



HAL
open science

Coopération interportuaire et développement des hinterlands. L'exemple des ports français

Antoine Fremont

► **To cite this version:**

Antoine Fremont. Coopération interportuaire et développement des hinterlands. L'exemple des ports français. *Transports, Infrastructures & Mobilité*, 2018, 513, pp.35-41. hal-02122814

HAL Id: hal-02122814

<https://hal.science/hal-02122814v1>

Submitted on 7 May 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Coopération interportuaire et développement des hinterlands. L'exemple des ports français.

Antoine Frémont

Directeur scientifique adjoint de l'IFSTTAR, Université Paris Est.

Pour citer cet article

FRÉMONT, A. (2018) Ports français : coopération et développement des hinterlands, **Transports Infrastructures et Mobilité**, n°513, pp.35-41.

Le 11 janvier 2018, HAROPA et le Port autonome de Strasbourg (PAS) ont signé un accord de partenariat qui vise notamment à faire émerger un service ferroviaire régulier entre les deux ports et à améliorer les performances des corridors du réseau transeuropéen qui les concernent.

La coopération interportuaire ne date pas d'aujourd'hui et n'est pas spécifiquement française. Mais les multiples actions engagées sur l'axe Seine depuis la fin des années 2000 lui ont donné du relief. Elle est désormais voulue politiquement. En novembre 2017, le Premier Ministre a annoncé vouloir franchir une nouvelle étape dans l'intégration des axes Seine, Rhône-Saône et Nord de la France avec le lancement de missions interministérielles qui devront rapidement avancer des propositions.

La question est alors posée : dans quelle mesure la coopération interportuaire à l'échelle d'une façade ou d'un axe est-elle un levier pour contribuer à la reconquête et au développement de l'hinterland des ports français ?

Développement de l'hinterland, massification et coopération interportuaire

Le cercle vertueux de la massification

Avec les zones industrialo-portuaires des Trente Glorieuses, les ports maritimes ont été des lieux essentiels du développement des industries lourdes. Le concept de l'industrie dans l'eau, principalement de raffinage, pétrochimique ou sidérurgique, assure à ces ports dotés de ZIP des trafics captifs. Le port crée alors son propre hinterland par la seule vertu de la massification des trafics maritimes.

Depuis les années 1970, la conteneurisation a rendu contestable les hinterlands des ports d'une même façade maritime. A une succession de transports segmentés (transport maritime, passage portuaire, transport terrestre) se substituent progressivement des chaînes logistiques intégrées maîtrisées par des opérateurs globaux. Pour ces derniers, le passage par un port ne s'impose plus nécessairement en fonction de la seule proximité au marché. Un autre port, plus éloigné du point à desservir, est préférable s'il s'inscrit dans des chaînes logistiques plus efficaces, par exemple moins chères, plus rapides, plus fiables ou plus flexibles. Pire, un port peut être marginalisé en étant écarté de ces chaînes logistiques. Pour reprendre une formule ancienne mais toujours vraie, les ports ne seraient plus qu'un pion dans un jeu¹.

Les plus grands ports s'imposent par la massification des trafics. Plusieurs facteurs y concourent : sur la partie maritime l'accroissement constant de la taille des navires et les réseaux de

¹ SLACK B. (1993), « Pawns in the Game : Ports in a Global Transportation System », *Growth and Change*, Vol.24, pp.579-588.

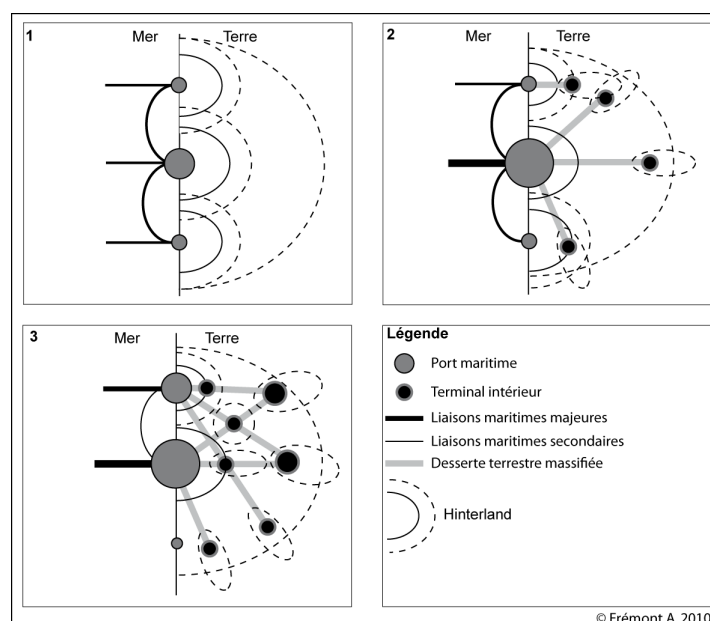
type hub and spoke, sur la partie terrestre la mise en place de dessertes ferroviaires ou fluviales afin de prolonger à terre les économies d'échelle et abaisser les coûts du transport terrestre, ce qui permet aussi de desservir des destinations intérieures plus lointaines que par la simple voie routière.

Un effet systémique joue à l'échelle des façades maritimes en faveur des ports les plus importants comme l'ont montré plusieurs modèles de développement dans le temps des hinterlands portuaires². A une première phase (années 1970) caractérisée par des hinterlands continus qui se différencient en fonction de leur inégale richesse et qui expliquent alors la hiérarchie portuaire succède une seconde phase « d'hinterlands en archipel » dominés et organisés par le ou les ports les plus importants. Des dessertes terrestres massifiées fluviales ou ferroviaires relient des terminaux intérieurs situés à proximité des grandes métropoles. L'hinterland du port principal devient plus complexe, continu pour l'hinterland de proximité, discontinu au-delà, chaque terminal intérieur développant son propre hinterland. L'hinterland continu est aussi renforcé par le développement de centres logistiques à proximité du port dont la vocation n'est pas simplement régionale mais nationale ou internationale.

Un effet boule de neige -le trafic appelle le trafic- se produit alors en faveur du port principal. Pour profiter d'un hinterland élargi et enrichi, les armateurs y multiplient les lignes maritimes, ce qui accroît l'offre vers l'avant-pays maritime et renforce en retour les volumes en provenance ou à destination de l'hinterland, y compris par transbordement, ce qui permet aussi d'accroître l'offre de transport terrestre intérieure, notamment en fréquence.

Les ports « secondaires » sont sous la menace d'une véritable « cannibalisation » de leur hinterland par le port principal. Inversement, la « résistance » peut s'organiser pour rentrer dans le cercle vertueux de la massification en jouant sur tous les leviers pour capter des trafics : accroissement de l'offre maritime, développement de l'offre logistique dans l'hinterland de proximité, mise en place de navettes terrestres cadencées ferroviaires ou fluviales vers les métropoles intérieures.

Figure 1 : Concurrence interportuaire pour les hinterlands : schémas théoriques



² NOTTEBOOM Th., RODRIGUE JP., 2007, Port regionalization: towards a new phase in port development, Maritime Policy & Management, 297-313.

Coopération interportuaire, massification et hinterland

Pour les ports « secondaires », la coopération interportuaire est un levier pour engager cette logique de massification et reconquérir voir élargir leur hinterland. Elle repose a minima sur la coordination des actions menées par les différentes administrations portuaires. Un premier type réunit des ports maritimes situés proches les uns des autres, sur une même façade ou un même axe. Un second type associe un port maritime et un ou plusieurs ports intérieurs éloignés afin de développer des relations terrestres dans le cadre du développement d'un hinterland de type « archipel ».

Pour le premier type, la coopération s'impose par la force de l'urgence et de la nécessité. Confrontés à un ou plusieurs méga-ports, des ports secondaires et proches risquent une concurrence plus destructrice que créatrice parce qu'elle s'exerce sur des résidus d'hinterland hérités le plus souvent de rentes nationales qui se sont effondrées avec l'internationalisation des chaînes logistiques.

La coopération interportuaire repose sur la mutualisation et la complémentarité des actions menées par les ports associés (cf. tableau 1). L'appréhension du corridor dans sa totalité conduit à concentrer les investissements en infrastructure sur les goulets d'étranglement et à une plus grande spécialisation des sites portuaires afin de bénéficier des économies d'échelle. Une approche commerciale intégrée assure une visibilité plus forte à l'échelle internationale grâce à une offre à la fois plus importante et plus diversifiée. En matière d'aménagement, une approche intégrée de la façade ou du corridor permet d'envisager des itinéraires multimodaux associés à des implantations logistiques et des terminaux intérieurs à l'échelle de l'axe et au-delà. Ce changement d'échelle (le périmètre portuaire propre à chaque port n'est plus le seul pertinent) crédibilise et légitime les ports en coopération pour dialoguer et négocier avec les autres acteurs de l'aménagement, qu'ils soient publics (Etat, collectivités territoriales...) ou privés (promoteurs de l'immobilier logistique).

Pour bénéficier à plein des effets de complémentarité et de mutualisation, les administrations portuaires qui coopèrent peuvent décider de mettre en commun des services, voire de fusionner en une autorité unique. A chaque site portuaire la gestion du quotidien et de l'opérationnel dans un principe de subsidiarité entre les sites. A l'organisme de tête la vision stratégique à long terme, les négociations commerciales avec les opérateurs internationaux des chaînes logistiques, les questions d'aménagement avec les partenaires territoriaux. Certes, une telle vision se heurte à bien des conservatismes : force de l'habitude des administrations existantes, crainte légitime des personnels ou remise en cause des prés carrés de chaque place portuaire.

Tableau 1. Les leviers de la coopération interportuaire

Leviers	Effets attendus	Obstacles
Investissements dans les infrastructures portuaires et terrestres	Plus grande spécialisation des sites portuaires. Logique de corridor pour les infrastructures terrestres. Rationalisation et mutualisation des investissements.	Surmonter les concurrences anciennes. Accepter une plus grande spécialisation des sites portuaires.

³ FREMONT A., FRANC P. (2010) Hinterland transportation in Europe: Combined transport versus road transport, Journal of Transport Geography, Vol.18, 548-556.

Approche commerciale vers les opérateurs maritimes et terrestres	Proposition de solutions intégrées à l'échelle des ports. Offre plus diversifiée par la complémentarité des différents sites. Capacité de négociation plus forte avec les différents acteurs de la chaîne logistique.	Parvenir à la coordination des administrations portuaires. Parvenir à la coordination des places portuaires. Rationaliser les moyens mis en œuvre.
Aménagement	Changement d'échelle : le périmètre portuaire n'est plus le seul pertinent. Légitimité plus forte pour travailler avec les collectivités et l'Etat afin de développer des zones logistiques ou des terminaux intérieurs. Capacité de négociation plus forte avec les logisticiens, notamment les promoteurs immobiliers de la logistique. Renforcement des capacités pour dialoguer avec la société civile et légitimer les projets de transport ou de zones logistiques.	

Le second type de coopération, entre un port maritime et un port intérieur éloigné, se justifie si les volumes ne sont pas suffisants pour que les intervenants de la chaîne logistique mettent en place dans une logique de marché des services cadencés et massifiés. Les autorités du port maritime et du port intérieur peuvent alors s'allier pour initier et soutenir un service massifié fluvial ou ferroviaire entre les deux ports, par exemple en s'impliquant directement dans ce service par l'intermédiaire d'une société ad hoc.

Les ports français : de la concurrence destructrice à la coopération salvatrice ?

2017 est une année de reconquête des parts de marché pour les ports français. Les réformes engagées commencent sans doute à porter leurs fruits montrant que rien n'est irréversible. Cependant, de nombreuses faiblesses restent à lever avec un diagnostic sur ces dernières désormais bien établi, notamment en matière de maîtrise de l'hinterland. La coopération entre les ports d'une même façade ou d'un même axe est désormais une volonté politique affichée pour poursuivre les progrès enregistrés après la réforme de 2008.

Le constat connu de la faiblesse des ports français

Depuis les années 1990, la part des deux plus grands ports français, Le Havre et Marseille, n'a cessé de se dégrader jusqu'en 2016 pour le trafic des conteneurs sur leur rangée maritime respective. Il est difficile de connaître avec précision les répercussions de cette dégradation sur la maîtrise de leur hinterland car il n'existe pas de statistiques sur l'acheminement continental des

marchandises à l'origine ou à destination des ports. Cependant, des estimations citées par de multiples rapports indiquent qu'au moins un tiers du marché français des conteneurs passerait par les ports du Nord de l'Europe.

L'hinterland des ports de la façade atlantique se limite logiquement à l'Ouest français. La vocation de Dunkerque comme port à conteneurs reste émergente. Les deux seules véritables portes maritimes du territoire national, Le Havre et Marseille, sont contestées sur leur hinterland de proximité par les ports de l'Europe du Nord. La part de marché du Havre en Ile-de-France, première région d'Europe par son PIB, ne serait que de 50%. Marseille serait aussi fortement concurrencé sur la région lyonnaise. A fortiori, les deux ports seraient quasiment absents sur des hinterlands plus lointains, rhénans par exemple. Cette situation ne date pas d'aujourd'hui et semblerait rendre impossible tout retournement de tendance.

Une cause de cette faiblesse tient dans la répartition modale des pré- et post-acheminements des conteneurs, dominés à 80% par le transport routier dans les ports havrais et marseillais alors qu'Anvers et Rotterdam sont des ports fluviaux et qu'Hambourg est un port ferroviaire. Mieux, ces ports réalisent leurs ambitions affichées de progression des parts fluviales et ferroviaires tout à la fois pour faire face à l'augmentation de leur trafic conteneurisé, lutter contre la congestion portuaire, le tout en se proclamant soucieux de l'environnement...

De fait, Le Havre comme Marseille offrent un nombre de dessertes massifiées très limitées par rapport à leurs grands concurrents européens. Alors que Le Havre a dû batailler pour être partie prenante du corridor fret européen Atlantique, Anvers et Rotterdam se situent simultanément sur trois corridors (Mer du Nord-Baltique, Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée).

Tableau 1 : Evolution des trafics conteneurisés des plus grands ports de la rangée Nord-Europe. 1990-2016. (% et total en millions d'EVP)

	1990	2009	2016
Hambourg-Bremerhaven	33,3	34,6	35,2
Rotterdam	38,5	29,2	30,1
Anvers-Zeebrugge	18,8	28,9	27,9
Le Havre	8,3	6,6	6,1
Dunkerque	1,0	0,6	0,7
TOTAL	9,6	33,2	40,9

Sources: autorités portuaires

Tableau 2 : Evolution des trafics conteneurisés des plus grands ports ouest-méditerranéens (hors pur hubs de transbordement). 1990-2016. (% et total en millions d'EVP)

	1990	2009	2016
Valence*	20,0	7,1	40,5
Gène	15,0	26,8	19,8
Barcelone	20,0	32,1	19,0
Marseille-Fos	25,0	16,1	10,3
La Spezia	20,0	17,9	10,3
TOTAL	2,0	5,6	11,6

* Le port de Valence est devenu en 2010 un hub pour l'armement MSC.

Sources: autorités portuaires

Tableau 3 : Partage modal en 1994 et 2015 pour le trafic intérieur des conteneurs

	Rotterdam		Anvers		Hambourg	Le Havre	
	1994	2015	1994	2015	2015	1994	2015
Route	51,3	53	64,5	58	56	83	86
Rail	14,5	11	7,8	7	42	17	5
Fleuve	34,2	36	27,7	35	2	0,6	10

Sources: autorités portuaires

Réformes portuaires et volonté politique de la coopération interportuaire

Ce constat maintes fois réitéré de la faiblesse des ports français a entraîné des réformes profondes de structure et d'autres plus techniques. Les premières ont aligné le régime des ports français sur celui des plus grands ports mondiaux. Elles ont commencé dès 1992 avec l'intégration des dockers en tant que salariés des entreprises de manutention. Celles de 2008 ont permis de réaliser l'unicité de commandement sur les terminaux. Leur coût financier pour les Grands Ports Maritimes a été élevé. La longue instabilité sociale qui en a résulté n'est pas sans expliquer en partie des pertes importantes de parts de marché. Mais depuis 2011, les ports français se caractérisent par leur fiabilité retrouvée. Les secondes, plus techniques, ont permis de lever des verrous décisifs. Il faut notamment citer la loi sur l'économie bleue de 2016 qui rend désormais possible l'autoliquidation de la TVA à l'import.

Depuis la fin des années 2000, la coopération interportuaire s'impose progressivement comme un nouveau levier de progression des ports français. Face à des marchés globalisés mais aussi des chaînes logistiques maîtrisées par des opérateurs globaux, la longue tradition de concurrence entre des places portuaires nationales proches mais menacées de marginalisation par des mégaports s'avère plus destructrice que créatrice. Un changement de logiciel s'impose, un peu comme pour les plus grands duos de villes françaises (Rouen-Le Havre, Nancy-Metz, Lyon-Grenoble, Marseille-Toulon, Montpellier-Nice, Toulouse-Bordeaux, Nantes-Rennes), hier en concurrence, aujourd'hui en recherche forcée de complémentarité afin de gagner un statut de métropoles européennes... Les difficultés pour converger vers un Cargo Community System (CCS) unique entre Marseille et Le Havre témoignent de ces rivalités dépassées et destructrices qui ne profitent qu'à des intérêts particuliers et malthusiens.

L'axe Seine a ouvert la voie à ce nouveau paradigme de la coopération interportuaire. En 2008, dans le cadre de la loi du 4 janvier portant sur la réforme portuaire, est créé le Conseil de Coordination Interportuaire⁴ de la Seine (CCIS), présidé par Claude Gressier, qui deviendra le 1^{er}

⁴ Le conseil de coordination interportuaire adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés dans le but d'élaborer des positions communes par façade sur les enjeux nationaux et européens. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens d'expertise et de services, y compris de dragage et de remorquage (Code des transports, Article L5312-12).

janvier 2012 le GIE Haropa⁵ qui rend opérationnel les objectifs du CCIS grâce à quatre directions communes aux trois ports du Havre, de Rouen et de Paris (stratégie et développement, commerciale et marketing, réseaux, communication). Les objectifs sont bien de définir des orientations stratégiques communes aux trois ports, d'avoir une politique logistique d'axe, de coordonner les investissements et de mener une politique de promotion commune.

Cette coopération des trois ports participe et bénéficie d'un regain d'intérêt pour l'axe Seine à partir de la fin des années 2000. Ce dernier est à nouveau perçu comme stratégique pour le territoire national à la fois comme une porte d'entrée de la France et de l'Europe sur le monde, mais aussi comme corridor industriel, touristique et urbain avec un patrimoine culturel et environnemental de premier ordre. Il mérite une politique globale d'aménagement prenant en compte l'ensemble de ces dimensions.

Avec la consultation du Grand Paris en 2008-2009, l'architecte Antoine Grumbach a donné un souffle à cette ambition en réactualisant l'idée émise en 1802 par Bonaparte « Paris Rouen Le Havre, une seule et même ville dont la Seine est la Grande Rue ». A partir de 2011, Antoine Rufenacht, alors Maire du Havre, a porté politiquement cette ambition en devenant le commissaire au développement de l'Axe Seine. Depuis avril 2013, le Préfet Philizot, Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, la « met en musique » grâce à un schéma directeur adopté en juillet 2015. A travers l'axe Seine est mise en évidence la nécessaire synergie entre les politiques strictement portuaires et les autres dimensions de l'aménagement d'un territoire.

Cette dynamique s'étend aux autres ports français. Quatre missions parlementaires établissent à l'été 2016 un diagnostic et des recommandations pour le développement des principales portes d'entrée maritimes et la compétitivité des places portuaires de la France autour des axes Seine, Rhône-Saône, Nord et de la façade Atlantique. En mai 2017 est créée une délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône alors que les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne coopèrent par la volonté de la Région des Hauts-de-France dans l'association Norlink Ports. Quant aux grands ports maritimes de Nantes- Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux, ils coopèrent depuis 2009 au sein du conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique.

La coopération interportuaire en France au service de la reconquête de l'hinterland

Préserver l'hinterland captif

L'hinterland captif des ports ne l'est plus. Cela vaut autant pour l'énergie que pour la sidérurgie. La transition énergétique fragilise le modèle économique des plus grands ports européens en leur cœur. En France, Fos-sur-Mer, l'étang de Berre et la Basse-Seine concentrent 80% de l'industrie du raffinage français sur laquelle sont adossés de vastes complexes pétrochimiques. Le développement de capacité de raffinage au départ des zones exportatrices ou dans les pays émergents met à mal la compétitivité du raffinage européen lorsque les prix du pétrole sont élevés. A cela s'ajoute la fermeture annoncée des centrales thermiques dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique. Cela s'est déjà traduit pour les ports par la baisse des trafics des vrac

⁵ Le GIE est un groupement doté de la personnalité morale qui permet à ses membres de mettre en commun certaines de leurs activités afin de développer, améliorer ou accroître les résultats de celles-ci tout en conservant leur individualité.

liquides et solides. Quant à la sidérurgie, le marché mondial est bouleversé par les surcapacités chinoises.

L'enjeu pour Le Havre, Marseille-Fos et Dunkerque est donc crucial. Il l'est aussi pour les autres très grands ports européens dotés de zones industrialo-portuaires (Anvers, Rotterdam, Amsterdam-IJmuiden). Ces ports se retrouvent de fait en concurrence sur les trafics associés à ces industries, trafics considérés encore hier comme captifs. En parlant d'une seule et même voix, les ports d'un axe peuvent contribuer à la prise de conscience collective que ces industries continuent d'avoir un caractère stratégique alors que les temps n'ont jamais été aussi troublés et incertains depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Tant pour le raffinage que pour la sidérurgie ne pourront subsister que les plus grosses unités de production constamment modernisées. Cela nécessite des liens étroits entre l'Etat, les ports et les groupes à vocation mondiale propriétaires de ces installations pour spécialiser les sites, coordonner les investissements et optimiser les chaînes logistiques associées à ces industries. Rien n'empêche non plus les ports d'envisager les pistes de diversification (énergie éolienne) et d'esquisser d'ores et déjà des visions à long terme de requalification d'espaces portuaires qui seront peut-être demain délaissés (centrale thermique).

Desservir l'hinterland

La mise en place d'itinéraires massifiés est complexe. La coopération entre les ports favorise une vision par axe et à long terme des grands itinéraires multimodaux et renforce leur pouvoir d'influence pour initier et engager la modernisation de ces axes.

L'infrastructure ne peut pas tout mais elle est nécessaire. Ainsi les besoins des ports ont bien été pris en compte par la commission Mobilité 21 (2013) et aujourd'hui par le Conseil d'orientation des infrastructures. Après la réouverture en 2008 du tronçon ferroviaire entre Montérolier-Buchy et Motteville, les travaux qui démarrent pour la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors marquent un aboutissement à la fois pour convaincre de l'utilité d'un itinéraire alternatif fret à la ligne historique Le Havre-Paris mais aussi pour lever les oppositions de type Nimby⁶. De même, l'accent mis désormais sur la modernisation des réseaux existants, tant ferroviaires que fluviaux, notamment en concentrant les efforts sur les nœuds, devrait aussi à terme avoir des répercussions favorables pour le fret.

Mais beaucoup reste à faire. Serqueux-Gisors ne résout pas les problèmes d'intégration du trafic ferroviaire fret en Ile-de-France, notamment sur la grande ceinture. Des grands itinéraires de contournement sont à promouvoir par Amiens et Reims, y compris pour atteindre l'Est de la France, voire des marchés rhénans. Il en va de même pour le contournement de Lyon. L'effort à faire reste colossal, ce qui rend les projets à impact plus incertain d'autant moins urgent comme une chatière au Havre alors qu'il existe un terminal multimodal sans parler d'un grand canal...

L'action engagée par la mission interministérielle au développement de la Vallée de la Seine pour fiabiliser les sillons fret en mettant tous les acteurs autour de la table est sans doute duplicable sur d'autres axes. Enfin et peut-être surtout, dans une logique commerciale, les ports maritimes et intérieurs peuvent lancer des navettes expérimentales en prenant une participation directe dans les sociétés de transport ou les terminaux intérieurs. Sur l'axe Seine, les ports du Havre et de Paris ont contribué à initier en 1994 les services fluviaux conteneurisés via leur prise de participation dans les sociétés LogiSeine et dans le terminal de Gennevilliers Paris Terminal. Depuis ces services ont

⁶ Not In My BackYard

augmenté en volume démontrant que même sur des distances relativement courtes leur pertinence pouvait être réelle.

Sur l'axe Rhône, le port de Marseille a pris des participations dans le terminal de Lyon (1999) et de Pagny (2009). Depuis 2008, Medlink Ports associe le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) à huit plateformes multimodales d'Arles à Pagny. En 2015, Medlink est devenue une agence de développement associant le GPMM, la Compagnie nationale du Rhône (CNR), Voies navigables de France (VNF) et les ports du bassin Rhône-Saône. Sur la façade atlantique, les ports de La Rochelle et de Nantes Saint-Nazaire ont créé avec Euro Cargo Rails (ECR, filiale de DB Schenker) un opérateur ferroviaire portuaire (OFP) qui offre des services de traction ferroviaire sur l'ensemble du territoire et dont le succès ne se dément pas. C'est dans cette continuité qu'intervient l'accord de partenariat entre le Port Autonome de Strasbourg (PAS) et Haropa, notamment avec la volonté de faire « émerger un service ferroviaire régulier et performant reliant leurs zones d'activité en jour A- jour B ». Pour le PAS, il s'agit de ne pas dépendre uniquement d'Anvers et de Rotterdam, pour Haropa d'étendre son hinterland vers l'Est.

Aménager les zones logistiques et industrielles

La reconquête de l'hinterland passe aussi par le développement des zones logistiques dans l'hinterland de proximité. Le Havre comme Marseille axent leurs efforts sur la recherche de foncier disponible et la possibilité de réduire les procédures environnementales, notamment en les anticipant, pour installer rapidement les entrepôts à partir du moment où le client est trouvé. L'axe Seine comme Marseille-Fos enregistrent depuis plusieurs années des succès importants en matière d'implantations logistiques. La Région Hauts de France cherche à tirer parti de sa localisation sur un des grands itinéraires de transit Nord-Sud de l'Europe pour attirer des implantations logistiques sur Dunkerque mais aussi Lille et Douges.

Au-delà de la logistique, toute nouvelle implantation industrielle est une clé du développement portuaire tant les activités maritimes et économiques sont intimement liées dans des économies ouvertes.

Aussi est-il nécessaire de ne pas laisser les disponibilités foncières pour ces plateformes logistiques ou industrielles à la seule main invisible du marché pour deux raisons. La première consiste à favoriser des implantations en relation avec les ports. De ce point de vue, le grand déséquilibre Est-Ouest de la logistique en Ile-de-France constitue un lourd handicap pour l'axe Seine. Le mitage logistique par la fuite des entrepôts en lointaine périphérie n'est pas non plus favorable aux transports massifiés et rend d'autant plus improbable la création de terminaux combinés à proximité des métropoles. Si les ports sont des lieux privilégiés de la massification, c'est l'inverse pour les grandes aires urbaines qu'ils sont censés desservir. La seconde consiste à préserver les paysages et la qualité de vie dans le périurbain des villes afin de ne pas répéter un scénario similaire à celui du massacre des entrées des villes françaises par les zones commerciales, massacre silencieux mais consciencieusement entrepris depuis les années 1970.

L'aménagement à l'échelle de l'axe prend alors toute son ampleur. Il s'agit de prendre en compte non seulement les impératifs économiques mais aussi les autres dimensions de l'aménagement comme le patrimoine ou l'environnement.

Conclusion

Et pourquoi ne pas aller jusqu'au bout ? Sur l'axe Seine, la fusion des trois ports du Havre, de Rouen et de Paris permettrait des capacités d'action renforcée pour mener les objectifs décrits

précédemment. Elle serait l'aboutissement logique du processus engagé depuis la fin des années 2000. Afin de ne pas accoucher d'un monstre bureaucratique, le principe de subsidiarité doit être appliqué en distinguant les tâches qui relèvent de l'opérationnalité de chaque site portuaire des fonctions stratégiques commerciales et d'aménagement. Sur l'axe Rhône-Saône, la préservation du site du port Edouard Herriot comme port fluvial et industriel est vitale afin de préserver des fonctions logistiques en lien avec Marseille au cœur de l'agglomération lyonnaise.

Serait-il possible d'aller encore plus loin et d'envisager la transformation de l'autorité portuaire fusionnée (pour l'axe Seine) ou non (Marseille et Dunkerque) en société anonyme à l'instar du port de Rotterdam ou des plus grands aéroports français (Aéroports de Paris depuis 2005) ? Cela permettrait à ces ports d'étendre leurs fonctions commerciales et industrielles tout en drainant des capitaux grâce à leurs solides assises foncières. Cependant, un actionnariat à majorité publique, par exemple avec un mix de capitaux d'Etat et régionaux, devrait être préservé pour tenir compte du caractère stratégique des ports dans une économie nationale partie prenante de la mondialisation. Dans la France d'aujourd'hui, une telle réforme, menée en concertation et non en confrontation, relève-t-elle du possible ?