



Résumé

L'éventualité que le port du Havre soit relégué à un rôle secondaire à l'échelle européenne n'est plus à exclure. Son déficit de fiabilité, en raison d'un climat social instable, son *hinterland* mal relié, malgré la proximité de la région Île-de-France et son déficit de compétitivité industriel et logistique sont désormais des faiblesses bien identifiées.

Cette note de l'Institut Montaigne vise à identifier plusieurs actions ciblées, concrètes et de très court terme qui permettraient de donner une forte accélération au développement économique des ports du Havre et de la vallée de la Seine.

Leur concrétisation suppose un fort volontarisme politique, éminemment nécessaire au regard des enjeux, et seul susceptible de rappeler que le recul du port du Havre dans la compétition européenne et mondiale n'est pas une fatalité.

Bâtir collectivement une stratégie ambitieuse de report modal vers le fluvial

Alors qu'Anvers ou Rotterdam assurent plus de 50 % de leurs pré et post acheminements par voies fluviale et ferroviaire, au sein de HAROPA, la part du transport fluvial n'est que de 8,3 % et celle du transport ferroviaire n'est que de 5 %.

Le développement du transport combiné, qui vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, est un impératif. Cela doit permettre de réduire considérablement l'empreinte des transports sur l'environnement, condition essentielle de l'acceptabilité du développement des activités portuaires par les populations des agglomérations havraise, rouennaise et parisienne. Ensuite, le développement des modes d'acheminement massifiés constitue l'unique moyen d'exploiter pleinement la capacité du Port du Havre conçu pour accueillir 6 MEVP/an.

La progression du fret fluvial ne peut reposer que sur une volonté collective et une coordination efficace des acteurs publics et privés de l'axe Seine. Notre conviction est que des mesures contraignantes – dispositions législatives – seraient inadaptées en premier recours et deviendraient un facteur de blocages, qui repousserait encore de plusieurs années la réalisation des objectifs de report modal.

Il est dès lors proposé de rassembler les autorités portuaires et les opérateurs privés, sous l'égide du délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, afin de fixer collectivement des objectifs chiffrés de

report vers le fret fluvial à horizon 2023, avec des objectifs intermédiaires dès 2021 et 2022. Cet horizon de court terme doit permettre d'identifier, dès les premiers mois, les premiers résultats d'une dynamique vertueuse.

Pour accompagner la réalisation de ces objectifs, les opérateurs privés bénéficieraient, de manière expérimentale, de trois mesures incitatives qui doivent permettre de compenser en partie le surcoût structurel du transport fluvial :

- ▶ **Une concentration des aides au transport combiné sur l'axe Seine.**
- ▶ **La mise en place d'un système de bonus afin de mutualiser les coûts fixes de manutention du transport fluvial.**
- ▶ **La mise en place d'un label permettant de valoriser les chargeurs prenant en compte l'impact environnemental des transports dans leur stratégie de développement économique.**

À défaut d'accord collectif entre les parties prenantes ou si les résultats de cette expérimentation étaient insuffisants, des mesures plus contraignantes – annoncées dès le début des négociations – seront mises en œuvre. L'État pourrait décider de réviser l'article 35 du projet de loi d'orientation des mobilités en requalifiant les conventions de terminal en contrats de concession. Ce nouveau régime offrirait des prérogatives beaucoup plus importantes à l'autorité portuaire pour imposer des objectifs de report modal.

Faire des infrastructures portuaires le fer de lance d'une stratégie de relocalisation des activités industrielles

Afin de renforcer l'attractivité de l'axe-Seine face à une importante concurrence européenne, une meilleure prise en compte des enjeux de compétitivité industrielle est vitale. D'autant plus que le Royaume-Uni a annoncé vouloir créer des « ports francs », posant un défi d'attractivité au continent.

Il est proposé de développer un ensemble de zones de compétitivité logistique le long de l'axe-Seine. Ces zones établies dans un but de stimulation de l'activité industrielle et logistique devraient :

- ▶ **Garantir une facilité d'implantation.** Ces zones bénéficieraient d'avantages – exonérations de droits de douanes, d'impôts sur les sociétés et de fiscalité foncière – qui seraient ciblés, dégressifs et limités dans le temps.
- ▶ **Être rapidement accessibles.** Ces zones seraient instituées sur proposition du ministre de l'économie et des finances en concertation avec les collectivités locales et l'HAROPA.
- ▶ **Offrir des solutions de report modal.** Les conditions financièrement avantageuses offertes par la zone de compétitivité compenseraient en partie le surcoût du foncier des zones en bordure de voie d'eau et amélioreraient donc l'attractivité de ces dernières face à l'offre de foncier rural en bordure d'axes routiers.
- ▶ **Être strictement encadrées.** Contrepartie des avantages financiers, la création de zones de compétitivité ne saurait être efficace que si les activités implantées contribuent effectivement à la croissance des trafics massifiés de marchandises.