

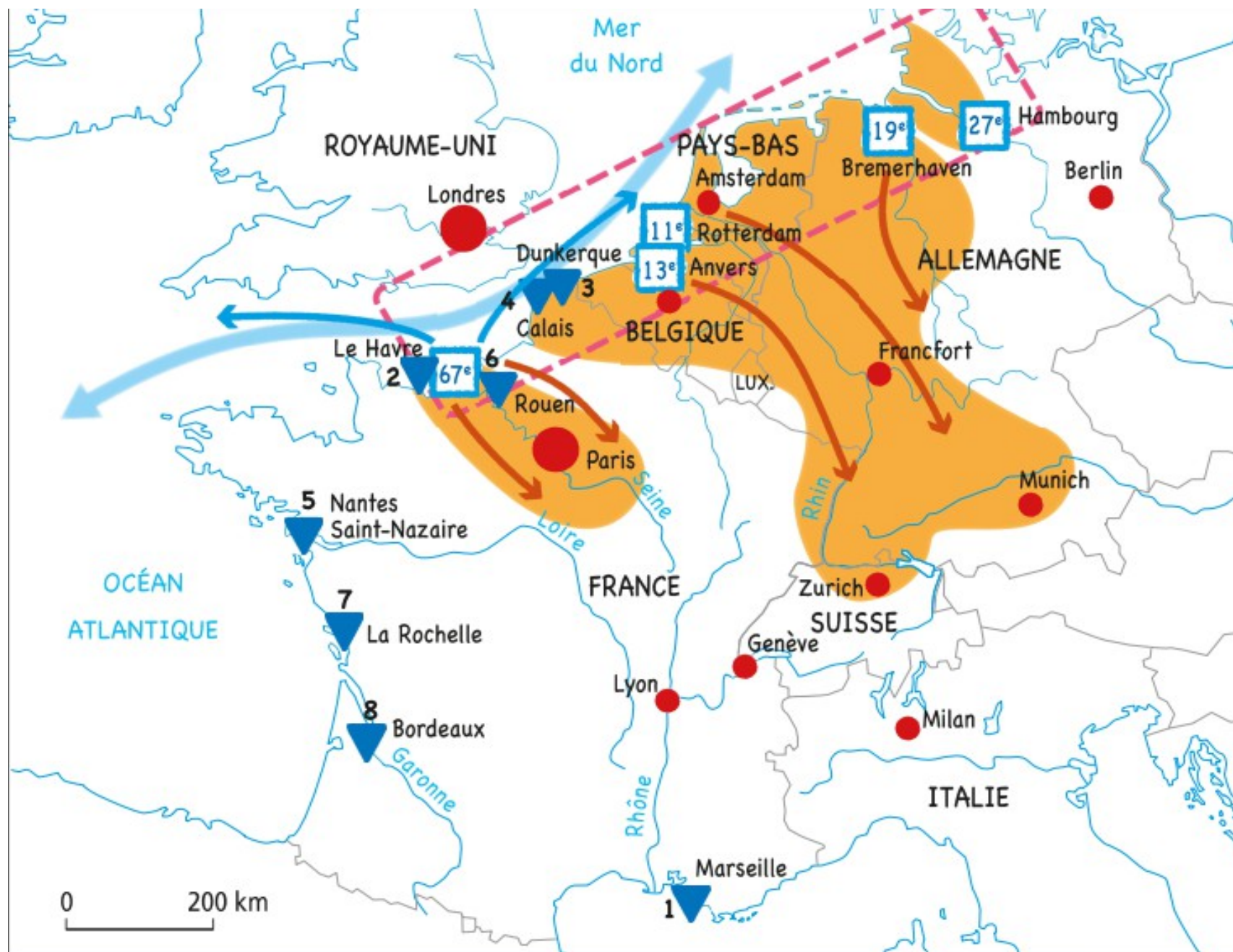
# LE HAVRE : UN PORT MARITIME DANS LA MONDIALISATION

## Le Havre : un port maritime dans la mondialisation

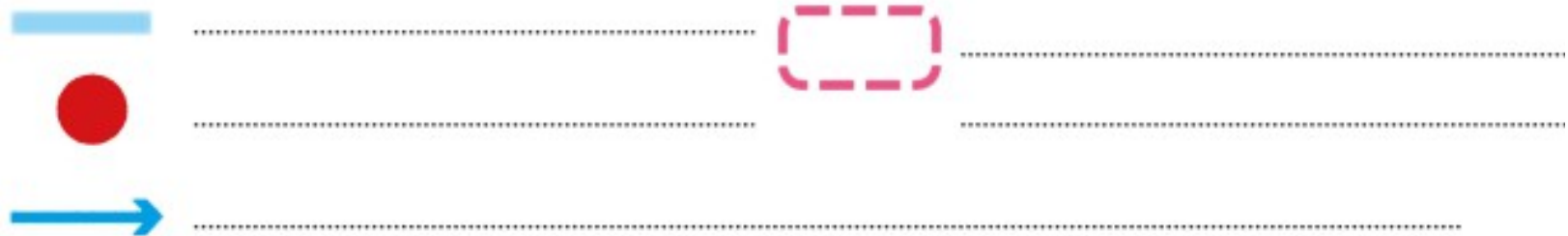
Le port de commerce maritime du Havre est composé principalement de Port 2000, une immense langue de terre bien située face à la Manche, et transformée en un port à conteneurs en eau profonde capable d'accueillir des porte-conteneurs géants. Situé sur l'estuaire de la Seine et à proximité d'une des principales routes maritimes mondiales, Le Havre est proche de deux grandes villes mondiales, Paris et Londres. Le port est aussi intégré à une vaste façade maritime nord européenne, appelée la Northern Range. Le Havre est ainsi relié à 665 ports dans le monde. Un avant-pays principalement localisé dans les trois grandes aires d'échanges que sont l'Europe, l'Asie orientale et l'Amérique du Nord.

Par son activité commerciale, le port du Havre se positionne au 2<sup>e</sup> rang national en volume de marchandises échangées derrière Marseille (1<sup>er</sup>), et devant Calais (4<sup>e</sup>) et les autres grands ports maritimes français (GPM) : Dunkerque (3<sup>e</sup>), Nantes-Saint Nazaire (5<sup>e</sup>), Rouen (6<sup>e</sup>), La Rochelle (7<sup>e</sup>) et enfin Bordeaux (8<sup>e</sup>). Toutefois, si Le Havre est le plus grand port à conteneurs de France, et le seul port français à se classer parmi les 100 premiers mondiaux, il ne se situe en 2018 qu'au 67<sup>e</sup> rang mondial, loin derrière les autres ports de la Northern Range : Rotterdam (11<sup>e</sup>), Anvers (13<sup>e</sup>), Brême (29<sup>e</sup>) et Hambourg (19<sup>e</sup>). Le bilan de son activité commercial est donc contrasté.

La concurrence des ports du nord de l'Europe est très forte, et souligne le manque de compétitivité du port du Havre, notamment son manque de connexion aux réseaux fluvial et ferroviaire. Alors qu'à Anvers ou à Rotterdam, presque la moitié des conteneurs sont chargés sur des trains, le fret ferroviaire au Havre ne représente que 4 % du trafic dans le port normand. Or la route est un mode de transport compétitif dans un rayon de 300 kilomètres, mais pas au-delà. Ce qui explique que son arrière-pays ne s'étende guère au-delà du bassin parisien, sans parvenir à desservir des grandes métropoles européennes comme Lyon, Genève ou Milan.



### 1. Une situation favorable pour les échanges



### 2. Les dynamiques économiques régionales



### 3. Une interface limitée avec l'arrière-pays

