



HAL
open science

Stratégie portuaire et défis logistiques : Quels leviers pour des dynamiques de long terme ?

Antoine Fremont, Sonja Broez, Pierre-Yves Rollin, Claude Gressier, Pierre van Cornewal, Bernard Mazuel, Christina Peron

► To cite this version:

Antoine Fremont, Sonja Broez, Pierre-Yves Rollin, Claude Gressier, Pierre van Cornewal, et al..
Stratégie portuaire et défis logistiques : Quels leviers pour des dynamiques de long terme ?. 2016, 56p.
hal-02130910

HAL Id: hal-02130910

<https://hal.science/hal-02130910>

Submitted on 16 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.



Stratégie portuaire et défis logistiques :

Quels leviers pour des dynamiques de long terme ?

Cinq orientations pour améliorer la compétitivité des ports français

Ce document a été préparé par un groupe de travail du Conseil scientifique de TDIE :

Antoine Frémont, Claude Gressier et Pierre Van Cornewal, auxquels ont été associés Bernard Mazuel et Christina Peron (Union des Ports de France).

Rapporteurs : Sonja Broëz et Pierre-Yves Rollin, collaborateurs de TDIE

Document présenté à l'occasion du colloque du 11 octobre 2016

Table des matières

Pour une stratégie portuaire nationale partagée !.....	4
Introduction.....	6
Contexte et actualité de la démarche.....	8
Genèse et méthode de la démarche TDIE.....	13
Cinq orientations pour améliorer la compétitivité portuaire française.....	15
1. Intégrer la politique portuaire aux politiques économiques et territoriales : pour un renouveau des stratégies portuaires nationale et régionale.....	17
<i>Encourager le regroupement des ports par axes et façades.....</i>	<i>17</i>
<i>Renforcer l'implication des collectivités territoriales dans la gouvernance et le développement économique et logistique des ports tout en renforçant l'articulation du couple Etat-Région dans les stratégies de développement portuaire.....</i>	<i>19</i>
<i>Assurer la visibilité, le partage et la continuité de la Stratégie portuaire nationale.....</i>	<i>22</i>
2. Renforcer l'activité des places portuaires et la coopération des acteurs portuaires entre eux	25
3. Assurer le modèle économique des ports français.....	29
4. Fiabiliser et massifier les trafics : renforcer et étendre les hinterlands portuaires.....	33
<i>Fluidifier les outils administratifs français pour faciliter le passage portuaire et reconquérir les hinterlands dits « de proximité ».....</i>	<i>35</i>
<i>Faciliter les implantations logistiques.....</i>	<i>37</i>
<i>Réaliser les travaux d'infrastructures de fret prioritaires.....</i>	<i>38</i>
<i>Renforcer le transport de fret ferroviaire et fluvial.....</i>	<i>38</i>
5. Renforcer l'image des ports français.....	41
<i>Développer une culture politique du fret en France (maritime, fluvial, ferroviaire, routier).....</i>	<i>41</i>
<i>Renforcer l'image des ports français à l'étranger.....</i>	<i>42</i>
Annexes.....	43
Table des matières du dossier documentaire annexé au rapport.....	45
Liste des personnalités rencontrées par TDIE.....	47
Guide d'entretien à destination des personnalités auditionnées.....	50
Bibliographie.....	53

Pour une stratégie portuaire nationale partagée !

Depuis 15 ans, TDIE porte un intérêt particulier aux questions portuaires.

Ces questions sont nombreuses : financement des infrastructures, précision des missions et moyens des différents acteurs portuaires, articulation des dynamiques portuaires avec les systèmes de transport des hinterlands, stratégie commerciale et développement des services aux entreprises, structuration d'une offre logistique. Elles révèlent des enjeux de politique publique de plus en plus complexes. Les mutations économiques portées par la mondialisation des échanges, l'intégration européenne, et la poursuite du mouvement de décentralisation engagé il y a bientôt 40 ans ont contribué à redéfinir le cadre des systèmes logistiques. Les ports sont appelés à y jouer un rôle de plus en plus important.

La place des ports dans l'économie nationale est pourtant méconnue. Les courbes des différents trafics traités dans les ports français sont autant des indicateurs de l'attractivité de nos ports pour les armateurs, que des dynamiques industrielles et commerciales de notre économie. Ils sont à l'articulation entre les grands flux maritimes mondiaux de plus en plus massifiés, et les systèmes logistiques continentaux mobilisés par l'industrie et le commerce.

A quelle échelle penser la stratégie portuaire ?

A quelle échelle faut-il élaborer une stratégie portuaire ? Doit-elle être conçue et portée par l'Etat, au niveau du port, dans une approche sectorielle ? L'autorité portuaire peut-elle relever seule ce défi ? Comment l'Etat doit-il coordonner la mobilisation de ses services ? Comment articuler les dynamiques des acteurs économiques, et les stratégies d'investissement et de développement territorial des pouvoirs publics ? Quelle place pour les nouvelles Régions, que la loi NOTRe appelle à se mobiliser dans les dynamiques logistiques à travers leurs responsabilités en matière de développement économique et de transport ?

Les différentes temporalités et échelles d'action doivent trouver des points de coordination afin d'assurer la lisibilité des projets stratégiques construits autour des systèmes portuaires. L'Etat conserve à ce titre un rôle important qu'il faut préciser dans la mise en œuvre des outils définis dans les dernières réformes.

La politique portuaire de l'Etat des 30 dernières années a été marquée par deux étapes de décentralisation (1992 et 2004). La loi de réforme portuaire de 2008 a été précisée par la loi pour l'Economie bleue adoptée en juin 2016. Les Ports autonomes devenus Grands ports maritimes disposent des outils pour développer une stratégie de développement commercial. Ils doivent désormais relever le défi de la concurrence avec les ports européens.

Les enjeux terrestres d'une stratégie de développement portuaire

Derrière les indicateurs des courbes de trafics traités dans nos ports, une évidence s'impose désormais : la bataille se joue à terre, à l'échelle des hinterlands. Notre pays doit trouver les moyens de consolider l'hinterland de ses ports, et d'assurer la coordination entre les stratégies de développement des Grands ports maritimes et les différentes politiques publiques.

En 2015, TDIE a travaillé pour présenter une contribution à la Conférence nationale de la logistique. Il était naturel de poursuivre cette réflexion autour des enjeux portuaires : le développement d'une politique de la logistique doit s'appuyer sur une stratégie portuaire déterminée et partagée entre l'Etat et les acteurs territoriaux, entre les pouvoirs publics et les professionnels.

Le Premier Ministre et le Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche ont, depuis, demandé à huit de nos collègues parlementaires de leur faire des propositions d'actions pour renforcer les dynamiques économiques et logistiques des façades maritimes et de leurs hinterlands portuaires. Les rapports présentés fin juillet soulignent ainsi la nécessité d'une coordination des acteurs publics, tout en manifestant des éléments de spécificité des dynamiques portuaires et territoriales de chaque ensemble port-hinterland.

Le débat est ouvert. Les propositions sont nombreuses. Nous attendons la réponse du Gouvernement à l'occasion d'un Comité interministériel pour la mer annoncé en novembre.

Pour contribuer au débat, le Conseil scientifique de TDIE propose cinq orientations que nous rendons publiques à l'occasion de l'organisation du colloque du 11 octobre intitulé : « Stratégie portuaire et défis logistiques : quels leviers pour des dynamiques de long terme ? ». A ce rapport est annexé un dossier documentaire ; il s'adresse à toutes celles et tous ceux qui souhaitent se familiariser avec les problématiques portuaires et logistiques du moment. Il sera bientôt disponible sur Internet.

Nous remercions le groupe de travail du Conseil scientifique qui s'est mobilisé pendant 10 mois pour préparer cette réflexion avec l'Union des Ports de France. Nous remercions chaleureusement celles et ceux qui ont accepté de partager leur expertise et d'accorder du temps à notre démarche à travers les auditions très riches qui ont contribué à l'élaboration de ces propositions.

A Paris, le 6 octobre 2016.

Philippe Duron

Coprésident délégué de TDIE

Député du Calvados

Louis Nègre

Coprésident de TDIE

Sénateur des Alpes-Maritimes

Introduction

Deuxième espace maritime mondial, la France compte 7 Grands Ports Maritimes en métropole (Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) et 4 dans les DOM-TOM (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guyane), plus une cinquantaine de ports dits « décentralisés ». La France est la 5ème puissance portuaire européenne.

Les ports français sont situés à l'interface des routes maritimes et terrestres et s'insèrent dans des réseaux de transports multimodaux. Ils sont au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. Ils ont vocation à accueillir les activités essentielles à la croissance dans le secteur logistique ou contribuant au développement industriel, notamment dans le secteur énergétique ou relevant des filières industrielles d'avenir. L'activité portuaire est une source d'emplois et d'activité.

Dans le contexte de la mondialisation, y compris et peut-être plus encore en temps de crise, des ports français dynamiques jouent un rôle stratégique pour le commerce extérieur français, ainsi que pour le maintien et le développement des activités industrielles, logistiques et de commerce international sur le territoire français. **En un mot, les ports sont des outils de souveraineté nationale et des instruments privilégiés de la compétitivité des territoires.**

Quelle stratégie pour relever le défi de la compétitivité portuaire ?

Les ports français possèdent une multitude d'atouts mais se retrouvent au pied du podium portuaire européen, loin derrière leurs concurrents néerlandais, belges ou allemands.

La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a mené l'unification et la privatisation de la manutention portuaire, afin de recentrer les missions des autorités portuaires sur les activités régaliennes, la stratégie – notamment commerciale – en liaison étroite avec la place portuaire, et sur la gestion et l'aménagement du domaine portuaire : c'est le modèle du « landlord port ».

Grâce à la mise en application de cette réforme, les ports français ont pu regagner des volumes de trafics depuis 2011 et retrouver une image sociale apaisée auprès des grands armateurs mondiaux. Cependant, la reprise des trafics de conteneurs est lente à se manifester et, sous le mouvement de transition énergétique, les trafics de vrac énergétiques commencent aujourd'hui à diminuer.

La démarche de notre groupe de travail s'est nourrie des auditions de plus d'une quarantaine d'acteurs portuaires français et internationaux que nous remercions chaleureusement pour leur écoute et leur contribution. Plusieurs alertes nous ont ainsi été soulignées pour préciser les défis auxquels les ports français font face :

- Les acteurs portuaires ont le sentiment que les sujets portuaires sont délaissés des préoccupations économiques et politiques des pouvoirs publics. Ils regrettent et parfois dénoncent l'absence de portage politique des sujets portuaires,
- Les politiques en faveur des ports, comme c'est le cas de la Stratégie nationale de relance portuaire éditée par le ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie en 2013, sont méconnues des acteurs portuaires,
- Les lourdeurs administratives, le coût du passage portuaire, le manque de productivité des places portuaires et le manque d'infrastructures de dessertes multimodales en capacité de desservir un large hinterland sont identifiés comme étant les principaux défis des ports français, et ce depuis bien avant la réforme de 2008.

Dans ce contexte, plusieurs initiatives publiques ont vu le jour en 2015 et 2016 dont les trois principales sont : la Stratégie Nationale pour la logistique, qui réaffirme l'importance des ports dans la compétitivité logistique française, la loi pour l'économie bleue portée par le député Arnaud Leroy, qui précise et poursuit le travail de la réforme de 2008, notamment en ce qui concerne le renforcement de la présence régionale dans la gouvernance des GPM, ainsi que les quatre missions parlementaires pour l'attractivité maritime et portuaire des axes et façades maritimes Seine, Nord, Rhône-Méditerranée et Atlantique.

Il est à présent essentiel que la sphère publique se mobilise de façon continue pour porter l'ambition maritime française. Dans ce cadre, et à travers les nouvelles compétences octroyées aux régions par les lois Maptam et NOTRe, les pouvoirs locaux sont appelés à renforcer leur mobilisation dans les dynamiques portuaires.

Les ports font face à de nombreux défis pour lesquels de grands efforts restent à faire : consolidation et extension de leurs hinterlands par le renforcement des dessertes ferroviaires et fluviales, augmentation de leur réactivité commerciale par l'encouragement du travail en commun des acteurs des places portuaires et enfin, simplification des procédures de toutes natures.

C'est en relevant ces défis que la France pourra développer sa puissance portuaire.

Le groupe de travail :

**Antoine Frémont, Claude Gressier, Bernard Mazuel, Christina Peron, Pierre Van Cornewal
Avec Sonja Broëz et Pierre-Yves Rollin, rapporteurs.**

Contexte et actualité de la démarche

2016, une année sous le signe des ports et de la mer

Le travail préparatoire à la stratégie nationale de la logistique, présenté au Conseil supérieur de l'attractivité du 22 mars et au Conseil des ministres du 24 mars, marque le souhait du gouvernement de renforcer l'attractivité logistique du territoire national. Les ports sont reconnus comme un maillon essentiel de cette attractivité.

En janvier 2016, le Premier ministre a nommé huit parlementaires autour de quatre missions destinées à identifier les enjeux d'une politique de structuration des hinterlands des axes Seine (V. Fourneyron, députée de Seine-Maritime et C. Revet, Sénateur de Seine-Maritime), Rhône-Méditerranée (F-M. Lambert, député des Bouches-du-Rhône et E. Lamure, sénatrice du Rhône), Nord (J. Bignon, sénateur de la Somme et R. Vandierendonck, sénateur du Nord) et de la façade Atlantique (Y. Vaugrenard, sénateur de Loire Atlantique et G. César, sénateur de Gironde). Les députés et les sénateurs en charge des rapports ont remis leurs conclusions au Premier Ministre en juillet 2016. Des propositions spécifiques à chaque façade maritime, portant sur les infrastructures, les services aussi bien que la gouvernance des ports français, ont été précisées par les parlementaires, dans le but de dynamiser et rendre plus attractives les façades maritimes de France métropolitaine.

Le 20 juin 2016, l'adoption de la proposition de loi pour l'économie bleue a fait évoluer la législation portuaire, inchangée depuis la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, sur divers dossiers de l'économie maritime dont notamment la question des ports.

Enfin, les retombées de la réforme territoriale et de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (ou loi NOTRe) donnent le cadre d'une appropriation des enjeux portuaires par les nouveaux exécutifs régionaux, avec la redéfinition du périmètre des compétences transport et économie des régions.

Plus récemment encore, le Conseil National de la Mer et des Littoraux (CNML), sous le patronage du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer en charge des relations internationales sur le climat, a établi un projet de texte intitulé « Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral » (SNML). Ce texte préfigure les annonces gouvernementales qui rythmeront le Conseil Interministériel de la Mer annoncé pour novembre 2016.

Les ports dans l'économie française

- 360 millions

La France est la 5ème puissance portuaire européenne, avec plus de 360 millions de tonnes de fret et 30 millions de passagers par an.

- 11 millions

Son espace maritime est le 2ème au monde derrière celui des États-Unis, avec 11 millions de km².

- 35 000

Le foncier des grands ports maritimes (GPM) est estimé à 35 000 hectares.

- + de 300 000

L'ensemble de l'activité maritime (flotte, ports, pêche, industrie navale, État, recherche, etc.), en dehors du tourisme littoral, génère plus de 300 000 emplois directs dans les bassins locaux.

- 40 000

Les emplois directs des sept grands ports maritimes métropolitains représentent près de 40 000 personnes.

- 90 000

Les activités industrielles emploient dans les ports plus de 90 000 personnes.

- 4ème groupement portuaire européen

Haropa, groupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris, est le 4ème ensemble portuaire européen.

La conférence nationale sur la logistique

Résultat d'un amendement parlementaire adopté à l'unanimité, l'article 41 de la loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport, demande au Gouvernement de prendre, avant le 31 décembre 2014, « ***l'initiative d'organiser une conférence nationale sur la logistique rassemblant tous les acteurs et tous les gestionnaires d'équipements permettant de gérer les flux du secteur ainsi que des experts, afin d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française, de déterminer les besoins pour les années à venir et d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique qui pourrait constituer une annexe au schéma national des infrastructures de transport, et ainsi d'identifier les priorités d'investissement et de service dans un plan d'action national pour la compétitivité logistique de la France. Les régions et les métropoles seraient invitées à définir et à mettre en œuvre sur leur territoire des plans d'action logistiques intégrés au plan d'action national.*** »

Un premier rapport, rédigé par un comité scientifique intitulé *La logistique en France : Etat des lieux et pistes de progrès* a été présenté au Secrétaire d'Etat chargé des Transports en mars 2015. Il a distingué quatre pistes possibles pour améliorer la compétitivité de la logistique en France (performance, compétence et formation, recherche et innovation, logistique et territoires) autour desquelles différents leviers d'actions ont été identifiés.

Ces quatre thèmes ont structuré l'organisation de la consultation avec plus de 500 acteurs socio-économiques qui s'est déroulée au printemps 2015. Cette consultation a permis aux acteurs de manifester leurs attentes. L'Etat est sollicité sur trois axes :

- Stratégie et planification en proposant une vision de la logistique à moyen-long terme.
- Harmonisation des législations avec les voisins européens.
- Améliorer la compréhension et la reconnaissance de la discipline au niveau national.

Une première réunion de la Conférence nationale sur la logistique, le 8 juillet 2015

Le mercredi 8 juillet 2015, 300 acteurs de la logistique se sont rassemblés à l'occasion de la première réunion de travail de la Conférence. Dans son discours, Alain Vidalies a retenu quatre orientations pour la rédaction d'une stratégie nationale de la logistique pour les dix années à venir :

- **optimiser les flux logistiques et les infrastructures de transport ;**
- **renforcer l'attractivité des métiers et développer la formation ;**
- **harmoniser et simplifier la réglementation ;**
- **préparer la logistique de demain, aux nouveaux modèles économiques, à la transition numérique et à la transition énergétique.**

Présentation de la stratégie nationale « France Logistique 2025 »

Le 22 mars 2016, la logistique a été la thématique du Conseil stratégique de l'attractivité présidé par le Président de la République.

Le 24 mars 2016, la ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique et le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont présenté une **communication en Conseil des ministres relative à la stratégie « France logistique 2025 »** suivant quatre axes :

1. Climat et transition énergétique. Il y a été rappelé les actions du Gouvernement pour soutenir les entreprises en la matière, avec :
 - le programme d'investissement d'avenir qui permet de lancer un premier appel à projet en 2015 en faveur de l'innovation dans la logistique et l'intermodalité ;
 - une seconde consultation sera lancée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) avant la fin du mois de mars, en lien avec la fédération nationale des transporteurs routiers, pour la mise en place de stations et de flottes de poids lourds fonctionnant au gaz naturel véhicules (GNV) ;
 - le transport combiné, qui limite les kilomètres parcourus par la route au bénéfice du fer, est soutenu par le fonds de financement de la transition énergétique ;
 - la loi de transition énergétique pour la croissance verte prévoit le déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs sur l'ensemble du territoire national, notamment dans les ports (points de charge électriques, bornes GNV, hydrogène, biocarburants).
 2. Numérique. Il y a été rappelé que la logistique doit profiter des avancées introduites par les nouvelles technologies.
 3. France Logistique 2025. Cette stratégie a pour objectif :
 - le renforcement de la communication auprès des investisseurs étrangers et des entreprises françaises exportatrices ;
 - la fluidification des portes d'entrée portuaires et aéroportuaires du territoire ;
 - le renforcement des réseaux d'infrastructures européens.
 4. Développement économique. Il y est notamment annoncé qu'une « *instance de concertation dédiée, comprenant des représentants du Parlement, de l'Etat, des exécutifs territoriaux et des acteurs socio-économiques, s'appuyant sur un observatoire de la logistique et sur un nouveau comité de filière, constituera le cadre de dialogue de « France Logistique 2025 »*. La mobilisation de l'ensemble des acteurs du secteur, chacun à son échelle, permettra de relever ensemble le défi d'une organisation de la logistique à la fois plus vertueuse et plus compétitive. »
-

La loi sur l'Economie Bleue

La Loi pour l'Economie bleue, adoptée le 20 juin 2016, est issue d'une Proposition de loi, portée par Arnaud Leroy, Député des Français de l'étranger.

Elle vise à renforcer la compétitivité des exploitations maritimes et des ports de commerce, ainsi qu'à soutenir les pêches maritimes et les cultures marines dans un souci de protection de l'environnement.

Le chapitre 2 du Titre 1^{er} de la Loi, intitulé « Rénover la gouvernance des ports », est la principale partie du texte législatif dédiée aux ports. Il comprend 12 articles (les articles 20 à 31 de la Loi pour l'Economie bleue), et permet notamment :

- De renforcer la responsabilité de la Région dans la gouvernance des grands ports maritimes – que ce soit dans les instances consultatives ou décisionnelles. La Région obtient en effet un siège supplémentaire dans les Conseils de surveillance des GPM, et émet également un avis sur plusieurs nominations relevant de l'Etat au sein des grands ports maritimes (Président du Directoire, personnalités qualifiés du Conseil de surveillance). Par ailleurs, le Président du Conseil régional ou son délégué préside la Commission des investissements, créée par cette même Loi ;
- D'accroître le dialogue existant entre l'autorité portuaire et les investisseurs privés et publics, grâce à la création d'une Commission des investissements au sein du Conseil de développement de chaque grand port maritime. Cette Commission émet notamment des avis sur les projets d'investissements décidés par le Conseil de surveillance ;
- D'améliorer le contrôle interne de chaque grand port maritime ainsi que les informations fournies à l'Etat, grâce à la création d'un Comité d'audit au sein de chaque Conseil de surveillance. Ce Comité doit comprendre au moins un représentant de la Région. Ses missions sont définies par le Conseil de surveillance, qu'il a pour but d'assister ;
- De créer un Conseil de coordination interportuaire à partir d'un grand port maritime, alors que la Loi portant réforme portuaire de 2008 stipulait qu'il en fallait au moins deux ;
- D'étendre, à l'ensemble des personnes, physiques et morales, le droit de recourir à l'autoliquidation de la TVA à l'importation.

La Loi pour l'Economie bleue comprend également un large panel de mesures ayant pour but de trouver des leviers de croissance pour l'économie maritime et portuaire, concernant, entre autres, aussi bien le secteur de la croisière, que celui de la sûreté et de la sécurité maritime, ou encore les pêches et les cultures marines.

Quatre rapports parlementaires sur l'attractivité des portes maritimes françaises

Le Premier ministre a lancé, début 2016, quatre missions parlementaires sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des principales portes maritimes françaises. La première concernait l'axe Seine, la deuxième l'axe Nord, la troisième l'axe Rhône-Méditerranée et la quatrième la façade Atlantique. Ces quatre missions ont rendu leurs conclusions à l'été 2016.

Quelques éléments de synthèse :

- Les quatre rapports parlementaires se divisent en deux groupes
 - Le premier rassemble les rapports sur l'axe Seine et l'axe Rhône-Méditerranée. Ces **deux rapports interpellent principalement l'Etat**, qui est perçu comme l'interlocuteur de référence pour porter et soutenir une plus grande intégration interportuaire et élargir l'hinterland des places portuaires.
 - Le deuxième comprend les rapports sur l'axe Nord et la façade Atlantique. Ces **deux rapports invitent les collectivités territoriales, et notamment les Régions, à se saisir pleinement de leurs nouvelles compétences** en matière d'économie et d'aménagement du territoire pour qu'elles jouent un rôle accru dans le développement des ports (gouvernance, choix d'investissement, élargissement des hinterlands et promotion des ports). Les Régions sont, dans ces deux rapports, invitées – à minima – à partager des responsabilités sur ces sujets avec l'Etat.
- **Des enjeux communs aux ports ont amené les huit parlementaires à élaborer des propositions communes** qu'ils ont classées en trois catégories : simplification, perspectives d'avenir et coopération.
- La structure du plan de chaque rapport met en évidence les problématiques spécifiques à chaque axe. **Les problématiques et recommandations sont ainsi hiérarchisées différemment.**
- La lecture de ces quatre rapports permet de dégager des éléments de politique nationale pour les ports, et d'identifier les besoins propres aux différents systèmes logistiques et portuaires des quatre axes.

Genèse et méthode de la démarche TDIE

Genèse du travail TDIE

L'association TDIE, en concertation avec l'Union des Ports de France, a lancé au deuxième semestre 2015 une réflexion sur les enjeux de la stratégie portuaire de la France pour les prochaines années. Cette démarche visait à identifier les leviers d'amélioration des ports et places portuaires françaises, en termes d'attractivité, de productivité et de compétitivité.

Ce travail de longue haleine s'inscrit notamment dans la filiation des précédents travaux de l'association, qui apporte une attention particulière aux enjeux portuaires depuis sa création en 2001¹. En 2013, TDIE organisait un colloque sur le thème : « Attractivité des Ports français après la réforme de 2008 : quelles voies d'action ? », puis en 2015, le Conseil Scientifique de l'association a contribué à la Conférence nationale de la logistique. Enfin, le 1^{er} mars 2016, TDIE a organisé un Petit-Déjeuner débat au Sénat sur le thème : « Les ports français, acteurs de la stratégie nationale de la logistique ».

Le groupe de travail

Pour réaliser ces travaux, TDIE s'est appuyé sur un groupe de travail composé de :

- **Claude Gressier**, Chargé de mission auprès du Directeur de la DGITM et membre du Conseil Scientifique de TDIE
- **Antoine Frémont**, Directeur de recherche à l'IFSTTAR et membre du Conseil Scientifique de TDIE
- **Bernard Mazuel**, Délégué Général de l'Union des Ports de France
- **Christina Peron**, Chargée de communication et d'information de l'Union des Ports de France
- **Pierre Van Cornewal**, Délégué général de TDIE

Sonja Broëz, Chargée de mission à TDIE et **Pierre-Yves Rollin**, Chargé d'étude à TDIE, ont été désignés rapporteurs de la présente étude.

Plus de quarante auditions et deux voyages d'étude

Depuis le mois de janvier 2016, TDIE a mené une quarantaine d'auditions de personnalités qualifiées du secteur maritime et portuaire², dans l'optique de procéder à un diagnostic des ports français.

Le groupe de travail a réalisé deux voyages d'étude : l'un au Havre en mars et l'autre à Marseille en mai. Ces voyages ont été l'occasion d'échanger avec de multiples acteurs de ces deux places portuaires majeures et de leurs arrières pays. Dans une logique d'équité de traitement des données, le groupe de travail de TDIE a également rencontré les acteurs des autres GPM ainsi que de certains ports décentralisés, puis enfin un grand nombre d'acteurs privés, français et étrangers : transporteurs, armateurs, chargeurs,...

Ces auditions ont été réalisées sur la base d'un guide d'entretien formalisé³, auquel des questions particulières au statut ou à la profession de l'auditionné ont été ajoutées. De la collecte et l'analyse des données recueillies lors de ces interviews, plusieurs constats ont vu le jour. Ils introduisent les cinq orientations de TDIE.

¹ Voir la « Généalogie des travaux portuaires de TDIE » en annexe.

² Voir liste en annexe.

³ Voir en annexe le guide d'entretien type.

Les objectifs de la démarche : sensibiliser, convaincre, mobiliser, ...

- **Gouvernement et parlement**, afin de contribuer à la prise de conscience de l'importance économique et politique des ports, outils de souveraineté nationale. Amorcer un mouvement de soutien pour les ports.
- **Communauté des acteurs portuaires**, afin de contribuer au rapprochement des points de vue pour des dynamiques collectives.
- **Acteurs économiques**, afin de contribuer à la prise de conscience de l'importance des dynamiques portuaires du pays dans les stratégies industrielles et logistiques.
- **Citoyens et contribuables**, afin de susciter un regain d'intérêt pour la question portuaire.

... et favoriser ainsi la compétitivité portuaire française

Avec le présent document, TDIE souhaite apporter un éclairage particulier à la question de l'attractivité portuaire, en proposant son diagnostic de la situation des ports français, ainsi que plusieurs propositions pour faciliter la compréhension des enjeux par les décideurs publics, assurer le partage des objectifs d'une stratégie portuaire nationale et territoriale, et convaincre de la nécessité d'assurer un effort continu en faveur des dynamiques portuaires.

Cette démarche se veut aussi didactique. C'est pourquoi un livret documentaire propose des fiches thématiques qui présentent chiffres, faits et grands enjeux des sujets identifiés. La liste de ces fiches figure en annexe du présent document.

Cinq orientations

pour améliorer la compétitivité portuaire française

Avertissement :

Dans les pages qui suivent, TDIE regroupe les différentes propositions énoncées par les acteurs de la politique portuaire en cinq grandes orientations.

Pour assurer la lisibilité de ce choix en regard des propositions formulées par les parlementaires en mission, ce document rassemble à la fin de chaque partie ou sous-partie les propositions des parlementaires qui y sont liées.

*Cinq orientations pour améliorer la compétitivité des ports français – TDIE – Document présenté au colloque du 11 octobre 2016 :
« Stratégie portuaire et défis logistiques : quels leviers pour des dynamiques de long terme ? »*

1. Intégrer la politique portuaire aux politiques économiques et territoriales : pour un renouveau des stratégies portuaires nationale et régionale.

Outils de souveraineté nationale, les ports sont des instruments du développement économique national et territorial. L'ambition maritime de la France est essentielle aujourd'hui pour au moins deux raisons : d'une part et dans le contexte de la mondialisation et de l'Union Européenne, y compris et peut-être plus encore en temps de crise, des ports français dynamiques jouent un rôle stratégique pour le commerce extérieur français, pour le maintien mais aussi le développement des activités industrielles, logistiques et de commerce international sur le territoire français. D'autre part et pour les territoires portuaires concernés, l'activité portuaire est une source d'emplois et d'activité, en un mot de richesse.

La politique portuaire est un enjeu national et territorial. C'est un défi de long terme. Partager la définition et la mise en œuvre des objectifs de la stratégie portuaire nationale avec les collectivités pourrait favoriser les dynamiques économiques.

Encourager le regroupement des ports par axes et façades

Constats :

La concurrence est très forte entre les ports européens. Les ports de Rotterdam, Anvers et Hambourg sont les portes d'entrées de l'Europe. **Les ports français ont des hinterlands qui restent limités au territoire national. Ils sont parfois concurrents entre eux avant d'être concurrents des autres ports européens.** Si la concurrence est saine pour stimuler l'activité privée, elle ne doit pas conduire à disperser les efforts publics d'investissements, notamment lorsque les ports appartiennent à un même ensemble régional (façade maritime, région administrative).

A un moment où le trafic de conteneur est régi par de nouvelles alliances d'armateurs, qui évoluent rapidement et fédèrent la majeure partie des clients des ports, la concurrence se joue à l'échelle continentale. L'efficacité économique de ces alliances, qui représentent des volumes de plus en plus grands, fonctionne en effet sur un nombre toujours plus réduit d'escales. **Les ports français doivent réagir et renforcer leur coopération rapidement s'ils souhaitent rester dans la course européenne.**

Propositions :

1.1 Deux grands axes s'imposent : l'axe Seine et l'axe Rhône. Ils permettent la desserte par un chapelet de ports maritimes et fluviaux, complété par des axes routiers et ferroviaires majeurs mais souvent congestionnés, de certaines des plus grandes villes françaises. L'axe Seine est partie intégrante d'une façade Manche/Mer du Nord. Calais et Eurotunnel assurent le trafic transmanche alors que Dunkerque se situe à proximité immédiate de Zeebrugge et d'Anvers. Quant à l'axe Rhône, il appartient à la façade méditerranéenne. Enfin les ports de la façade atlantique permettent la desserte d'un grand Ouest français. **A l'image de ce qui a été fait avec le groupement portuaire Haropa sur l'axe Seine, il est proposé de coordonner l'action de ces ports par axe ou par façade.** Cette coordination peut se faire à minima par la mise en commun des directions commerciales, de marketing et de communication afin de promouvoir les ports français à l'international. Elle peut prendre une dimension plus stratégique par la coordination des investissements portuaires. Cette

coordination concerne d'abord les périmètres portuaires. Mais elle doit être étendue à l'échelle des hinterlands avec un triple objectif : optimiser les investissements en matière de dessertes terrestres, assurer les réserves foncières nécessaires aux activités logistiques et favoriser leur accueil dans les aires urbaines, promouvoir une vision d'ensemble de l'aménagement permettant la cohabitation des différents usages, y compris en mettant en valeur les dimensions paysagères et environnementales.

1.2 Généraliser la nomination d'un délégué interministériel pour chaque façade, comme cela a été fait pour l'Axe Seine, permettrait de dynamiser ces coordinations et intégrations portuaires dans une logique combinée de compétitivité économique et d'aménagement des territoires. Il s'agit de faciliter la cohérence et la promotion économique, logistique, paysagère, d'un ensemble port(s) et hinterland.

Dans les rapports parlementaires :

Axe Seine :

- Proposition générale : Il faut sortir d'une logique limitative de la seule place portuaire et du raisonnement « en silo » pour adopter une vision stratégique de l'axe dans son ensemble.
- « Il ne s'agit pas uniquement d'évolution de la gouvernance des ports, sujet largement abordé dans le cadre des débats sur la loi « économie bleue ». Ni de faire la part belle à la région plutôt qu'à une autre collectivité. Non, l'échelle est toute autre, elle est celle du portage politique et de l'incarnation de l'axe Seine. Elle est celle d'une architecture nouvelle pour ambitionner une croissance portuaire inédite : celle de l'axe. »
- Recommandation 30 : fixer à la structure chargée d'élaborer une stratégie de l'axe Seine de sortir d'une approche place portuaire par place portuaire pour raisonner en termes de flux

Axe Nord :

- Proposition 2 : Réunir dans une même entité, sur le modèle d'Haropa, les quatre ports de la façade maritime de la côte d'Opale : les ports de Calais, Boulogne, Dunkerque d'une part et le port sec d'Eurotunnel d'autre part, pour qu'ils unissent leurs efforts pour promouvoir de façon concertée l'attractivité logistique et industrielle globale des Hauts de France.

Axe Rhône :

- Recommandation au Premier Ministre : modifier la loi et la réglementation (L.5312-12) du code des transports pour créer le Conseil de coordination interportuaire Méditerranée afin de dégager des complémentarités entre les autorités portuaires, les gestionnaires portuaires et les ports de commerce de Sète-Frontignan, Port-la-Nouvelle et Arles, Port-Vendres, Marseille-Fos, Toulon et les ports de la Côte d'Azur. Ce Conseil pourra se présenter sous la bannière Range France Med.
- Recommandation au Premier Ministre : créer un « délégué interministériel au développement économique de l'axe Rhône-Méditerranée » en l'appuyant sur l'agence Medlink élargie.

Axe Atlantique :

- Axe 1 : Piloter de façon nouvelle une stratégie de développement des ports de la façade en s'appuyant sur un engagement de l'Etat et des régions, relayé par l'Europe.
 - o Proposition 1 : Promouvoir au niveau européen un « projet stratégique façade Atlantique » ... En sollicitant la participation de l'Europe via une mise en œuvre du « Plan Juncker » pour accompagner les investissements de modernisation des installations portuaires.

Renforcer l'implication des collectivités territoriales dans la gouvernance et le développement économique et logistique des ports tout en renforçant l'articulation du couple Etat-Région dans les stratégies de développement portuaire

Constats

Avec les ZIP (zones industrialo-portuaires), les ports restent des lieux majeurs de l'industrie en France, notamment pour les filières énergétiques, de la pétrochimie et de la sidérurgie. Le développement des activités logistiques peut être considéré comme une activité industrielle. Elle est nécessaire au développement de la conteneurisation en fixant sur le territoire national les chaînes internationales de transport. Elle permet ainsi de conforter et de soutenir la présence d'industries en France en abaissant les coûts logistiques. Enfin, elle offre un relai de croissance aux ports maritimes par le développement de nouveaux emplois et de nouveaux revenus (taxes). Elle s'inscrit dans un cercle vertueux de développement économique. Malgré la tendance globale de la désindustrialisation du territoire français, les ports restent des outils stratégiques privilégiés d'industrialisation du territoire et représentent encore la principale porte d'entrée d'importation de ressources énergétiques. De plus, les ports disposent d'importantes réserves foncières.

Les ports ont donc un rôle primordial à jouer dans l'aménagement, ainsi que dans le développement industriel et la logistique d'un territoire régional. Cela rend indispensable la coopération entre les régions et les ports : les ports peuvent et doivent servir l'aménagement logistique des territoires.

Avec les lois Maptam et NOTRe, qui donnent la compétence économique exclusive aux régions, celles-ci sont amenées à être de plus en plus impliquées dans le développement économique portuaire, ainsi que dans le renforcement logistique d'un territoire. Les récentes lois de réforme territoriale ont également doté les Régions d'outils d'aménagement de leur territoire (SRADDET, SRDEII,...) que ces dernières pourront saisir en cas de besoin, pour aménager les ports et leurs hinterlands.

Une autre question à soulever est celle de la gouvernance des Grands Ports Maritimes, qui a été récemment modifiée par la loi pour l'Economie bleue. **A travers la création d'une commission des investissements au sein du conseil de développement des ports, les présidents de régions sont appelés à occuper la présidence de cette commission des investissements et à jouer de facto, dans un futur proche, un rôle plus important dans les ports.**

Quatre autres éléments portés par la loi pour l'Economie bleue ont contribué à clarifier la gouvernance des GPM et concrétisent la montée en responsabilité de fait des Régions :

- La Région a un représentant supplémentaire au Conseil de surveillance du GPM. Cela porte à cinq le nombre de représentants des collectivités, c'est-à-dire autant que de représentants de l'Etat. Il y a donc parité Etat-Collectivités.
- Il y aura au moins un représentant de la Région dans le Comité d'audit du GPM. Cela concrétise le rôle de la Région dans cette instance de contrôle des comptes et de l'exécution du budget que la loi Leroy institutionnalise.
- Le Président du Conseil régional donne son avis sur la nomination du Directeur général du GPM.
- Le Président du Conseil régional donne son avis sur la nomination des Personnalités qualifiées proposées par l'Etat pour siéger au Conseil de surveillance.

Propositions :

- 1.3 **Généraliser les dynamiques partenariales engagées par exemple autour de l’Axe Seine et favoriser leur mise en œuvre** : avec la loi NOTRe, les régions possèdent la compétence exclusive de développement économique. Il serait par exemple intéressant d’inciter les acteurs des autres axes à initier et développer de telles démarches (par exemple, ouvrir aux acteurs des collectivités territoriales et amplifier le travail de Medlink). Les différents rapports parlementaires appuient l’intérêt du développement de la démarche d’Axe Seine ; les acteurs interrogés par TDIE l’appellent également de leurs vœux⁴.
- 1.4 **Utiliser les schémas d’aménagement et les outils de prospective et de planification régionaux tels que le schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires (SRADDET) ou le schéma régional de développement économique d’innovation et d’internationalisation (SRDEII) pour accompagner le travail portuaire régional** : élaborer, en concertation avec les différents échelons territoriaux (Etat, Régions, voire Métropoles), des schémas stratégiques logistiques à l’échelle régionale ou inter-régionale –pour accompagner les logiques d’axe portuaire ou de façade maritime.
- 1.5 **Inviter les présidents de Région ou leur représentant à occuper pleinement leurs fonctions de présidence au sein des nouvelles commissions d’investissements mises en place par la loi pour l’Economie bleue**. Il s’agit d’assurer la meilleure appréhension des dynamiques économiques et territoriales générées par les activités portuaires à l’échelle régionale et de contribuer à l’intégration des défis logistiques aux politiques régionales.
- 1.6 **Associer les métropoles à la réflexion portuaire et logistique**. Les flux portuaires arrivent dans les métropoles ou en partent. L’organisation des dessertes terrestres et des zones logistiques dans ces dernières est essentielle pour favoriser des relations avec les terminaux maritimes des ports.

⁴ Cf. Propositions 1.1 et 1.2

Dans les rapports parlementaires :

Axe Nord :

- Proposition 6 : élaborer un schéma directeur de développement des plates-formes portuaires, logistiques et industrielles à l'échelle régionale.

Axe Rhône

- Recommandation au futur Délégué interministériel au développement économique de l'axe Rhône-Méditerranée : conduire l'élaboration concertée avec Medlink, le range France Med, l'État et les collectivités territoriales d'un schéma stratégique des zones logistiques et zone d'activité.
- Recommandation au Préfet PACA, à la Métropole Aix Marseille et au GPMM : monter un partenariat sur l'aménagement économique pour partager les analyses amonts, les choix de filières prioritaires et coordonner les contacts avec les investisseurs. Ce partenariat devra aller jusqu'à mobiliser, sous des formes à définir, la Métropole sur l'aménagement d'une partie de la zone industrialo-portuaire de Fos.
- Recommandation au préfet Auvergne-Rhône-Alpes : conduire l'élaboration concertée d'un schéma d'orientation portuaire du territoire d'influence de la métropole lyonnaise, incluant le développement de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons ainsi qu'une augmentation des surfaces dédiées au transport fluvial du port Edouard Herriot.
- Recommandation au GPMM : mettre en place des comités de pilotage et comités techniques pour les projets d'investissement cofinancés

Assurer la visibilité, le partage et la continuité de la Stratégie portuaire nationale

Constats :

La Stratégie portuaire nationale de 2013 est née d'une démarche partagée entre les services de l'Etat (aménagement, transports et industrie) et les directeurs des ports. Cette stratégie reste relativement méconnue sur la scène portuaire française. **Les acteurs portuaires interrogés n'identifient pas, la plupart du temps, de véritable stratégie portuaire de la part de l'Etat.** Ainsi, les récents rapports parlementaires traitent très peu, voire ne mentionnent pas du tout, la Stratégie portuaire nationale de 2013.

Cependant, cette stratégie était déjà porteuse de deux messages forts, retrouvés à plusieurs reprises dans les revendications des acteurs interrogés par TDIE :

- La volonté d'un **travail interministériel autour des ports**, catalyseurs privilégiés des sujets d'économie, aménagement, industrie, transports et logistique au service d'une « politique intégrée ».
- **L'implication plus forte des collectivités territoriales dans la gouvernance portuaire**, à un moment où l'Etat n'est plus seul maître à bord en termes d'investissements.

La stratégie portuaire nationale manque donc de visibilité pour les acteurs portuaires, qui dans le même temps relèvent le besoin de vision stratégique pour les ports français. Beaucoup réclament plus de vision stratégique nationale des ports français, une vision qui considérerait les ports comme des outils de développement économique et industriel.

En conséquence, il a pu manquer à la stratégie portuaire de 2013 d'être issue d'un travail collectif, et portée sur la scène politique nationale et régionale. Une solution pour poursuivre aujourd'hui le travail de cette stratégie portuaire pourrait être de **réaffirmer ses messages au sein d'un volet portuaire affiné dans la Stratégie Nationale de la Logistique « France Stratégie 2025 », afin de porter dans cette stratégie la volonté des acteurs d'un Etat stratège.**

D'autre part, et dans le but de porter une véritable stratégie de long terme pour les ports français, les acteurs dénoncent la **faiblesse des outils de projection des ports, qui s'inscrivent dans un pas de temps trop court et empêchent les ports français de produire une vision stratégique de long terme.** Depuis la réforme portuaire de 2008, les plans stratégiques portuaires doivent être réalisés tous les 5 ans. Plusieurs acteurs défendent la pertinence d'un plan stratégique valable à 20 voire 30 ans, et réajusté pluri-annuellement.

Propositions :

- 1.7 **Encourager continuité et permanence de l'intérêt de l'Etat pour la stratégie portuaire nationale:** compte-tenu de leur importance économique et logistique, les ports doivent devenir une cause nationale de premier niveau.
- 1.8 **Augmenter la visibilité de la stratégie portuaire de 2013 : celle-ci doit être identifiée par les acteurs portuaires, partagée par les régions et mise en résonance avec la Stratégie Nationale de la Logistique afin de mettre les ports au cœur de la stratégie « France Logistique 2025 ».**
- 1.9 **Poursuivre et amplifier les orientations de la stratégie nationale portuaire de 2013 qui proposait d'assurer un travail interministériel pour une plus grande coopération entre industrie, transport et aménagement. Assurer la tenue régulière de réunions interministérielles et régionales** sur les sujets portuaires permettra par exemple de faciliter les échanges et coordinations entre les échelons nationaux, régionaux et portuaires. Il pourrait aussi être intéressant de créer un **Haut Comité portuaire** regroupant l'Etat, les Régions concernées et les autres collectivités ainsi que des représentants portuaires pour faire le point une à deux fois par an sur l'avancement de la stratégie, partager des réflexions prospectives et réaliser une évaluation régulière de la mise en œuvre de leurs résultats.
- 1.10 **Etendre la durée et l'échéance des outils de projection des ports – types plans stratégiques – à 15, 20 voire 30 ans.** Un temps d'action trop court ne permet pas aux acteurs économiques de projeter leurs enjeux d'investissement à long terme. Les plans stratégiques portuaires doivent rester souples et s'inscrire, dans la mesure du possible, sur le long terme.

Dans les rapports parlementaires :

Axe Seine :

- Recommandation 11 : reprendre une prospective régionale par filière ciblée sur les chaînes de transport logistiques maritimes et prôner simultanément une prospective nationale à l'horizon 2040-2050.

Axe Nord :

- Proposition 3 : Créer une instance de gouvernance resserrée sous le haut pilotage de la région Hauts de France et de l'Etat pour piloter une politique volontariste en faveur du développement de l'activité portuaire et logistique à l'échelle de la région et préparer les travaux d'une conférence régionale portuaire à instaurer
- Proposition 4 : Instaurer une conférence nationale portuaire associant à minima les quatre conférences régionales portuaires

2. Renforcer l'activité des places portuaires et la coopération des acteurs portuaires entre eux

Constats :

Une reprise des trafics faible depuis 2008 dans le contexte difficile de la transition énergétique

Malgré la réforme de 2008 et les importants efforts d'investissements réalisés au sein des GPM depuis lors, **la reprise des trafics de conteneurs est lente à se manifester**. Les statistiques depuis 2008 montrent que les parts de marché des ports français ne se sont pas améliorées ; **la réalité du trafic portuaire en France n'est pas à la reprise**.

En outre, au constat de la faiblesse des trafics conteneurisés, s'ajoute celui de la baisse des trafics de vrac énergétiques. Le mouvement de transition énergétique ainsi que le développement de capacité de raffinage au départ des zones exportatrices ou dans les pays émergents mettent à mal la compétitivité du raffinage européen et posent la question de la fin de la « rente pétrolière » à moyen terme.

La réalité du mouvement de transition énergétique enclenché en Europe risque d'avoir des conséquences particulièrement sévères en France car le modèle économique des ports nationaux repose encore essentiellement sur les trafics pétroliers qui permettent d'alimenter les complexes de raffinage et de la pétrochimie. La Basse-Seine et le sillon rhodanien concentrent chacun 40% du raffinage français par exemple. En outre, Le Havre permet l'alimentation de centrales thermiques EDF, notamment celle de Porcheville dont l'arrêt de la production électrique est annoncé en 2023.

Du fait de l'amenuisement des besoins énergétiques, **un mouvement de concentration des infrastructures et des services est à prévoir sur les plus importants ports du range nord européen.** Un port comme Rotterdam s'interroge actuellement sur son implication dans la transition énergétique et les conséquences de cette dernière sur ses propres trafics.

Un déficit de coordination des actions commerciales des ports et des places portuaires

Le modèle portuaire français souffre d'un manque de coordination commerciale des acteurs des places portuaires : selon les mots de Paul Tourret, Directeur de l'ISEMAR lors de son audition « **les ports français sont davantage des ports de transit que des ports de commerce** ». La conquête des clients et des trafics nécessite une stratégie commerciale à l'échelle des dynamiques économiques des principaux flux de la mondialisation. Cette faiblesse des ports français est surmontée progressivement avec la mise en place et le travail des directions commerciales, comme celle du groupement Haropa, qui propose, à travers une équipe dédiée, des stratégies commerciales et de marketing tournées vers l'international, et l'attraction de clientèles nouvelles. **Ce dialogue des acteurs au sein des places portuaires et des places portuaires entre-elles, doit être encouragé, et dans la mesure du possible, prendre place à travers la création ou le renforcement des groupements portuaires par axe et façade.**

La politique d'investissement des ports pose également question ; elle doit être traitée au cas par cas, mais avec une vision globale de l'ensemble des ports, les GPM français relevant chacun d'une situation particulière et ayant, à travers leurs investissements (Fos 2XL à Marseille-Fos ou Port 2000 au Havre par exemple), déjà engagé une diversification de leurs places portuaires.

Propositions :

- 2.1 Consolider le caractère commercial des places portuaires.** Le caractère « commercial » des ports dépend avant tout des acteurs privés (manutentionnaires, transitaires, commissionnaires de transports, courtiers maritimes,...), c'est-à-dire de la place portuaire dans son ensemble. Les acteurs de cette place portuaire doivent être capables de « commercer » ensemble, et dans ce but d'élaborer ensemble l'action commerciale globale du port. La réforme de 2008 a clarifié et renforcé les rôles des acteurs portuaires : les manutentionnaires sont devenus des entrepreneurs capables d'attirer eux-mêmes les clients. Le port est devenu un catalyseur qui doit aider à créer un climat de confiance et de dynamisme commercial dans la place portuaire. Dans ce cadre, l'un des défis de l'autorité portuaire est de réussir à mobiliser les différents acteurs économiques de la place portuaire autour d'une stratégie commerciale. Pour renforcer ces dispositions, il est recommandé de s'appuyer sur la Loi pour l'Economie bleue qui développe la présence des acteurs privés dans les dynamiques portuaires, à travers la création d'une commission des investissements dans les Conseils de développement des GPM.
- 2.2 Mettre en place une approche collaborative par filière :** raisonner en termes de marchandises transportées permet de prévenir l'effritement des flux et de structurer la concurrence entre ports européens. Cette approche peut également s'étendre à la desserte de l'hinterland : l'un des rôles de la place portuaire pourrait être d'une part de contribuer aux réflexions prospectives sur les investissements d'infrastructures à prévoir dans le port et, d'autre part de développer une culture du risque collectif pour le lancement de services innovants (navettes fluviales et ferroviaires vers l'hinterland par exemple).
- 2.3 Mettre en place une stratégie nationale et des stratégies régionales sur la filière énergétique** compte tenu de son importance dans les recettes des ports et compte-tenu des évolutions majeures qui s'annoncent dans le cadre de la transition énergétique.
- 2.4 Penser en termes de services plus que d'infrastructures,** pour favoriser la croissance des trafics conteneurs. Même si la reprise du trafic manque de dynamisme, le cycle entamé par les ports français depuis 2008 est positif : consolidation des axes Seine et Rhône, développement des parcs logistiques, croissance de 3% de la conteneurisation en 2015, infrastructures portuaires très capacitaires,... Il est donc recommandé de se concentrer sur les politiques commerciales des ports plus que sur les investissements dans les infrastructures portuaires, qui ont déjà été réalisés et sont à présent, et de l'avis d'une large majorité des acteurs rencontrés, aussi avancés que les ports du range Nord de l'Europe.

Dans les rapports parlementaires :

Axe Seine :

- Recommandation 30 : fixer à la structure chargée d'élaborer une stratégie de l'axe Seine de sortir d'une approche place portuaire par place portuaire pour raisonner en termes de flux
- Recommandation 31 : Mieux associer les milieux économiques au conseil de coordination interportuaire de la Seine

Axe Nord :

- Recommandation 11 : reprendre une prospective régionale par filière ciblée sur les chaînes de transport logistiques maritimes et prôner simultanément une prospective nationale à l'horizon 2040-2050.

Axe Atlantique :

- Axe 1 : Piloter de façon nouvelle une stratégie de développement des ports de la façade en s'appuyant sur un engagement de l'Etat et des régions, relayé par l'Europe
 - o Proposition 3 : s'engager vraiment dans une action commerciale ambitieuse et coordonnée, avec : des démarches commerciales vis-à-vis d'espaces de l'arrière-pays profond ; des analyses communes des secteurs d'activité logistiques et industriels, des analyses et des stratégies communes entre les trois ports pour prévenir une mainmise excessive d'un opérateur bénéficiaire d'une ou de plusieurs conventions de terminal ; des analyses conjointes des priorités en matière d'investissements dans chaque port.
 - o Modifier le dispositif de CCIA (Comité de coordination interportuaire de l'Atlantique) en place pour en faire un acteur incontournable et efficace et explorer les pistes suivantes : conférer à l'organe de coordination et d'impulsion un statut de GIE comme sur l'Axe Seine, renforcer son rôle en rendant indispensable, dans les faits, son intervention ou son avis dans un certain nombre de processus (gros investissements, attributions de terminaux, approbation des volets portuaires des CPER,...). Il serait souhaitable en outre que tous les ports de commerce de la façade soient associés à cette action commune, en particulier Brest, Lorient, Bayonne, etc.

3. Assurer le modèle économique des ports français

Constats :

La crise économique mondiale de 2008 n'a pas manqué de toucher les ports européens et français, expliquant en partie la difficulté de retrouver les niveaux de trafics pré-2008. A cela s'ajoute la tendance globale de désindustrialisation du territoire français et celle de la transition énergétique européenne. Mais malgré cette tendance, les ports restent des lieux industriels stratégiques. Le secteur énergétique y est très largement représenté ; ils disposent d'importantes réserves foncières. Les ports sont des outils de développement économique stratégiques.

Cependant, **les ports français souffrent de capacités d'autofinancement et de volumes d'investissement modestes, ainsi que d'un endettement important.** Enfin, les participations de l'Etat au fonctionnement et aux investissements portuaires s'amenuisent année après année. Pour toutes ces raisons, **le modèle économique des ports français doit être renforcé.**

Cet état de fait concerne notamment les dragages des accès portuaires : l'Etat, d'après la loi n° 65-491 du 29 juin 1965 portant création des ports maritimes autonomes, doit assurer les accès aux ports français. **Aujourd'hui l'Etat assure un peu moins de 50% du financement de ces accès** et cette part décroît un peu plus chaque année. Pour le Havre le manque à gagner dû à la faiblesse des crédits d'Etat pour les dragages représente 38% de la marge brut d'autofinancement et 50% à Rouen. En comparaison, le gouvernement flamand assure à 100% le dragage des accès de ses ports de Zeebrugge et Anvers.

Les acteurs interrogés ont également relevé plusieurs autres disfonctionnements du modèle économique portuaire français :

- **Les modalités administratives et douanières d'entrée dans les ports ne sont pas assez harmonisées et peuvent paraître complexes.** Les contraintes administratives lors d'un passage en France sont beaucoup plus importantes pour un chargeur que lors d'un passage aux Pays-Bas ou en Belgique, et peuvent expliquer pourquoi beaucoup de marchandises – destinées au marché français – ont pu partir vers d'autres ports européens comme Anvers. Pour exemple, il aura fallu 8 ans pour aligner l'autoliquidation de la TVA à l'import – pratique qui permet aux chargeurs des gains considérables de trésorerie – sur les autres ports européens.
- **Les droits de ports pratiqués paraissent élevés.** En termes d'infrastructures, les ports français sont en capacité de rendre un service au moins égal aux autres ports européens mais pour un prix plus élevé pratiqué au moment de l'entrée dans le port : en d'autres termes, pour un armateur ou un chargeur, le rapport qualité/prix semble alors moins intéressant dans un port français que dans un port comme Rotterdam, Anvers ou Hambourg.
- **Les ports français ont besoin de conserver un cadre fiscal souple.** L'exonération de l'impôt sur les sociétés pour les ports français doit être conservée. S'agissant de la taxe foncière, il faut aussi trouver une solution économiquement supportable par les Grands Ports Maritimes comme les ports décentralisés.
- Enfin, **assurer un modèle économique compétitif passe par la mise en place et le renforcement d'indicateurs de productivité car de gros progrès restent à faire dans ce domaine, mais aussi d'outils de prospective et de suivi de l'action commerciale :** Key Performance Indicators (KPI), comptabilité analytique, trajectoires financières, productivité...

Propositions :

- 3.1 En liaison avec les régions et les établissements publics portuaires, l'Etat doit **établir un plan d'investissements d'avenir** avec une programmation à au moins 10 ans éclairée par une prospective à 20 ou 30 ans. Cette programmation doit concerner les investissements portuaires eux-mêmes et ceux concernant les infrastructures de desserte de l'hinterland.
- 3.2 **Relever les contributions aux dragages portuaires de l'Etat à 100%** des besoins des Grands Ports Maritimes.
- 3.3 **Mettre en place un suivi de la Loi Economie Bleue pour évaluer l'effectivité de la simplification des procédures induites par l'autoliquidation de la TVA et le guichet douanier européen.** Il faudra veiller à ce que l'autoliquidation de la TVA s'applique dans des conditions similaires à celles des ports concurrents.
- 3.4 **Adapter le cadre fiscal auquel sont soumis les ports**, à travers l'impôt sur les sociétés ou la taxe foncière par exemple, pour garantir leur compétitivité, alors que la moitié des Etats membres n'ont pas assujetti leurs ports à l'impôt sur les sociétés.
- 3.5 **Faire de la décroissance des tarifs portuaires – aussi appelés droits de port – un horizon commun des Grands Ports Maritimes français.**
- 3.6 En complément des KPI (Key Performance Indicators), indicateurs de performance des entreprises portuaires mis notamment en place depuis quelques années dans les GPM, **favoriser la mise en place d'indicateurs de productivité afin de mesurer l'efficacité économique et commerciale des GPM** (trafic/effectif ou chiffre d'affaire/effectif).
- 3.7 **Inviter les ports à mettre plus en valeur leur domaine et à en tirer des recettes en forte croissance pour rétablir leur modèle économique sur des bases saines et pour pouvoir baisser leurs droits de ports.** La politique domaniale peut constituer un relais de croissance pour les recettes des ports : de nouvelles activités doivent être trouvées pour améliorer la situation financière des ports, et une de ces activités réside dans la gestion du domaine des ports. La politique domaniale des ports peut permettre d'une part, de dégager de nouvelles recettes ; d'autre part, d'inciter les ports à faire de la prospection commerciale et du marketing. **Les parlementaires et les ports devraient être associés aux réflexions du gouvernement sur la réforme du droit domaniale.**
- 3.8 Même si les douanes ont fait de gros progrès pour fluidifier et simplifier le passage portuaire, elles doivent se préparer à **relever le défi du Code des Douanes de l'Union (CDU) de façon à bien positionner les ports français dans la concurrence européenne.**

Dans les rapports parlementaires :

Axe Seine :

- Recommandation 6 : Confirmer la responsabilité de l'État sur les dragages des chenaux d'accès et les estuaires, ainsi que sur l'entretien des ouvrages de protection extérieurs et des écluses maritimes afin d'éviter la qualification de son intervention financière en aide d'État.
- Recommandation 14 : Dégager les moyens budgétaires pour porter l'intervention de l'État pour les dragages des chenaux d'accès et les estuaires, ainsi que sur l'entretien des ouvrages de protection extérieurs et des écluses maritimes au niveau prévu par les articles R 5313-69 à R 5313-76 du code des transports. Demander aux GPM de réduire leurs droits de port à due proportion.
- Recommandation 11 Veiller à ce que l'application de l'autoliquidation de la TVA s'applique dans des conditions similaires que dans les ports concurrents, voire plus favorable tout en s'assurant d'éviter les risques de fraude.
- Recommandation 12 : Maintenir l'exonération de taxe foncière applicable aux ports autonomes au profit des grands ports maritimes. Compenser la perte de recette correspondante pour les collectivités locales.
- Recommandation 13 : Rechercher les moyens de réduire le champ d'application de l'impôt sur les sociétés dont la mise en place est demandée par la Commission européenne. En tirer les conséquences sur le niveau des dividendes réclamés aux établissements portuaires.
- Recommandation 20 : Réaliser une étude de parangonnage de la productivité (y compris des effectifs) des GPM en France et des principaux ports concurrents dans les pays voisins.
- Recommandation 22 : Veiller à ce que l'application des dispositions du code des ports assurant un monopole d'emploi des personnels relevant de la convention collective unifiée de la manutention et des ports s'inscrivent dans la lettre et l'esprit de ces dispositions.
- Recommandation 25 : Élargir le champ d'action du GIE Haropa, en particulier, lui attribuer une mission de mise en cohérence des stratégies tarifaires en matière de droits de port, pour les deux ports maritimes, et domaniaux pour les trois ports du GIE.

Axe Nord :

- Proposition 5 : rétablir le financement réglementaire par l'Etat des dragages d'accès des ports.
- Proposition 20 : figer le niveau de prélèvement global de l'Etat inférieur à celui observé en moyenne sur la dernière décennie (IS et prélèvement d'actionnaire) pour permettre au port d'investir dans la durée.

Axe Rhône :

- Recommandation au Premier ministre : mettre en place un cadre fiscal adapté (missions de service public, ports de petite taille...) et des mesures d'accompagnement (entrée en vigueur progressive, diminution des dividendes...) pour préserver la compétitivité des ports de commerce dans leur assujettissement à l'impôt sur les sociétés.
- TVA : Recommandation au Premier ministre : veiller à ce que l'application de l'auto liquidation de la TVA s'applique dans des conditions similaires aux ports concurrents, voire plus favorable, tout en s'assurant d'éviter les risques de fraude.
- Recommandation au Secrétaire d'État aux transports : mettre au point des indicateurs d'efficacité des GPM (trafic/effectif ou chiffre d'affaires/effectif).
- Droits de port : Recommandation au GPMM : mener les réformes organisationnelles telles que le prochain projet stratégique puisse organiser une stabilité et mieux une décroissance des tarifs portuaires sur toute sa période.

Axe Atlantique :

- Axe 2 Renforcer l'attention sur les coûts de passage portuaire ; ceux-ci sont en effet souvent représentés par les clients des ports comme un facteur majeur influant sur leur position concurrentielle vis-à-vis des ports concurrents.
 - o Proposition 4 : Construire entre l'Etat, les Conseils de Surveillance et les Directoires des GPM, une vision pérenne et dépassionnée en matière de dragage.
 - o Proposition 5 : Faire partager par tous les acteurs portuaires un constat commun des structures et des coûts portuaires français. Appel au lancement d'un Benchmarking sur les structures portuaires, leurs coûts et leur implication environnementale en référence aux autres ports européens. Un bilan de ces éléments de comparaison.

4. Fiabiliser et massifier les trafics : renforcer et étendre les hinterlands portuaires

Constats :

La reconquête de l'hinterland est un défi majeur pour les ports français. Elle concerne plus particulièrement le trafic des conteneurs qui permet tant l'acheminement de produits de consommation que de biens intermédiaires et qui est le reflet de l'organisation du système actuel de consommation. Par la réalisation d'un grand marché unique dans l'Union européenne, les services liés à la marchandise dans les ports ont été de fait mis frontalement en concurrence entre les ports d'une même rangée maritime. **Les plus grands opérateurs internationaux, issus de la mondialisation, armateurs, manutentionnaires, commissionnaires de transport, chargeurs, jouent logiquement de cette concurrence pour l'organisation de leur réseau logistique où les ports ne deviennent que la porte d'entrée d'un jeu ouvert et plus vaste.**

Ainsi, les questions de la massification des trafics et du renforcement des hinterlands portuaires doivent prendre en compte plusieurs enjeux :

- **Le défi de la massification et de la fiabilisation des trafics nécessite pour être atteint que le port dispose d'une excellente desserte de l'hinterland : desserte routière fluide mais aussi et surtout desserte fluviale et ferroviaire.** Selon la formule d'un acteur portuaire, il n'y a pas d'autre limite à l'hinterland que « ce que le client est prêt à payer pour voir ses produits arriver à destination dans les délais souhaités ». Les transports ferroviaires et fluviaux sont essentiels pour élargir l'hinterland des ports car ils permettent des transports massifiés fiables, peu onéreux et respectueux de l'environnement. Il ne s'agit pas pour autant d'occulter la place importante de la route et du transport routier de marchandises dans les échanges économiques depuis les ports, mais le fer et la voie d'eau sont totalement indispensables. La mise en œuvre de dessertes ferroviaires et fluviales ne nécessite pas seulement des infrastructures adaptées, mais une offre de service compétitive.
- Les ports sont face à des forces qui les dépassent de plus en plus : **la crise économique et les faibles taux de fret ont entraîné les armateurs mondiaux à créer des alliances qui les structurent et les protègent mais fragilisent dans le même temps les ports.** Ces derniers risquent en effet beaucoup si une alliance décide de favoriser une entrée européenne plutôt qu'une autre. Dès lors, il faut assurer un bon niveau de fiabilité, de facilité de passage et de massification de l'hinterland. Ces défis urgents nécessitent une prise de conscience au plus haut niveau ainsi que d'importantes stratégies d'investissement.
- **Les ports du range Nord-européen empiètent sur l'hinterland domestique des ports français.** Contrairement aux hinterlands des ports hanséatiques, les hinterlands français s'étendent très peu au-delà du territoire national. L'hinterland d'Anvers dessert une partie du Nord-Ouest de la France alors que celui du port du Havre a du mal à se projeter au-delà de l'Île-de-France. En d'autres termes, l'hinterland domestique des ports français est trop faible : les ports français doivent se projeter au-delà de leurs hinterlands domestiques s'ils souhaitent rester compétitifs à l'échelle européenne, gagner en parts de marché et augmenter leurs recettes.

En outre, le développement des modes massifiés, qui pourrait permettre aux ports français d'étendre leur hinterland au-delà des frontières nationales, est freiné par plusieurs difficultés administratives, organisationnelles ou politiques :

- **Les modes massifiés font l'expérience d'un certain désengagement financier de l'Etat, comme en témoignent les interrogations sur l'avenir du dispositif d'aide à la pince.**

- **Le mode fluvial subit quant à lui une différenciation de traitement pénalisante par rapport aux autres modes** d'évacuation terrestre lors des opérations de manutention des marchandises conteneurisées. Cette différenciation vient du prix de la THC (Terminal Handling Charge) : alors que pour les modes ferroviaires et routiers, la manutention portuaire est une prestation entièrement incluse dans la THC facturée par l'armateur au chargeur, pour le transport fluvial, l'armateur répercute le surcoût au chargeur ou au prestataire fluvial. Ainsi, les opérateurs de transport fluvial doivent supporter le surcoût de la prise en charge des opérations de manutention portuaire.
- Les systèmes d'échange informatisés de suivi de la marchandise, les Cargo Community System, les plus harmonisés et communs possibles d'une place portuaire à l'autre, sont des facteurs d'une plus grande efficacité pour les opérateurs internationaux. Or **les places portuaires françaises – notamment celles du Havre et de Marseille-Fos – développent actuellement deux systèmes de CCS différents et non-interfaçables**. Dans le contexte de la concurrence européenne il est nécessaire de parvenir à une harmonisation de ces Cargo Community System afin de jouer dans ce domaine une ambition à l'échelle de la France.
- **La mise en place des implantations industrielles et logistiques est longue** – en moyenne deux ans, contre six mois dans les pays du Benelux – et ce malgré l'importance du foncier disponible. Cet état de fait s'explique notamment par la longueur des procédures administratives préalable à l'implantation d'une installation logistique. Le rapport d'octobre 2013 du CGEDD CGIET sur ce sujet a formulé des propositions qu'il conviendrait de mettre en œuvre⁵.
- **Le fret ferroviaire souffre de problèmes de structuration de sillons et d'exploitation** : absence de dynamisme et « d'attention » de SNCF Réseau et Mobilité, vétusté du réseau, difficultés de mise en œuvre des projets des OFP,...
- L'amélioration, la densification ou la création de nouveaux réseaux de fret se heurtent à **des problèmes d'acceptabilité citoyenne et au manque général de portage politique des dossiers**. Quand bien même l'utilité de ces réseaux est unanimement reconnue par les acteurs et experts de la profession. On pourra citer ici l'exemple de l'électrification de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors dont les avantages de désaturation et d'itinéraire alternatif au réseau traditionnel sont plébiscités par les acteurs interrogés.

Ces différents constats définissent une typologie d'axes d'action développés ci-après :

- Fluidifier les outils administratifs français pour faciliter le passage portuaire et reconquérir les hinterlands dits « de proximité » ;
- Faciliter les procédures préalables aux implantations logistiques ;
- Réaliser les travaux d'infrastructures de fret prioritaires ;
- Renforcer le transport de fret ferroviaire et fluvial.

⁵ Rapport « *La mise en œuvre des projets portuaires pour y développer durablement les activités logistiques et industrielles* » établi par J-M. Lacave, S. Catoire, F. Gadbin, et G. Patey. Le rapport propose une série de recommandations pour aider les GPM français à mobiliser effectivement leur foncier pour réaliser les projets d'investissements programmés en faveur du développement des échanges et de l'implantation de nouvelles activités.

Propositions :

Fluidifier les outils administratifs français pour faciliter le passage portuaire et reconquérir les hinterlands dits « de proximité »

- 4.1 Mettre en œuvre la préconisation de la Stratégie Nationale de la Logistique pour développer un CCS unique au niveau national.** Opérer un suivi de cette préconisation et mobiliser les différents services de l'Etat concernés.
- 4.2 Maintenir l'aide au transbordement combiné fluvial (ou aides à la pince) et rendre immédiat le versement de l'aide aux opérateurs de transport combiné.**
- 4.3 Encourager le volontarisme des places portuaires, et notamment des chargeurs et armateurs** pour favoriser le recours au fluvial en mettant en place des modalités claires d'incitation à la massification des pré/post acheminements, **par exemple en mutualisant le surcoût de la manutention fluviale dans leurs offres.**

Dans les rapports parlementaires :

Axe Seine :

CCS :

- Recommandation 8 : Mettre en place un comité des utilisateurs de CCS et une base de données unique au niveau national ouverte à toutes les professions et répondant à leurs besoins de traitement de l'information et connectée avec les systèmes d'information douaniers.
- Recommandation 9 : L'État doit apporter son appui aux développements nécessaires à la mise à niveau des logiciels indispensables au CCS-PCS. Les moyens des plans d'investissement d'avenir (PIA) et de la banque publique d'investissement (BPI) doivent être mobilisés avec des prises de participation à un niveau adapté. Par ces moyens, assurer une présence de l'État et des GPM à 50 % dans l'entité en charge de commercialiser les CCS/PCS.
- Recommandation 10 : Améliorer sensiblement la fluidité des opérations en instaurant un CCS voire un CCS-PCS unique pour, au minimum, les ports maritimes de l'axe Seine et si possible en intégrant les terminaux conteneurs du port autonome de Paris et également accessible à toutes les plates-formes intérieures au-delà de l'Île-de-France accessibles aux ports maritimes de l'axe Seine. Offrir, par exemple comme à Anvers, une gratuité des opérations export pour tous les chargeurs, y compris à ceux qui opèrent depuis la Belgique, les Pays-Bas ou l'Allemagne.

Aides à la Pince :

- Recommandation 15 : Maintenir une aide au transbordement combiné fluvial (aide à la pince) dans les conditions équivalentes à celles des pays voisins. Évaluer en tout état de cause l'impact qu'aurait la fin de cette aide sur le trafic multimodal.

THC :

- Recommandation 16 : identifier la meilleure façon de faire aboutir la mutualisation des THC au Havre après avoir précisé la faisabilité des différentes approches (démarche volontaire / cadrage juridique national)

Axe Nord :

CCS :

- Proposition 17 : Créer une entité responsable chargée de commercialiser un CCS/PCS unique à l'échelle des Hauts de France associant à 50% le GPMD et à 50% les professionnels de la région.
- Proposition 18 : Mettre tout en œuvre pour aboutir à un CCS unique national et en l'absence d'évolution décisive en ce sens avant fin 2016, imposer par voie législative l'hébergement des données issues du CCS par un prestataire d'Etat unique.

Aide à la pince :

- Proposition 12 : réfléchir à une harmonisation (voire à un alignement) des aides au transport combiné avec celles existant en Belgique.

THC :

- Proposition 16 : accompagner les projets de plates-formes du canal Seine-Nord-Europe de dispositifs spécifiques facilitant le report modal sur les modes massifiés.

Axe Rhône :

CCS :

- Recommandation au Président du futur Conseil de coordination interportuaire Méditerranée: instaurer un CCS unique pour le Range France Med, accessible à toutes les plates-formes intérieures et gratuit pour les opérations d'exportation de tous les chargeurs européens.

Aide à la pince :

- Recommandation au Premier ministre : conserver l'aide à la pince pour favoriser le transport fluvial en l'attente de nouvelles conditions de traitement du fret fluvial résultant de la mise en service de la rotule à Fos.

THC :

- Recommandation au GPMM : négocier l'avenant de l'amodiation correspondant au comblement de la rotule contre une garantie de service aux escales fluviales et la disparition de la surfacturation des barges en recyclant les gains de productivité des armateurs, des manutentionnaires et des opérateurs fluviaux.

Faciliter les implantations logistiques

4.4 Faciliter l'implantation des entrepôts logistiques afin de pérenniser l'implantation industrielle et logistique dans les ports et leur proche hinterland. La logistique d'un chargeur est commandée par la transformation de ses produits. Si ces installations de transformation sont proches d'un port, le chargeur sera fidèle à l'utilisation de ce port. Ceci suppose que les ports et les collectivités locales concernées arrivent à planifier des zones industrielles et logistiques pour répondre aux besoins exprimés par les logisticiens. Il s'agit de planification spatiale et il s'agit aussi de pouvoir préparer à l'avance les autorisations administratives de toutes natures et notamment les procédures environnementales (autorisations loi sur l'eau, ICPE, évaluations environnementales,...) pour raccourcir les délais de réponse aux demandeurs.

4.5 S'inspirer de l'expérience du « tapis roulant logistique » du port du Havre, qui consiste à préempter des terrains pour lancer les autorisations administratives avant d'avoir un demandeur. Il est nécessaire d'avoir du « terrain prêt à l'emploi » à proximité des ports.

4.6 Favoriser la mise en place d'un guichet unique préfectoral afin d'accompagner et de faciliter l'obtention des autorisations administratives des grands projets d'aménagement logistique.

Dans les rapports parlementaires :

Axe Seine :

- Recommandation 17 : La problématique des implantations industrielles et logistiques sur le domaine public portuaire doit faire l'objet d'un examen particulier dans le cadre d'une mise à jour du code général de la propriété des personnes publiques.
- Recommandation 18 : mener les instructions administratives de façon à pouvoir garantir aux investisseurs les délais et les conditions, et donc les coûts de leur implantation.
- Recommandation 18 bis : mettre en place un véritable guichet unique préfectoral capable d'accompagner les projets importants dans l'obtention de leurs autorisations administratives (permis d'aménager, autorisations loi sur l'eau, ICPE,...).

Axe Nord :

- Proposition 7 : Mettre en place une véritable stratégie d'anticipation foncière sur le territoire de projet du Canal Seine Nord Europe avec :
 - o L'extension du périmètre de réserve foncière, afin de préserver des perspectives d'implantation d'activités industrielles et logistiques fortement utilisatrices de la voie d'eau ;
 - o La mobilisation d'outils fonciers pertinents (EPF et SAFER) au service des projets de développement des territoires.

- Proposition 25 : Mettre en place une gouvernance commune du risque associant le grand port maritime de Dunkerque.

Axe Rhône :

- Recommandation au Premier Ministre : après analyse, demander aux préfets du périmètre de Medlink de mettre en application les propositions de la démarche « compétitivité réglementaire » initiée en PACA.
- Recommandation à la DREAL PACA et au GPMM : mener à bien la démarche de « compétitivité réglementaire » pour garantir aux investisseurs délai, coût et conditions de leur projet d'implantation : mettre en œuvre sans délai les changements à droit constant et identifier les adaptations législatives et réglementaires.
- Recommandation au préfet PACA : porter les propositions de la démarche « compétitivité réglementaire » auprès des directions d'administration centrales et des ministres.
- Recommandation à l'association Medlink : étendre ses compétences à l'implantation d'activités de transformation ainsi qu'à tous les modes de transport (fer et terminaux multimodaux comme fluvial, routes et pipeline).
- Recommandation au GPMM : s'affirmer comme facilitateur des procédures réglementaires, du bon fonctionnement des services de contrôle y compris quand ils sont exercés par l'Etat.

Réaliser les travaux d'infrastructures de fret prioritaires

- 4.7 Retrouver de la qualité dans la desserte des hinterlands grâce à un volet infrastructure renforcé** : les pouvoirs publics, Etat et Régions, responsables du dialogue avec les gestionnaires d'infrastructures (SNCF réseau et VNF), doivent le renforcer et l'améliorer. Il faut « envoyer un signal aux alliances d'armateurs par un choc d'offre d'infrastructures »⁶ et **favoriser la régénération et l'entretien des infrastructures de transport ferrées et fluviales.**
- 4.8 Réaliser les projets de fret issus du rapport Mobilité 21 : liaison ferroviaire Serqueux-Gisors et liaison autoroutière de Fos-Salon**

Renforcer le transport de fret ferroviaire et fluvial

- 4.9 Améliorer les hinterlands et les corridors de fret dans une logique européenne.** Pour survivre, les ports français doivent projeter leurs hinterlands au-delà de leurs hinterlands domestiques, et au-delà des frontières nationales. Pour cela, **il convient de favoriser le développement des services fluviaux en restant cependant conscient des limites géographiques de la voie d'eau ainsi que de relever le défi du fret ferroviaire** qui permettra de dépasser les frontières des hinterlands domestiques.
- 4.10 Renforcer la connectivité des hinterlands en discutant avec SNCF Réseau de la structuration des sillons pour fiabiliser les sillons de fret.** Les opérateurs ferroviaires de proximité portuaires peuvent être une aide sur ce sujet.

⁶ Propos empruntés à Stephan Snijders, ex-directeur général de MSC France

Dans les rapports parlementaires :

Axe Seine :

- Recommandation 23 : Mettre en place des règles de rénovation et un régime d'exploitation adapté pour les réseaux capillaires
- Recommandation 24 : Fiabiliser la réservation des sillons ferroviaires fret sur les différents itinéraires à partir des ports de l'axe Seine. Coordonner les exploitations des réseaux de triage SNCF, des réseaux ferrés portuaires et des installations industrialo-portuaires terminales.

Axe Nord :

- Proposition 10 : Prioriser et accélérer les projets d'investissement à réaliser pour renforcer la compétitivité des infrastructures
- Proposition 16 : accompagner les projets de plates-formes du canal Seine-Nord-Europe de dispositifs spécifiques facilitant le report modal sur les modes massifiés.

Axe Rhône :

- Recommandation au Premier Ministre : Mettre au point un indicateur pour mesurer l'efficacité de l'activité portuaire sur le développement économique de son hinterland et le tester en grandeur nature
- Recommandation au préfet PACA : mener à bien une réflexion concertée sur la massification des dessertes ferroviaires (flux continentaux et maritimes) en lien avec les organisations logistiques et le port de Marseille Fos.
- Recommandation au GPMM : intégrer le patrimoine de SNCF Réseau situé à l'intérieur du domaine portuaire et mettre au point une stratégie d'exploitation offensive du nouveau réseau ferré portuaire.

- Recommandation à SNCF Réseau : mener à bien la modernisation informatique du système de gestion des sillons ferroviaires.
- Recommandation au GPMM et à SNCF Réseau : réunir les « ateliers de concertation ferroviaire » pour partager le diagnostic, les objectifs de développement, et augmenter les capacités des corridors ferroviaires en générant dans de bons délais des sillons efficaces.

Axe Atlantique :

- Axe 1 : Piloter de façon nouvelle une stratégie de développement des ports de la façade en s'appuyant sur un engagement de l'Etat et des régions, relayé par l'Europe.
 - o Pp 2 : Elaborer et mettre en œuvre une programmation des investissements nécessaires pour arrimer profondément les trois ports de La Rochelle, Bordeaux et Nantes à leur hinterland. La mission propose que les régions de l'Ouest et du Centre prennent l'initiative, avec l'Etat, de piloter une stratégie et un plan d'action spécifique ciblé sur cette question du développement des réseaux de transport ferroviaire, routier et fluvial, et des zones logistiques en arrière des trois ports, et en lien étroit avec eux. Ce plan devra être construit avec les gestionnaires de réseau de transport et les intervenants publics en matière de logistique, qui devront dégager les moyens nécessaires pour appuyer un développement cohérent des ports de la façade, tourné vers l'amélioration des services rendus à l'économie des régions concernées.

5. Renforcer l'image des ports français

Constats :

Mis à part les récents évènements qui ont perturbé le fonctionnement des ports français dans un cadre revendicatif qui dépasse largement les problématiques portuaires, **les ports français avaient retrouvé depuis l'application de la réforme de 2008, de l'avis de tous les acteurs interrogés, un contexte social apaisé.** On comptait alors plus de grèves dans les ports d'Anvers ou de Rotterdam qu'au Havre ou à Marseille. La réforme portuaire de 2008 a donc été bénéfique pour le climat social des ports français, même si l'image des ports français contestataires est encore présente dans beaucoup d'esprits internationaux.

Plus largement, le groupe de travail de TDIE a noté la faiblesse des sujets portuaires, fret et logistique dans les intérêts des élus locaux et nationaux, ainsi que dans ceux du grand public :

- **Les infrastructures de fret manquent de soutien politique national.** L'utilité des infrastructures de fret a besoin d'être justifiée et portée politiquement afin d'emporter l'adhésion des riverains comme des collectivités appelées à contribuer à leur mise en œuvre.
- **Les besoins en matière de fret ferroviaire ne sont généralement pas prioritaires par rapport à la forte pression sur le réseau ferroviaire pour le transport des voyageurs.**
- **Le rayonnement des ports français et l'attraction de clientèles et de nouveaux trafics manquent d'une « équipe de France » du portuaire,** comme le soulignent Valérie Fourneyron (députée de Seine-Maritime) et Charles Revet (sénateur de Seine-Maritime)⁷, pour porter les intérêts portuaires de la France au-delà des frontières nationales. Cette idée d'une communauté d'acteurs « chassant en meute », retrouvée à maintes reprises dans les propos des acteurs interrogés⁸, témoigne d'une aspiration collective à un travail collectif. Cette volonté est souvent complétée par un appel à une prise de responsabilité de l'Etat stratège.

Propositions :

Développer une culture politique du fret en France (maritime, fluvial, ferroviaire, routier)

5.1 Revaloriser la culture de fret – notamment pour le ferroviaire –, dont l'importance économique et sociétale a tendance à être minimisée, tant sur les plans publics que politiques, par rapport au transport de voyageurs.

5.2 Encourager la création de directions commerciales, de marketing et de communication au sein des groupements portuaires de façade. Une de leurs missions pourra être d'interpeller les élus locaux et nationaux, ainsi que le public, sur l'importance des ports dans l'économie et le développement territorial français (emploi, tourisme,...).

⁷ Rapport parlementaire « Attractivité des ports maritimes de l'axe Seine » de juillet 2016

⁸ Ainsi que lors d'un petit déjeuner organisé par TDIE au Sénat le 1^{er} mars 2016, sur le thème : « Les ports français, acteurs majeurs de la stratégie nationale de la logistique »

Renforcer l'image des ports français à l'étranger

- 5.3 Développer la communication auprès des chargeurs et armateurs internationaux des atouts des ports français par rapport à leurs concurrents européens.** Cette mission pourra par exemple être portée par les directions commerciales, de marketing et de communication au sein des groupements portuaires.
- 5.4 Créer des synergies de communication afin que la communauté portuaire française apparaisse unie sur la scène internationale.** L'Union des Ports de France pourrait fédérer et représenter les Grands Ports Maritimes français lors des salons européens internationaux par exemple.
- 5.5 Mobiliser des relais commerciaux et de communication des ports français à l'étranger** via les Missions économiques françaises à l'étranger et le réseau Business France.
- 5.6 Peser de manière plus importante dans les arbitrages européens, pour porter les axes nationaux structurants sur la scène européenne.** La mise en place d'un véritable lobbying européen des ports français porté par l'Union des Ports de France apparaît aujourd'hui nécessaire.

Dans les rapports parlementaires :

Axe Seine :

- Recommandation 19 : Créer une structure souple de coordination entre les Régions, les agences de développement, la filière logistique et HAROPA pour être davantage en mesure de capter des investissements étrangers sur les zones portuaires et à proximité. Signer un partenariat avec les opérateurs nationaux, au premier chef desquels Business France, et avec le réseau diplomatique.

Axe Rhône :

- Recommandations à la place portuaire et aux organisations syndicales : continuer à porter conjointement la promotion du port de Marseille-Fos auprès des territoires et des clients étrangers.
- Recommandation aux préfets Auvergne-Rhône-Alpes et PACA : faciliter le rapprochement des métropoles de Lyon et Aix-Marseille-Provence afin que soit porté en commun, vers Bruxelles en particulier, un plan d'action pour faire de Marseille Fos le port de Lyon.
- Recommandation au GPMM : inviter l'Union Maritime et fluvial et Via Marseille Fos à installer leurs bureaux dans le siège du port.

Annexes

Table des matières du dossier documentaire annexé au rapport

Liste des personnalités auditionnées

Guide d'entretien à destination des personnalités auditionnées

Bibliographie

Table des matières du dossier documentaire annexé au rapport

Faits et chiffres, dossiers thématiques

- Faits et chiffres : Etat des lieux des ports français
- Les grands ports maritimes
 - Les ports de la vallée de la Seine
 - Les ports de la façade Atlantique
 - Le grand port maritime de Marseille (GPMM)
 - Le grand port maritime de Dunkerque (GPMD)
- Les sujets d'actualité ayant trait aux ports en 2015 et/ou en 2016
 - Terminal Handling Charge (THC)
 - Les aides à la pince
 - Le Code des douanes de l'Union (CDU)
 - Cargo Community System (CCS)
 - Autoliquidation de la TVA à l'import
- L'Union européenne
 - Les Réseaux Transeuropéen de Transport (RTE-T) et le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE)
 - Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports
- Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)
- Le Shortsea Shipping

La question portuaire dans le débat parlementaire

- 2007-2016 : Chronologie des principaux éléments d'actualité nationale liés aux ports
- La stratégie nationale de relance portuaire de 2013
- Les Conférences thématiques :
 - La Conférence environnementale
 - La Conférence nationale sur le fret fluvial
 - La Conférence pour la relance du fret ferroviaire
- Les rapports parlementaires de sur l'attractivité des portes maritimes françaises
 - Synthèse comparative des rapports
 - Projets d'infrastructures identifiés comme nécessaires dans les rapports
- Les ports vus à travers les questions des parlementaires au Gouvernement
- Les récentes évolutions législatives
 - La réforme portuaire de 2008
 - La loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016

- Les problématiques portuaires et logistiques dans les campagnes des élections régionales de décembre 2015

Glossaire

Généalogie des travaux portuaires de TDIE

Liste des personnalités rencontrées par TDIE

Liste des personnalités auditionnées par le groupe de travail de TDIE (dans l'ordre chronologique des auditions)

- Hervé MARTEL, Président de l'Union des Ports de France (réunion de travail mercredi 7 octobre 2015)
- Thierry GUIMBAUD, Directeur des services de transport, DGITM (Lundi 25 janvier 2016)
- François PHILIZOT Préfet, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine (Vendredi 29 janvier 2016)
- Objectif OFP (Mercredi 3 février 2016) :
 - Jacques CHAUVINEAU, Président, Objectif OFP
 - André THINIÈRES, Délégué général, Objectif OFP
 - Philippe GUILLARD, Président, OFP Atlantique ; Directeur des Opérations et de la Logistique, GPM La Rochelle
- Denis CHOUMERT, Président, Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) (Vendredi 12 février 2016)
- TLF Overseas (Mercredi 17 février 2016) :
 - Herbert DE SAINT-SIMON, Président, TLF Overseas
 - Anne SANDRETTO, Déléguée générale, TLF Overseas
 - Alain COHEN, Directeur maritime, Kuehne + Nagel
 - Jean-François AUZÉAU, Président de la Commission Douane, TLF Overseas
 - Loïc GAY, Chargé de mission sur les CCS, TLFO Overseas
- Hervé CORNÈDE, Directeur commerciale et marketing, HAROPA (Jeudi 25 février 2016)
- Albert THISSEN, Président, Hapag Lloyd France (Jeudi 25 février 2016)
- Paul TOURRET, Directeur, ISEMAR (Mardi 1er mars 2016)
- Eric BANEL, Délégué général, Armateurs de France (Mardi 1er mars 2016)
- Jean-Michel SÉVIN, Ex-Directeur général, Ports Normands Associés (PNA) (Mardi 8 mars 2016)
- SNCF Logistics (Jeudi 17 mars 2016) :
 - Jean-Michel GENESTIER, Directeur général adjoint et Secrétaire général, SNCF Logistics
 - Anne-Gaëlle SIMON, Directrice des affaires publiques, SNCF Logistics
- Jean-Marc LACAVE, Ex-Directeur général, port autonome du Havre (2000-2008) ; ex-Directeur général, CMA-CGM (2008-2010) (Jeudi 17 mars 2016)
- Christine CABAU-WOEHREL, Présidente du Directoire, GPM de Marseille (Mercredi 23 mars 2016)
- Alexis ROUQUE, Ex-Directeur général, Ports de Paris (Jeudi 21 avril 2016)
- Direction général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) (Lundi 2 mai 2016) :
 - Nicolas TRIFT, Adjoint au sous-directeur des ports et du transport fluvial
 - Clara BENTZ, Cheffe du bureau de la stratégie et du développement portuaire
 - Pierre DES ROSEAUX, Chef du Bureau des ports
- SNCF Réseau (Mardi 3 mai 2016) :
 - Romain DUBOIS, Directeur général adjoint Accès au réseau
 - Jean-Pierre ORUS, Chef de service développement de l'offre
- Jean-Marie MILLOUR, Délégué Général, BP2S (Mardi 3 mai 2016)
- Jean-Philippe SALDUCCI, Président, Union maritime et fluviale de Marseille-Fos (UMF) (Lundi 9 mai 2016)

- VNF (Mercredi 25 mai 2016) :
 - Marc PAPINUTTI, Directeur général,
 - Renaud SPAZZI, Directeur général adjoint
- Antoine BERBAIN, Directeur général adjoint, HAROPA (Vendredi 17 juin 2016)
- Arnaud LEROY, Député des français de l'étranger, rapporteur de la loi pour l'Economie bleue (Mercredi 29 juin 2016)
- Philippe DEISS, Directeur général, Ports Normands Associés (PNA) (Vendredi 1^{er} juillet 2016)
- DGITM (Lundi 11 juillet 2016) :
 - Clara BENTZ, Cheffe du bureau de la stratégie et du développement portuaire, DGITM
 - Renan KREMER, Chargé des statistiques des ports maritimes
- Noël COMTE, Président, Medlink (Mardi 12 juillet)
- Union nationale des industries de la manutention (UNIM) (Lundi 18 juillet) :
 - Christian DE TINGUY, Président
 - Xavier GALBRUN, Délégué Général
- Conseil régional de Normandie (Mardi 19 juillet 2016) :
 - Hervé MORIN, Président
 - Frédéric OLIVIER, Directeur général des Services
- François SOULET DE BRUGIÈRE, Président du Conseil de Surveillance, GPM de Dunkerque ; Président délégué, Union des ports de France (UPF) (Mercredi 20 juillet 2016)
- Agence des participations de l'Etat (APE) (Mercredi 14 septembre) :
 - Bruno VINCENT, Directeur de Participations adjoint, secteur Transports à l'Agence des Participations de l'Etat
 - Paul TIRVAUDEY, Chargé de participations, secteur Transports à l'Agence des Participations de l'Etat
- Jean-Yves LHOMME, Conseiller, Conseil régional des Hauts de France (Vendredi 16 septembre 2016)
- Sébastien PILARD, Conseiller régional en charge de la croissance bleue et des relations internationales, Conseil régional des Pays-de-la-Loire (vendredi 30 septembre 2016)

Liste des personnalités rencontrées lors du voyage d'étude au Havre des 9 et 10 mars 2016

Table-ronde avec les acteurs de la communauté portuaire du Havre :

- Michel SEGAIN, Président, Union Maritime et Portuaire (UMEP)
- Jean-Louis LE YONDRE, Président, Conseil de développement du GPM du Havre (GPMH) ; Président, syndicat des transitaires havrais
- Benoît DOUILLET, Vice-président, Groupement havrais des armateurs et agents maritimes
- François GUERIN, Vice-président, UMEP ; représentant, Groupement des employeurs de main d'œuvre (GEMO)
- Franck DHERSIN, Président de la Commission transports, grandes infrastructures de transports, économie portuaire, affaires maritimes, Conseil régional des Hauts-de-France
- François SOULET DE BRUGIERE, Président du Conseil de surveillance, GPM de Dunkerque
- Catherine TROALLIC, Députée de Seine-Maritime
- Jacques TRORIAL, Président d'honneur, Union des Ports de France (UPF) ; ancien Ministre
- Fabienne CORRUBLE, Directrice déléguée Manche – Mer du Nord, Engie

Dîner débat : Edouard PHILIPPE, Député-maire du Havre (Mercredi 9 mars 2016), en présence de Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président de la Région Normandie en charge des Transports

Déjeuner débat : Patrick MALETRAS, Président, Tramar (Jeudi 10 mars 2016)

Liste des personnalités auditionnées lors du voyage d'étude à Marseille les 11 et 12 mai 2016

- CMA-CGM (Mercredi 11 mai 2016) :
 - Luc PORTIER, Directeur des études, projets et développement,
 - François Peigné, Directeur des opérations
- Stephan SNIJDERS, Ex-directeur général, MSC France (Mercredi 11 mai 2016)
- Marc REVERCHON, Président du conseil de développement, GPMM, Président directeur général, Compagnie Méridionale de Navigation (Mercredi 11 mai 2016)
- PortSynergy (mercredi 11 mai 2016) :
 - Nicolas GAUTHIER, Directeur général, PortSynergy
 - Mathieu DESIDERIO, Responsable des investissements, Eurofos
- Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) (Mercredi 11 mai 2016) :
 - Monica MICHEL-BONVALET, Directrice du département commercial
 - Fabienne MARGAIL, Cheffe du département hinterlands
- Alain MALIVERNEY, Directeur régional, LOGIRHONE (Jeudi 12 mai 2016)
- Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) (Jeudi 12 mai 2016)
 - Maxime TOMMASINI, Président de la Commission Transports, Infrastructures, Aménagement du territoire et Ports au Conseil régional de PACA, Conseiller Transport à la Métropole de Marseille
 - Julien GEFFARD, Conseiller transport du Président

Guide d'entretien à destination des personnalités auditionnées

Au préalable de chaque audition, un guide d'entretien a été transmis aux personnalités sollicitées. Celui-ci comprenait généralement :

- Un résumé du parcours de la personnalité auditionnée et de sa structure,
- Quelques questions particulières qui évoluaient pour chaque audition,
- Des questions générales, séparées en plusieurs thèmes.

Vous retrouverez ces interrogations générales ci-dessous.

Éléments de constats et d'enjeux relatifs aux ports français

Quelles sont, selon-vous, les principales forces des différentes places portuaires françaises, et les éléments qui freinent leur développement ?

Plus globalement, quel regard portez-vous sur le fonctionnement des ports français ? Comment accroître le dynamisme et la productivité des places portuaires françaises ? En d'autres termes, quels sont les principaux problèmes des ports français qu'il reste à traiter pour les rendre compétitif à l'échelle européenne ?

Dynamisme économique, gouvernance portuaire et problèmes d'actualité

Quelles sont vos attentes en termes de stratégie portuaire de la part de l'Etat ?

Quelle est votre vision de la place et du rôle de la Région dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique portuaire ?

Les Métropoles ou agglomérations doivent-elles être davantage associées à la gouvernance des ports ? Si oui, pourquoi et comment ?

De nombreux acteurs de la communauté portuaire s'accordent à dire que la réforme portuaire française de 2008 a été une bonne chose et commence à donner des résultats encourageants. Partagez-vous ce point de vue ? La gouvernance des ports doit-elle encore évoluer, et si oui, comment ?

Les faibles dynamiques maritimes en France s'expliquent-elles par un problème réglementaire, ou économique (faiblesse du trafic portuaire français, complexité des procédures douanières, coûts de dédouanement, TVA,...) ?

A quels niveaux de la chaîne logistique doivent être en priorité menées les actions pour dégager des marges de progrès, ainsi que des leviers de compétitivité et d'amélioration de l'efficacité de ces chaînes ? Quelle est la méthode à appliquer et par qui doit-elle être appliquée (armateurs, manutentionnaires, commissionnaires, transporteurs terrestres, douanes,...) ? Trouver des leviers de compétitivité, est-ce le rôle des acteurs privés ou des pouvoirs publics ?

Quelles sont les projets portuaires et logistiques dont les places portuaires ont aujourd'hui besoin ?

Desserte de l'hinterland : fret fluvial et ferroviaire

Le Premier Ministre a lancé le 1^{er} février 2016, une série de quatre missions parlementaires sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des principales portes maritimes françaises. La première concerne Le Havre, la deuxième Dunkerque, la troisième Marseille-Fos et la quatrième la façade Atlantique. Qu'attendez-vous de cette initiative ?

Qu'est-ce qu'une bonne desserte de l'hinterland pour un port ? Quels sont les différents leviers qui peuvent permettre d'améliorer cette desserte ?

Est-il encore utile et/ou pertinent de vouloir inciter au report modal, et pourquoi ? Quels sont les freins et les solutions envisagées pour faciliter le passage des conteneurs sur barge (THC, coût de manutention,...) ?

Démarche TDIE

Qu'attendez-vous de la démarche TDIE ?

Définition des objectifs de l'étude

L'association TDIE, en concertation avec l'Union des Ports de France, a lancé au deuxième semestre 2015 une réflexion sur les enjeux de la stratégie portuaire de la France pour les prochaines années. Elle vise à dresser un état des lieux des ports français et de leurs activités tout en identifiant les leviers d'amélioration des ports et places portuaires, en termes d'attractivité, de productivité et de compétitivité.

Il ne s'agit plus aujourd'hui d'imaginer une réforme supplémentaire, mais d'identifier les décisions et les orientations nécessaires pour permettre aux ports français d'exploiter de la meilleure manière les différents outils mis à leur disposition par la loi de 2008, dans le contexte européen, et d'en faire partager la compréhension.

Quatre évènements viendront ponctuer la réflexion de TDIE :

- Un Petit-Déjeuner débat au Sénat le 1^{er} mars 2016, sur le thème : « Les ports français, acteurs de la stratégie nationale de la logistique »
- Un déplacement au Havre les 9 et 10 mars 2016 afin de visiter le port et rencontrer des acteurs de la place portuaire
- Un déplacement à Marseille les 10 et 11 mai 2016
- Un colloque le 11 octobre 2016

Pour réaliser ces travaux, TDIE s'appuie sur un groupe de travail composé de :

- Claude Gressier, Chargé de mission auprès du Directeur de la DGITM et membre du Conseil Scientifique de TDIE
- Antoine Fremont, Directeur de recherche à l'IFSTTAR et membre du Conseil Scientifique de TDIE
- Bernard Mazuel, Délégué Général de l'Union des Ports de France
- Pierre Van Cornawal, Délégué général de TDIE
- Christina Peron, Chargée de communication à l'Union des Ports de France

Rapporteurs :

- Sonja Broëz, Chargée de mission à TDIE
- Pierre-Yves Rollin, Chargé d'études à TDIE

Bibliographie

Rapports et contributions

- Fourneyron V. et Revet C. (juillet 2016), *Attractivité des ports maritimes de l'axe Seine*, Paris, Assemblée Nationale
- Lamure E. et Lambert F-M. (juillet 2016), *Attractivité et compétitivité du Range France Méditerranée et de l'axe Rhône-Saône*, Paris, Assemblée Nationale
- Bignon J. et Vandierendonck R. (juillet 2016), *Hauts-de-France-sur-Mer*, comment rendre attractive et compétitive la porte Nord de la France, Paris, Assemblée Nationale
- Vaugrenard Y. (juillet 2016), *Mission parlementaire pour les ports de la façade Atlantique confiée au sénateur Yannick Vaugrenard*, Paris, Assemblée Nationale
- César G. (juillet 2016), *Mission parlementaire pour les ports de la façade Atlantique, proposition 7 pôle de La Rochelle et Bordeaux*, Paris, Assemblée Nationale
- Valls M., Premier Ministre (29 janvier 2016) *Lettres de mission – Renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des principales portes maritimes françaises*, Paris, Services du Premier Ministre
- Royale S., Ministre de l'environnement, de l'énergie, et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, Macron E. Ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, Vidalies A., Secrétaire d'Etat aux Transports, à la mer et à la pêche, *France Logistique 2025* (24 mars 2016), compte-rendu du Conseil des ministres, Paris
- Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (mai 2013), *Stratégie Nationale de relance portuaire*, Paris
- Herviaux O. et Sandrin M. (mars 2014), *Enjeux et perspectives de la décentralisation portuaire*, Paris, Sénat
- DGITM (2015), *Analyse de la conjoncture économique : le transport et les services maritimes*, Paris, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
- Revet C. (6 juillet 2011), *Rapport d'information fait au nom du groupe de travail sur la réforme portuaire, de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire*, Paris, Assemblée Nationale
- Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine (juillet 2015), *Schéma stratégique Vallée de la Seine, un projet de développement à l'horizon 2030*, Paris, Services du Premier Ministre
- CPIER Vallée de la Seine
- Cour des Comptes (juillet 2015), *Rapport particulier – Grand Port Maritime de Bordeaux*, Paris, Cour des Comptes
- Masson C. (janv. 2016), *Réponse du Président du Directoire à la Cour des Comptes*, Bordeaux, GMPB
- Cour des Comptes (octobre 2015), *Rapport particulier – Grand Port Maritime du Havre*, Paris, Cour des Comptes
- Martel H. (mars 2015), *Réponse du Président du Directoire à la Cour des Comptes*, Le Havre, Haropa
- Galbrun X. (2015), *La manutention portuaire en 2015 – rapport annuel d'activités*, Paris, UNIM
- DGITM (mai 2016), *Les Essentiels Infrastructures, Transports et Mer La lettre technique de la DGITM n°2*, Paris, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
- CIMER 2015, *Dossier de presse Comité interministériel de la mer 2015*, Boulogne-sur-Mer, 22 octobre 2015, Services du Premier Ministre
- CIMER 2015, *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, Boulogne-sur-Mer, 22 octobre 2015, Services du Premier Ministre
- Rotterdam Port (2015), *Annual report of Rotterdam Port*, Rotterdam, Rotterdam Port Authority
- Rotterdam Port (2015), *Port Vision 2030*, Rotterdam Port Authority
- Gressier C. (juin 2016), *Le nouvel Axe Seine - Seine Métropole de Paris au Havre*, Paris, Académie de Marine

Ouvrages et études

Tourret P. sous la dir.de Foulquier E. et Lamberts C. (2012), *Le modèle hanséatique entre mythes et réalité*, Nantes, ISEMAR
Tourret P. (nov. 2006), *Hambourg, zoom sur un centre maritime international*, note de synthèse n°89, Nantes, ISEMAR
Tourret P. (mai 2011), *Rotterdam, le méga port européen*, note de synthèse n°135, Nantes, ISEMAR
Tourret P. (juin 2011), *Anvers, port de commerce européen*, note de synthèse n°136, Nantes, ISEMAR
Tourret P. (nov. 2015) Brême Bremerhaven, l'autre polarité de l'Allemagne maritime, note de synthèse n°175, Nantes, ISEMAR
Forum international des transports (2009), *Concurrence entre les ports et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays*, table ronde 143, Paris, Forum international des Transports & OCDE
Catoire S., Gadbin F., Lacave J-M., Patey G. (octobre 2013) *La mise en œuvre des projets portuaires pour y développer durablement les activités logistiques et industrielles*, Paris, CGEDD & CGEET
Bureau de promotion du short sea shipping (février 2010), *Groupe de travail écobonus/ecomer, proposition concrète d'un écobonus à la française*, Paris, BP2S
Bureau de promotion du short sea shipping (mai 2008), *Au service d'une ambition européenne, service de transport multimodal Simplification – Sécurité juridique*, Paris, BP2S

Discours

Discours de M. Le Président de la République lors de l'inauguration du CMA CGM Bougainville, Le Havre, 6 Octobre 2015
Christian Eckert, Secrétaire d'Etat chargé du Budget, Présentation du plan « Dédouanez en France », à l'occasion de la clôture de la journée internationale de la douane 2015, Paris, 22 septembre 2015
Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, Réunion avec les représentants des Grands Ports maritimes et des Ports Autonomes fluviaux, Paris, 23 février 2016

Presse

TLF Overseas, UNIM, AUTF, UPF, Armateurs de France, SNAM, *L'ensemble des acteurs de la chaîne logistique internationale appelle au développement d'un CCS unique pour tous les ports français*, Communiqué de Presse, Paris, 18 mars 2016
localtis.fr, *Avenir des ports français : des parlementaires prônent un nouveau départ*, 26 juillet 2016
lantenne.com, *Consortiums, alliances et conférences*, fiche technique, 2015
Les Echos, « *Il faut réunir les ports de Boulogne, Calais et Dunkerque* » Interview de Frédéric Cuvillier, 21 octobre 2015
Les Echos, *L'ambition maritime de la France à l'épreuve des faits*, 21 octobre 2015
Les Echos, *Seine-Nord, la fin des ambitions portuaires françaises ?* Tribune d'Edouard Philippe, Maire du Havre, 16 mars 2015
Le Marin, *Marseille- Fos : 2015, année de reprise*, 29 janvier 2016
Le Marin, *Ports : Le règlement européen vers l'inconnu*, 29 janvier 2016
La revue Transport n°494, *Transport Maritime, les défis de la conteneurisation* par Eric Banel, Délégué général d'Armateurs de France et Paul Tourret Directeur de l'ISEMAR, Novembre-Décembre 2015
Les dossiers du Journal du parlement, *La douane française*, 2015

TDIE, ASSOCIATION PLURALISTE COPRESIDEE PAR

PHILIPPE DURON, DEPUTE (CALVADOS), & LOUIS NEGRE, SENATEUR (ALPES-MARITIMES)

TDIE est une association pluraliste qui rassemble professionnels et acteurs publics du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport et de mobilité.

TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports.



THINK TANK > TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT

9, RUE DE BERRI- 75008 PARIS - TEL 01 44 13 31 08 - FAX 01 44 13 31 21

E-MAIL : secretariat@tdie.eu. SITE : www.tdie.eu