



Le port du Havre, concurrencé par Rotterdam et Anvers, œuvre pour se moderniser et enrayer son déclin

« La ruée sur les ports » (10/16). Situé aux portes de l'Europe du Nord, le port normand souffre des faiblesses de l'industrie française et est pénalisé par les retards du transport fluvial comme ferroviaire au sortir de ses terminaux. D'importants investissements pourraient toutefois changer la donne.

Depuis la vigie qui domine d'une cinquantaine de mètres la Manche, l'estuaire de la Seine et les milliers d'hectares de la zone portuaire, Hervé Perrot tend l'index vers la bouée située à dix kilomètres de la côte, qui marque l'entrée du chenal. « Nous sommes comme dans la tour de contrôle d'un aéroport. La seule différence, c'est la taille des "mobiles", les bateaux », dit en souriant le commandant adjoint du port du Havre (Seine-Maritime).

En haut de cette tour de béton, les agents régulent le trafic qui arrive ici, première escale de la « Northern Range », l'autoroute maritime qui joint l'Atlantique – et donc la lointaine Asie – au Nord de l'Europe. Dans la brume d'un jour sans canicule du mois de juin, on distingue à peine au loin ces « mobiles », pourtant des monstres démesurés, piliers de l'économie mondialisée et de la société de consommation. Peut-être est-ce un pétrolier qui ira débarquer à Antifer, le terminal construit sous les falaises, à vingt kilomètres de là. Ou un vraquier, un bateau de croisière, un porte-conteneurs.

Sa position géographique à l'orée de la « Northern Range » devrait assurer au Havre un rôle de porte d'entrée naturelle vers l'Europe. Cela n'avait pas échappé à François Ier, qui en a ordonné la construction, achevée en 1517. L'endroit a évolué au gré des époques, des commerces et des bateaux. « Tous les cinquante ans depuis la Révolution, ce port s'est réinventé », résume Antoine Frémont, professeur au Conservatoire national des arts et métiers, titulaire de la chaire Transports, flux et mobilités durables.

Dernière transformation en date : les quais de Port 2000, gagnés sur l'estuaire en 2006, permettent désormais aux porte-conteneurs, y compris les plus gros pouvant transporter 24 000 conteneurs équivalent vingt pieds (EVP, l'unité de mesure d'un conteneur), d'accoster quelles que soient les marées, sans en passer par les écluses. « Les navires peuvent entrer jour et nuit dans le port. Entre la prise de pilote et la mise à quai, il se passe moins de deux heures, un temps bien inférieur à Anvers [Belgique], Hambourg [Allemagne] ou Rotterdam [Pays-Bas] », se félicite le commandant Perrot.

Manifestement, cet atout stratégique ne suffit pas. Ainsi en va-t-il des ports français en général, comme l'a souligné un rapport parlementaire sur leur compétitivité, publié le 7 juillet : « En dépit des atouts qui les caractérisent, ils n'occupent, dans le paysage européen, qu'un positionnement intermédiaire (...) Leur compétitivité et leurs performances opérationnelles demeurent aujourd'hui restreintes par rapport aux références internationales, dans un contexte d'érosion de long terme de leurs parts de marché. »

Les auteurs du rapport notent toutefois que le regroupement au sein d'une entité unique, Haropa Port, des ports du Havre, de Rouen et ceux en aval de la Seine jusqu'à Paris, est « de nature à



représenter le début d'un sursaut dans la compétition européenne ». Si, en 2025, 84,7 millions de tonnes de marchandises ont transité par ces ports (+ 2 % sur un an), dont 3,2 millions de conteneurs EVP (+ 4 %), ces volumes demeurent en effet bien en deçà de ce qu'ils étaient en 2005 (– 10 %). Et ils ne représentent qu'une fraction des volumes dont peuvent s'enorgueillir les grands voisins du Nord Rotterdam, Anvers-Bruges et Hambourg (respectivement 426 millions, 266 millions et 114 millions de tonnes en 2025), en forte hausse depuis le début du siècle, au point d'être désormais saturés.

La cadence ne suit pas

Pour comprendre ce déclin, il faut remonter le fil des quatre dernières décennies. « Dans les années 1970 et jusqu'au début des années 1980, Le Havre était le deuxième port européen après Rotterdam. Puis le premier a perdu son rôle de hub, tandis que le second s'est renforcé et qu'Anvers a pris de l'ampleur. Ce retard français peut s'expliquer par des problèmes de langue, de culture marchande, d'insertion dans les réseaux internationaux », retrace César Ducruet, géographe et directeur de recherche au Centre national de la recherche scientifique. Ce que confirme par un euphémisme Benoît Rochet, le directeur général de Haropa Port : « Il n'y a pas eu de déclin du Havre, mais un moindre essor [par rapport à ses concurrents]. »

« La fortune du port du Havre – mais aussi de celui de Dunkerque [Nord] ou de Marseille – s'est faite autour de l'industrie des "trente glorieuses". Jusqu'aux années 1970, il y a eu une explosion des trafics de vrac – le minerai, le charbon et le pétrole », rappelle Antoine Frémont. Depuis, le pays s'est largement désindustrialisé. Quant aux importations de brut, elles sont en forte décrue. Parce que la demande a baissé, mais aussi parce que les entreprises pétrolières ont rationalisé le raffinage autour de grands pôles, au détriment d'installations plus modestes sises au plus près des ports. En cinquante ans, le nombre de raffineries dans l'Hexagone est ainsi tombé de vingt-quatre à six. « Les zones industrialo-portuaires étaient dans une logique nationale, avec un trafic captif. Ce modèle, qui assurait une rente aux ports, n'existe plus », poursuit Antoine Frémont.

Les conteneurs assureront-ils le salut du Havre ? Rares sont les ports qui peuvent accueillir les navires de 400 mètres chargés de 24 000 boîtes, a fortiori sans contrainte de marée ou sans perdre de longues heures de navigation dans les méandres d'un fleuve, comme à Anvers ou à Hambourg, construits sur l'Escaut et sur l'Elbe. Mais la bataille est aussi celle de l'« hinterland », l'arrière-pays connecté au port. « L'hinterland naturel du Havre, c'est l'Ile-de-France, qui est certes l'une des régions les plus riches d'Europe, mais le cœur de la machine industrielle reste la région rhénane. Les industriels sont là où il y a le marché », estime Antoine Frémont.

En 2008, la propriété des terminaux havrais a été transférée à des entreprises concessionnaires, suivant un modèle devenu progressivement la norme dans le monde depuis les années 1990. Parmi celles-ci, les géants du secteur, avides de se diversifier au-delà des mers en contrôlant toute la chaîne logistique, du port jusqu'au consommateur final, sont présents : l'allemand Hapag-Lloyd, le français CMA CGM et l'italo-suisse Mediterranean Shipping Company (MSC).

Premier armateur mondial, ce dernier a annoncé un investissement de 1 milliard d'euros d'ici à 2028 par sa filiale TIL pour tripler sa capacité de transbordement de conteneurs, qui passerait ainsi de 1,5 million à 4,5 millions d'EVP. « Si MSC met autant d'argent ici, c'est bien pour faire du Havre un hub dans l'Ouest de l'Europe, ce n'est pas pour les beaux yeux de la France », veut croire une source chez TIL, qui n'est pas autorisée par sa hiérarchie à s'exprimer auprès de la presse. « C'est



un signal extrêmement fort de MSC, qui estime qu'il y a du business à faire ici », se réjouit pour sa part Benoît Rochet, qui y voit un juste retour des choses après les investissements massifs consentis par la puissance publique (1,3 milliard d'euros entre 2020 et 2025, 1 milliard d'euros prévus d'ici à 2030), en particulier pour développer les accès ferroviaires et fluviaux.

Car cela reste l'un grand point faible du Havre : au-delà de ses terminaux, la cadence ne suit pas, le transport par camion demeurant largement dominant une fois les marchandises à terre. Aujourd'hui, à peine plus de 20 % des volumes quittent le port par des modes massifiés, à savoir le fret ferroviaire ou le transport fluvial. Pour y remédier et favoriser le transport via la Seine, le port du Havre compte beaucoup sur la construction de la « chatière », un chenal entre Port 2000 et le port fluvial. La digue, qui doit être achevée en 2027, protégera les barges fluviales des fureurs de la mer et leur permettra d'aller directement charger et décharger aux côtés des porte-conteneurs. Jusqu'ici, les opérateurs étaient contraints au « brouettage » : il fallait débarquer les caisses à quai, les acheminer par camion jusqu'au port fluvial pour être chargées sur une barge. Avec cet investissement de 200 millions d'euros supporté par l'Etat, la région, l'Union européenne et les fonds propres d'Haropa Port, les autorités portuaires espèrent doubler la part modale du fluvial.

Le Havre souffre également d'un déficit d'efficacité lorsque les bateaux y font escale. D'après un rapport de 2024 de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, un bateau de taille moyenne (5 000 à 8 500 EVP) y fait escale trente-trois heures, ce qui est comparable aux grands ports de la « Northern Range ». Mais sur des unités plus imposantes, supérieures à 13 500 EVP, l'escale dure soixante-deux heures, contre cinquante et cinquante-sept heures à Anvers ou Rotterdam. Selon, la Banque mondiale, qui calcule chaque année un index de performance des ports (Container Port Performance Index), Le Havre ne se classe qu'au 328e rang mondial, sur 400 ports étudiés. Sans surprise, les ports chinois, bien plus automatisés, trident les premières places. Toujours selon la Banque mondiale, il faut en moyenne 0,7 minute pour effectuer un mouvement de conteneur en Chine contre 1,4 minute en moyenne dans les ports français.

Optimiser les hectares

Certes, la performance et la capacité des installations havraises croissent, notamment grâce aux nouveaux méga-portiques réceptionnés par TIL à la fin de 2025, mais il reste toujours des hommes – et même prochainement des femmes – pour les manœuvrer. Et poser la question de l'automatisation des terminaux aux travailleurs du port, c'est se confronter à un silence gêné, tant la question est sensible.

La réforme de 1992 a fait des dockers des salariés des entreprises de manutention alors qu'ils bénéficiaient jusque-là d'un régime d'intermittence. Le pouvoir des dockers s'est certes amenuisé depuis la privatisation de 2008, mais nul ne prend le risque de les contrarier. Ce qui n'est en rien une spécificité havraise. « Il est réducteur de penser que les ports français soient seuls à être touchés par cette problématique [de grève], comme en témoignent les conflits sociaux survenus au cours des années passées dans les autres grands ports européens : grèves des dockers en Allemagne en 2021 et 2022, mouvements sociaux aux Pays-Bas en 2023 du fait de négociations salariales ou de réformes structurelles », notent les auteurs du rapport parlementaire sur la compétitivité des ports.

Pour autant, Le Havre pâtit encore d'un « effet mémoire » des grands mouvements sociaux qui ont bloqué les ports, observent l'ensemble de nos interlocuteurs. « On fait porter aux dockers un costard



un peu trop grand pour eux : ils ne sont pas responsables de tous les maux qui ont conduit au déclin du port. Mais il ne faut pas se voiler la face, travailler avec eux reste compliqué, et ça ne nous a pas aidés à avoir bonne réputation », résume sous le couvert de l'anonymat une source, dans un terminal portuaire.

En outre, les ports sont tout autant des gestionnaires de chenaux, de quais ou de bassins que des propriétaires fonciers, qui doivent optimiser leurs hectares pour favoriser le trafic. Le port du Havre, ce sont 10 000 hectares, soit grosso modo la superficie de Paris, qu'il faut valoriser au mieux. « On reconstruit le port sur le port, c'est ce qu'on a toujours fait », revendique Benoît Rochet. Depuis la vigie, il désigne, pour illustrer ces propos, le terminal pour les bateaux de croisière en cours de construction, qui remplacera des cuves de produits chimiques. « Le Havre s'est adapté au charbon, puis au pétrole. Aujourd'hui, il doit s'adapter à l'ère de l'énergie décarbonée. Nous sommes un hub énergétique, et nous entendons le rester », dit-il.

Quand on pénètre dans la zone portuaire, les vestiges et les promesses de ces trois époques énergétiques sautent aux yeux. Au loin, les énormes cuves d'hydrocarbure alimentées par pipeline depuis le terminal d'Antifer masquent la vue sur la mer. Plus proches et plus imposantes encore, les cheminées de la centrale électrique à charbon, à l'arrêt depuis 2021, privant au passage le port de 7 millions de tonnes de combustibles qui y transitaient chaque année (et la région, d'une pollution majeure). Tout à côté, ce qu'on pourrait prendre pour des cheminées sont en fait des mâts d'éoliennes offshore de l'usine Siemens Gamesa, qui fabrique ici les gigantesques pales – soit 115 mètres de long – de ces générateurs d'énergie renouvelable, qui seront installés dans les parcs voisins.

Le gain pour Haropa Port comme pour l'économie locale est évident, mais rien ne dit qu'ils soient durables, tant ils sont éloignés de la logique de flux et de rente portuaire que garantissaient le charbon et le pétrole.