : route, rail et fleuve.** Une réflexion pour identifier et préserver du foncier bord à voie d'eau accessible en tri-modal devraient être engagée. Les entreprises préconisent également d'éviter la multiplication de petites structures avec des surfaces trop réduites (moins d'une dizaine d'hectares) afin de maintenir une rentabilité économique optimale.

Offre immobilière et règlement des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)¹⁶ :

Des études exploratoires en cours par Logistique Seine Normandie montrent que les délais de la construction à la mise en exploitation des entrepôts est en moyenne de 12 à 18 mois en France contre seulement trois mois

dans les régions d'Anvers ou de Rotterdam. Ces délais sont notamment la conséquence du régime des ICPE. C'est sur ce point que se concentrent les critiques des opérateurs économiques de l'axe Seine, qui dénoncent le frein que représentent ces délais pour l'implantation et le développement des entreprises.

Il conviendrait :

- ▶ De faire **converger les seuils français et les seuils communautaires** afin de limiter les distorsions de concurrence.
- ▶ De **rationaliser les procédures et les délais d'instruction des procédures ICPE¹⁷.**

Préconisation 10 : Concilier les différentes logiques économiques des acteurs dans la stratégie de localisation et de spécialisation des ports et des plateformes

Il existe aujourd'hui deux logiques économiques à propos de la stratégie de localisation des ports intérieurs et des plateformes multimodales. D'une part, les chargeurs préfèrent une localisation multiple au plus près des cœurs de villes, pour favoriser la logistique urbaine, et d'autre part, les compagnies maritimes tendent vers une localisation unique pour concentrer les flux de marchandises et notamment des trafics de conteneurs.

- ▶ La polarisation des conteneurs sur des grandes plateformes multimodales proposant des services adaptés et performants pour les entreprises permet de mieux supporter les coûts d'amortissements liés à la sécurité, à la traçabilité, aux personnels et incitent les compagnies maritimes à y stocker leurs conteneurs pour optimiser leurs coûts fixes.
- ▶ De leur côté, les chargeurs souhaitent disposer de conteneurs au plus près de leur implantation pour une utilisation permanente. Les entreprises sont favorables à des implantations logistiques complémentaires et diversifiées tout le long de l'axe Seine, tant que l'on reste dans une logique de spécialisation et non d'essaimage.

Ces logiques qui ont toutes deux une légitimité économique, ne sont pas opposées. **Les acteurs publics doivent prendre en compte cet impératif économique et résister à la tentation de contribuer à la multiplication des plateformes**, plus ou moins grandes, dans une logique où chaque territoire voudrait la sienne. Les entreprises s'interrogent sur la multiplication de ports parfois très proches (Bruyères-sur-Oise, Longueuil et projet à Creil) qui engendre une concurrence inutile, brouille la lecture des acteurs économiques et fait peser des risques sur les finances publiques.

2.4. Facteur clé 4 : Structurer le développement économique des territoires stratégiques de la vallée de la Seine et organiser la complémentarité des projets

Constat : L'axe Seine fait l'objet d'initiatives publiques multiples, parfois peu lisibles par les entreprises et à des échelles différentes ; en parallèle préexistent de nombreux territoires dans la vallée de la Seine déjà engagés dans des démarches concrètes de développement économique.

Préconisation 11 : Construire le projet stratégique de développement économique de l'axe Seine à partir des projets des territoires clés de la vallée de la Seine

Cela permet :

- ▶ De mettre en œuvre une démarche pragmatique qui s'appuie sur ce qui est déjà concrètement fait ou projeté dans les territoires.
- ▶ De donner rapidement des déclinaisons concrètes au projet d'axe Seine.
- ▶ De faire des acteurs locaux de l'axe Seine les acteurs de la réussite du projet au côté de l'Etat.

Les territoires qui apparaissent stratégiques à ce stade de développement du projet d'axe Seine se situent :

- ▶ en aval de Paris jusqu'à la confluence avec l'Oise (port fluvial d'Achères)
- ▶ en amont de Rouen (plateforme multimodale de Seine Sud)
- ▶ au nord du département de l'Eure (port fluvial de Pîtres - le Manoir)

- ▶ dans l'arrière-pays immédiat du Havre et de ses implantations industrialo-portuaire (plateforme multimodale du Grand port maritime du Havre)

Préconisation 12 : Promouvoir des outils de gouvernance privilégiant la cohérence des projets à l'échelle de l'axe Seine

La diversité des territoires de l'axe Seine, la hiérarchisation variable des réponses à apporter à leurs problématiques spécifiques de développement économique et la nécessité d'aboutir à une cohérence d'ensemble à l'échelle de l'axe Seine requièrent la mise en place d'un mode d'intervention souple favorisant l'articulation et la coordination des acteurs territoriaux.

Le mode opératoire des appels à projets, labélisés « axe Seine », pourrait répondre à cette exigence. Il devrait être le levier privilégié de l'Etat et des collectivités territoriales pour faire émerger et cofinancer des projets de développement économique qui soient à la fois pertinents à l'échelle locale et contributifs au projet de l'axe Seine. On pourrait envisager que les projets de l'axe Seine puissent être, dans le même esprit, labélisés « Grand Paris ».

Cette démarche simple permettrait aux territoires de développer des projets dans une certaine autonomie, d'aménager leur gouvernance locale selon leurs spécificités respectives tout en participant à l'ambition plus globale de l'axe Seine.

6 Ces territoires et leurs orientations économiques d'avenir sont : les sciences et les technologies pour le plateau de Saclay, la finance et les services à haute valeur ajoutée pour La Défense, l'innovation pour un développement urbain durable pour l'est parisien et la Cité Descartes, l'économie des échanges pour Roissy-Villepinte-Tremblay, les activités de la création pour Saint-Denis Pleyel, l'ouverture sur l'international pour Le Bourget et la porte d'entrée portuaire du Grand Paris pour la confluence Seine-Oise. Un territoire a une vocation plus orientée vers le développement social : l'est de la Seine-Saint-Denis (Clichy / Montfermeil, Livry, Sevran, Aulnay).

7 Discours de Monsieur le Président de la République Nicolas SARKOZY sur le Grand Paris prononcé à la Cité de l'architecture et du patrimoine le mercredi 29 avril 2009, p. 5.

8 <http://www.legrandparis.net/actualitedetail/85>.

9 Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, titre premier, article 2, alinéa 3.

10 Unité de mesure correspondant à un conteneur ISO de 20 pieds de long (6,10 m), employée pour exprimer des capacités ou des flux de transport.

11 INSEE Haute-Normandie et Logistique Seine Normandie, 2010. « La logistique : une activité de poids dans l'économie haut-normande ». Cahier d'aval, n° 85, juin 2010, 12 p.

12 Code NAF 2008 : permet de déterminer le métier recherché, ici le métier dont l'activité principale correspond à la logistique.

13 Le projet Seine métropole de l'architecte-urbaniste Antoine GRUMBACH et l'impulsion donnée par le Président de la République à partir d'avril 2009 ont été le catalyseur d'une initiative locale de premier ordre autour de MM. DELANOË, FABIUS, RUFENACHT et Mme FOURNEYRON, grands élus de Paris, Rouen et le Havre. Elle est destinée à démontrer la volonté et la capacité de l'ensemble des acteurs des territoires de l'axe Seine de parler d'une même voix et d'agir de concert. Cette initiative a débouché sur les conférences Seine d'avenir (4 mai 2010, Le Havre) et Axe Seine, acte II (23 mai 2011, Rouen) et sur l'élaboration d'un programme de travail commun aux agences d'urbanisme de l'axe Seine.

14 Le pôle de compétitivité Mov'éo est consacré à la R&D dans les secteurs de l'automobile et des transports publics. Il couvre l'Ile-de-France, la Haute et la Basse-Normandie. Son territoire compte plus de 70 % de la R&D automobile française.

15 Voir LAUBARD Bruno et LISSORGUES Gérard, 2010. La logistique urbaine, fonction vitale pour la métropole parisienne. Constats, pistes d'actions, préconisations. Paris : CCIP, 65 p.

16 L'appellation générique ICPE désigne l'ensemble des installations, exploitées ou détenues par une personne publique ou privée, susceptibles de présenter des risques pour l'environnement, la santé et la sécurité publiques ou de créer des nuisances pour la tranquillité du voisinage (bruits, odeurs...). Souvent abordée sous l'angle de l'industrie lourde, la réglementation des ICPE est complexe et touche un grand nombre d'entreprises, en particulier les TPE-PME. Sont concernées des activités aussi diverses et variées que l'industrie « lourde » (pétrochimie), métallurgie, mécanique, agroalimentaire, pharmacie..., l'industrie « légère » (boulangerie industrielle, reprographie, édition...), l'artisanat, la logistique, le commerce (pressing...) ainsi que d'autres activités tertiaires (plateformes informatiques...).

17 Voir BLACHIER Jean-Lou et ZERBIB William, 2010. Faire évoluer la réglementation des « installations classées » - Regard sur la métropole parisienne - Constats, pistes d'actions, préconisations de la CCIP. Paris : CCIP, 61 p.

ANNEXE 1 : TABLES RONDES, AUDITIONS ET VOYAGES D'ÉTUDE

Les CCI adressent leurs sincères remerciements aux entreprises, institutions, organismes et à leurs représentants auditionnés dans le cadre de ce rapport.

1. Tables rondes

A. Table ronde sur la multimodalité

Céline CHAMBRAUD, Responsable de la qualité et du développement durable, Carrefour

Pascal MUH, Responsable logistique distribution et transport, Bosch Siemens Electroménager

Thierry LIBERATORE, Consultant Supply Chain

Catherine RIVOALLON, Responsable Département International, Monoprix

B. Table ronde sur la qualité de service

Sébastien ADAM-PORRES, Directeur filiale, Coalis

Frédéric AVIERINOS, Directeur général, Vedettes de Paris

Philippe CLEMENT-GRANDCOURT, Chargé de mission, Logiseine

Florence GUENTCHEFF, Directrice Générale, Logistique Seine Normandie (LSN)

Bertrand HILLAIRET, Directeur des opérations Nord France, STEF-TFE

Florent NOBLET, Responsable multimodalité et Supply Chain, TLF

Catherine RIVOALLON, Responsable Département International, Monoprix

Antoinette VALENTE, Chef de projets Logistique et Transport, La Plateforme du bâtiment

C. Table ronde sur le co-développement de l'industrie et de la logistique

Benoît EMRINGER, Responsable commercial et opération, Railink Europe

Pierre GOBLED, Ingénieur Commercial, Daher international

Frédéric KACZOR, Chef de projet, Nov@log

Alain VERNA, Directeur Général, Toshiba et Président de la grappe d'entreprise VIALOG

2. Auditions

Abdelkader AOUIFI, Chercheur, Inrets

Jean-Yves APARD, Administrateur, SGHT

Eric ATTALAH, Directeur d'exploitation, Paris Terminal SA

Guillaume BLANCHARD, Directeur général, SHGT

Anthony CHERUBINI, Responsable d'exploitation, T3M-TAB

Jacques CHAUVINEAU, Président, Objectif OFP

Fabrice CNUUDE, Directeur Général, SCAT / TDS

Michel DOURLENT, Président national, CNBA

Pierre FABBRIZZI, Directeur des ventes, Logiseine

René GOUET, Responsable technique et Exploitation, SCAT

Michel HOULE, Directeur commercial Ligne Seine, RSC

Alain LECOMTE, Mission Axe Seine

Thierry LIBERATORE, Consultant Supply Chain

Hervé MARTEL, Directeur Général, Ports de Paris

Marc PAPINUTTI, Directeur Général, VNF

Xavier ROSE, Responsable service conteneur, Fluviofeeder (Marfret)

Thierry SERVILE, Délégué Régional Ile-de-France, TLF

Laurence TISON-VUILLAUME, Commissariat général au développement de la Vallée de la Seine, chargée de la stratégie de développement économique durable et de l'innovation.

Pascal VINET, Chargé de mission Seine Nord Europe et axe Seine-Oise, Voies navigables de France (VNF)

3. Voyages d'étude

Visite au Port du Havre (18 mai 2011)

Hervé CORNEDE, Directeur commercial, Grand Port Maritime du Havre

Cyril CHEDOT, Responsable du développement local, Grand Port Maritime du Havre

Visite au Port de Liège (30 juin 2011)

Etienne BAUGNEE, Directeur, CTB Magemon

Muriel BAUGNEE, Managing Director, CTB Magemon

Gilles FORET, Administrateur du Port autonome de Liège, Chambre de Commerce et d'Industrie de Liège

Serge KREINS, Coordinateur, EuroCarex.

Françoise LEJEUNE, Directrice générale de la SPI+

Nicolas LIMBIOUL, Administrateur Délégué, Liege Container Terminal

Yvon LOYAERTS, Service public de Wallonie, Direction générale de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Pascal MOENS, Service public de Wallonie, Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité

Pierre NEURAY, Directeur du Développement, Chambre de Commerce et d'Industrie de Liège

Luc PARTOUNE, Directeur général Liege Airport

Jeffrey PIARRAT, Président de la MUPOL (Manutentionnaires et Usagers du Port de Liège), Administrateur Délégué de la SOMEF

Bernard PIETTE, Directeur, Logistics in Wallonia

ANNEXE 2 : COMPOSITION DU GROUPE PROJET INTERCONSULAIRE

1. CCI de Paris

Valérie AILLAUD, Secrétaire générale de la Commission de l'aménagement et du développement économique régional, Responsable du Département développement économique durable et innovation

Julien ALDHUY, Chargé d'études Economie et Territoires

Julien BEAL, Chargé d'études Urbanisme Transports Logistique

2. CCI de Versailles Val d'Oise / Yvelines

Emmanuel AUREAU, Directeur Général Adjoint en charge de l'aménagement et du développement durable

Emmanuel VEIGA, Responsable du service aménagement transport

Bastien OBIEGLY, Chargé de mission aménagement Fret et logistique

3. CCI de Rouen

Jacques CHARRON, Chef du Département prospective et attractivité territoriale

Cindy MOUTOUSSAMY, Chargée d'études

4. CCI du Havre

Marc VUILLET-A-CILES, Directeur du développement et de l'aménagement du territoire

5. CCIR Haute-Normandie

Pierre GRANIER, Responsable du Pôle études et aménagement territorial

Jérôme RIGAUDIERE, Chargé d'études - Géomaticien

ANNEXE 3 : PÉRIMÈTRE DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE (CODE NAF)

| Nouveau code NAF | Libellés des codes |
|------------------|--|
| 16.24Z | Fabrication d'emballages en bois |
| 17.12Z | Fabrication de carton ondulé |
| 17.21B | Fabrication de cartonnages |
| 17.21C | Fabrication d'emballages en papier |
| 22.22Z | Fabrication d'emballages en matières plastiques |
| 25.91Z | Fabrication de fûts et emballages métalliques similaires |
| 25.92Z | Fabrication d'emballages métalliques légers |
| 28.22Z | Fabrication de matériel de levage et de manutention |
| 28.29A | Fabrication d'équipements d'emballage, de conditionnement et de pesage |
| 49.20Z | Transports ferroviaires de fret |
| 49.41B | Transports routiers de fret de proximité |
| 49.41A | Transports routiers de fret interurbains |
| 49.41C | Location de camions avec chauffeur |
| 50.20Z | Transports maritimes et côtiers de fret |
| 50.40Z | Transports fluviaux de fret |
| 51.21Z | Transports aériens de fret |
| 51.21Z | Transports aériens de fret |

| Nouveau code NAF | Libellés des codes |
|------------------|--|
| 52.24A | Manutention portuaire |
| 52.24B | Manutention non portuaire |
| 52.10A | Entreposage et stockage frigorifique |
| 52.10B | Entreposage et stockage non frigorifique |
| 52.22Z | Services auxiliaires des transports par eau |
| 52.29A | Messagerie, fret express |
| 52.29B | Affrètement et organisation des transports |
| 52.29B | Affrètement et organisation des transports |
| 77.12Z | Location et location-bail de camions |
| 77.34Z | Location et location-bail de matériels de transport par eau |
| 82.92Z | Activités de conditionnement |
| 82.19Z | Photocopie, préparation de documents et autres activités spécialisées de soutien de bureau |
| 49.42Z | Services de déménagement |
| 50.20Z | Transports maritimes et côtiers de fret |
| 52.21Z | Services auxiliaires des transports terrestres |
| 52.23Z | Services auxiliaires des transports aériens |
| 53.20Z | Autres activités de poste et de courrier |



Chambre de commerce et d'industrie du Havre

Esplanade de l'Europe
BP 1410
76067 Le Havre Cedex
0820 00 10 76 (0,12€/minute)
www.havre.cci.fr



Chambre de commerce et d'industrie de Paris

27, avenue de Friedland - 75382 Paris Cedex 08
0820 012 112 (0,12 €/minute)
www.ccip.fr



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE ROUEN

Chambre de commerce et d'industrie de Rouen

Palais des Consuls - BP 641
Quai de la Bourse
76007 ROUEN cedex 1
02 32 100 500
www.rouen.cci.fr



Chambre de commerce et d'industrie
Versailles Val-d'Oise / Yvelines

Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise/Yvelines

21, avenue de Paris
78021 Versailles cedex
0820 078 095 (0,12 €/minute)
www.versailles.cci.fr



Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Haute-Normandie

9 rue Robert Schuman
76042 Rouen Cedex 1
02 35 88 44 42
www.haute-normandie.cci.fr



Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris - Ile-de-France

7 rue Beaujon
75008 PARIS
01 55 37 67 67
www.paris-iledefrance.cci.fr

www.axeseine-cci.fr