

## Petit-déjeuner débat : Les grands ports maritimes français, maillons stratégiques de la chaîne logistique

Paris, le 28 juin 2006

*Philippe DURON, co-Président de TDIE, Président du Conseil régional de Basse-Normandie*

Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs, Chers amis, permettez-moi, au nom de l'association TDIE, de vous souhaiter la bienvenue à ce petit-déjeuner débat consacré aux grands ports maritimes français. Je voudrais remercier les trois personnalités qui ont bien voulu être des nôtres pour animer ce débat :

- Charles REVET, sénateur de Seine-Maritime et ancien président du Conseil général de Seine-Maritime ;
- François MARENDET, directeur général du Port autonome de Nantes Saint-Nazaire, un port en pleine évolution et en forte croissance, qui s'inscrit dans une ville connaissant elle-même un fort dynamisme ;
- et enfin Emmanuelle BONTEMPS, qui représente TLF (Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France), un des adhérents fondateurs de TDIE.

J'en profite également pour excuser un certain nombre de nos amis, qui n'ont pas pu être présents aujourd'hui :

- Hervé Cornède, délégué général de TLF, qui est retenu à Bruxelles ce matin ;
- Jean-Yves LE DRIAN, président de la région Bretagne, qui fut auteur d'une réforme portuaire en 1992, lorsqu'il était ministre de la Mer ;
- Marc Massion, sénateur de la Seine-Maritime ;
- Gilles Savary, député européen, qui possède une connaissance approfondie de l'univers des transports.

L'association Transport, Développement, Intermodalité et Environnement (TDIE) a été créée en 2001 par Jacques Oudin, qui était alors sénateur, et moi-même. Elle est maintenant co-présidée par Michel Bouvard, qui est assis à cette table et qui aura l'occasion d'intervenir tout à l'heure, et votre serviteur.

TDIE se veut une plate-forme de rencontres de l'ensemble des acteurs du transport, des donneurs d'ordres aux responsables d'infrastructures en passant par des organismes spécialisés comme Aéroports de Paris, ainsi que l'ensemble des grands syndicats professionnels (la FNTP, dont je salue le président, Patrick Bernasconi, qui est assis à cette table, mais aussi l'USIRF et d'autres syndicats professionnels).

Notre association regroupe également de nombreux élus, des parlementaires (appartenant tant à la majorité qu'à l'opposition), ainsi que des représentants régionaux (17 ou 18 régions, je crois, sont adhérentes à notre association) et départementaux, notamment le président de la Commission des Routes de l'ADF, le sénateur Yves KRATTINGER, qui compte parmi nos plus fidèles membres.

La rencontre d'aujourd'hui est organisée en collaboration avec Michel HAGEGE, rédacteur en chef de la revue spécialisée *Infrastructures & Mobilité*. Nous poursuivrons cet exercice au cours de l'année, sur des thèmes structurants et d'actualité relatifs aux transports. Notre ambition, en créant ces espaces de discussion, est d'initier et de promouvoir des réflexions sur le thème du transport. Ajoutons que ces petits-déjeuners prennent place à un moment où notre association ambitionne, à quelques mois des échéances présidentielles, de soumettre aux différents candidats à l'investiture suprême **une véritable plate-forme de propositions pour les transports**. Cette thématique était quasiment absente de la campagne électorale de 2002. Il nous a donc paru fondamental, en vue du calendrier électoral à venir, d'attirer l'attention de nos décideurs sur cette question essentielle et structurante que sont les transports en France. Tel est l'intérêt de ces rencontres et la perspective du travail que nous menons depuis quelques années.

Pourquoi avons-nous choisi de consacrer cette rencontre au thème des ports maritimes ? Plusieurs raisons à cela. Premièrement, le commerce maritime connaît une expansion considérable du fait de la globalisation de l'économie. Deuxièmement, la France a initié, voire déjà inauguré, un certain nombre de grands projets dans le domaine des ports maritimes, au premier rang desquels figurent Port 2000, et Fos 2XL s'agissant du port de Marseille. Troisièmement, le paysage infrastructurel et portuaire est en pleine mutation ; l'Etat se recentre de façon stratégique sur les ports autonomes, transférant aux collectivités territoriales (régions et départements) ou à d'autres partenaires les ports d'intérêt national, ce qui aura pour effet de modifier singulièrement le paysage portuaire. Cette réflexion, à nos yeux, doit être articulée avec une réflexion sur l'ensemble du système de transport, et notamment la logistique. D'où, d'ailleurs, la raison de la présence de TLF à cette table ronde.

### ***Michel HAGEGE, Rédacteur en chef de la revue Infrastructures & Mobilité***

Bonjour à tous et merci d'être venus nombreux. Que le succès de l'équipe de France de football rejaillisse sur nos ports français !

Quelques propos introductifs avant de lancer le débat. *Infrastructures & Mobilité* est une revue mensuelle d'information créée il y a cinq ans, et dédiée à la politique et au système des transports -ce système étant vu de manière intermodale. Ce petit-déjeuner est la troisième ou la quatrième édition des rencontres-débats que nous organisons avec les acteurs du monde du transport. C'est la première fois, en revanche, que nous co-organisons une session avec TDIE.

Nous souhaitons que cette rencontre, qui se déroule en «petit comité », fasse place à l'interaction et à l'échange. Je poserai à tour de rôle, à chacun de nos trois intervenants, un ensemble de questions dont la liste figure dans votre dossier, puis me tournerai vers l'assemblée pour vous inciter à réagir.

Les grands ports français ont pris le taureau par les cornes, si je puis m'exprimer ainsi. Un certain nombre de grands ports, en effet, font l'actualité depuis quelques semaines : je pense au Havre, avec l'inauguration de Port 2000, à Fos 2XL (même si ce projet, force est de le constater, « patine » quelque peu) et à tous les autres ports, aux fortunes diverses. Comment la France peut-elle affronter, à armes égales, de puissants concurrents (étrangers et européens) qui, eux, ont fait des paris ambitieux pour les transports ? Quelles sont les principales faiblesses de nos ports maritimes et quelles en sont les causes ? Comment pouvons-nous corriger les nombreux dysfonctionnements et rattraper notre retard ? Notre densité portuaire est certes importante (citons Le Havre, idéalement situé dans le Nord, ou encore Marseille, dont le rôle historique est essentiel en Méditerranée), mais force est de constater que nos ports sont pénalisés à plusieurs égards.

Quel est le degré de gravité du problème ? Faut-il tirer la sonnette d'alarme ou considérez-vous, au contraire, que la situation n'est guère dramatique ?

*Michel Hagège présente brièvement les trois intervenants principaux.*

***François MARENDET, Directeur général du Port autonome de Nantes Saint-Nazaire***

Je vous livrerai pour ma part trois éléments de réponse qui, à mes yeux, permettent d'éclairer le constat actuel.

Premièrement, les ports français accusent une faiblesse considérable en termes de flux « containerisable ». Une simple comparaison avec le port de Rotterdam suffit pour nous en convaincre. Rotterdam a été construit sur un couloir historique, ce qui explique son développement important. La France, elle, possède trois façades maritimes, assez étalées géographiquement, avec une densité de population relativement faible et des bassins de consommation peu développés comparativement à ceux d'Outre-Rhin par exemple. Le trafic « containerisable », dès lors, est très sensiblement inférieur à celui de nos voisins (il existe parfois un rapport de 1 à 10 entre certaines régions allemandes et nos régions françaises). C'est une défaillance économique majeure.

Deuxièmement, et cela me permet de poser la problématique des *hinterlands*, la France pâtit du manque de fiabilité des différents services offerts. La faiblesse d'un hinterland, cela étant dit, doit être relativisée car elle dépend de la capacité économique. Le port du Havre, par exemple, rencontre de nombreuses difficultés à élargir son périmètre, à aller au-delà de ses propres frontières naturelles et à franchir la barrière que représente la région Ile-de-France.

Enfin, s'agissant des autres ports, la faiblesse des hinterlands s'explique par un environnement économique atone, qui ne permet pas de densifier le flux de containers. Néanmoins, cela constitue une force pour un certain nombre de ports secondaires, car certains trafics de vrac sont tout aussi générateurs de valeur ajoutée pour l'économie régionale que les containers.

***Charles REVET, Sénateur de Seine Maritime***

Je crois que vous avez posé un problème de fond : sommes-nous capables, tout simplement, d'apporter une réponse aux problèmes identifiés ? Nous établissons des constats, nous forçons des diagnostics, mais sommes-nous à même de proposer des pistes de solution ?

Je suis à présent rapporteur des transports terrestres, mais j'ai été rapporteur du budget des ports pendant un certain nombre d'années. Comme j'ai pu le constater dans ce cadre, la sécurité dans les ports était, est et reste un problème majeur. C'est d'ailleurs un point sur lequel j'avais mis l'accent durant mes fonctions de rapporteur. Qui est responsable de la sécurité dans les ports ? Cela peut être le préfet, le préfet maritime, le préfet de département, le directeur général du port, sans parler du maire de la ville, qui n'a pourtant plus de prérogatives en matière de sécurité – incendie.

Par ailleurs, je crois que le principal handicap du port du Havre – et de bien d'autres ports du même gabarit – réside dans la lourdeur de mise en œuvre des projets. En la matière, c'est une révolution culturelle qu'il faut opérer : cessons de tergiverser, comme nous avons coutume de le faire, et donnons-nous les moyens de nos ambitions. Dans le même esprit, se pose la question du fonctionnement de Port 2000, une magnifique réussite technique et technologique, qui a été inaugurée il y a quelques semaines par Dominique Perben.

***Michel HAGEGE***

La problématique de Port 2000 est fascinante : nous avons un outil technique exceptionnel, avec une capacité d'accueil accrue, mais cela suffit-il d'accueillir des containers ? La part de containers circulant en France et passant par les ports français, me semble-t-il, n'est que de 30 %.

***Charles REVET***

Vous touchez, à mon sens, au cœur du problème. J'ai relayé cette interrogation auprès du Sénat : nous disposons effectivement d'un magnifique outil, mais est-ce suffisant ? Le Havre-Rouen est le premier complexe portuaire de l'Europe du Nord ouvert sur l'Atlantique. Mais avons-nous créé les conditions nécessaires pour le développer ? Un armateur, précisons-le, peut tout à fait décider de supprimer cette escale de son programme de voyage si ses containers restent bloqués. Le fluvial, en parallèle, doit donc être développé. Le ferroviaire, lui, ne doit pas non plus être délaissé, car il s'inscrit dans une complémentarité parfaite avec nos ports.

***Michel HAGEGE***

Emmanuelle Bontemps, quelle analyse votre organisation professionnelle dresse-t-elle ?

***Emmanuelle BONTEMPS, Responsable Overseas/Supply chain chez TLF***

Il convient tout d'abord de souligner que la croissance des ports majeurs en Europe (autres que français) est supérieure en moyenne à celle des ports français. Les ports et aéroports sont les points d'entrée et de sortie du territoire national, dans une économie, de surcroît, de plus en plus globalisée. Soulignons que les ports et aéroports produisent une forte valeur ajoutée et génèrent des emplois.

***Michel HAGEGE***

Précisons, surtout, que 90 % du commerce mondial transite par les ports.

**Emmanuelle BONTEMPS**

En effet. Le modèle économique des ports a évolué à la faveur de la globalisation. Ceux qui tirent leur épingle du jeu, si je puis m'exprimer ainsi, sont ceux qui ont misé sur le développement des prestations logistiques, infrastructures et activités annexes. Les infrastructures, seules, ne suffisent pas. Il faut aussi proposer un ensemble de services et prestations fiables et adaptés aux attentes des utilisateurs, à même de les capter et de les fidéliser. Les ports français se sont-ils positionnés sur ce nouveau modèle économique ? La logistique, à notre sens, permet de recréer sur le territoire des emplois qui ont été perdus par la délocalisation industrielle. Ce secteur offre un potentiel de création d'emplois non négligeable, dont nos politiques doivent tenir compte.

Par ailleurs, et cela a été souligné, il est vrai que l'hinterland des ports français demeure, aujourd'hui encore, limité aux frontières de l'Hexagone. L'on ne ressent pas, dans nos ports français, cette volonté et cette diligence à récupérer des trafics d'hinterland d'autres ports voisins. Il faut donc repousser les limites naturelles de l'hinterland et aménager de véritables bases logistiques proposant un ensemble de services et prestations fiables.

**Michel HAGEGE**

Nos plates-formes sont-elles suffisamment multimodales ? Dourges, qui s'inscrit dans une région industrielle relativement dynamique, peut-il être considéré comme un port multimodal ?

**Jean CHAPON, Président d'honneur de l'Association des utilisateurs de transports fret (AUTF)**

Il convient, à mon sens, de tenir compte de l'avis et des attentes exprimés par les utilisateurs des transports de fret, c'est-à-dire les clients.

Le chargeur est sensible au prix de ce qu'il paie pour expédier une marchandise d'un point A à un point B, le devis incluant, bien entendu, un ensemble d'aspects qualitatifs. Il est ainsi capable d'estimer le coût d'un retard de livraison, parce qu'une grève a bloqué son container dans le port. Sa base d'estimation du coût global recouvre les différentes étapes de la chaîne de transport (transport intérieur, tarif aéroportuaire, transport maritime).

Le trafic des ports français est fortement conditionné par cette approche de coûts, et compte tenu de l'étroitesse de nos hinterlands, il ne faut guère s'étonner de la faiblesse du trafic dans nos ports. A cet égard, il me paraît nécessaire d'apprécier le volume du trafic qui, aujourd'hui, s'évade vers d'autres ports alors qu'il devrait transiter par nos ports. Cela étant dit, ne surestimons pas à outrance le volume maximum qui peut transiter par les ports français, compte tenu des limites intrinsèques liées à la géographie du territoire.

**Jacques TRORIAL, Président de l'Association pour le développement des ports français (ADPF)**

Les ports français ont pris, à temps me semble-t-il, dans les années 70, le virage du transport des produits pétroliers et de ceux issus de la sidérurgie par voie maritime. A l'époque, nous étions plutôt bien armés pour amorcer ce virage au regard des investissements massifs consentis alors par nos dirigeants en faveur

de nos ports. Puis nous nous sommes endormis au cours de la période 1975-1995. De fait, nous n'avons pas su anticiper la révolution des containers, pas plus que nous n'avons apprécié les conditions de desserte des hinterlands (ce au-delà de la réussite de projets comme Port 2000). En outre, nous n'avons pas su anticiper, dans certains secteurs, les phénomènes de saturation et de congestion de nos ports. Le réaménagement de plates-formes permettant de traverser la région parisienne, par exemple, combiné à un transport ferroviaire lorsqu'il y a lieu, doit être pris en compte. Enfin, un troisième problème me paraît devoir être souligné : le manque de fiabilité des services proposés, ainsi que – et cela demeure un problème propre à notre pays - la complexité des relations sociales (entre les professionnels patrons et les professionnels salariés). Un accord a été signé au Havre il y a quelques mois, et un début d'accord a été trouvé à Marseille... Nous pouvons donc espérer nous engager sur une voie d'amélioration permettant de tirer pleinement parti des investissements qui ont été consentis.

***Michel HAGEGE***

J'avais compris que le trafic ferroviaire au départ du port du Havre était beaucoup plus faible qu'il ne l'était ailleurs.

***Jacques TRORIAL***

Ce trafic demeure modeste, en effet.

***Michel SAVY***

Nous sommes clairement face à un maillage complexe d'acteurs. C'est un système d'acteurs locaux, régionaux et globaux. Tout l'enjeu est de les faire interagir, chacun à la lueur de ses intérêts propres. Fos XXL et Port 2000 sont des infrastructures modernes majeures ; ils constituent, à mon sens, une réponse à la hauteur du problème. En revanche, j'observe que les ports deviennent des acteurs actifs du système, à l'instar du système aéroportuaire, les aéroports s'affirmant comme des acteurs actifs maîtrisant leur trafic, au lieu d'être des fournisseurs d'infrastructures passifs. Il faut bien sûr compter avec les chargeurs, maillon important du commerce international et du redéploiement mondial, mais également avec les armateurs qui, eux aussi, sont globaux, s'organisent en réseau et sélectionnent de manière très rigoureuse leur propre manutention. De même, certains manutentionnaires ont une stratégie mondiale et édifient des réseaux mondiaux de terminaux placés sous leur contrôle. Dès lors, de quelle marge de manœuvre les ports locaux et les dessertes terrestres peuvent-ils disposer dans ces réseaux globaux ?

A mon sens, l'on ne peut raisonner en faisant abstraction de ces jeux d'acteurs. Nous sommes à présent dans l'univers de soft, dans l'harmonisation des chaînes de bout en bout, y compris la logistique évidemment.

***Jean-Paul DE COURCELLES, Chargé de mission, CR du Nord Pas-de-Calais***

Je vous confirme que Dourges fonctionne de manière multimodale. Cette plate-forme contribue fortement à la dynamisation de l'activité portuaire puisqu'elle capte des implantations d'entreprises, utilisant les ports pour apporter des marchandises puis les éclater sur l'ensemble de l'Europe. Plus généralement, cela

suppose d'assurer la liaison entre les ports de la façade maritime et ces plates-formes intérieures, qui doivent être capables de re-diffuser des marchandises ou de les acheminer vers un hinterland élargi. Cela implique, en outre, de développer des liaisons ferroviaires au départ de Dourges, au profit des ports.

**Daniel PAUL, Député de Seine Maritime**

D'aucuns l'ont souligné : l'irrigation à partir des ports, qui constituent des points majeurs d'entrée et de sortie du territoire national, doit être assurée. En la matière, un des moyens pour contourner la barrière naturelle que constitue la région parisienne, s'agissant du Port du Havre, est de prendre appui sur «la Seine Est », sur des voies d'eau importantes comme, dans le futur, Moselle-Saône, ou de mettre à profit le tracé ferroviaire (la rocade ferroviaire vers Amiens et Chalon, par exemple).

Par ailleurs, il est nécessaire d'assurer une cohérence inter-régionale, et de mieux prendre en compte les changements induits par la décentralisation. Que vont devenir un certain nombre de ports qui, jusqu'à présent, étaient relativement importants, et qui se trouvent aujourd'hui menacés par la décentralisation ?

Pour finir, il convient de s'interroger sur les limites de la concurrence. J'attire votre attention sur le fait que tous les investissements portuaires sont, par essence, des investissements lourds avec, de surcroît, des retours sur investissement extrêmement longs. Il faut donc travailler sur les garanties à donner aux partenaires financiers, tout en améliorant la fluidité (y compris à l'intérieur des ports) de l'acheminement des marchandises. A titre d'illustration, soulignons simplement que pour un transport de marchandises entre Shanghai et Budapest *via* Le Havre, l'essentiel du coût se concentre sur le trajet passant par le Havre. En termes de fiabilité de service, une marchandise promise le lundi à 2h doit pouvoir arriver à l'heure prévue. C'est des axes de progrès sur lesquels nous gagnerions à travailler.

**Jean CHAPON**

Ces aspects sont pris en compte dans le prix, justement ! Une fois de plus, nous savons valoriser les aspects qualitatifs et les intégrer dans le prix final.

**Michel SAVY**

Pour que le multimodal trouve une déclinaison concrète, cette démarche doit être portée par une vraie volonté politique. Les pouvoirs publics doivent favoriser la qualité des ports ayant investi dans l'univers du soft, dont je parlais antérieurement. Je souhaite que Dourges devienne aussi efficace que Duisburg : ce port rhénan a réussi le pari du multimodal à tous les égards ; il est aujourd'hui opérateur de pas moins de 80 lignes ferroviaires, par exemple. Il nous faut donc travailler les complémentarités intermodales. D'ailleurs, et je m'en félicite, la dernière version du *Livre blanc* reprend la notion de co-modalité et non de multimodalité.

Il nous faut également tenir compte des réalités régionales et composer avec les logiques inter-régionales. La région PACA, par exemple, est tout à fait consciente que pour développer le port de Fos, elle doit investir en Bourgogne, et vice-versa. En France, nous savons certes construire des infrastructures, mais nous péchons dans nos capacités à mettre une partition en musique, si vous me permettez cette expression.

En Ile-de-France, l'hinterland est certes limité, mais nous n'aurions pas un tel volume de containers descendant de Rotterdam vers Paris si nous avions réfléchi à d'autres modes de transport !

***Jean GADENNE, Directeur du développement, VNF***

Comme toutes les chaînes, la chaîne de transport logistique comporte un maillon faible. En France, il s'agit du maillon ferroviaire. S'agissant du port du Havre, je crois que Marc Veyron a annoncé 80 millions d'euros de pertes sur les six premiers de l'année ; les chargeurs ne savent comment gérer cette situation ; Colas envisage même de créer sa propre filiale ferroviaire... Pour Marc Veyron, il n'était guère pertinent de transporter des containers puisque les armateurs, dont les chiffres d'affaires se comptent en milliards, peuvent le faire. Je crois aussi que CMA-CGM envisage de créer sa propre société de traction...

***François MARENDET***

Cela est déjà fait...

***Un intervenant***

La France est le seul pays d'Europe à perdre des parts de marché sur le ferroviaire, sans oublier que nous ne savons pas non plus faire du combiné ! Les relations avec l'Etat, l'actionnaire des ports autonomes, doivent être précisées et remises à plat.

***François MARENDET***

Les logiques de réseau ont été évoquées, notamment celle des armateurs et des manutentionnaires (sauf en France où nous ne comptons pas d'opérateur majeur de manutention), dont la puissance et la prédominance dans le jeu d'acteurs sont incontestables. Les ports, il faut aussi le constater, n'ont pas su se constituer en force de frappe suffisante, y compris en réseau. Il faut donc leur donner une plus grande marge de manœuvre, créer les conditions pour leur permettre de devenir de véritables acteurs de la chaîne de transport, et non plus les cantonner dans le transit de marchandises. Les ports doivent devenir des acteurs économiques à part entière de la chaîne logistique, et être ainsi capables, s'il le faut, d'investir à l'extérieur, dans des plates-formes ferroviaires par exemple.

Face à la carence de l'opérateur historique, les ports placent de nombreux espoirs dans la libéralisation ferroviaire. Il ne faut pas non plus que ce mouvement se traduise par le renforcement de la toute puissance des armateurs. En la matière, il nous paraît fondamental d'assurer une certaine neutralité du transport ferroviaire, pour éviter que ce mode tombe sous la coupe d'une poignée d'armateurs.

***Michel HAGEGE***

Quelle analyse faites-vous du jeu d'acteurs de la chaîne logistique portuaire et de leurs rôles respectifs (Etat, Europe, collectivités, autorités portuaires, chargeurs, transporteurs, armateurs, commissionnaires...) ? Nous avons évoqué l'Europe des chargeurs ; vous venez de dire un mot des armateurs.... Par ailleurs, *quid* des enjeux financiers ?

***François MARENDET***

Précisons tout d'abord que si la plupart des chargeurs sont insensibles au lieu de transit des marchandises transportées, certains, en revanche, semblent davantage soucieux des enjeux de développement durable, et aspirent à une meilleure maîtrise de la chaîne des transports. Ce faisant, ils souhaitent simplement s'assurer du respect, par leurs interlocuteurs, des engagements pris en termes de services.

***Jean CHAPON***

Tout dommage causé à un produit peut être estimé, de même que l'incidence des grèves.

***Michel HAGEGE***

Emmanuelle Bontemps, comment réagissent les transporteurs que vous représentez ?

***Emmanuelle BONTEMPS***

L'on observe aujourd'hui un phénomène marqué d'externalisation du transport et de la logistique, le souci des transporteurs étant de bénéficier de services fiables. Le conflit qui a eu lieu il y a quelques mois dans l'un de nos ports principaux a été bien plus pénalisant pour les transporteurs que le prix du passage portuaire. Pour un professionnel du transport, peu importe de passer par Le Havre ou Anvers, dans une économie globalisée comme la nôtre. Lorsqu'un port est bloqué pendant une longue période, un armateur décide tout simplement de supprimer une escale. Or il est plus difficile pour lui de supprimer une escale que pour un port de faire revenir un armateur...

***Charles REVET***

Cela a été dit, outre les coûts, les armateurs sont également soucieux de la fiabilité des services proposés par le port. En amont, il importe de clarifier le régime des responsabilités. Par exemple, concernant le port du Havre, pour lequel l'aspect ferroviaire est majeur, l'on ne sait pas encore qui est responsable des lignes : la SNCF ou le port ? L'Etat, pour sa part, est confronté à des contraintes financières et à des arbitrages délicats.

***Michel HAGEGE***

Comment peut-on assurer une inter-modalité intelligente et opérationnelle avec les modes ferroviaires et fluviaux ? L'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence constitue-t-elle une réelle opportunité pour les ports ? *Quid* du canal Seine Nord Europe ? Le risque d'engorgement des infrastructures routières est-il réel ?

***Un intervenant***

A mon sens, ce risque d'engorgement est d'ores et déjà avéré....

***Michel HAGEGE***

Les solutions doivent-elles être, par nature, intermodales ? Comment le report modal, qui est aussi d'actualité, peut-il s'effectuer ?

***François MARENDET***

Le mode fluvial ne concerne essentiellement que deux ports : Le Havre et Marseille. Pour l'instant, la rentabilité de ces services n'est pas encore totalement assurée ; il faut donc continuer à reposer sur des fonds publics. Par ailleurs, je considère que les ports doivent être des acteurs majeurs du transport ferroviaire. Le fret ferroviaire, qui est peu développé aujourd'hui, pourrait connaître un autre destin si les ports pouvaient nouer des partenariats avec les acteurs ferroviaires.

***Emmanuelle BONTEMPS***

Le fluvial constitue un potentiel non négligeable en matière d'intermodalité. Il suffit de comparer nos infrastructures à celles existant dans les pays du Benelux pour apprécier l'ampleur de notre retard en ce domaine. Cependant, pour développer ce mode de transport, il convient de clarifier et renforcer le rôle des ports. Il faut également leur permettre de devenir des acteurs économiques à part entière, et travailler sur l'accès et la desserte des terminaux fluviaux.

S'agissant du ferroviaire, je pense qu'il faut remettre à plat les services et prestations offerts. Il convient également de revisiter le triptyque «chantier-tractionnaire-opérateur », pour pouvoir proposer une offre multimodale compétitive, attirer des opérateurs potentiels et leur donner une meilleure visibilité quant au potentiel de retour sur investissement.

***Charles REVET***

L'intermodalité est une nécessité. D'aucuns en conviendront. Le fluvial, en ce sens, constitue une opportunité majeure, de même que le ferroviaire, mais ce dernier secteur pose le problème des infrastructures, sous l'angle de leur fiabilité et de leur coût. La concurrence modifiera peut-être la donne... Mais rappelons que si le domaine portuaire représente 50 % de l'activité fret de la SNCF, la part du transport ferroviaire dans l'acheminement des containers doit représenter à peine 5%-10 %. J'y vois, pour ma part, des axes de progrès importants.

***Pascal FOUET, Réseau Ferré de France (RFF)***

Je souhaite tout d'abord préciser que RFF est un gestionnaire d'infrastructures, et en aucun cas transporteur ferroviaire.

Par ailleurs, il faut souligner que l'ouverture du marché s'est opérée en deux temps. En 2003 tout d'abord, mais ce mouvement a été de faible ampleur. En revanche, 2006 a consacré l'ouverture totale du marché du transport ferroviaire, ce tant pour les échanges internationaux que pour les transports intérieurs. De nombreuses entreprises, depuis mars 2006, ont sollicité et obtenu des certificats de sécurité. Cette deuxième phase ouvre ainsi un vaste horizon d'opportunités, qu'il faut exploiter.

L'Association française des ports de l'intérieur a eu la gentillesse de m'inviter, il y a une quinzaine de jours, à une manifestation au Port de Bercy. A cette occasion, certains présidents et directeurs de ports m'ont fait part de leurs difficultés à obtenir des réponses en matière de transport ferroviaire. Je les ai exhortés à lancer des appels d'offres ! A mon sens, cela poussera *Fret SNCF* à se mobiliser, car il est évident que les acteurs portuaires peuvent mettre à profit les possibilités offertes par ces nouveaux entrants.

Un mot, pour finir, sur Dourges. Ce port, à mon avis, marche vers le succès. Les clients sont là, et devraient continuer à affluer. La multimodalité est une réalité dans ce port, qui offre à la fois du fluvial, de la route, du ferroviaire, et qui est parfaitement relié à ces trois modes - autant de conditions qui permettent de créer de la valeur. J'ajoute que ce port est encore loin de la saturation et de la congestion.

### ***Michel HAGEGE***

Il existe donc un réel potentiel.

### ***Patrice DUPRAY, Vice-Président du Conseil régional de Haute Normandie***

A mon sens, la question de fond, qu'il ne faut pas perdre de vue, demeure celle des transports (notamment des transports ferroviaires) et des infrastructures. J'en profite pour souligner l'importance du port de Rouen, qui mérite de figurer au rang des ports principaux de l'Hexagone. A cet égard, la complémentarité Le Havre-Rouen me paraît devoir être développée.

Nos efforts, une fois de plus, doivent cibler le transport ferroviaire. Sur la philosophie à adopter, ne croyons surtout pas que la libéralisation du transport ferroviaire va tout changer ! En outre, une vision myope, en la matière, nous conduirait à l'asphyxie dans les dix ans qui suivent, annihilant ainsi la portée des investissements considérables qui auraient été réalisés en amont. Avec nos collègues de Basse Normandie, nous nous mobilisons sur deux axes de progrès principaux s'agissant du ferroviaire : d'une part, le troisième franchissement de l'Estuaire, qui permettra de désenclaver Le Havre en passant par la Basse Normandie ; d'autre part, le contournement de Paris.

En résumé, il nous faut porter une politique de discrimination positive à l'égard du fer. Nous pourrions également inscrire, sur la liste des actions prioritaires, l'agrandissement du chenal pour les ports normands.

### ***Jean CHAPON***

Je voudrais, là aussi, vous livrer l'avis de l'utilisateur. Les chargeurs, même lorsqu'ils se reposent sur le choix du commissionnaire de transport, sont soucieux d'avoir une maîtrise de la chaîne logistique. Par ailleurs, s'ils sont indifférents au port choisi, ils sont en revanche soucieux du respect des engagements pris en termes de services. J'ajoute que les chargeurs savent compter : ils savent ventiler les différents éléments (tant quantitatifs que qualitatifs) permettant le calcul d'un coût. Par exemple, tant que la SNCF ne saura pas présenter des garanties de fiabilité, l'intermodalité avec le ferroviaire restera un vœu pieu.

***Jacques TRORIAL***

Il convient de mettre en perspective le poids du ferroviaire dans les transports qui, en France, est très sensiblement inférieur à celui d'autres grands ports européens. Pour impulser un développement de grande ampleur, il y a peut-être lieu de favoriser l'émergence de structures qui associeraient les ports de Paris, du Havre, de Rouen et même celui de Dunkerque, ainsi que les manutentionnaires et les transporteurs fluviaux. J'ajoute qu'au regard des sommes considérables investies par les partenaires privés et l'autorité publique, la préoccupation est avant tout de rentabiliser un tel outil.

***Michel HAGEGE***

Quid du projet de loi de modernisation portuaire, élaboré en 2003 et tombé depuis aux oubliettes ? Monsieur Marendet, vous avez fait partie du cabinet de Monsieur Bussereau et à ce titre, vous avez été l'un des artisans de ce projet de loi. Faut-il exhumer ce texte ?

***François MARENDET***

Ce projet de loi comportait un certain nombre de points structurants :

- la redéfinition des missions des ports autonomes (par exemple, la possibilité pour les ports autonomes de prendre des participations à l'extérieur, avec d'autres partenaires) ;
- la gouvernance des ports autonomes (en particulier la taille et le fonctionnement des conseils d'administration)
- la manutention portuaire (la manutention et la place des grutiers) ;
- les conditions de la mise en place de «communautés de ports », au-delà des pouvoirs propres des ports autonomes, pour mettre en place de véritables complexes portuaires ;
- l'actualisation de la loi sur le pilotage ;
- le remorquage...

***Michel HAGEGE***

Pourquoi ce projet de loi a-t-il été rangé dans les tiroirs ?

***François MARENDET***

Permettez-moi de réserver ma réponse sur ces aspects politiques... Je pense qu'il est nécessaire de réactualiser et de redéfinir les missions des ports autonomes, pour leur donner une véritable force de frappe. Concernant l'Etat, qui est actionnaire principal des ports autonomes, force est de constater qu'il se cantonne dans une posture de prédation, prompte à prélever les revenus générés par les ports dès lors que

des bénéfiques sont enregistrés... Nous cherchons, depuis plusieurs mois, à définir un contrat-cadre précisant les conditions d'exercice de ces nouvelles missions que j'évoquais tout à l'heure.

***Emmanuelle BONTEMPS***

TLF s'était associé et avait soutenu cet avant-projet de loi, considérant qu'il posait une première pierre dans la réflexion sur la compétitivité des établissements publics portuaires. TLF demande qu'il soit remis à l'ordre du jour et actualisé.

***Michel HAGEGE***

Les autoroutes de la mer représentent-elles des solutions logistiques pertinentes ? Le ministre a annoncé il y a peu qu'un accord avec l'Etat était imminent... Quelle est la crédibilité des projets en cours ? Existe-t-il des risques de surenchère entre ports ?

***François MARENDET***

A mon sens, cette notion est totalement galvaudée. Préconisé par le Sénateur Henri de Richemont dans son rapport remis au Premier Ministre, le projet d'autoroutes maritimes concernait les façades atlantique et méditerranéenne. Il doit également être mis en regard des grandes évolutions retenues pour les infrastructures dans le cadre du CIADT.

Aujourd'hui, certains des projets conduits dans ce cadre se résument à du cabotage développé, et bénéficient par ailleurs de financements européens ! Le cabotage est nécessaire, mais ces projets dévoient le projet initial. Dans son concept originel, cette démarche reposait sur une logique de transfert modal de la route vers la mer, dans une logique purement routière.

Pour notre part, nous respecterons le calendrier que nous avons annoncé concernant le projet Nantes-Bilbao, qui permet de répondre à la saturation des infrastructures, notamment à deux points de passage à travers les Pyrénées. Nous sommes convaincus que le projet peut être rentable, et nous nous conformons à la logique routière des autoroutes maritimes. Les armateurs, dans ce cadre, n'ont donc aucun rôle de tractionnaire.

***Charles REVET***

J'ai envie de dire « qui trop embrasse mal étreint ». Le cabotage constitue une réponse partielle et ponctuelle, mais le problème de fond réside bien dans notre capacité à améliorer le fonctionnement et la coordination de nos ports et à procéder aux réorganisations nécessaires en vue de leur modernisation, dans une logique de co-modalité et d'intermodalité.

***Emmanuelle BONTEMPS***

Pour être viables, les autoroutes de la mer doivent regrouper les caractéristiques du mode routier, à savoir la flexibilité, la rapidité, ainsi que des caractéristiques de coûts bien particulières au monde routier. Certains

projets, à nos yeux, peuvent être viables. D'ailleurs, TLF soutient et a participé au comité de pilotage du projet « Autoroute de la mer Nantes-Bilbao », qui intègre cette logique routière et, soulignons-le, repose sur des études de faisabilité et de marché argumentées et approfondies.

S'agissant du potentiel de transfert dont il faut attendre de ce type de projets, il convient de noter que la majeure partie du transport routier s'opère sur de courtes distances (une distance inférieure à 150 km). Le trafic potentiel, dès lors, doit être apprécié de manière pragmatique. Ne rêvons donc pas d'un développement extraordinaire des autoroutes de la mer.

***Michel HAGEGE***

Quel est le potentiel de trafic du projet Nantes-Bilbao ?

***Un intervenant***

Ce potentiel est estimé à 1 000 véhicules/jour

***Jean CHAPON***

Je souscris entièrement à l'analyse de Madame Bontemps. Par ailleurs, il convient de tenir compte du détour que de telles infrastructures imposent pour récupérer le trafic hors du port. Enfin, précisons que le régime d'assurance varie selon le mode de transport. Le transport par bateau, en la matière, majore très substantiellement les polices d'assurance.

***Jacques TRORIAL***

L'Union des ports autonomes et l'ASIM partagent la définition qui vient d'être rappelée par Monsieur Marendet. Il faut donc se garder d'entretenir toute confusion entre le transport maritime à courte distance (*i.e.* le cabotage, auquel la dernière version du Livre blanc sur le transport accorde une part majeure) et la logique pure des autoroutes de la mer. Rappelons par ailleurs que 39 % des échanges intra-européens s'effectuent par transport maritime à courte distance. Il faut donc se tenir à une définition stricte, ce d'autant plus que le budget européen pouvant être consacré au financement des projets d'infrastructures alternatifs est inférieur à nos attentes. Ajoutons que nos collègues de l'Europe du Nord, en particulier, qui ont toujours été très réservés à l'égard de ce type de projets, le seront d'autant plus qu'ils verront que de simples projets de cabotage ont été travestis en projets d'autoroutes de la mer.

***Michel HAGEGE***

Selon vous, quelles mesures faut-il mettre en oeuvre, de manière urgente, pour permettre aux grands ports français de surmonter les difficultés évoquées ce matin et de jouer pleinement leur rôle ?

***Charles REVET***

A mon sens, il importe de coordonner l'action et le fonctionnement à l'intérieur des ports, et bien sûr de clarifier le régime des responsabilités. C'est d'ailleurs la ligne que je défendrai lors de mes prochaines interventions.

***François MARENDET***

Pour ma part, je considère qu'il est primordial de renforcer les missions des autorités portuaires, pour leur permettre d'agir comme de véritables acteurs économiques dans la chaîne du transport. Il importe également de leur conférer un rôle de coordination, ce qui suppose d'alléger le système de tutelle.

***Emmanuelle BONTEMPS***

Il convient de poursuivre les efforts déjà consentis dès lors qu'ils visent à attirer les professionnels de la logistique, à développer des prestations et des services annexes aux infrastructures portuaires. Cela permettra de capter et de fidéliser un trafic de marchandises potentiel.

Il me paraît également nécessaire de réduire la complexité et la lourdeur des procédures administratives d'implantation logistique en France. A titre d'illustration, pas moins de 18 mois sont nécessaires, en France, pour obtenir les autorisations nécessaires et construire un entrepôt, contre 6 à 9 mois chez nos voisins espagnols ou belges. Naturellement, cela a des répercussions commerciales non négligeables.

***Michel HAGEGE***

Un mot, pour finir, sur la place de l'Europe.

***Jacques TRORIAL***

A mon sens, il est inutile d'élaborer un troisième projet de directive. L'Europe, en la matière, doit clarifier le régime des subventions et aides publiques licites dans le domaine portuaire. Cela aura le mérite de clarifier et, par voie de conséquence, d'assainir le jeu de la concurrence interportuaire. En outre, l'accent pourra être mis sur les affectations de crédits au titre du réseau RTE-T, avec une ventilation entre ce qui sert aux marchandises d'une part et aux couloirs d'autre part.

***Daniel PAUL***

Je rejoins naturellement les propos de Jacques Trorial, car il me paraît essentiel de clarifier les règles du jeu, en Europe, des financements publics aux autorités portuaires.

De plus, il convient de régler au plus vite le problème de la gouvernance des ports. Il importe, notamment, d'établir une distinction nette entre l'autorité portuaire dans son rôle de puissance publique d'une part, et dans ses activités industrielles et commerciales d'autre part. Cela apportera un supplément de réactivité, pour s'adapter à la temporalité des opérations industrielles.

**Charles REVET**

L'Etat éprouve de réelles difficultés à décentraliser, ce pour différentes raisons. Or force est de constater que la décentralisation permet généralement de faciliter la mise en oeuvre d'un projet et renforce son efficacité globale. Par ailleurs, et c'est davantage une question d'état d'esprit, n'attendons pas tout de l'Europe !

**Philippe DURON**

Si je devais me livrer à un exercice de synthèse de nos débats, dont la richesse est évidente (un colloque d'une journée sur ces thématiques permettrait d'ailleurs de prolonger notre réflexion), je retiendrais cinq conclusions provisoires et très ouvertes. A l'évidence, les ports sont en pleine mutation, entre évolutions et incertitudes, et le moins que l'on puisse dire est que nous n'avons pas encore trouvé de réponses fiables à l'ensemble de nos interrogations.

- Premièrement, les enjeux qui se posent à nos grands ports maritimes illustrent, en filigrane, une dialectique entre l'ingénieur et le logisticien. **Le port n'est plus une infrastructure, mais un système**, qui va bien au-delà de l'interface entre la mer et la terre. Michel Savy a évoqué un « système d'acteurs en mutation » : c'est cela qu'il faut approfondir, en clarifiant le mode de gouvernance de ce système.

- Deuxièmement, nos échanges ont mis en exergue la complexité des relations entre le port et son hinterland. Vous avez souligné la faiblesse de l'hinterland français par rapport à celui d'autres ports de la façade de la Mer du Nord. Vous avez également mis en exergue un certain nombre de maillons inégaux :

- le routier, qui est relativement fiable mais qui peut être rapidement saturé ;
- le fluvial, dont on a montré qu'il existait encore des potentialités, tant sur le Rhône que sur la Seine, mais dont les infrastructures doivent être améliorées, notamment à l'interface entre le fleuve et le port maritime ;
- et enfin la question ferroviaire, qui a été analysée au regard des perspectives offertes par l'ouverture à la concurrence et par les nouveaux entrants.

Sur ce dernier point, Monsieur Marendet a plaidé pour l'élargissement des compétences des ports autonomes, qui pourraient s'affirmer comme de véritables opérateurs ferroviaires, ce pour mieux gérer la *supply chain*.

- Troisièmement, vous avez posé la problématique des ports sans système, regrettant l'absence de coordination, de coopération et de co-production entre les ports littoraux et les ports fluviaux. L'on pourrait en dire de même pour les réseaux de ports sur les mêmes façades maritimes (par exemple entre deux régions, la Haute et la Basse Normandie, mais aussi avec les autres régions de l'« arc Manche », dans le cadre de coopérations futures permises, demain, par la décentralisation portuaire). A l'évidence, de profondes mutations sont à l'oeuvre, qui modifieront le paysage portuaire actuel.

- Quatrièmement, vos interrogations ont été nombreuses sur le mode de gouvernance : nous sommes aujourd'hui à la recherche d'une gouvernance introuvable. Quelle stratégie portuaire faut-il élaborer pour et face à la tutelle étatique ? Que veut faire l'Etat des ports autonomes ? Comment peut-on

gérer les relations entre ports autonomes ? En ce sens, existe-t-il une communauté de ports en France ? D'ailleurs, est-elle voulue et préparée ?

A cet égard, nous avons organisé, il y a deux mois, une conférence interportuaire entre deux régions normandes. Y étaient notamment conviés les directeurs respectifs des ports autonomes de Rouen et du Havre : ils ont parlé d'une même voix, et dressé des diagnostics convergents quant aux difficultés et problèmes rencontrés. C'est, à notre sens, une belle image. Espérons qu'elle trouvera des concrétisations ultérieures.

Cinquièmement et enfin, vous avez débattu des autoroutes de la mer. Comment passer du concept à la réalité ? Comment préserver la logique routière de ces projets, qui fonde le concept même des autoroutes de la mer ? Reste à traiter la question de la sous-utilisation des ports et de la mer dans le fret intérieur européen. En effet, si, en Europe, 41 % du fret se transporte par voie maritime, il n'en va pas de même en France.

Encore une fois merci de votre présence, et permettez-moi, en votre nom, de remercier nos trois intervenants.