



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

JMJ 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

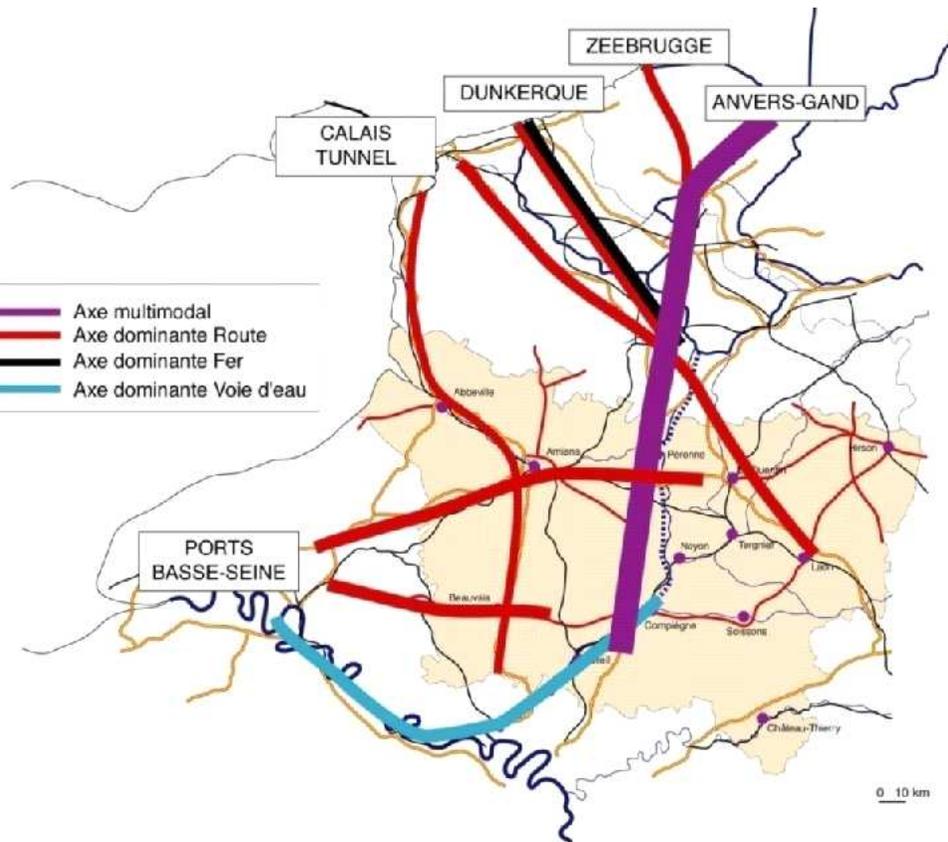
Accessibilité terrestre aux ports maritimes



TL & ASSOCIES
CONSULTING

JMJ CONSEIL

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

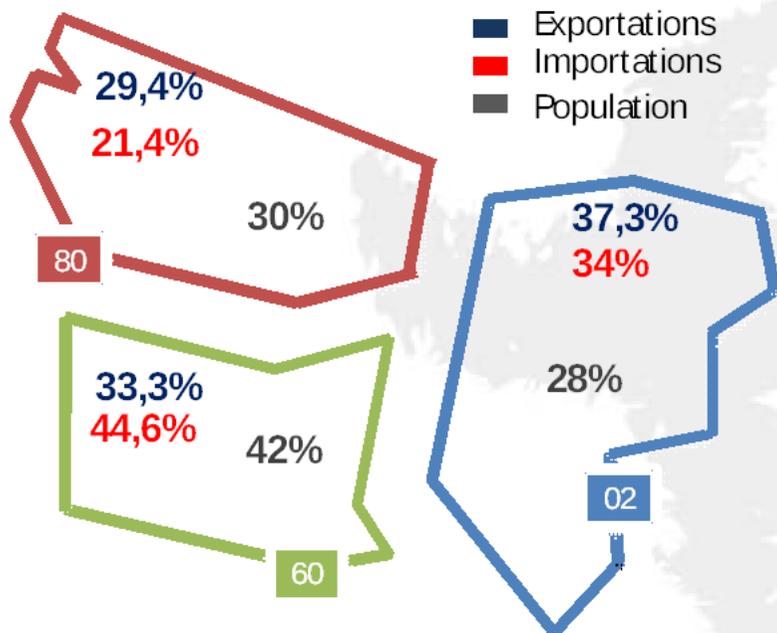
Les flux maritimes de la Picardie



TL & ASSOCIES
CONSULTING

JMJ CONSEIL

Les flux internationaux de la Picardie



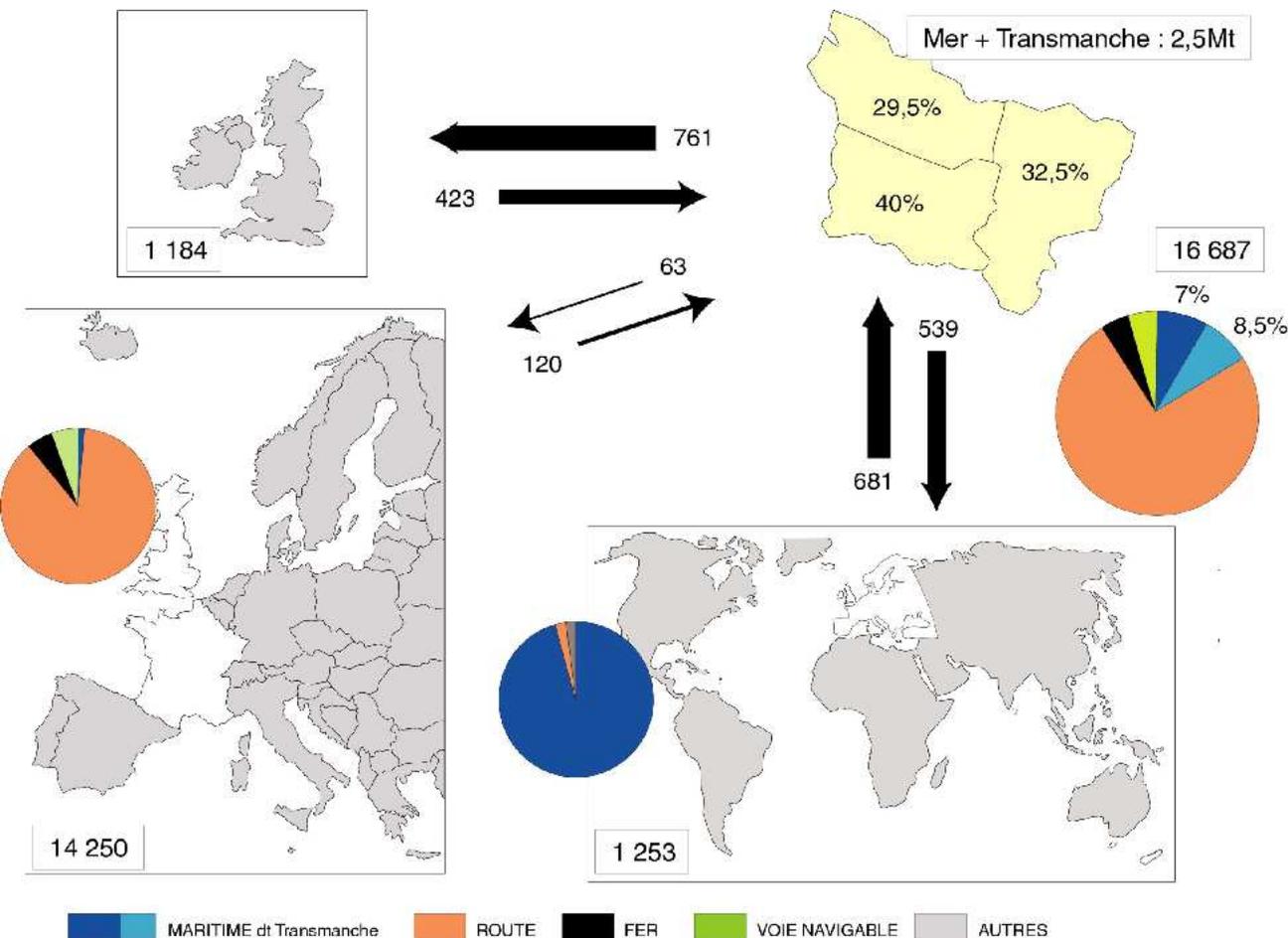
□ La Picardie génère un trafic international d'environ **17 Mt en 2006**, soit une augmentation de 24% en 10 ans.

□ 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



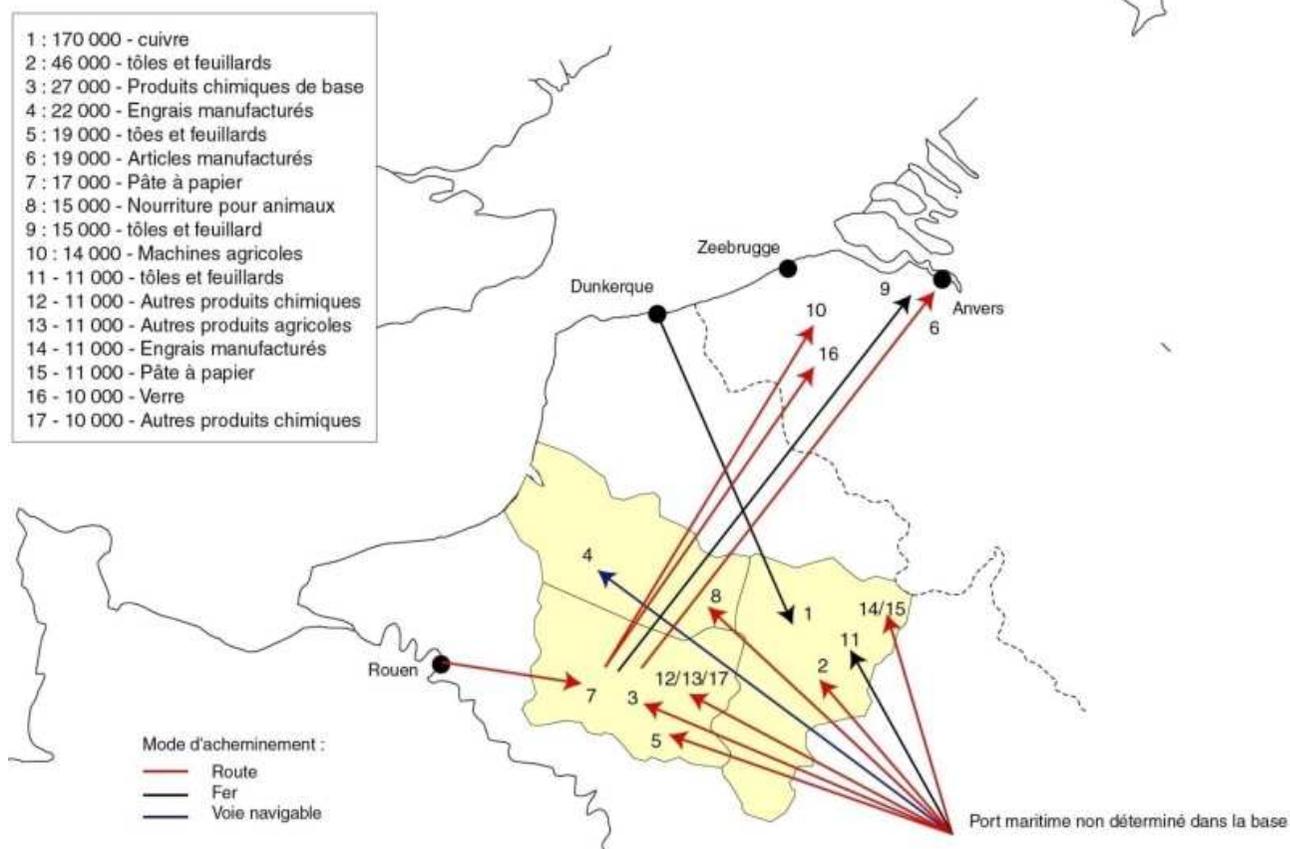
Trafics maritimes de la Picardie – 2006 – données SITRAM et Douanes
(hors trafics de céréales qui ne sont pas dans les bases de données)

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 papeteries ...)

Les échanges *deap-sea* de la Picardie



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

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

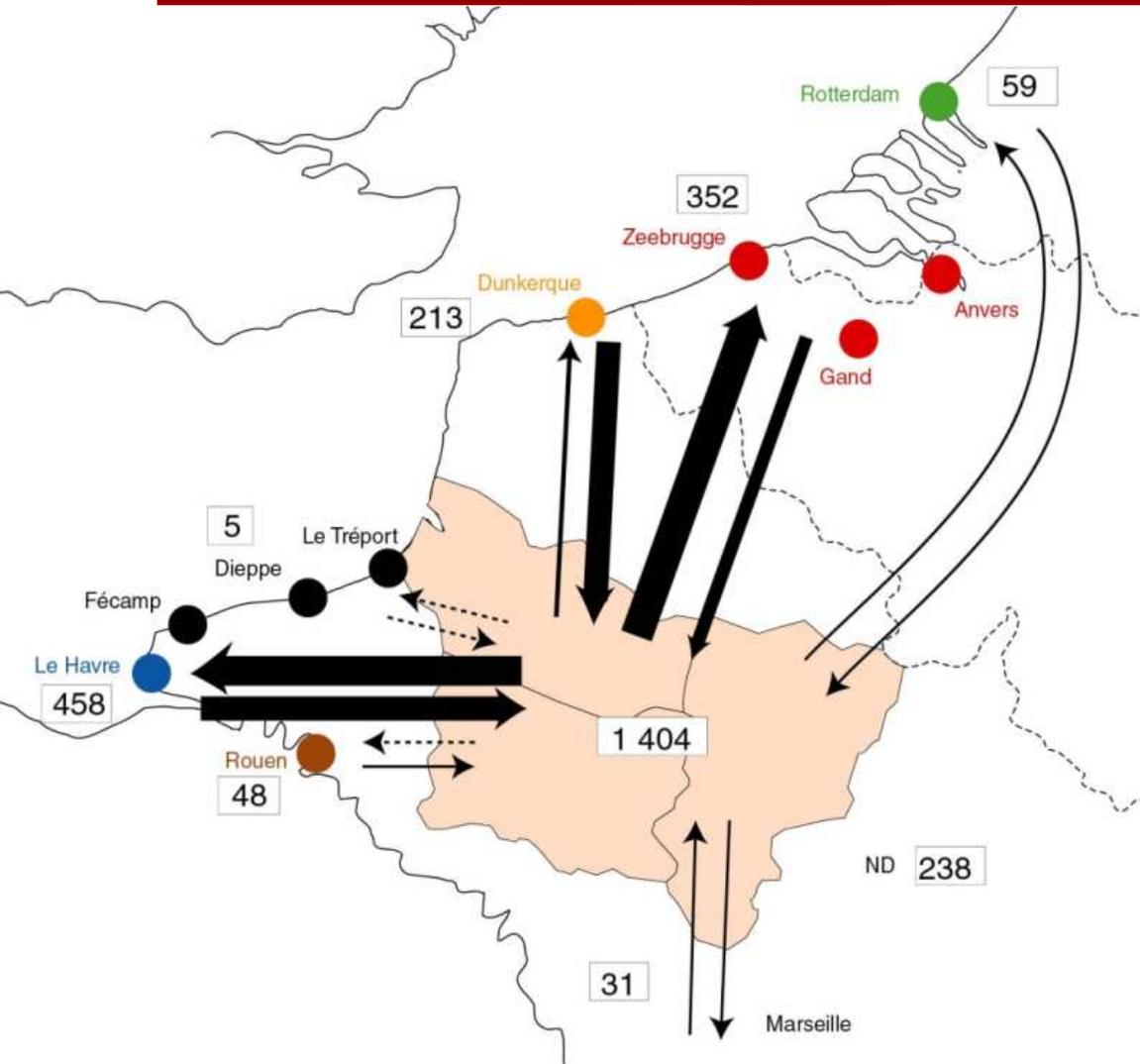
❑ Les produits chimiques représentent 23% des échanges, essentiellement à l'export.

❑ 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.

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

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

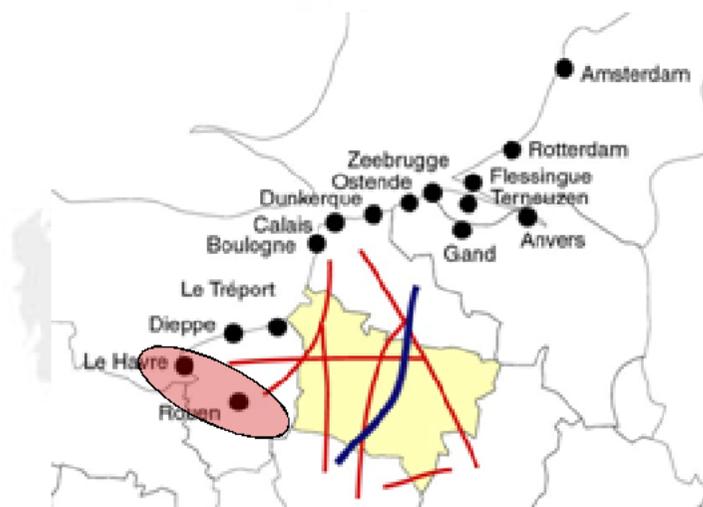


Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie



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



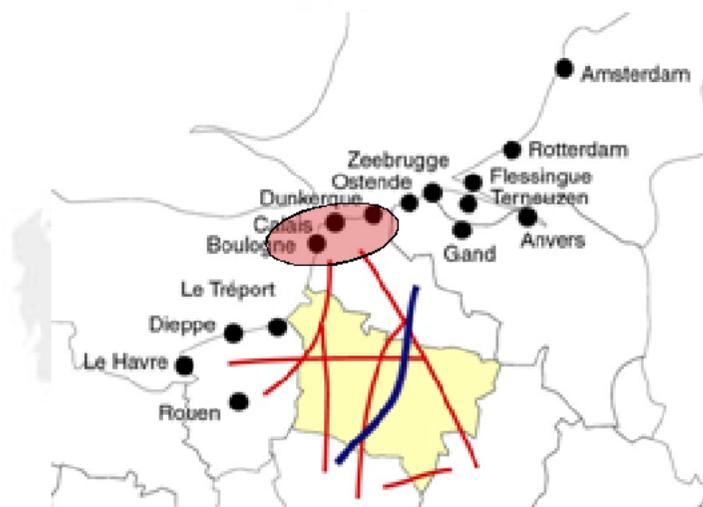
Le Havre	Rouen
<ul style="list-style-type: none">- 1^{er} port à conteneurs pour la Picardie- La proximité du Havre ainsi que l'orientation du réseau fluvial limitent les perspectives de développement des modes alternatifs- Le développement logistique au Havre limite les implantations logistiques en Picardie <p>~ 500 000t (surtout conteneurs)</p>	<ul style="list-style-type: none">- 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 <p>~ 1,2Mt (surtout céréales + divers)</p>

Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie



Fécamp	Dieppe	Le Tréport
- 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

- Enjeu portuaire mineur pour la Picardie sauf pour quelques trafics transmanche

Calais

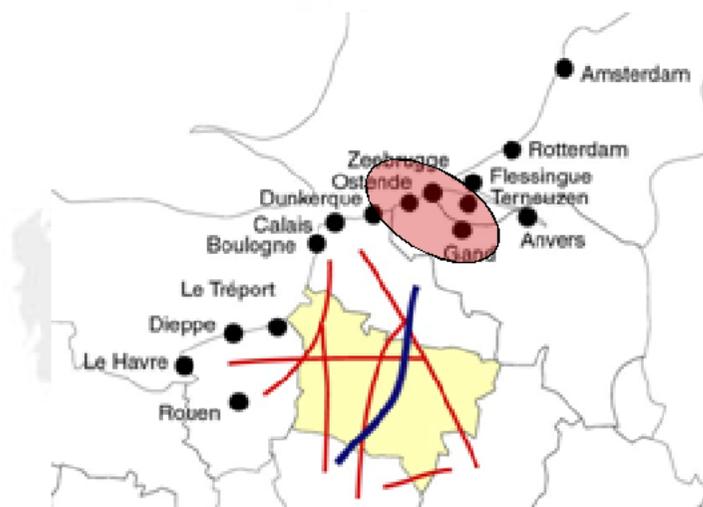
- Enjeu majeur pour les échanges routiers entre la Picardie et les Iles Britanniques

~ 1Mt yc navettes tunnel (transmanche)

Dunkerque

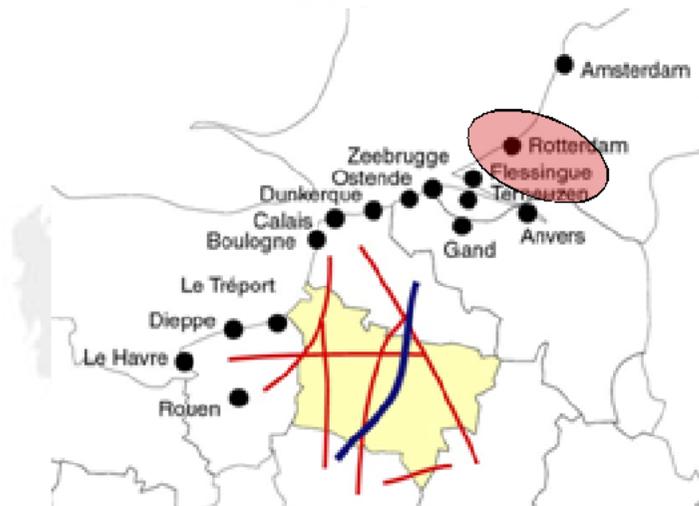
- Port le plus proche depuis le Nord de la Picardie
 - Enjeu fort sur les filières céréales et granulats en lien avec SNE car la ligne de partage des eaux se situera au niveau de Pont St Maxence
- ~ 300 000t (surtout produits métallurgiques, sucre, céréales..)

Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie



Ostende	Zeebrugge	Gand	Anvers
- Enjeu mineur pour la Picardie	- Enjeu pour la filière des conteneurs bien que la desserte reste fortement routière	- Proximité fluviale à la Picardie - Enjeu important lié au CSNE pour la desserte de la zone industrielle portuaire	- Enjeu majeur pour la Picardie notamment pour les filières conteneur et métallurgie
~ 400 000t (surtout conteneurs, produits métallurgiques, engrais.)			

Positionnement des différents ports maritimes pour la Picardie



Zeeland Seaports	Rotterdam
- Enjeu marginal pour la Picardie	- Enjeu faible pour la Picardie, bien que cela soit un port majeur en Europe
~ 60 000t (surtout conteneurs)	

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



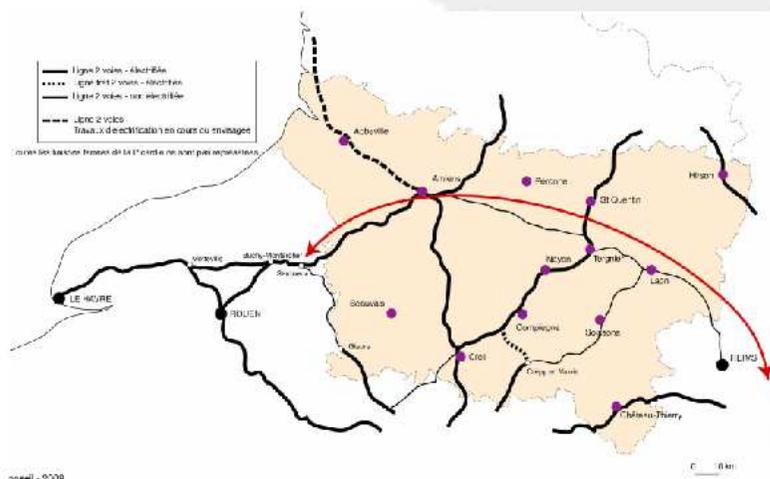
TL & ASSOCIES
CONSULTING

JMJ CONSEIL

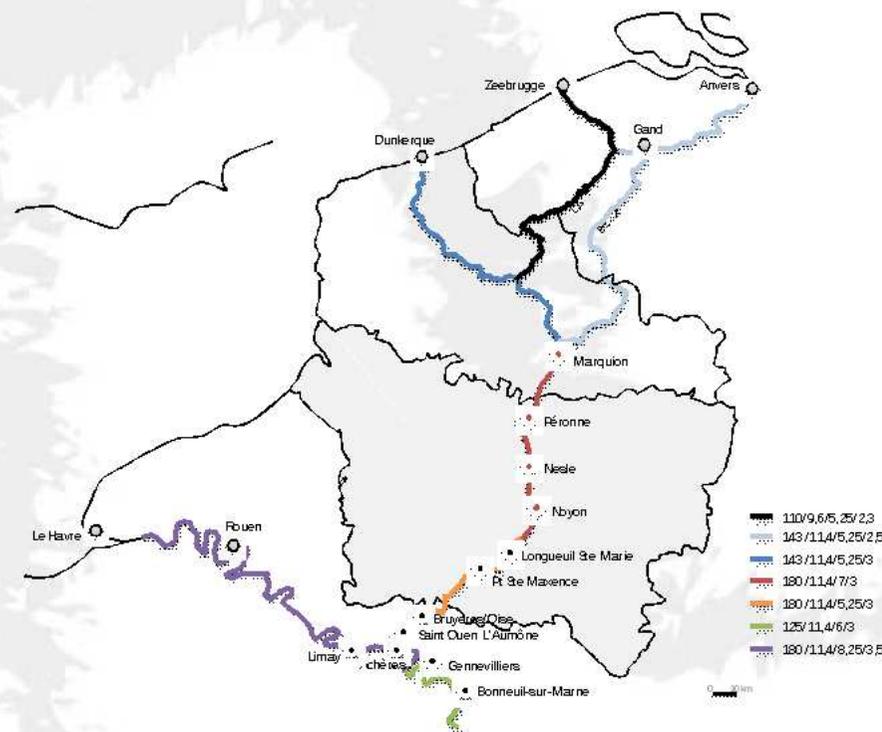
Les transformations futures des relations entre la Picardie et les ports maritimes

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

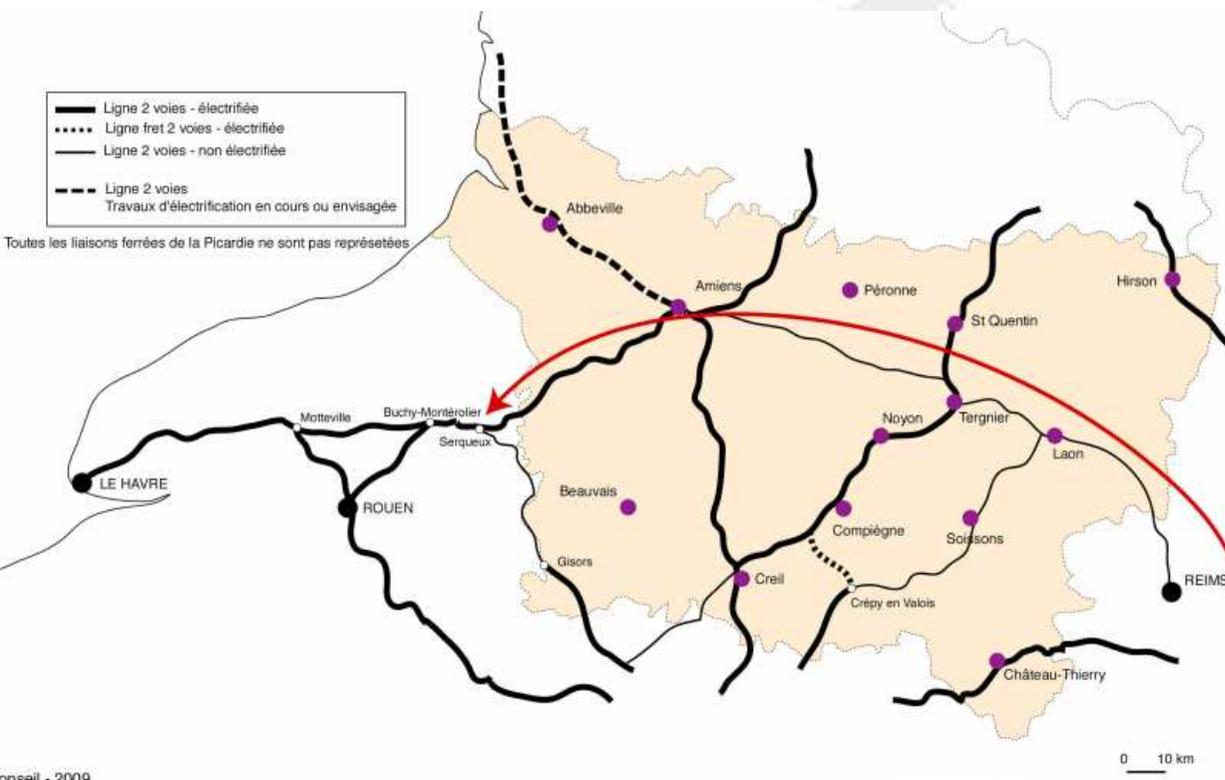


Le Canal Seine Nord Europe



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 :

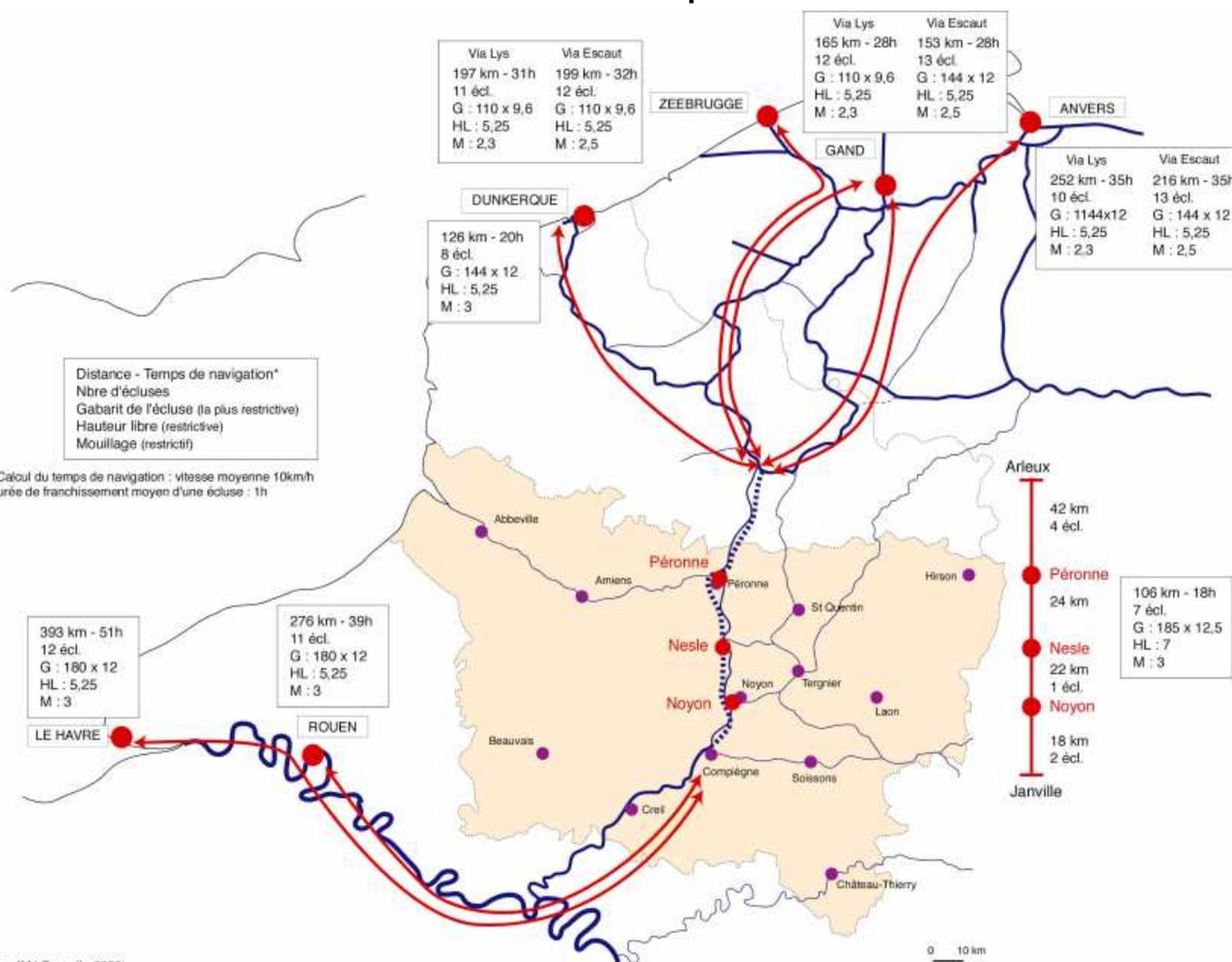
Faiblesse des trafics ferroviaires avec les ports maritimes de Rouen et du Havre

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



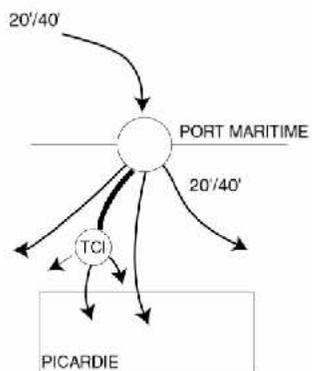
TL & ASSOCIES
CONSULTING

JMJ CONSEIL

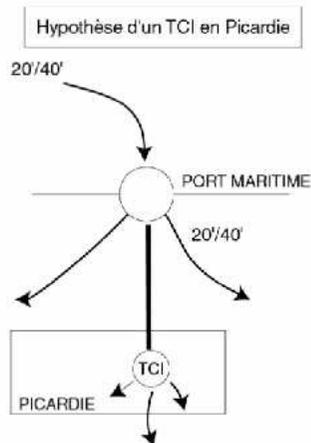
Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

Conteneurs

SCHEMA 1 : ACHÈMINEMENT DIRECT DES CONTENEURS

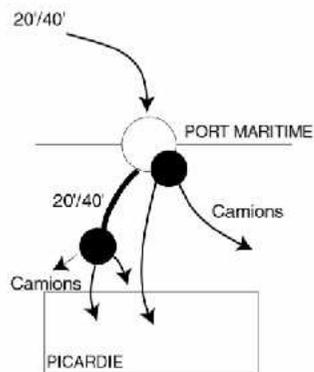


Remarque : actuellement, la Picardie est directement desservie en direct sans passage par TCI



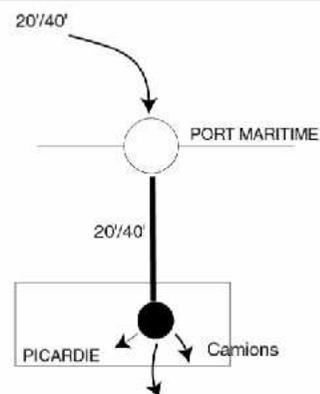
SCHEMA 2 : ACHÈMINEMENT DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES

Les conteneurs sont dépotés dans un centre logistique (EDC par ex.) puis stockés, palettisés, conditionnés... et rechargés sur camions traditionnels pour livraisons finales



Remarque : actuellement, la Picardie est essentiellement desservie via EDC ou Centres Nationaux implantés en Île 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

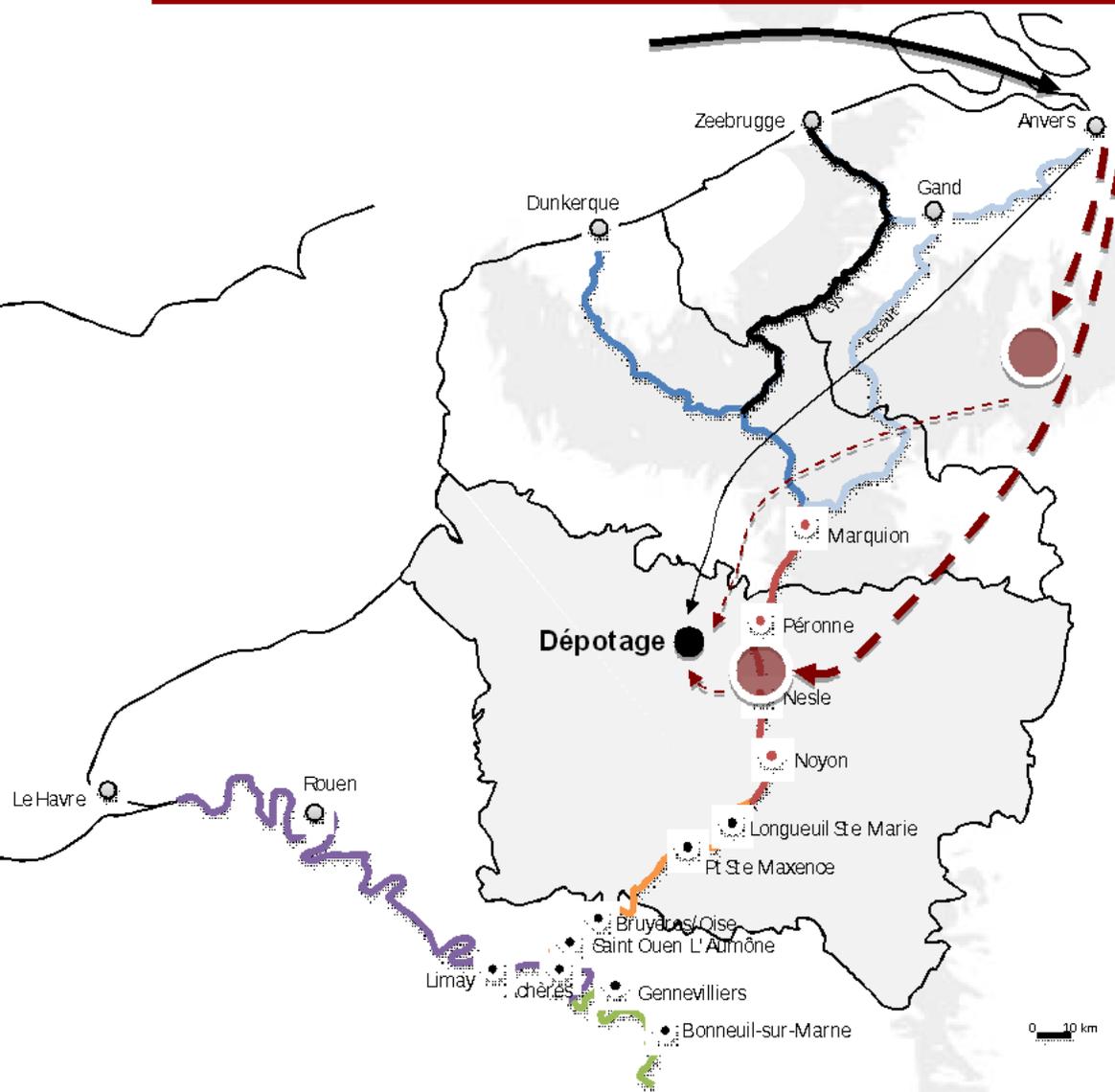


Schéma 1

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.**

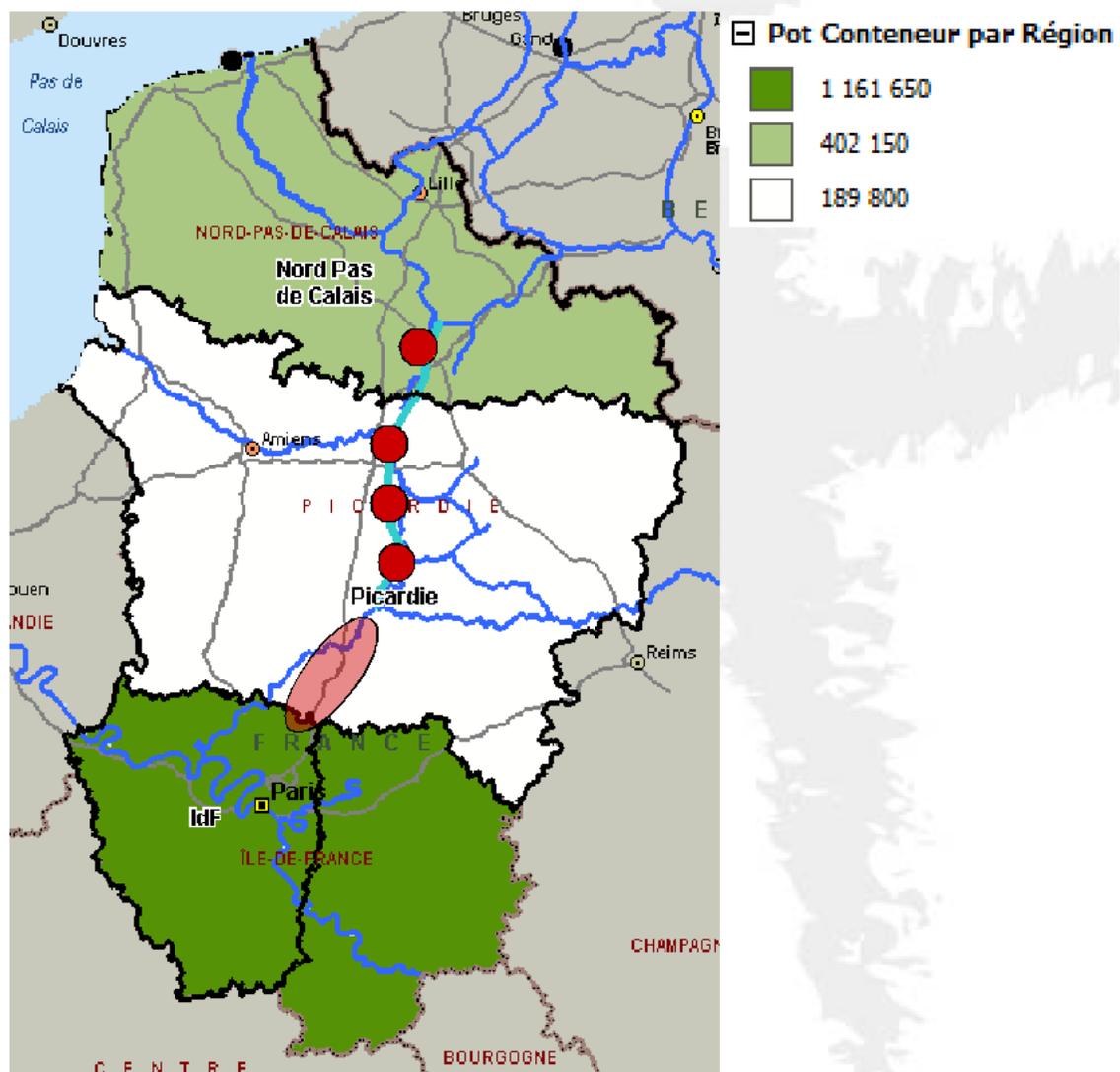
La Picardie est desservi actuellement par centre européen ou nationale implanté en Ile de France, au Havre, dans le Benelux (sur un port ou non) et dans le Nord Pas de calais

Levier ?

La disponibilité du foncier pour la logistique...

Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

Conteneurs



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



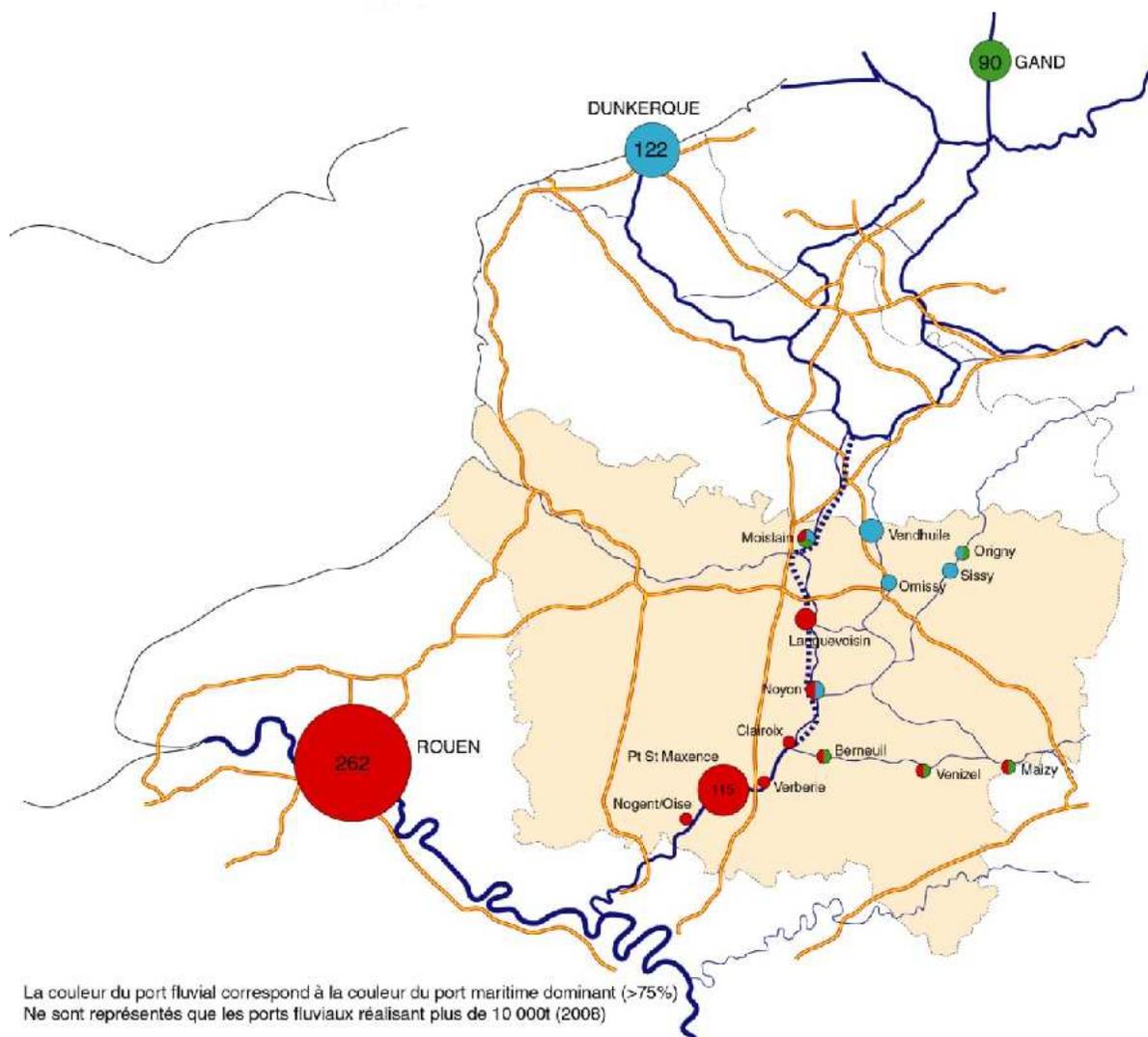
Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

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).

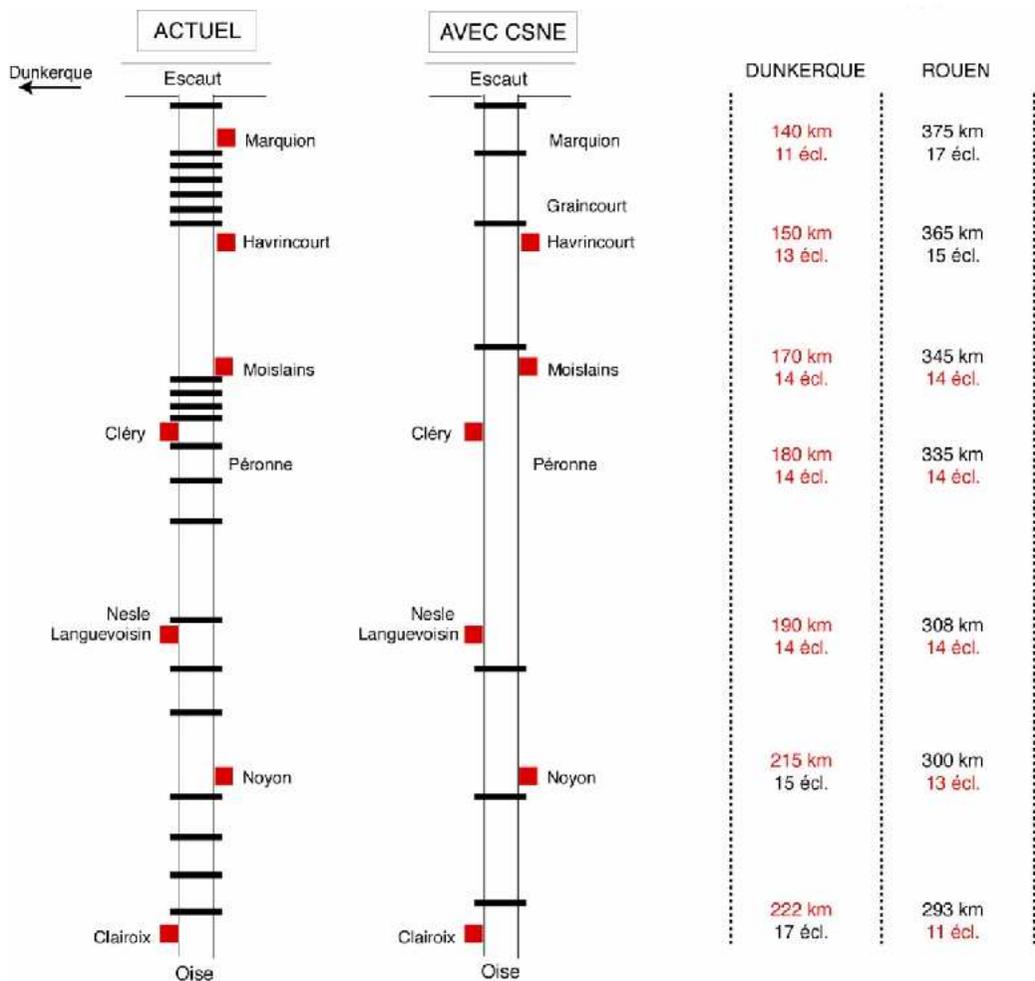
Les filières à enjeux : céréales et conteneurs

Céréales



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