

Compétitivité de la vallée de la Seine : comment redresser la barre ?

INSTITUT MONTAIGNE



**CLIQUEZ ICI
POUR TÉLÉCHARGER
NOTRE NOTE**

Paris, le 20 janvier 2021 - Baisse du trafic conteneur (de 30 % durant les premiers mois de l'année 2020), hinterland mal relié, déficit de fiabilité, de compétitivité industrielle et logistique... Le port du Havre, premier port français de conteneurs, pourrait être relégué à un rôle secondaire à l'échelle européenne. Alors que 2021 sera une année charnière avec l'émergence d'un axe Seine unique, il est urgent de se saisir de cet enjeu clé pour la réindustrialisation de notre pays.

A deux jours du Comité Interministériel de la Mer (CIMER), l'Institut Montaigne apporte sa contribution et publie la note "Compétitivité de la vallée de la Seine : comment redresser la barre ?". Basé sur une quinzaine d'auditions d'acteurs d'horizons divers, issus notamment de l'économie portuaire, du monde universitaire et de la haute administration, ce travail identifie plusieurs actions ciblées et de très court terme afin d'accélérer fortement le développement économique des ports du Havre et de la vallée de la Seine.

L'Institut Montaigne propose ainsi une stratégie concertée entre les autorités portuaires et les opérateurs privés, assortie de mesures incitatives et reposant sur deux axes : l'augmentation sensible de la part du fleuve dans la desserte des ports du Havre et de la vallée de la Seine et le développement d'un ensemble de zones de compétitivité logistique sur l'axe Paris-Le Havre.

"La concrétisation des propositions formulées dans cette note reposera bien entendu sur un fort volontarisme politique ainsi qu'un accompagnement par les services de l'Etat dans les territoires, éminemment nécessaires, et seuls susceptibles de rappeler que le recul du port du Havre dans la compétition européenne et mondiale n'est pas une fatalité" précise Pierre Sallenave, consultant en stratégie et développement territorial et auteur de la note.

Le développement économique des territoires français au cœur des priorités de l'Institut Montaigne

L'Institut Montaigne a, depuis sa création, porté une attention particulière aux territoires français et à leur développement économique. Après plusieurs travaux notamment en 2020 sur la [Seine-Saint-Denis](#), la métropole [Aix-Marseille-Provence](#) et les [quartiers de la politique de la ville](#), il nous a paru utile et nécessaire d'étudier la vallée de la Seine en ce qu'elle représente une zone à la fois prometteuse sur le plan économique, et en proie à une concurrence internationale de plus en plus forte.

Augmenter la part du fleuve dans la desserte des ports du Havre et de la vallée de la Seine

Alors que Rotterdam ou Anvers assurent plus de 50 % de leurs pré et post acheminements par voie fluviale et ferroviaire, au sein de HAROPA (alliance des ports du Havre, de Rouen et de Paris), la part du transport fluvial n'est que de 8,3 % et la part 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 : pour un transport de 50 EVP sur 300 kilomètres, on estime que ce sont 17 tonnes de CO2 qui sont économisées par rapport au transport routier. 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 desserte routière du Havre touche aujourd'hui un plafond autour de 2,5 à 3 millions de conteneurs annuels.

Dans cette note, l'Institut Montaigne propose de rassembler les autorités portuaires et les opérateurs privés, sous l'égide du délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, afin qu'ils fixent ensemble des objectifs chiffrés de report vers le fret fluvial à horizon 2023. Pour accompagner la réalisation de ces objectifs, les opérateurs privés bénéficieraient, de manière expérimentale, de trois mesures incitatives :

- **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.**

A 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 – seraient mises en œuvre.

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.

L'Institut Montaigne propose 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'Economie 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.

**CLIQUEZ ICI
POUR TÉLÉCHARGER
NOTRE NOTE**

Nous vous attendons sur [Twitter](#), [Facebook](#) et sur [Instagram](#).

Inscrivez-vous à notre [Newsletter](#).

Contact presse
Lara Oliveau, responsable de la communication et des relations presse

06 99 79 43 62; loliveau@institutmontaigne.org

À propos de l'Institut Montaigne : *Think tank indépendant créé en 2000, l'Institut Montaigne est une plateforme de réflexion, de propositions et d'expérimentations consacrée aux politiques publiques en France et en Europe. Ses travaux sont le fruit d'une méthode d'analyse et de recherche rigoureuse et critique, ouverte sur les comparaisons internationales. L'Institut Montaigne, association à but non lucratif pionnière en France, réunit des chefs d'entreprise, des hauts fonctionnaires, des universitaires et des personnalités issues d'horizons divers. Ses financements sont exclusivement privés, aucune contribution n'excédant 1,5 % d'un budget annuel de 6,5 millions d'euros. À travers ses publications et les événements qu'il organise, l'Institut Montaigne souhaite jouer pleinement son rôle d'acteur du débat démocratique.*

[Si vous ne souhaitez plus recevoir de message de notre part, cliquez ici.](#)