



**Structuration des  
Hinterlands portuaires en Picardie**

**ATELIER DU 25 NOVEMBRE 2009**

**Quelle est la place de la Picardie dans l'hinterland des ports maritimes ?**

## Le plan de la présentation

---

- Constat général du lien Picardie – ports maritimes
- Accessibilité terrestre aux ports maritimes
- Les flux internationaux maritimes de la Picardie
- Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie
- Les transformations futures des relations entre la Picardie et les ports maritimes
- Les filières à enjeux : céréales et conteneurs
- Les enjeux de la gouvernance

## Constat générale du lien Picardie – ports maritimes



TL & ASSOCIES  
CONSULTING

**JMI CONSEIL**

## Constat général du lien Picardie ports maritimes

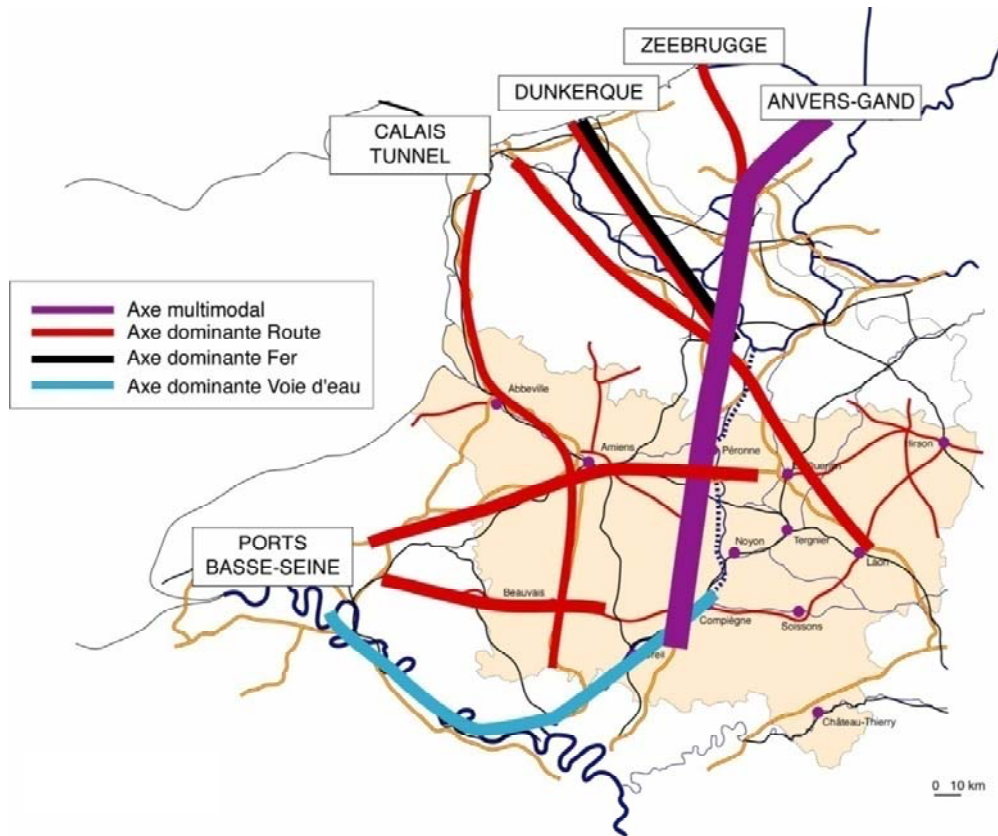


- Région industrielle et agricole génératrice de flux d'échanges, mais présentant un potentiel de **flux maritimes limité** (alimentation d'un tissu industriel intra-européen et implantation d'industries de seconde transformation)
- Région au positionnement géo-logistique de **corridor entre 3 zones logistiques majeures** (Ile de France, Basse Seine et Nord Pas de Calais)
- Région aux **répartitions** économiques et démographiques **diffuses** sans réelle concentration majeure
- Région sans port maritime mais située à proximité d'une importante variété de ports. La Picardie est une **zone de chevauchement de l'aire d'influence de nombreux ports**
- Région où domine largement le **transport routier** pour l'acheminement des trafics portuaires
- Région de **transit** de flux portuaires

## Accessibilité terrestre aux ports maritimes



## Accessibilité terrestre aux différents ports maritimes



□ Un axe multimodal majeur de transport **Nord-Sud** pour la desserte des **ports du Benelux et de Dunkerque**

□ Un axe alternatif de transport **Nord-Sud** pour la desserte du **tunnel sous la Manche et les ports de Boulogne et Calais**

□ Un axe multimodal majeur **Est-Ouest** à l'extrémité Sud de l'Aisne **sans impact sur la desserte portuaire**

□ Un axe majeur ferroviaire à l'extrémité **Nord-Est** de l'Aisne qui est important **pour la desserte du tunnel, de Dunkerque et de Calais**

□ Déficiences des axes **Est-Ouest** impactant la desserte des ports de **Rouen et du Havre** par une lacune des liaisons fluviales et ferroviaires, notamment pour le **Sud de l'Oise**

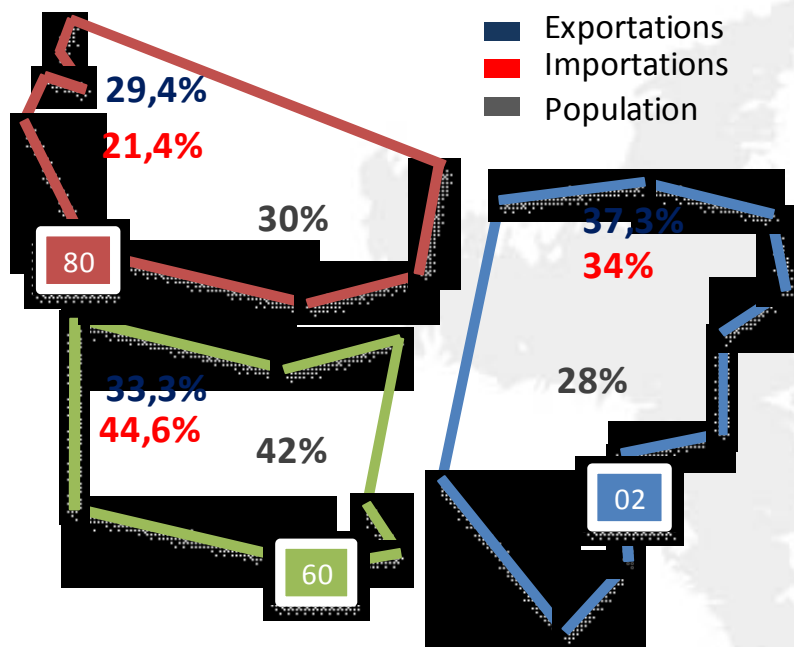
**Une accessibilité favorable aux transports routiers :**

- Proximité des ports maritimes (4h de conduite)
- Limites de gabarit du réseau fluvial
- Absence de service de transport combiné

## Les flux maritimes de la Picardie



## Les flux internationaux de la Picardie



□ La Picardie génère un trafic international d'environ **17 Mt en 2006**, soit une augmentation de 24% en 10 ans.

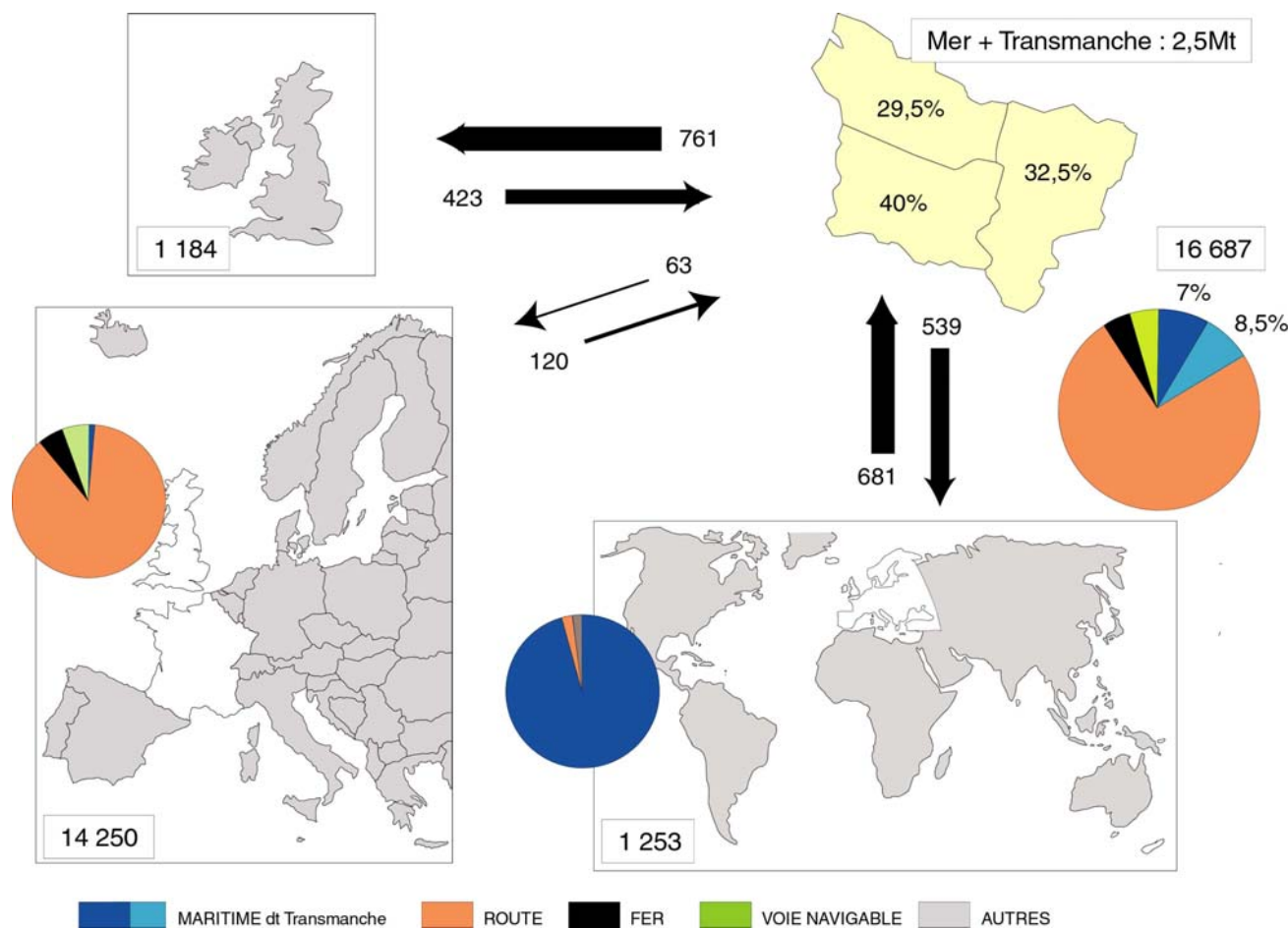
□ La Picardie se situe au **10ème rang national** pour le niveau de trafic international.

□ La Picardie est l'une des rares régions françaises où **les exportations sont supérieures aux importations** : elles représentent 51,5 % des échanges contre 47,5% pour les importations.

□ Cette structure est le fait de l'Aisne et de la Somme car la structure des échanges de l'Oise est **marquée par des importations plus élevées que les exportations**.



## Les échanges maritimes de la Picardie



Trafics maritimes de la Picardie – 2006 – données SITRAM et Douanes  
(hors trafics de céréales qui ne sont pas dans les bases de données)

Trois types de trafics maritimes sont identifiables :

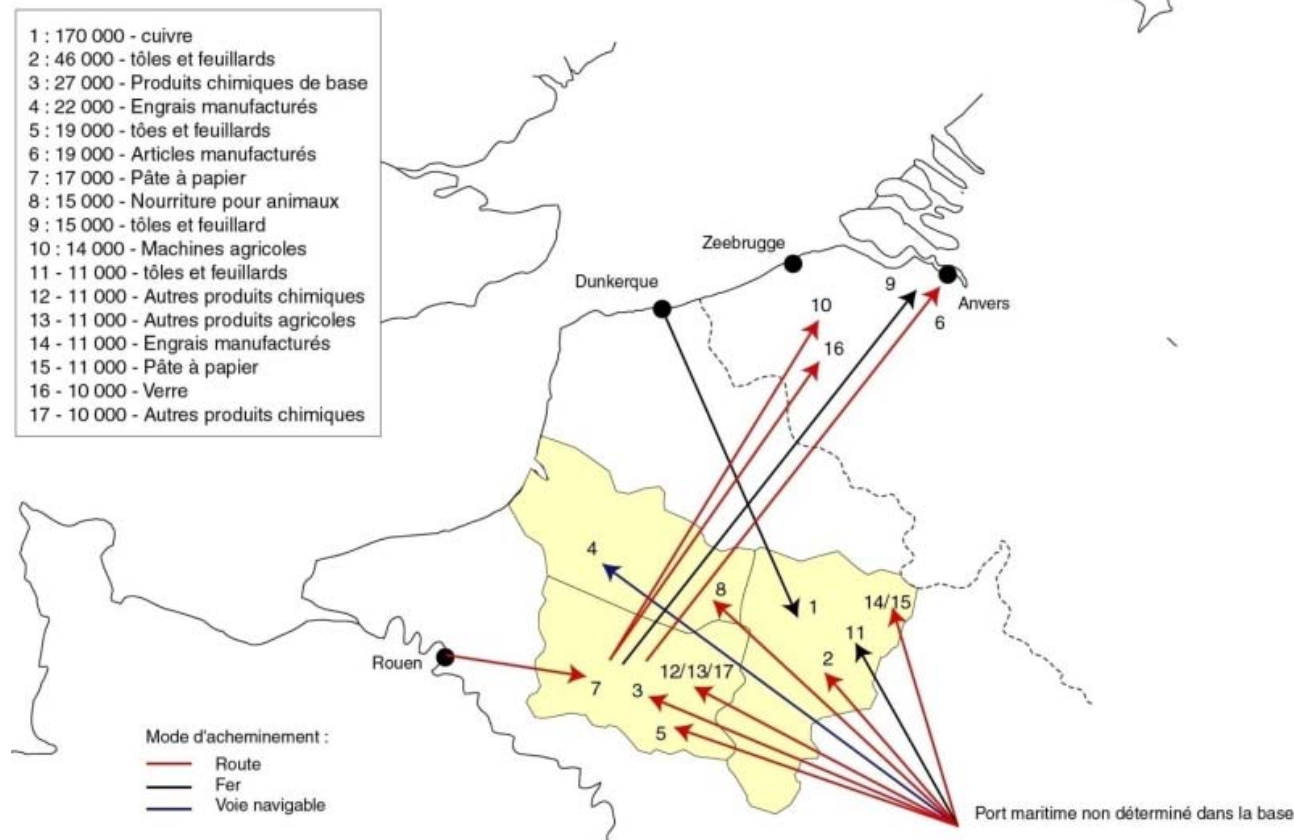
☐ Trafics **transmanche**, associés à un transport routier via les ferries ou le tunnel sous la Manche,

☐ Trafics maritimes **shot-sea-shipping** hors transmanche où la concurrence modale est intense avec le mode routier

☐ Trafics maritimes **deep-sea** où le transport maritime devient quasiment le seul mode de transport envisageable

Sur 3,5 Mt à 4M d'échanges maritimes, le transmanche en assure au moins un tiers, les exports de céréales (très variables d'une campagne sur l'autre) assurent entre 40% et 50% de ces échanges. Le solde (environ 1,5Mt) est représenté pour moitié par les conteneurs et le reste par divers produits (produits métallurgiques, engrais, produits chimiques et papetiers ...)

## Les échanges deap –sea de la Picardie



Echanges extra européen maritimes en t – 2006 – données SITRAM et Douanes

❑ 98% des échanges extra européen se font par le mode maritime.

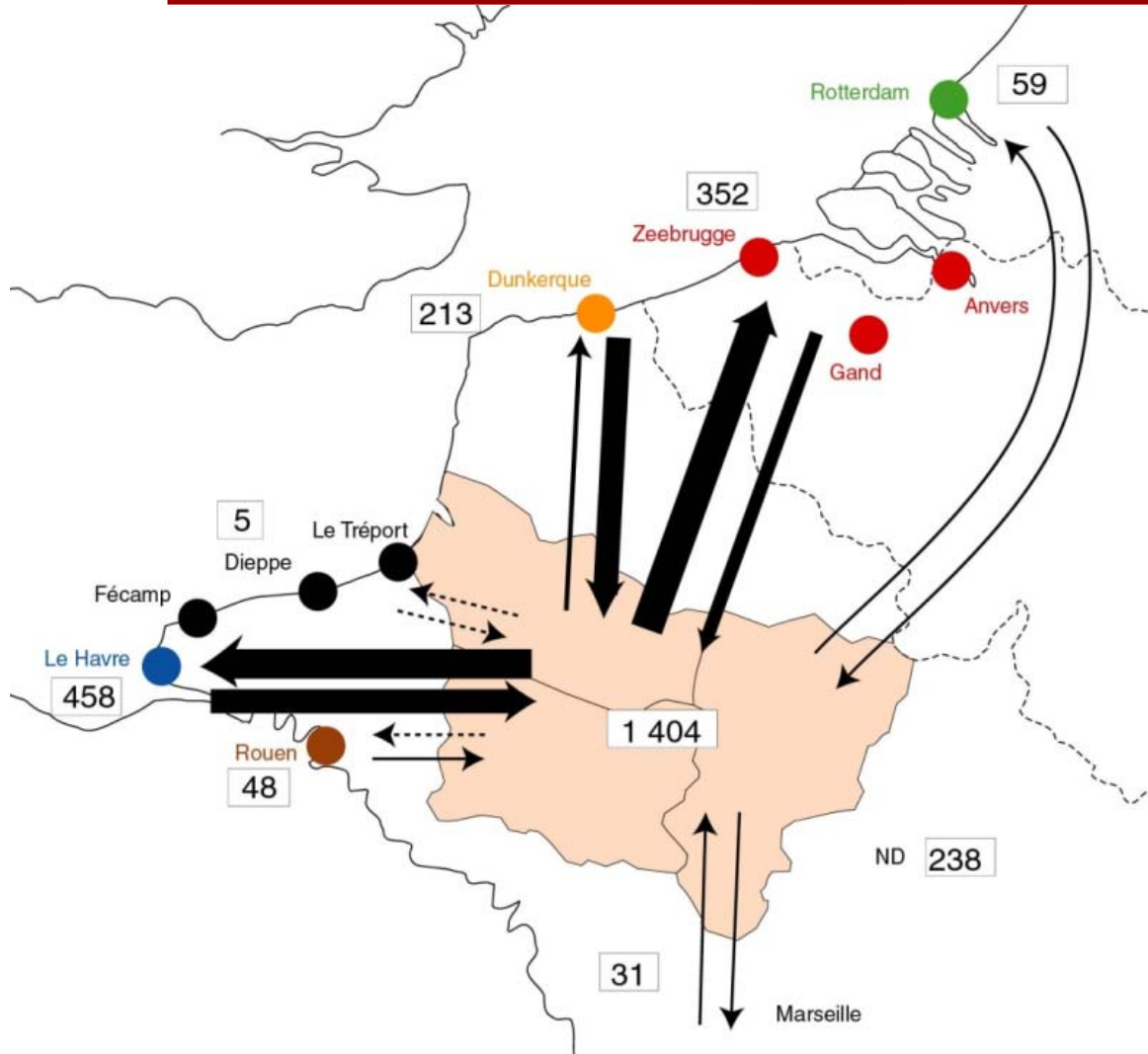
❑ Les produits métallurgiques représentent 30 % des échanges (surtout des imports vers l'Aisne).

❑ Les produits chimiques représentent 23% des échanges, essentiellement à l'export.

❑ 30% des flux se font via la Belgique (surtout Anvers) et 25% via le Havre.

❑ 17 flux majeurs supérieurs à 10 000 t soit 37% du trafic.

## Bilan de l'analyse de flux



Flux portuaires de la Picardie (hors transmanche) – flux en x000t

❑ Même après intégration des céréales, la Picardie reste la **13ème région pour les volumes de trafics maritimes**, juste après la région Poitou-Charentes.

Les raisons sont multiples :

❑ **Absence de port maritime et de zone industrialo portuaire**

❑ **Absence d'industries et d'équipements générant des masses de trafics** (par de raffinerie, de centrale thermique, de grandes industries de 1ere transformation...)

❑ **Des productions de masse sans flux maritimes** (comme les granulats par exemple)

❑ **Le positionnement géo-logistique de la Picardie** (entre deux régions industrialo portuaires et le premier bassin de consommation national) fait de la Picardie une région « intermédiaire »

## Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie



## Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie

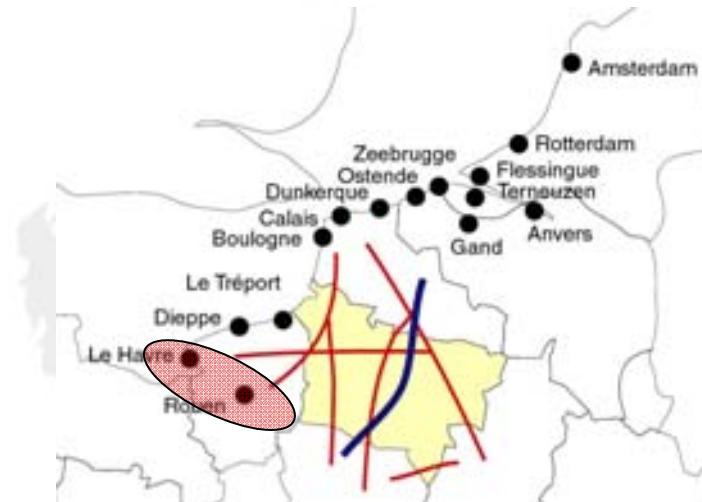
---



Si certains ports ont un rôle majeur pour les échanges maritimes générés par la Picardie, inversement, **la Picardie joue rarement un rôle important pour les ports concernés**. Hormis le trafic de **céréales pour lequel la Picardie est à l'origine de 20 à 25% des expéditions** de céréales à partir de Rouen, dans les autres filières, la part est faible, voire marginale

## Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie

---



### Le Havre

- 1<sup>er</sup> port à conteneurs pour la Picardie
- La proximité du Havre ainsi que l'orientation du réseau fluvial limitent les perspectives de développement des modes alternatifs
- Le développement logistique au Havre limite les implantations logistiques en Picardie

~ 500 000t (surtout conteneurs)

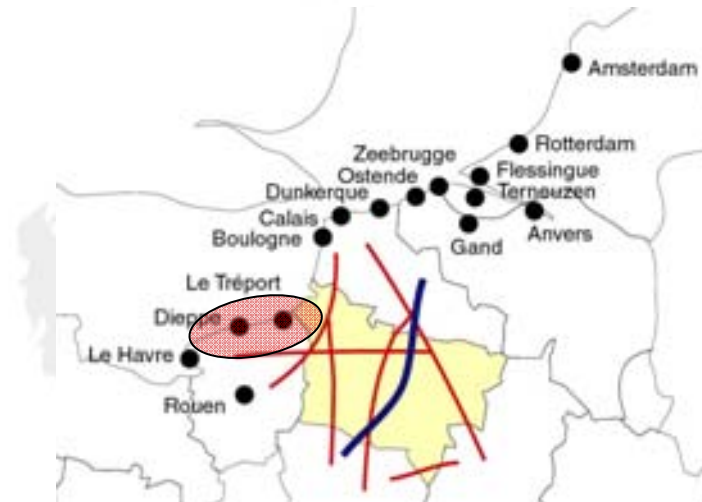
### Rouen

- La réalisation du canal Seine Nord Europe devrait accentuer la part de la voie d'eau pour le transport de céréales et éventuellement, élargir l'hinterland vers l'Oise et le sud de l'Aisne

~ 1,2Mt (surtout céréales + divers)

## Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie

---



<b>Fécamp</b>	<b>Dieppe</b>	<b>Le Tréport</b>
- Enjeu mineur pour la Picardie	- Intérêt marginal pour la Picardie si ce ne sont que des niches (dont transmanche)	- Enjeu local de desserte des industries situées dans un rayon de 20 km du port



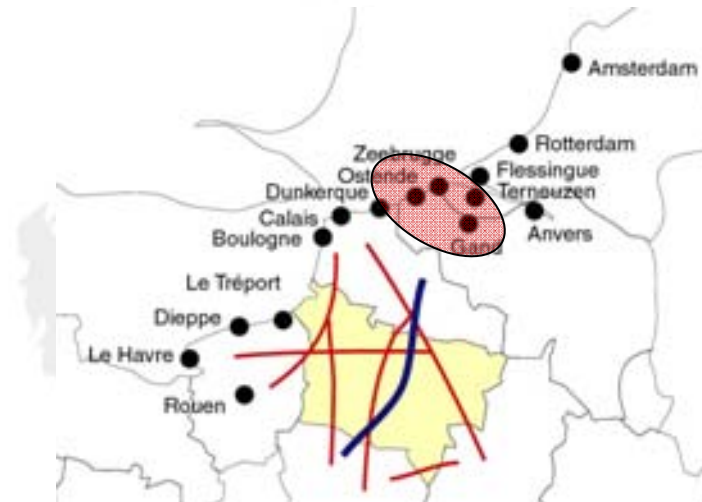
## Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie



Boulogne	Calais	Dunkerque
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeu portuaire mineur pour la Picardie sauf pour quelques trafics transmanche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeu majeur pour les échanges routiers entre la Picardie et les Iles Britanniques</li> </ul> <p style="text-align: center;"><i>~ 1Mt yc navettes tunnel (transmanche)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Port le plus proche depuis le Nord de la Picardie</li> <li>- Enjeu fort sur les filières céréales et granulats en lien avec SNE car la ligne de partage des eaux se situera au niveau de Pont St Maxence</li> </ul> <p style="text-align: center;"><i>~ 300 000t (surtout produits métallurgiques, sucre, céréales..)</i></p>



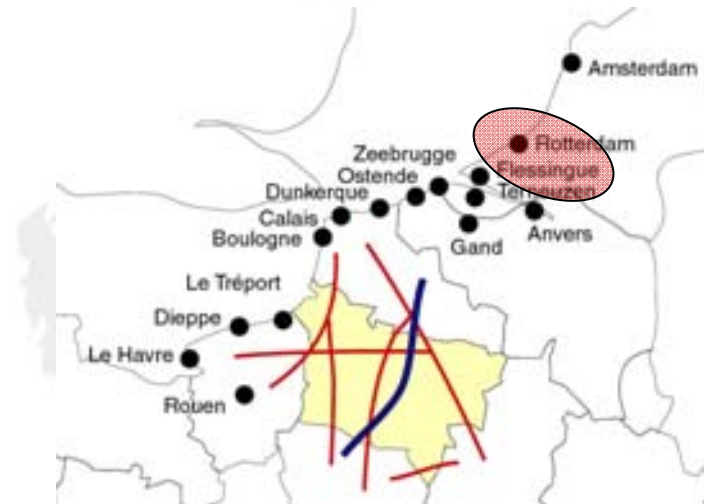
## Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie



Ostende	Zeebrugge	Gand	Anvers
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeu mineur pour la Picardie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeu pour la filière des conteneurs bien que la desserte reste fortement routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximité fluviale à la Picardie</li> <li>- Enjeu important lié au CSNE pour la desserte de la zone industrialo portuaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeu majeur pour la Picardie notamment pour les filières conteneur et métallurgie</li> </ul>
<p><b>~ 400 000t (surtout conteneurs, produits métallurgiques, engrais..)</b></p>			

## Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie

---



### **Zeeland Seaports**

- Enjeu marginal pour la Picardie

*~ 60 000t (surtout conteneurs)*

### **Rotterdam**

- Enjeu faible pour la Picardie, bien que cela soit un port majeur en Europe

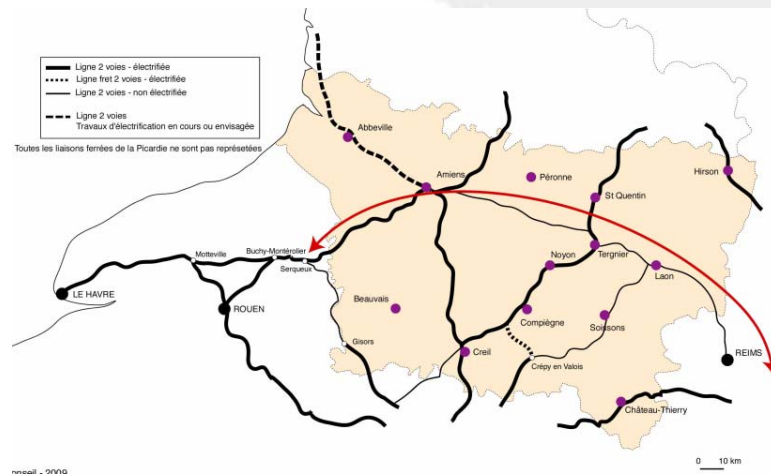
## Les transformations futures des relations entre la Picardie et les ports maritimes



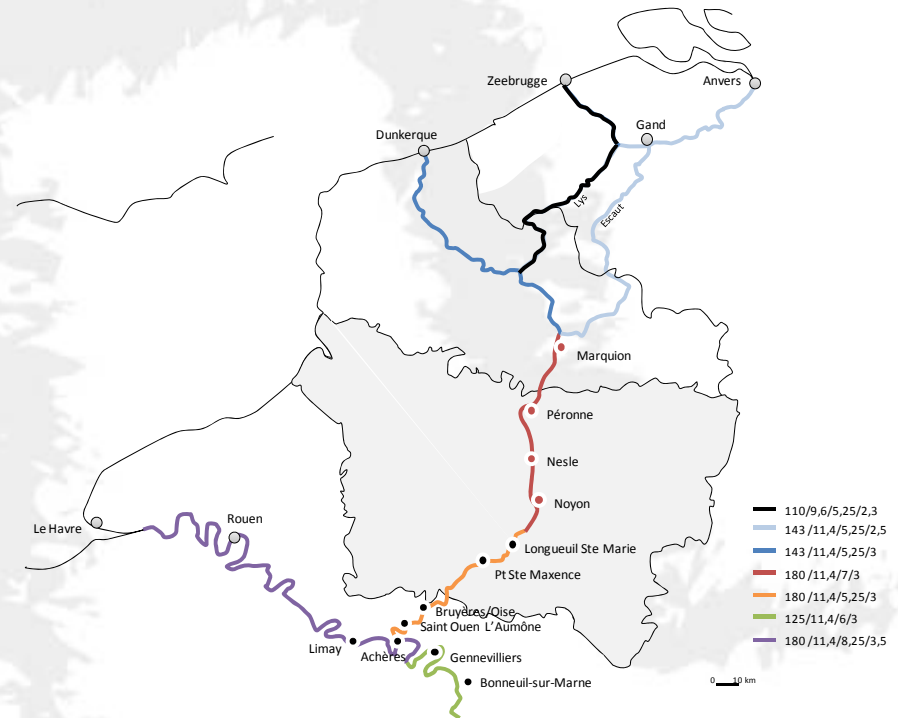
# Les transformations futures des relations entre la Picardie et les ports maritimes

Une accessibilité portuaire favorable **au transport routier**....certes....mais **deux événements susceptibles** de modifier le positionnement des ports sur le Picardie

## Le contournement ferroviaire Nord

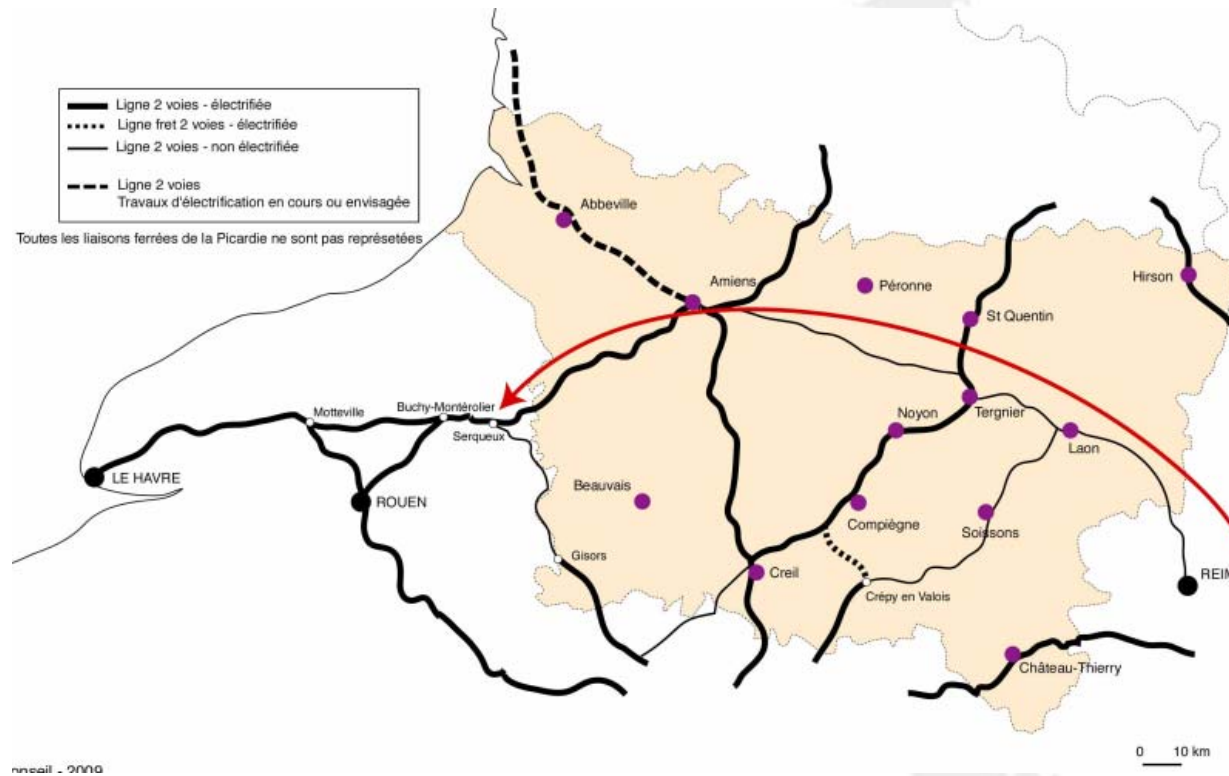


## Le Canal Seine Nord Europe



# Les transformations futures des relations entre la Picardie et les ports maritimes

## Le contournement ferroviaire Nord



**Deux itinéraires complémentaires sont concernés :**

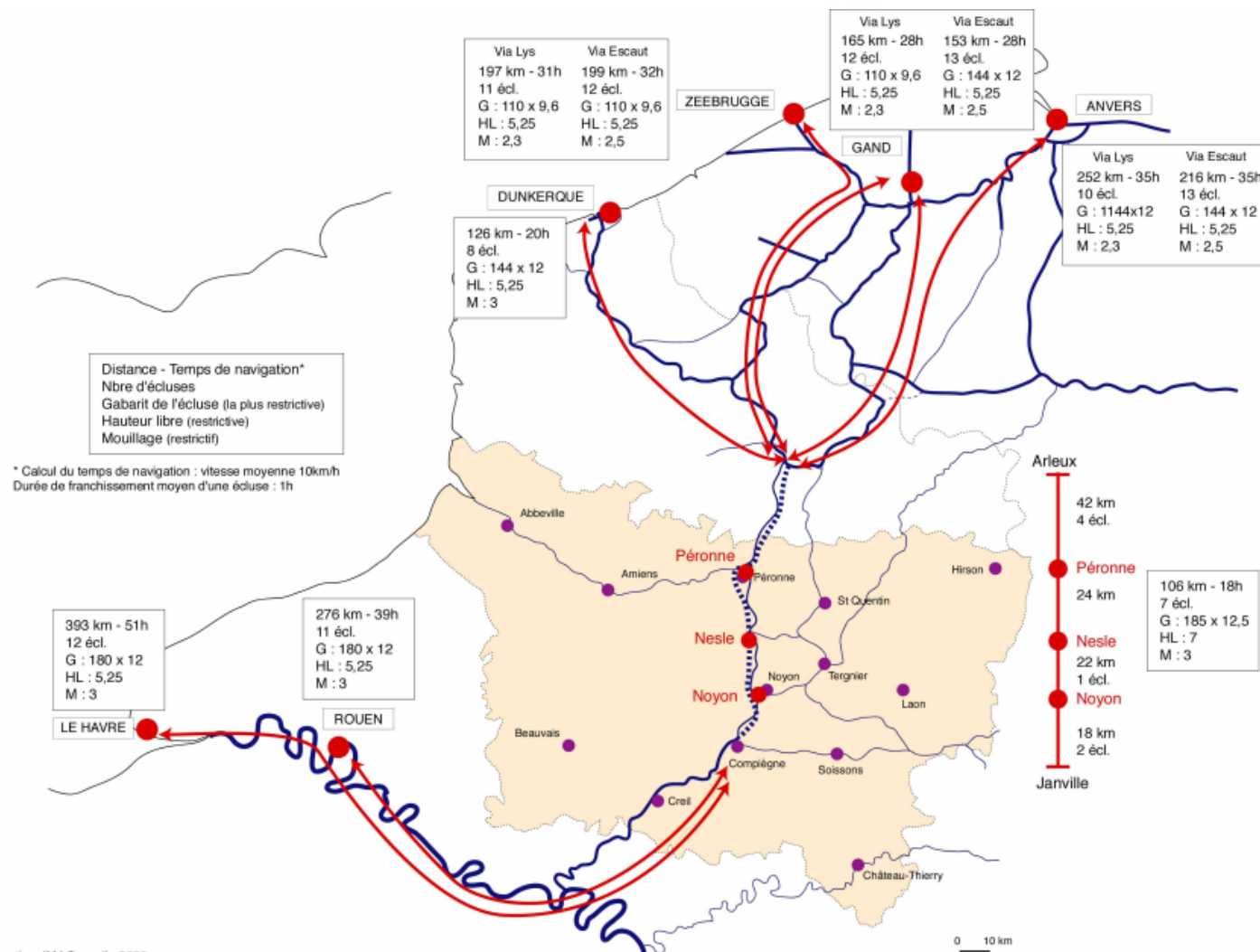
- La rocade Est qui relie Le Havre-motteville-Amiens-Reims-Blesme-Dijon
- La rocade Ouest qui relie Le Havre-Rouen-Mezidon-Le Mans-Tours

**Sans impact majeur pour la Picardie :**

- Faiblesse des trafics ferroviaires** avec les ports maritimes de Rouen et du Havre
- Corridor vers l'Est de la France** pour l'activité conteneur du Havre
- Proximité des principales villes aux ports maritimes** peu propice au développement de chantier de transport combiné

# Les transformations futures des relations entre la Picardie et les ports maritimes

## Le Canal Seine Nord Europe



Tous les ports maritimes étant accessibles au grand gabarit, **les contraintes spécifiques d'accessibilité des ports maritimes deviennent des avantages compétitifs.**

**Nouveau positionnement des ports :**

- **Secteur Nord** (Péronne-Nesle) : Dunkerque est le port le mieux positionné en distance, temps, mouillage et hauteur libre.
- **Secteur Centre** (Noyon-Compiègne) : orienté vers la Seine actuellement, le péage Seine Nord Europe pourrait être déterminant pour l'orientation des flux
- **Secteur Sud** (Verberie-Pont St Maxence) : les ports de Seine resteront les mieux positionnés

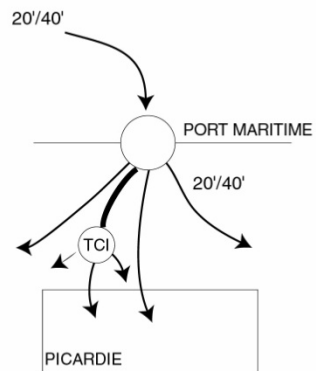
## Les filières à enjeux : céréales et conteneurs



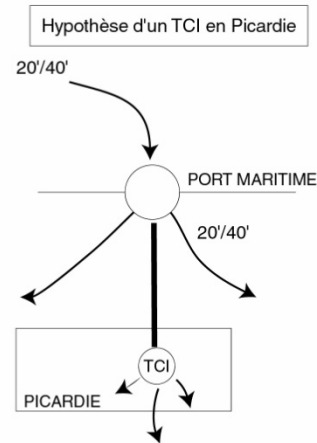
# Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

## Conteneurs

**SCHEMA 1 : ACHEMINEMENT DIRECT DES CONTENEURS**

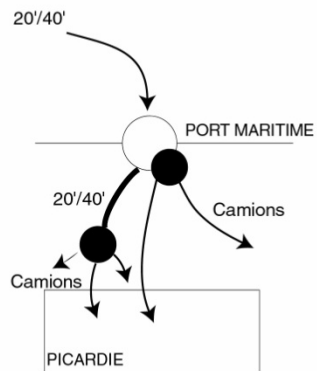


Remarque : actuellement, la Picardie est directement desservie en direct sans passage par TCI



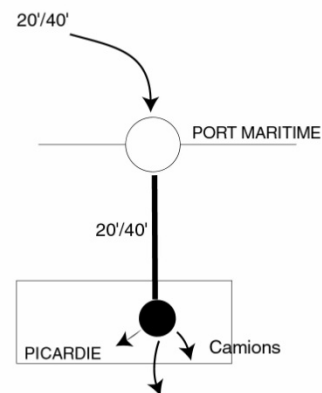
**SCHEMA 2 : ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES CONTENEURISEES**

Les conteneurs sont dépotés dans un centre logistique (EDC par ex.) puis stockées, palettisées, conditionnées ... et rechargées sur camions traditionnels pour livraisons finales



Remarque : actuellement, la Picardie est essentiellement desservie via EDC ou Centres Nationaux implantés en Ile de France, Le Havre, Benelux (ports ou non) et Nord-Pas de Calais

**Hypothèse d'un Centre de Distribution en Picardie**





## Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

### Conteneurs

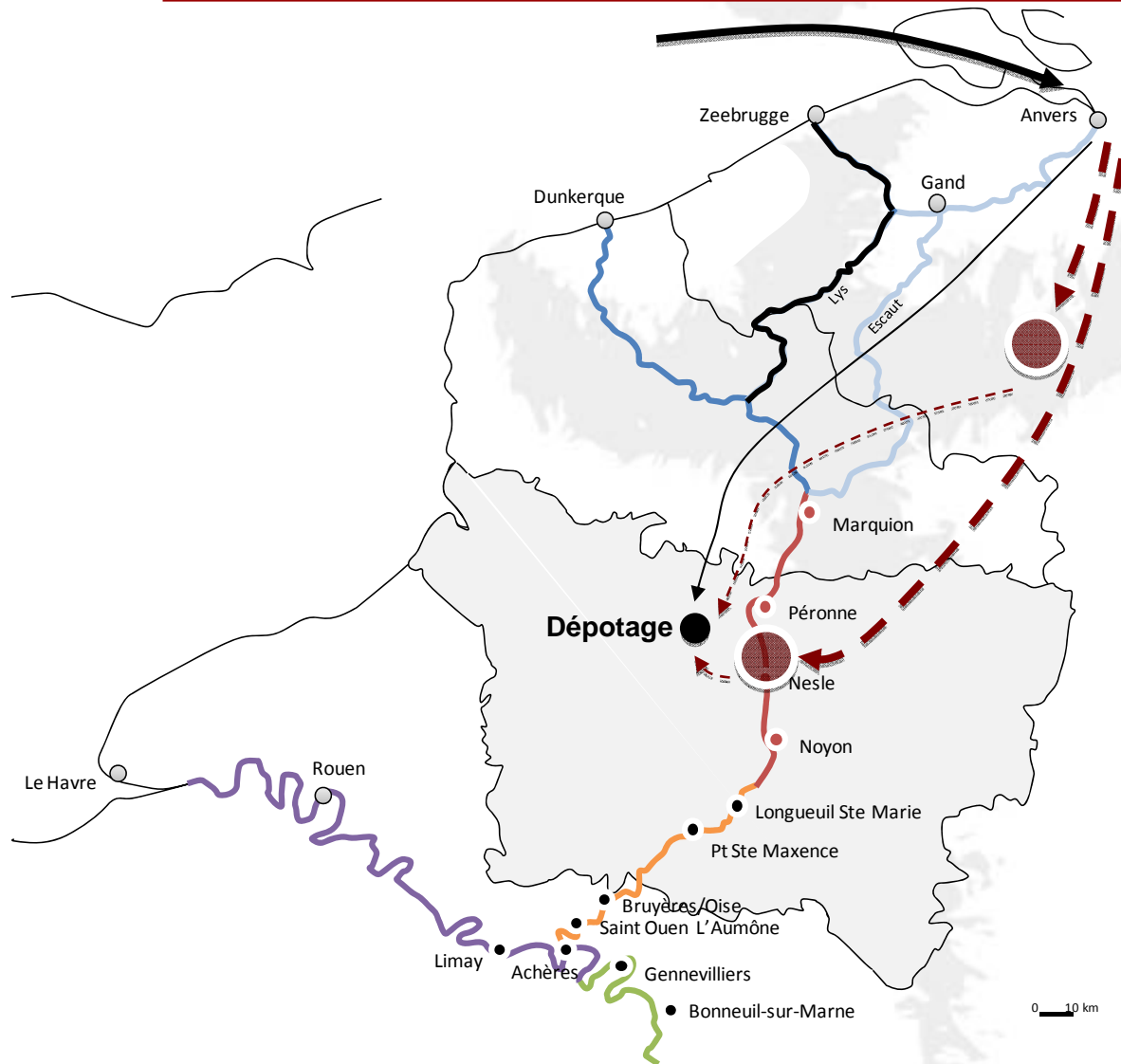


Schéma 1

#### Acheminement direct du conteneur

Le conteneur passe par un TCI ou non, sur le territoire Picard ou non, **le dépotage est réalisé à destination finale**.

**La Picardie est desservi actuellement en direct sans passage par TCI**

#### Levier ?

Le grand Gabarit offert par Seine Nord ...

## Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

### Conteneurs

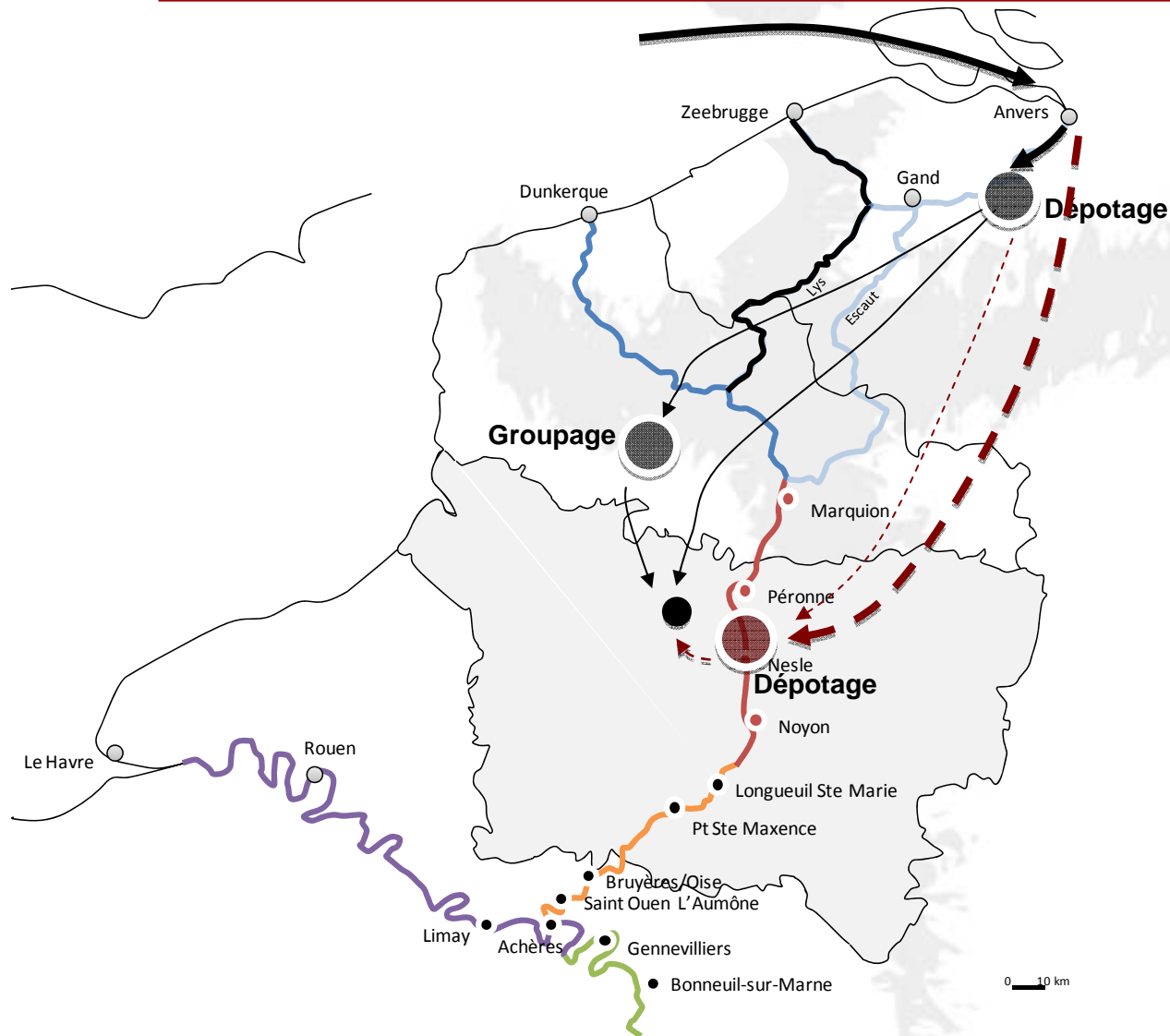


Schéma 2

### Logistique et distribution

Le conteneur passe par un TCI, alimente une logistique pour être dépoté. La marchandise est préparée puis livrée par camion. **Le dépotage est réalisé sur centre logistique.**

**La Picardie est desservi actuellement par centre européen ou nationale implanté en Ile de France, au Havre, dans le Benelux (sur un port ou non) et dans le Nord Pas de calais**

### Levier ?

La disponibilité du foncier pour la logistique...

## Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

### Conteneurs

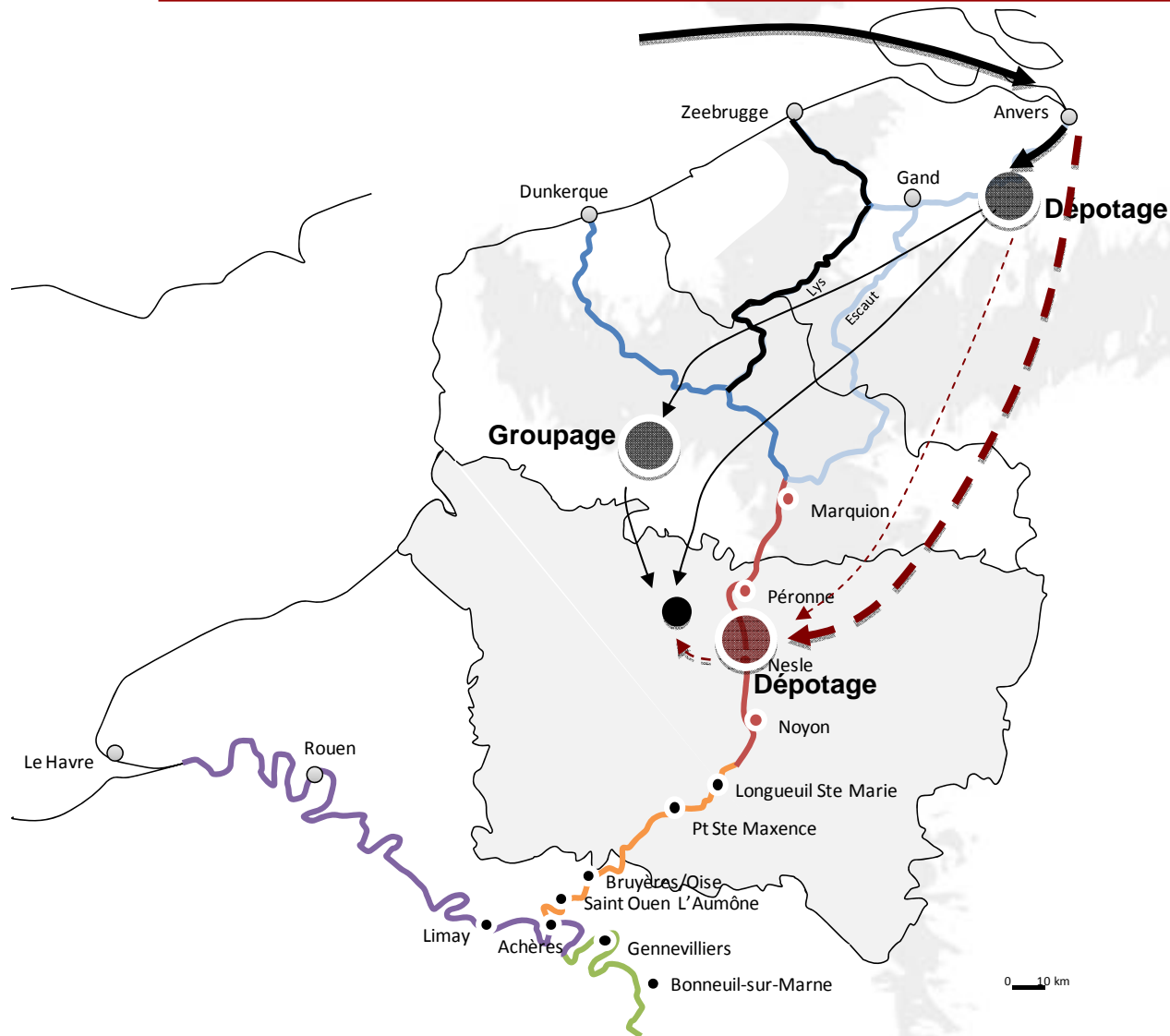


Schéma 2

### Logistique et distribution

Le conteneur passe par un TCI, alimente une logistique pour être dépoté. La marchandise est préparée puis livrée par camion. **Le dépotage est réalisé sur centre logistique.**

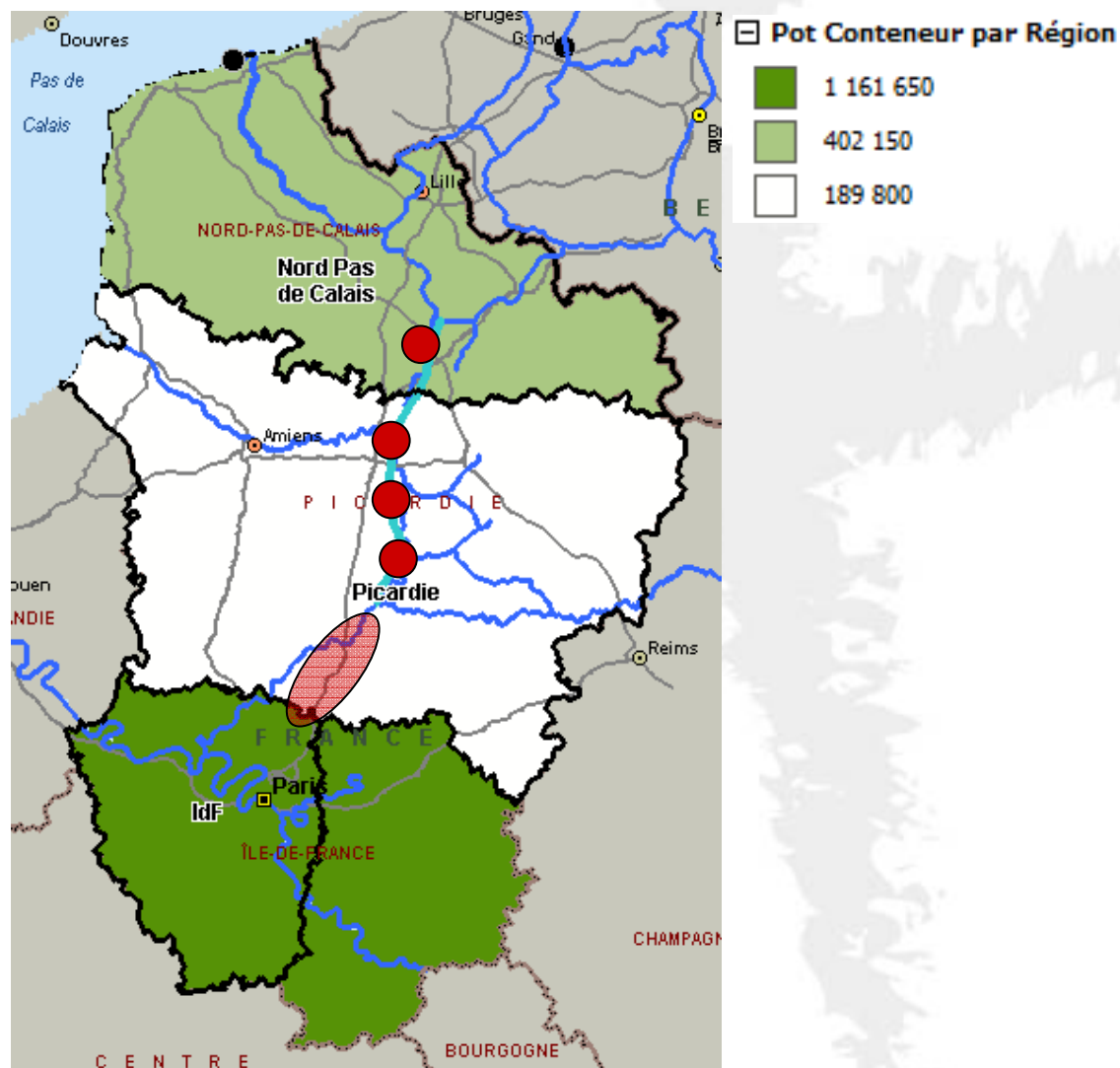
**La Picardie est desservie actuellement par centre européen ou nationale implanté en Ile de France, au Havre, dans le Benelux (sur un port ou non) et dans le Nord Pas de calais**

### Levier ?

La disponibilité du foncier pour la logistique...

## Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

### Conteneurs



1 EVP pour 10 habitants – pop 2007

La région Picardie générerait un trafic d'environ **100 000 EVP**.

Les PF restent relativement éloignés des pôles générateurs de trafics de conteneurs (Amiens, St Quentin ...).

L'aire de marché d'une plate-forme conteneurs reste relativement limitée (~ de 20km), d'autant plus que les ports maritimes sont relativement proches (moins de 300km).

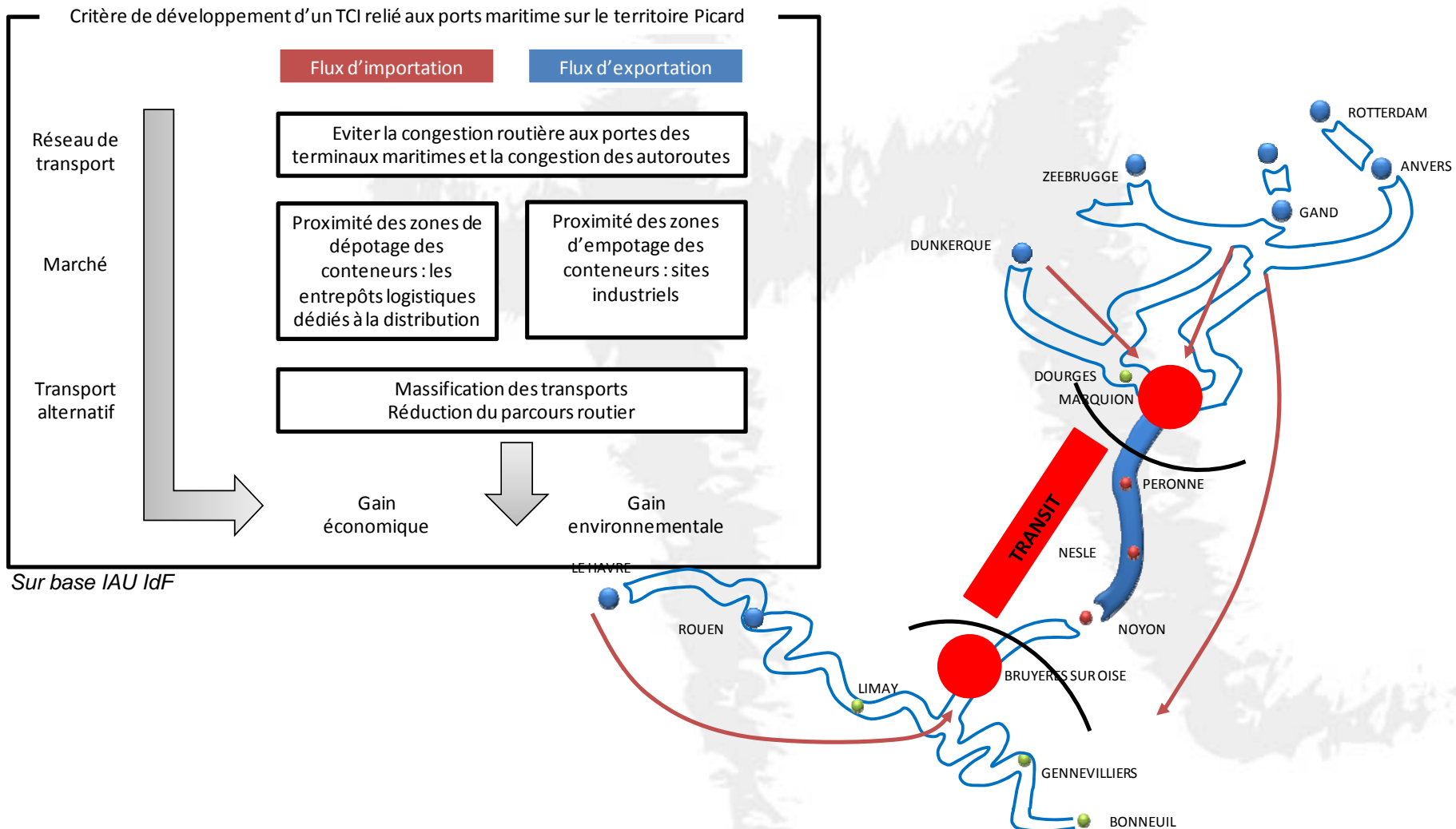
**Le développement des trafics fluviaux de conteneurs en Picardie dépendra surtout de la capacité des plates-formes situées sur le CSNE à attirer des activités industrielles et logistiques génératrices de trafics conteneurs.**

**Dans ce contexte et à court terme, le secteur de l'Oise (Compiègne à Bruyères sur Oise) reste le plus propice au développement de cette activité fluviale de conteneurs.**

# Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

## Conteneurs

### Critère de développement d'un TCI



## Les filières à enjeux : céréales et conteneurs



## Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

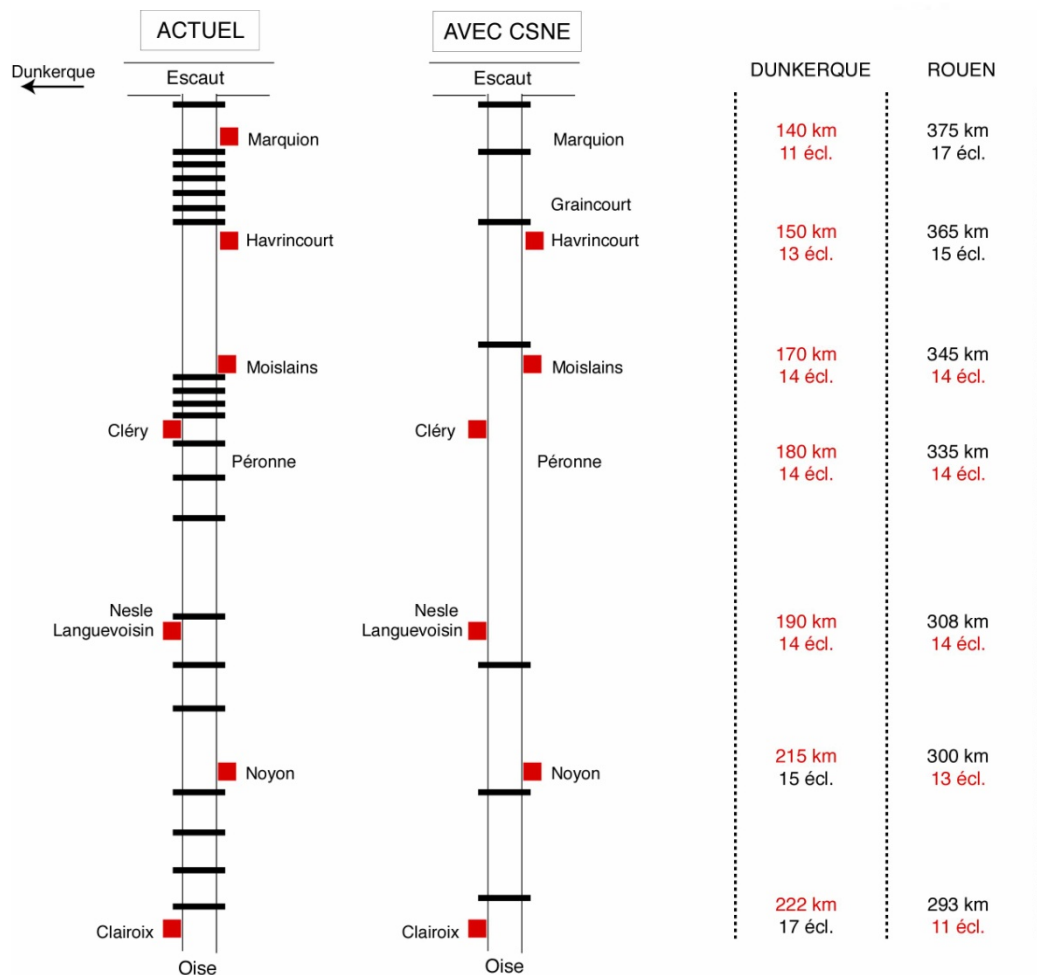
### *Céréales*

---

- Pour la filière céréales, il s'agit d'une filière stratégique en ce sens qu'elle génère un trafic maritime compris selon les campagnes entre 1 et 1,5Mt. Actuellement, l'essentiel du trafic maritime transite via Rouen et très marginalement via Dunkerque. Notons que l'export maritime assure en moyenne 20% du débouché de cette filière. Le solde est surtout destiné à alimenter les sites de transformation (meuneries, amidonneries, bio-carburants, aliments pour animaux ...) situés dans la région elle-même, ceux du Nord-Pas de Calais et du Benelux.
- Les décideurs des schémas de transport des trafics maritimes sont les coopératives qui disposent rarement des moyens de transport mais disposent des moyens logistiques au travers des silos (soit en propriété, soit en contrats de capacité).
- Les échanges avec les ports maritimes (surtout Rouen) restent dominés par la route mais les modes ferroviaires et surtout voie d'eau, ne sont pas négligeable dès lors que le secteur est bien desservi par ce mode (l'Oise notamment).
- L'ouverture du Canal Seine Nord Europe va totalement bouleverser la logistique des expéditions de céréales et oléo-protéagineux de la Picardie. Il s'agit d'une véritable opportunité permettant de réorganiser tous les schémas d'approvisionnement des industriels ainsi que des ports maritimes. Dans ce cadre, le positionnement concurrentiel des ports pourrait être totalement remis en cause au bénéfice de Dunkerque dont l'aire de marché théorique pourrait descendre jusqu'au niveau de Verberie (équidistance fluviale entre Rouen et Dunkerque).

# Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

## Céréales



La réalisation de Seine Nord Europe va accentuer la concurrence Rouen/Dunkerque

Parmi les principaux facteurs de choix des ports :

- . Localisation des silos
- . Natures des opérateurs de ces silos
- . Evolution et contenu des accords entre opérateurs portuaires et coopératives
- . Efficacité des terminaux portuaires
- . Frets de retour
- . Coûts de péage du CSNE

**Le canal Seine Nord Europe va engendrer d'importantes transformations des schémas logistiques de cette filière**



**MERCI**



TL & ASSOCIES  
CONSULTING  
**JMJ CONSEIL**

**BACK UP**



## Synthèse du positionnement des différents ports

Tab. 1

	LE HAVRE	ROUEN
<b>Principaux trafics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Complexe pétrochimique + transit pétrole brut pour Basse-Seine et R.P.</li> <li>- Conteneurs (1<sup>er</sup> port français)</li> <li>- Voitures neuves</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exportations céréales</li> <li>- Import/Export agro-industries locales</li> <li>- Conteneurs sur niches (Afrique Ouest-Irlande) et associés à la logistique</li> <li>- Import engrais</li> <li>- Vrac liquides énergétiques</li> </ul>
<b>Projets d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extension Port 2000 en cours</li> <li>- Chantier de transport combiné afin de regrouper tous les trafics ferroviaires au départ du Havre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approfondissement Seine en 2015 (gain de 1m pour handymax 50 à 60 000t)</li> </ul>
<b>Enjeux portuaires prioritaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer l'activité conteneurs via le développement de la logistique à proximité du port (ex : Parc du Pont de Normandie) et les modes alternatifs nécessaires à la massification sur l'Ile de France (voie navigable) et l'élargissement de l'hinterland (fer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer l'accès nautique du port</li> <li>- Développement de la logistique conteneurs afin de maintenir certaines liaisons maritimes conteneurs de niches par rapport au Havre</li> <li>- Maintien d'une stratégie d'accueil d'activités industrielles</li> </ul>
<b>Enjeux trafics pour la Picardie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conteneurs (1<sup>er</sup> port pour la Picardie)</li> <li>- Approvisionnement de la Picardie en produits pétroliers via la Z.I.P. (enjeu indirect)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sucre (export)</li> <li>- Céréales-Oléo protéagineux (export)</li> <li>- Produits papetiers et forestiers (import)</li> <li>- Engrais (import)</li> <li>- Enjeu indirect lié aux activités agro-industrielles (ex : BENP Lillebonne, ...)</li> </ul>
<b>Projets concernant la Picardie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contournement ferroviaire surtout pour une desserte de l'Est de la France (Strasbourg, Metz, ..) et alternative à desserte du Sud-Est (Dijon, Lyon ...)</li> <li>- Canal Seine-Nord mais prise de conscience que le CSNE est surtout un « risque » par rapport aux port du Benelux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canal Seine-Nord pour conquête de trafics sur Centre/Est de Picardie. Objectif de capter un trafic de 1Mt de céréales supplémentaires.</li> </ul>
<b>BILAN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>1<sup>er</sup> port à conteneurs pour la Picardie</b></li> <li>- <b>La proximité du Havre et orientation du réseau fluvial limitent les perspectives de développement des autres modes que la route</b></li> <li>- <b>Le développement logistique au Havre réduit les implantations logistiques en Picardie</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Canal Seine-Nord Europe devrait accentuer la part de la voie d'eau pour le transport de céréales et éventuellement, élargir l'hinterland vers les secteurs de l'Oise et Sud Aisne.</b></li> </ul>

## Synthèse du positionnement des différents ports

Tab. 2

	<b>FECAMP</b>	<b>DIEPPE</b>	<b>LE TREPORT</b>
<b>Principaux trafics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Import Bois</li> <li>- Sel de déneigement</li> <li>- Granulats marins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche</li> <li>- Divers pour marché local (granulats, Saipol ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vrac secs à l'import pour entreprises locales</li> </ul>
<b>Projets d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien courants des quais, écluses, accès chenal ....</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2<sup>ème</sup> rampe Ro/Ro ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien courants des quais, écluses, accès chenal ....</li> </ul>
<b>Enjeux pour la Picardie</b>	Inexistant sauf ponctuellement pour les sciages	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche mais faible car forte concurrence de Calais</li> <li>- Niches : éoliennes par exemple</li> <li>- Granulats (sables marins)</li> </ul>	Inexistant
<b>Projets concernant la Picardie</b>			
<b>BILAN</b>	<b>Enjeu mineur pour la Picardie</b>	<b>Intérêt marginal pour la Picardie si ce ne sont des niches ou l'approvisionnement de la zone située dans l'axe Dieppe en granulat par mode routier</b>	<b>Enjeu local de desserte des industries situées dans un rayon de 20km du port (Vallée de la Bresle).</b>

## Synthèse du positionnement des différents ports

Tab. 3

	<b>BOULOGNE</b>	<b>CALAIS</b>	<b>DUNKERQUE</b>
<b>Principaux trafics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche (renouveau)</li> <li>- Divers trafics associés au marché local (export de granulats, ciment ...)</li> <li>- Pâtes à papier (Nord et Est France) en déclin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche (98%)</li> <li>- Trafics Z.I.P.</li> <li>- Voitures neuves (PSA sur GB)</li> <li>- Sucre (export)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafics Z.I.P. métallurgie-chimie (60%)</li> <li>- Vrac vers Est France (par fer)</li> <li>- Transmanche</li> <li>- Conteneurs</li> <li>- Céréales</li> <li>- Sucre ...</li> </ul>
<b>Projets d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nouveau terminal Ro/Ro mis en service en septembre 2009 sur l'ancienne friche industrielle portuaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nouveau port pour activités Ro/Ro dont transmanche : Calais 2015 (Enquête Publique engagée en automne 2009)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terminal méthanier</li> <li>- Extension terminal à conteneurs</li> <li>- Nouveau bassin à horizon 2016</li> <li>- Extension terminaux vrac secs</li> </ul>
<b>Enjeux pour la Picardie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche (à la marge)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche (1<sup>er</sup> point de passage)</li> <li>- Sucre (export)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Céréales pour le Nord de la Picardie (Aisne et Somme)</li> <li>- Produits métallurgiques dont cuivre pour Nexans (Chauny) par fer</li> <li>- Trafics ponctuels (soude ...)</li> </ul>
<b>Projets concernant la Picardie</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canal Seine-Nord perçu comme opportunité pour développer des trafics sur Picardie (céréales, conteneurs, produits métallurgiques, granulats ...)</li> </ul>
<b>BILAN</b>	<p><b>Enjeu portuaire mineur pour la Picardie sauf quelques trafics transmanche et selon les pistes de développement (ex : pommes de terre)</b></p>	<p><b>Port majeur pour les échanges routiers entre la Picardie et les Iles Britanniques.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Port le plus proche pour secteur du Nord Picardie</b></li> <li>- <b>Véritable enjeu concernant les céréales et les granulats. Avec le CSNE, la ligne de partage des eaux entre Rouen et Dunkerque sera située au niveau de Pont Ste Maxence.</b></li> </ul>

## Synthèse du positionnement des différents ports

Tab. 4

	<b>OSTENDE</b>	<b>ZEEBRUGGE</b>	<b>GAND</b>
<b>Principaux trafics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche</li> <li>- Divers marché local (granulats)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche fret</li> <li>- Voitures neuves (1<sup>er</sup> port européen)</li> <li>- Conteneurs</li> <li>- Diverses niches (fruits ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Import/Export agro-industrie</li> <li>- ZIP orientée sur agro-alimentaire et agro-industrie, et sidérurgie (Sidmar-Arcelor)</li> </ul>
<b>Projets d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approfondissement du chenal d'accès très limitatif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Volonté d'améliorer connexions fluviales et ferroviaires (3<sup>ème</sup> voie ferrée) mais pas de projet précis pour le fluvial (gros handicap de Zeebrugge)</li> <li>- Extension zone à marée de 50ha avec nouvelle écluse maritime d'accès arrière-port</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de terminaux multimodaux autour du nouveau bassin Kluizendok</li> </ul>
<b>Enjeux pour la Picardie</b>	<p>Faible (quelques trafics non accompagnés transmanche captés par transporteurs belges)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmanche (quelques trafics captés par opérateurs Belges)</li> <li>- Conteneurs selon stratégie des armateurs</li> <li>- Voitures livrées aux concessions et plate-forme Le Meux à partir de Zeebrugge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafics maritimes concernés : produits métallurgiques, engrais ...</li> <li>- Enjeu indirect très important de la desserte de la ZIP de Gand avec la Picardie (ex : approvisionnement de Cargill ...)</li> </ul>
<b>Projets concernant la Picardie</b>		<p>Canal Seine-Nord Europe : impact faible si aucune amélioration de la desserte fluviale de Zeebrugge n'est réalisée</p>	<p>Canal Seine-Nord est perçu comme une véritable opportunité de développement de trafics entre Gand et la Picardie (mais pas uniquement des trafics portuaires). Volonté de devenir un hub conteneurs entre ports maritimes du Nord et desserte fluviale de la Picardie</p>
<b>BILAN</b>	<p>Enjeu portuaire mineur pour la Picardie</p>	<p>Port qui progresse en matière de conteneurs mais reste encore marquée par une desserte routière</p>	<p>Proximité fluviale à la Picardie. Enjeu important du CSNE pour la desserte de la ZIP de Gand et éventuellement certains trafics spécifiques</p>

## Synthèse du positionnement des différents ports

Tab. 5

	<b>ANVERS</b>	<b>ZEELAND SEAPORTS</b>	<b>ROTTERDAM</b>
<b>Principaux trafics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafics ZIP</li> <li>- Conteneurs avec importante activité logistique associée</li> <li>- Diverses conventionnelles pour Europe Nord-Ouest (plate-forme logistique) notamment des produits métallurgiques</li> <li>- Importations voitures neuves</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZIP : aluminium, chimie ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Complexe pétrochimique</li> <li>- Vrac pour Allemagne</li> <li>- Conteneurs (transbordements et hinterland)</li> </ul>
<b>Projets d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terminaux sur rive gauche</li> <li>- Travaux d'amélioration de la desserte ferroviaire du port notamment celle des terminaux de la rive gauche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 projets de nouveaux terminaux à conteneurs à l'horizon 2012-2013 : SCT (cap. 1M EVP) – VCT (cap. 2,9M EVP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extensions terminaux conteneurs Maasvlakte</li> </ul>
<b>Enjeux pour la Picardie</b>	Importants dans le domaine des conteneurs et produits divers conventionnels notamment produits métallurgiques	Marginal sauf si développement de conteneurs en alternative et complément d'Anvers	
<b>Projets concernant la Picardie</b>	Canal Seine-Nord pour produits métallurgiques et conteneurs		Indirectement via le Canal Seine-Nord
<b>BILAN</b>	<b>Port très important pour la Picardie dans plusieurs domaines : conteneurs, distribution de produits du grand import, produits métallurgiques et nombreux produits divers en conventionnel</b>	<b>Enjeu marginal pour la Picardie</b>	<b>Port majeur en Europe mais l'enjeu pour la Picardie reste plutôt faible</b>

## Enjeux de la filière conteneurs





## Enjeux de la filière conteneurs

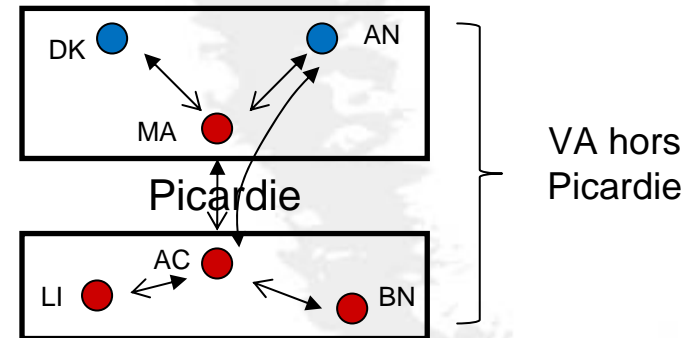
---

### ■ L'implantation de plateformes fluviales tous les 20 km soulève la pertinence économique

- Armateurs : limitation des dépôts de conteneurs vides
- Transitaires : sollicitent des réservoirs de conteneurs vides sur des zones massifiées et équilibrés
- Aménageurs du territoires : favorise la multiplication de TCI de part la structure de coût du combiné fluvial
- Opérateurs fluviaux : peinent à sécuriser la fiabilité

### ■ Le gabarit Seine Nord :

- un « luxe » pour les échanges conteneurs avec les ports
- Une opportunité de voir se concrétiser une « innovation française » : la « messagerie fluviale » avec comme axe de transit la Picardie



**Le canal Seine Nord Europe ne transformera pas profondément les enjeux de la filière conteneurs en Picardie, mais renforcera l'axe multimodal Nord Sud et par conséquent la fonction de transit de la région Picardie.**

## Préconisations pour observation des flux

### Méthode

Typologie d'échanges	Commentaires	Source	Connaissance hinterland Picardie	Volumes (2006)
<b>Extra communautaires</b>	Essentiellement maritimes sauf avec certains pays comme la Suisse ou l'Autriche, mais les détails transports pertinents sont fournis	Douanes	<b>Oui</b> en partie car le détail des ports d'entrée et de sortie communautaires ne sont pas toujours renseignés	1,22 Mt sur un total de 1,25 Mt
<b>Intra-communautaires avec les Iles Britanniques (Royaume Uni et Irlande)</b>	Echanges spécifiques car on distingue 2 catégories : la première totalement maritime (mais marginale pour la Picardie) ; la seconde qui n'est pas « purement maritime », mais qui suit plutôt une logique routière associée à l'utilisation de ferries ou du tunnel sous la Manche	SITRAM Douanes	<b>Non</b> sauf à utiliser des sources spécifiques. JMJ Conseil a conçue et maintient une base de données pour les trafics transmanche couvrant tous les échanges anglo-européens avec un modèle spécifique d'affectation d'itinéraires (consolidé par des résultats d'enquêtes et des données opérateurs).	1,2 Mt
<b>Péninsule Ibérique</b>	Situation spécifique de l'Espagne et du Portugal pour générer du trafic maritime. Toutefois, dans le cas de la Picardie, les trafics maritimes seraient marginaux (concurrence avec modes terrestres)	SITRAM Douanes	<b>Non</b>	6 000t sur un total de 1,1Mt
<b>Scandinavie (Suède, Finlande, Danemark)</b>	Situation spécifique de la Scandinavie pour générer du trafic maritime.	SITRAM Douanes	<b>Non</b>	8 000t sur un total de 377 000t
<b>Pays Méditerranée (Italie, Grèce, Slovénie, Malte et Chypre)</b>		SITRAM Douanes	Non	16 000t sur un total de 1,4Mt
<b>Autres</b>		SITRAM Douanes	Non	150 000t sur un total de 11,4Mt
<b>Céréales</b>		FranceAgrimer Silos portuaires	Oui	1 à 1,5Mt selon les campagnes

## Préconisations pour observation des flux

### Bilan de la pertinence de la méthode

---

#### A partir des sources douanes

- Pour les échanges extracommunautaires, les sources douanes sont satisfaisantes.
- Pour les échanges intracommunautaires, elles semblent inutilisables :
  - Iles Britanniques : flux spécifiques qui suivent une logique routière mais pas de connaissance en l'état des liaisons maritimes (ou terrestres via le tunnel) utilisées,
  - Péninsules Ibériques et Scandinavie : pas de connaissance des ports de transit, mais les volumes sont marginaux pour la Picardie,
  - Autres : pas de connaissance des ports de transit, mais les volumes sont marginaux pour la Picardie (de l'ordre de 1% des flux),

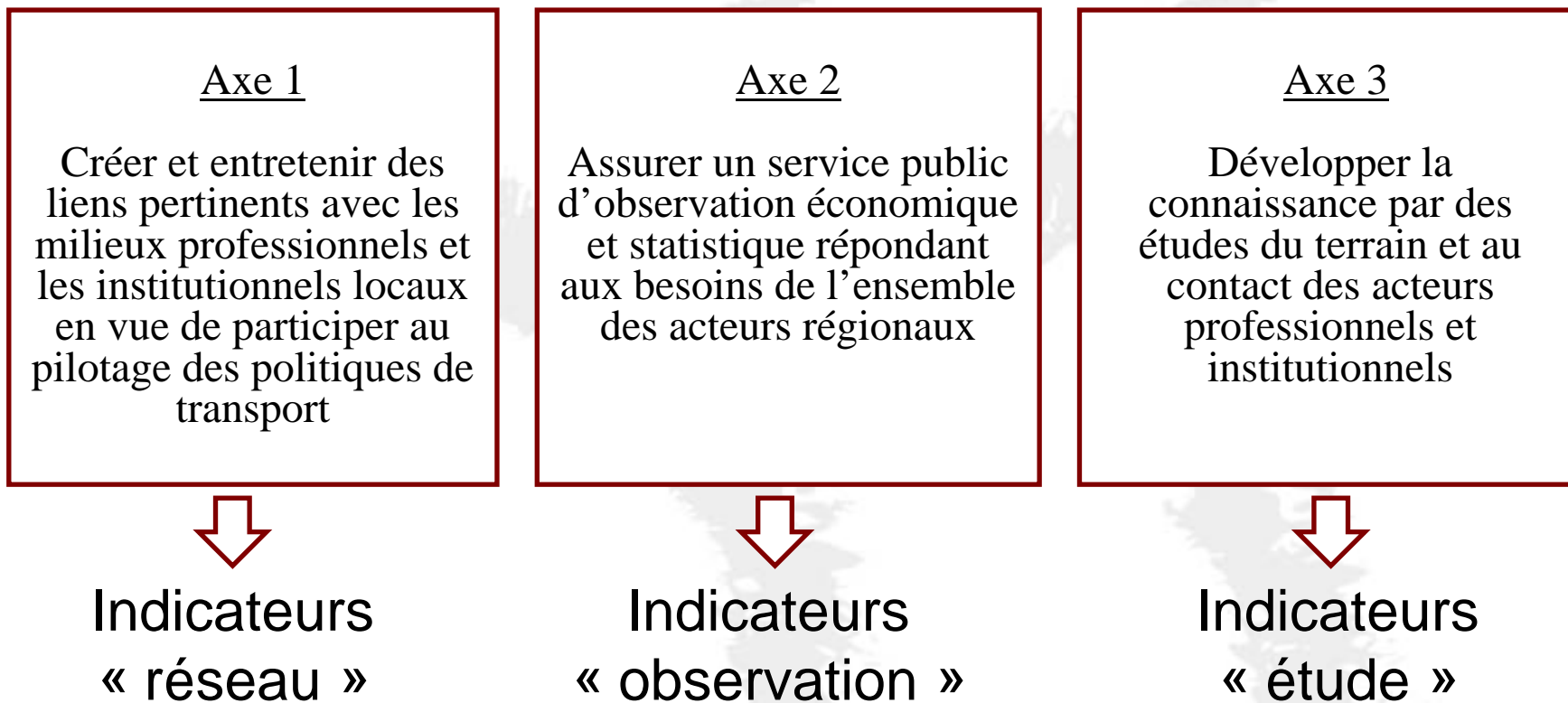
#### A partir d'autres sources

Certains trafics importants pour la Picardie sont absents des statistiques des douanes, notamment les céréales et oléo-protéagineux. France Agrimer (ex-ONIGC) fournit des données complètes origine-destination, mode de pré acheminement et port de sortie.

## Propositions d'indicateurs (1/3)

### Alignement sur la mission de l'ORT Picardie

---



## Propositions d'indicateurs (2/3)

### Alignement sur la mission de l'ORT Picardie

AXE 1 « Réseau »		AXE 2 « Observation »		AXE 3 « Etude »	
Indicateur	Finalité	Indicateur	Finalité	Indicateurs	Finalité
Nombre de typologies d'acteurs portuaires avec qui des relations régulières sont entretenues	Niveau de proximité du réseau portuaire picard	Accessibilité terrestre routière	Temps d'acheminement par route depuis les principales villes picardes aux principaux ports	Structure des flux filière métallurgie	Suivre les facteurs d'orientation des flux entre la Picardie et les ports maritimes
Nombre d'acteurs nominatifs avec qui des échanges réguliers sont entretenus	Pertinence du réseau portuaire picard	Accessibilité terrestre ferroviaire	Temps d'acheminement et fréquence des services ferroviaires reliant les ports et les principales villes picardes	Structure des flux filière céréales	Suivre les facteurs d'orientation des flux entre la Picardie et les ports maritimes
Nombre de réunions sur le sujet portuaire auxquels l'ORT Picardie participe	Intégration des préoccupations portuaires par la Picardie	Accessibilité terrestre fluviale	Evolution des infrastructures, des temps d'acheminement et fréquence des services par VN reliant les ports et des terminaux intérieurs picards	Structure des flux filière conteneur	Suivre les facteurs d'orientation des flux entre la Picardie et les ports maritimes
Nombre de réunions sur le sujet portuaire auxquels l'ORT Picardie intervient	Maitrise de la problématique portuaire par la Picardie	Trafic portuaires	Connaissance des trafics portuaires par catégorie de marchandises		
		Lignes Short Sea	Présences armateur Fréquence des lignes Destinations		
		Lignes Deep Sea	Présence armateur Fréquence des lignes Destinations		
		Distribution	Activités à valeur ajoutée dans l'enceinte portuaire		
		Niche	Spécificité portuaire		

## Propositions d'indicateurs (3/3)

### Axe 3 : « étude »

Filière	Indicateur	Finalité	Modalité d'obtention
<b>Métallurgie</b>	Niveau d'intervention dans la chaîne de valeur des entités picardes	Qualifier la relation des entités Picardes avec le flux maritime d'importation de matière premières (1 <sup>er</sup> transformation : relation directe ; seconde transformation : relation inexistante)	Sites Internet des entreprises, questionnaire des acteurs
	Implantation de la clientèle des industries de seconde transformation Picarde	Identifier et anticiper les capacités de transport accessibles à coût marginales et promouvoir la mutualisation  Suivre le niveau de pertinence logistique des implantations Picarde et anticiper les choix modaux d'export	Questionnement des responsables logistiques  Sites Internet et presse spécialisée pour suivre les mouvements capitalistiques qui orientent le plus souvent les flux avals
<b>Céréales</b>	Actionnariat des silos portuaires	Composés par les coopératives agricoles, négociants et traders, il détermine le choix du port (Dunkerque ou Rouen)	Questionnement des coopératives
	Utilisation des silos bord à canal Freycinet. Part des sites à petit gabarit dans le chargement de céréales	Appréhender l'avenir des silos bord à canal Seine Nord pour les exports	Statistiques VNF
	Capacité de stockage dans les ports		Questionnement des ports et des coopératives
<b>Conteneur</b>	Opportunité de création d'un dépôt de conteneur vide en Picardie	Connaître le potentiel de création de services réguliers entre une plate forme picarde et les ports maritimes	Interrogation des armateurs

## Les organisations logistiques portuaires des différentes filières

### La filière conteneur (2/4)

---

- Pour l'évaluation des flux Picardie port, pas de statistique : deux méthodes employées :
  - Nombre moyen de conteneur par habitant
    - Trafics conteneurs pleins des ports Européens – vides – transbordements ramené au nombre d'habitant = 1 EVP pour 10,5 habitants
    - Limité à la Northern Range, on trouve 1 EVP pour 10 habitants
    - Picardie = 1,877 habitants, donc **190 000 EVP** pleins générés par la Picardie

#### **Surestimation due en partie aux opérations sur conteneur à l'import dans la zone portuaire**

- Sources Douanes Extracommunautaires
  - 90% des trafics (hors transbordements) Northern Range sont extracommunautaires
  - Suppression des marchandises sur base conditionnement et tonnages
  - Evaluation d'un trafic conteneurisé
  - Application d'un ratio de 10t/EVP
  - Picardie = **82 000 EVP**

#### **Sous estimation car la Picardie est une région de province**