

La Normandie à la reconquête d'une vocation maritime¹

Les ports normands ont une fonction économique nationale, celle d'assurer les échanges internationaux de la France par la voie maritime. Plus largement, la Normandie s'est toujours caractérisée par ses capacités d'ouverture du territoire français sur le monde (conquêtes vers l'Angleterre ou la Sicile, négoce avec l'Amérique ou l'Asie, industrialisation liée aux transports maritimes internationaux...), dont elle constitue, avec le delta du Rhône l'un des deux grands débouchés fluvio-maritimes.

En effet, le linéaire côtier de la Normandie représente environ six cent kilomètres de côtes, qui ouvrent sur le trafic maritime de la Manche (20 % du trafic maritime mondial) et constituent un potentiel de développement économique considérable. D'autant que la densité de population résidant dans un rayon restreint est élevée : l'Île de France et le Grand Londres sont à moins de trois cent kilomètres.

« La Normandie ne peut se comprendre sans ce rêve et cette aventure maritimes. Ils ont marqué son histoire : Rollon et ses vikings qui peu à peu deviennent sages, les grandes heures des ports de Rouen et de Dieppe et de leur négoce de la fin du Moyen-âge aux Temps modernes, les succès de Cherbourg, les réussites extraordinaires du Havre depuis le XIXe siècle, la pêche, la grande pêche, la pêche à pied sur les estrans, les voiliers, les cargos, les paquebots, les pétroliers, les porte-conteneurs et le tourisme naissant au milieu de tout cela... J'ai maintenant l'ultime conviction que le dynamisme de la Normandie ne peut se concevoir sans cette dimension maritime et que si ce dynamisme s'est incontestablement affaibli au cours des dernières décennies, c'est à l'étiollement ou à la mutation des ces diverses fonctions maritimes qu'il le doit ».

Armand Frémont

Une impression flatteuse : 4 ports normands parmi les 12 premiers français

A la différence des côtes anglaises qui lui font face, la Normandie possède des sites qui permettent l'existence de ports en eau profonde et l'accueil de navires de très gros tonnage et de fort tirant d'eau.

Le Havre, et dans une moindre mesure Cherbourg, peuvent ainsi accueillir la plupart des navires qui arrivent de l'Atlantique sud ou du Pacifique via le canal de Panama et le continent américain. **Situés à l'entrée du couloir maritime de la Manche, ils sont les premiers ports accessibles au trafic intercontinental, avant les ports du Benelux.**

Le port du Havre est ainsi le deuxième port français derrière Marseille, et le sixième port européen par le tonnage (80 millions de tonnes en 2008), le port concentrant par ailleurs 63% du trafic de conteneurs des ports français (données 2007). Derrière lui, le port de Rouen constitue, depuis l'Antiquité, une part prépondérante de l'activité de la ville en raison de sa situation stratégique entre Paris et la mer dont les marées y sont encore perceptibles : bien qu'il soit à 80 kilomètres par bateau de l'estuaire (6 heures de navigation), le port est en mesure de recevoir des navires très importants (jusqu'à 280 mètres de long et 150 000 tonnes).

La Normandie dispose par ailleurs d'un réseau portuaire dense de Granville jusqu'au Tréport, avec notamment Cherbourg (12^{ème} port français en 2005), Caen-Ouistreham (11^{ème} port français en 2005) et Dieppe (18^{ème} port français en 2005). Les activités qui s'y trouvent localisées sont très diversifiées et leur poids économique est significatif. Le trafic transmanche, qui mêle passagers et marchandises, est dynamique (environ 1 million de passagers par an à Caen-Ouistreham en 2008, 721 000 à Cherbourg 2008).

Le trafic de fret est concentré d'abord sur Le Havre (conteneurs et produits pétroliers), mais certaines activités de niche permettent aux autres ports de maintenir une activité « vrac » non négligeable. Ainsi, le port d'Ouistreham et celui d'Honfleur accueillent des bois d'importation. Cherbourg vient de mettre en place un terminal vrac charbon destiné à alimenter le Royaume-Uni en combustible pour les centrales électriques, alors que Dieppe sert de terminal aux importations d'oléagineux (colza en particulier).

Enfin, il faut souligner une **spécificité du port de Cherbourg, port de guerre** qui abrite une partie de la flotte stratégique (sous-marins nucléaires) ainsi que l'entreprise DCNS, chantier naval spécialisé dans les activités de défense et de haute technologie.

Un retard important dans le contexte européen

Ce panorama rapide de l'activité portuaire pourrait sembler très encourageant mais des freins importants au développement de la façade maritime normande existent.

Ainsi, **le premier port de Paris est en fait celui d'Anvers**, qui s'appuie sur un arrière-pays beaucoup plus peuplé que le port normand et des infrastructures éprouvées, qui sont insuffisantes dans l'estuaire de la Seine. Bien que premier port français pour le trafic de conteneurs, Le Havre a pris un retard croissant sur son concurrent le plus direct, sans doute parce que l'approvisionnement énergétique de la France faisait partie des missions qui avaient été définies pour lui dans les politiques nationales d'aménagement. **Cette forte ingérence de l'Etat central, à travers des ports qui**

n'avaient d'« autonomes » que le nom, rompait d'ailleurs avec l'indépendance de la place portuaire du Havre avant la Seconde guerre mondiale.

En ajoutant Marseille dans la comparaison, on peut dire que ce fut un « mal » des ports français, qui a touché également Rouen, dont le trafic conteneurisé est très faible alors qu'il constitue la plus grande partie du trafic mondial de marchandises. Pourtant, la situation géopolitique d'Anvers, avec un long chenal d'accès, avec la nécessiter de creuser de nouveaux bassins dans des zones habitées, et un débouché maritime en terre hollandaise, n'est pas facile.

	Poids brut des marchandises traitées en millions de tonnes (2008)
Rotterdam (NL)	384,2
Anvers (BE)	171,2
Hambourg (DE)	118,9
Marseille (FR)	92,5
Le Havre (FR)	75,6
Amsterdam (NL)	74,4
Grimsby & Immingham (UK)	65,3
Algesiras (ES)	61,9
Londres (UK)	53,0
Bergen (NO)	52,4
Dunkerque (FR)	50,5
Valence (ES)	50,2
Tarente (IT)	49,5
Brême (DE)	49,0
Gênes (IT)	46,5
Constanta (RO)	45,8

Source : Eurostat

L'économie portuaire pèse néanmoins d'un poids non-négligeable au plan local : le port du Havre génère environ un tiers des emplois de son agglomération, le port de Rouen un dixième (bien plus si l'on considère les emplois indirects).

On estime actuellement que 1 000 conteneurs manutentionnés génèrent un emploi dans la manutention, deux emplois directs, et cinq à quinze emplois induits dans la logistique et le traitement des marchandises. Soit 2 400 emplois à Rouen, 20 800 au Havre, 52 000 à Anvers, ce qui donne un aperçu des enjeux de l'activité portuaire au niveau local.

Une absence de coordination défavorable aux ports normands

Si les activités portuaires normandes paraissent diversifiées, elles sont en fait très mal coordonnées. En effet, les ports normands qui sont de taille plus modeste que Le Havre, sont concurrents et ne travaillent pas suffisamment en lien avec ce dernier. Cette concurrence est stérile et coûteuse pour les collectivités qui financent les infrastructures, bien qu'un début de mise en cohérence se soit traduit par la création d'un syndicat mixte regroupant les autorités portuaires de Cherbourg et Caen-Ouistreham (Ports Normands Associés).

A titre d'illustration, il est possible d'évoquer la captation récente par le port d'Ouistreham d'un trafic « bois » qui était débarqué auparavant sur le port d'Honfleur.

Un des problèmes essentiels des ports normands réside dans la diversité de leurs organisations institutionnelles et l'existence des deux régions, dont les politiques ne sont pas réellement concertées. Lorsqu'on parle de façade portuaire normande, on omet ainsi souvent d'évoquer le complexe portuaire de la basse vallée de la Seine, qui constitue le port maritime de Rouen, ce dernier s'étendant jusqu'à Honfleur.

Cet acteur est aussi incontournable que le port du Havre et forme, comme lui, un établissement public de l'Etat : ils jouissent d'une forte autonomie, et la coordination de leurs activités est délicate, même si une loi récente leur impose néanmoins de mutualiser certaines informations ou activités.

La Normandie n'aurait-elle pas à gagner à reconnaître au Havre la centralité qui est la sienne et développer les autres ports en accord avec le plan stratégique développé par celui-là. En échange, les autorités portuaires du Havre doivent accepter qu'à l'avenir, ce plan stratégique intègre une vision globale des enjeux liés à l'activité portuaire sur l'ensemble du territoire normand.

Une desserte portuaire largement déficitaire

Sur un plan plus technique, **il est fréquent d'omettre qu'en matière portuaire, la concurrence ne s'effectue pas tant sur mer que sur terre :** les performances d'un port sont avant tout liées à la richesse et à l'étendue de son arrière-pays, mais également à la qualité de la desserte avec ce dernier pour lequel il constitue à la fois une porte d'entrée et une porte de sortie

Si les ports d'Anvers ou de Rotterdam peuvent s'appuyer sur un arrière-pays constitué par toute la vallée du Rhin, les ports normands devraient néanmoins tirer leur épingle du jeu avec la proximité des deux plus grandes agglomérations européennes, Paris et Londres. Ils subissent pourtant l'un des handicaps majeurs de l'ensemble des ports français : l'insuffisance de leur réseau de desserte.

Au Havre la répartition modale de l'acheminement terrestre des conteneurs est de l'ordre de 85 % pour la route, de 9 % pour le rail et de 6 % pour la voie d'eau. De la dizaine de ports européens de la Manche et de la Mer du Nord, c'est au Havre que la part routière est maximale, quand **les modes de transports massifiés - voie d'eau ou rail - sont minimaux** (sans compter les nuisances engendrées par les milliers de camions sur les routes).

Avec Rotterdam et Amsterdam, Anvers fait partie des ports où les parts de marché de la voie d'eau apparaissent particulièrement élevée : entre 33 % à Anvers et 44 % à Amsterdam. La part de marché du rail est trois fois plus forte à Hambourg (29 %) et près de huit fois plus forte à Brême (70 %).

Ainsi, **l'outil technique performant qu'est Port 2000 au Havre ne peut connaître une massification de ses trafics sans des investissements ferroviaires substantiels de l'Etat en faveur de dessertes spécifiques pour le fret**, compte tenu de la saturation des infrastructures ferroviaires de voyageurs. La saturation actuelle des liaisons voyageuses entre la Normandie et l'Île de France se répercute sur le transport de marchandises, non prioritaire. De même l'absence de liaison directe en direction du sud-ouest de la France et de l'Europe, pourtant peu pourvus en ports de grande envergure, handicape fortement Le Havre en attendant la réalisation d'un franchissement ferroviaire de l'Estuaire de la Seine.

Répartition modale des trafics terrestres de conteneurs (en % du nombre conteneurs EVP-2008)					
	Hambourg	Rotterdam	Anvers	Le Havre	Marseille
Fluvial	2%	30%	32%	9%	4,7%
Ferroviaire	34%	11%	8%	5%	13,7%
Routier	64%	59%	60%	86%	81,6%

Sources : projets stratégiques du GPMH, du GPMD et du GPMM

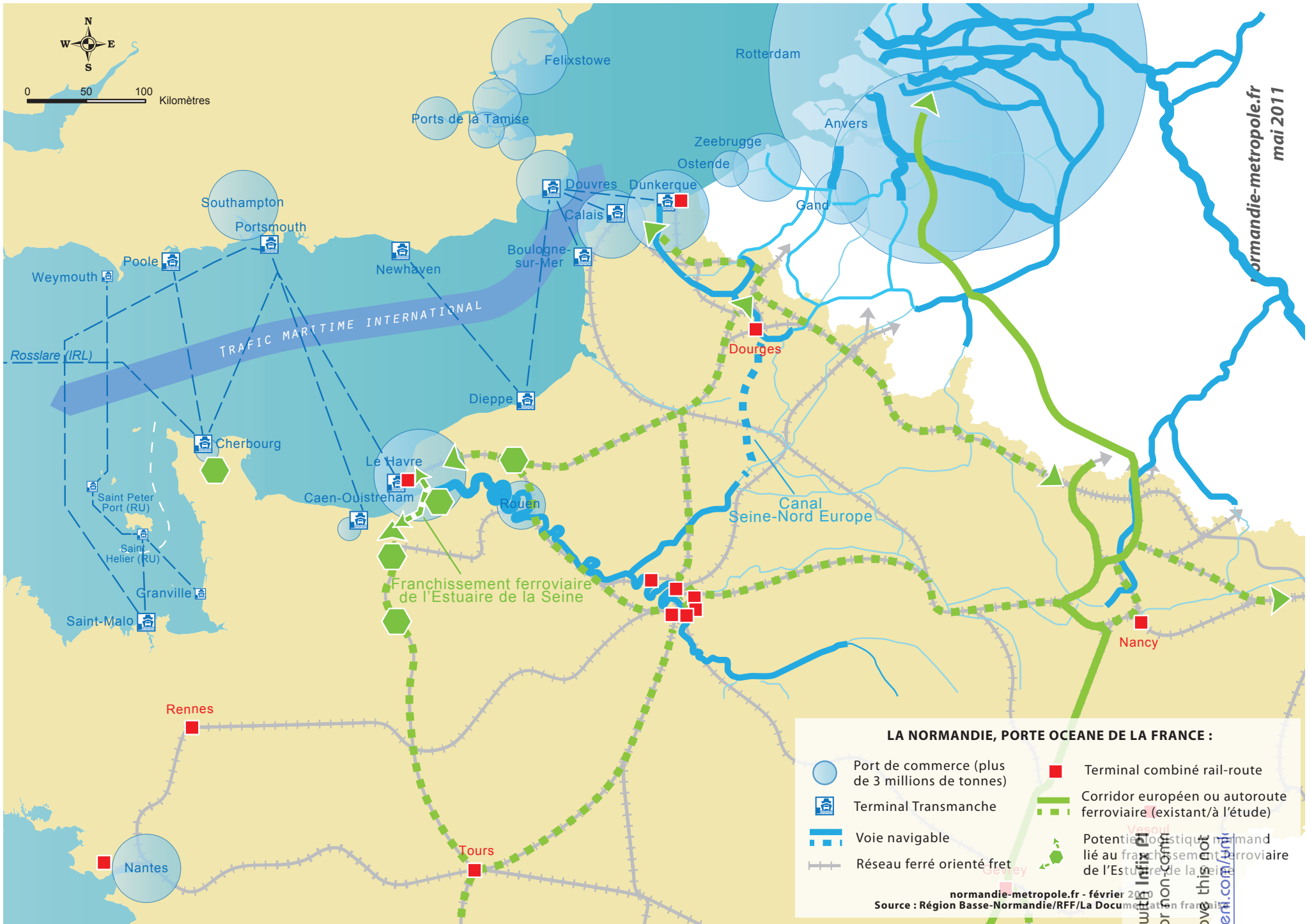
Les ports ne constituent pas un cul de sac pour les marchandises ou les passagers qui débarquent ou qui embarquent, mais bien le lieu d'une redistribution des flux, qui se segmentent ou se réorientent vers les zones d'activité et de consommation. C'est pourquoi **il est nécessaire de penser de manière conjointe la gouvernance portuaire, la question des infrastructures de transport terrestre et la logistique. La division de la Normandie en deux petites régions concurrentes paraît à cet égard bien incongrue.**

La compétitivité de la façade portuaire normande dépend autant des dessertes routières, ferroviaires et fluviales que de la qualité des équipements de chacun des ports. Or l'aménagement logistique à l'échelle d'un port comme celui du Havre, et a fortiori à l'échelle du complexe portuaire normand, se




pense de manière interrégionale. L'île de France doit y avoir sa part, mais la Normandie rassemblée doit pouvoir influencer sur les schémas d'aménagement, qui sont d'intérêt national. **Les enjeux de contournement de l'île de France, les liaisons fret reliant par l'Arc atlantique le nord et le sud du continent, ou encore les liaisons est-ouest sont autant d'enjeux que la Normandie doit s'approprier.**

ⁱ **Sources :**

- ✓ Madeleine BROCARD, *Le positionnement des grands ports normands en 2008*, 2009.
- ✓ Armand FREMONT, *Normandie sensible*, Cercle d'Art, 2009.
- ✓ *Rapport fait au nom de la commission intergroupe de réflexion et de proposition sur la réunification de la Normandie*, 2009.
- ✓ *Etudes normandes*, 1998 (n°3).



LA NORMANDIE, PORTE OCEANE DE LA FRANCE :

-  Port de commerce (plus de 3 millions de tonnes)
-  Terminal Transmanche
-  Voie navigable
-  Réseau ferré orienté fret
-  Terminal combiné rail-route
-  Corridor européen ou autoroute ferroviaire (existant/à l'étude)
-  Potentiel logistique normand lié au franchissement ferroviaire de l'Estuaire de la Seine

normandie-metropole.fr - février 2010
 Source : Région Basse-Normandie/RFF/La Documentation française

Edited with Inrix
 - fr e for non com
 To r move this not
 www.icem.com/ur