



**HAL**  
open science

## Le modèle d'Ostrom de gouvernance des biens communs : quelle transposabilité au transport fluvial ?

Antoine Kauffmann

### ► To cite this version:

Antoine Kauffmann. Le modèle d'Ostrom de gouvernance des biens communs : quelle transposabilité au transport fluvial ?. GOL - Gestion Opérationnelle de la Logistique, Apr 2018, Le Havre, France. hal-02429522

**HAL Id: hal-02429522**

**<https://hal.science/hal-02429522>**

Submitted on 6 Jan 2020

**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.

# Le modèle d'Ostrom de gouvernance des biens communs : quelle transposabilité au transport fluvial ?

Antoine Kauffmann  
Laboratoire NIMEC  
Université du Havre Normandie  
Le Havre, France  
antoine.kauffmann@univ-lehavre.fr

**Abstract** — La gouvernance des biens communs s'articule autour d'une notion clé : la tragédie des biens communs. Cet article propose d'examiner la nature de cette tragédie dans un cas particulier : les infrastructures de transport et de logistique regroupées au sein des corridors logistico-portuaires. Après la caractérisation des infrastructures logistiques en tant que bien commun, ce papier étudie la transposabilité du modèle de gouvernance des biens communs de Ostrom (2010) au cas des biens communs infrastructurels mobilisés dans le transport fluvial sur les principaux corridors logistico-portuaires français.

**Keywords**—*Corridor; port; communs; infrastructure; fluvial; gouvernance*

## I. LA NOTION DE GOUVERNANCE

Le terme « gouvernance » a connu au fil du temps une évolution translinguistique et internationale qui a fortement influé sur son sens. Dans la France du Moyen âge, cette notion était à peu près équivalente à la notion de gouvernement. Elle a ensuite été utilisée pour qualifier le mode de gestion de certains territoires du nord de la France (Flandres, Artois), dotés d'un statut administratif spécifique et d'une certaine autonomie. Vers le XIV<sup>ème</sup> siècle, le terme est adopté outre-Manche (governance) pour désigner, d'une manière générale, l'action de gouverner un pays ou un territoire [21].

Après une longue période de désuétude, le terme « gouvernance » est revenu dans les années 1990 via la littérature économique et politique anglo-saxonne et les administrations internationales avec un sens différent : il définit désormais l'action de gouverner mais sans se limiter au cadre formel de la notion de gouvernement et en incluant le rôle que peut y prendre la société civile [21]. La gouvernance désigne donc un mode de gouvernement plus ouvert, incluant la participation active des acteurs extérieurs aux institutions administratives officielles (au-delà du simple vote électoral).

Dans la suite de ce document, nous nous focaliserons sur la gouvernance des biens communs, dont la gestion, fortement liée à leur nature et à leur localisation, nécessite souvent de dépasser le cadre restrictif de la notion de gouvernement [18].

## II. LA NOTION DE BIEN COMMUN : DEPASSER LA TRAGÉDIE

La notion de bien commun fit son apparition dans l'antiquité lorsqu'Aristote fit l'observation que les biens les

plus partagés se révélaient être ceux qui font l'objet des soins les moins attentifs. Toutefois, le terme n'a explicitement fait son apparition en littérature qu'à partir de la fin des années 1960 [10]. Au cours des dernières décennies, plusieurs auteurs se sont intéressés à ce type de phénomène, étroitement lié au champ théorique de l'action collective [6, 14, 20]. Le bien commun (ou commun) pourrait être défini comme une ressource accessible à plusieurs personnes (physiques ou morales) susceptibles d'en jouir et d'en tirer un bénéfice [18].

De nombreuses catégories de biens communs ont été examinées. Ces biens communs sont de trois catégories principales. La première catégorie, fortement étudiée, est constituée par les ressources naturelles librement accessibles. Par exemple, il s'agit des pâturages, des forêts, des ressources en poisson ou encore de l'eau issue des aquifères (réservoirs naturels d'eau douce constitués de roches poreuses ou fissurées). Une deuxième catégorie est constituée par des infrastructures partagées, telles que les réseaux d'irrigation des philippines (Zanjas) ou d'Espagne (Huertas), dont Ostrom [18] examine attentivement la gouvernance sous forme de structures coopératives spécifiques élaborées et pilotées par les agriculteurs locaux dans le but d'assurer l'entretien des systèmes d'irrigation. Enfin, une troisième catégorie de biens communs est constituée par des ressources de type informationnel et, plus généralement, immatériel : Fuster Morell [8] les définit comme des ressources d'information et de connaissances créées et possédées collectivement ou partagées au sein de communautés non-exclusives. Cette catégorie de biens communs concerne par exemple les communautés open source, le logiciel libre ou encore la culture.

La littérature relative aux biens communs s'est fortement attachée à l'examen de la tragédie des biens communs : il s'agit de la surexploitation des biens communs limités par leurs utilisateurs, supposés soucieux de maximiser le bénéfice qu'ils tirent de ce bien commun sans s'investir dans la conservation de ce bien et sans tenir compte de l'usage qu'en font les autres. L'utilisation d'un bien commun par un trop grand nombre de personnes amène à un phénomène de dissipation des rentes : les coûts de cette utilisation dépassent l'avantage qui en est tiré et le bien s'épuise, parfois jusqu'à disparaître. Ainsi, des comportements individuels rationnels aboutissent à un comportement collectif irrationnel [23].

De nombreux éléments de la littérature relative aux biens communs se sont attachés à trouver des solutions permettant aux groupes d'individus de sortir de la tragédie des communs. Trois grandes catégories de solutions ont été évoquées par la littérature existante : la privatisation du bien commun (transformation en marché), l'étatisation du bien commun (énormément pratiquée dans le bloc de l'est) et sa gestion par des groupes d'utilisateurs de manière organisée, autrement dit avec toute une structure formalisée établie et gérée par les utilisateurs eux-mêmes [6, 18]. Parmi ces trois modèles, les partisans de l'action collective tendent à critiquer vivement les deux autres modes de gouvernance, qui donneraient un résultat sous-optimal voire l'inverse du résultat prévu en raison d'un manque d'implication des utilisateurs de la ressource susceptible de générer des comportements opportunistes [18].

Par exemple, Ostrom évoque le cas de villages suisses où les paysans ont mis en place un système efficace de partage des coupes de bois et des pâturages [18], qui leur a permis de gérer durablement ces ressources pendant des siècles. Un autre exemple est celui du partage des ressources de poisson entre des pêcheurs regroupés en coopératives au Canada dans le but d'éviter la surpêche. Les aquifères de la côte ouest des Etats-Unis, pour lesquels la lutte contre le surpompage (donc l'épuisement de l'eau) a fait l'objet de nombreuses procédures judiciaires puis de la signature d'accords de gestion (législation spécifique), sont un autre exemple de bien commun gouverné par une structure issue de l'action collective (combinée à l'existence d'acteurs étatiques dans un rôle de supervision).

Nous nous intéresserons plus particulièrement aux caractéristiques de la gouvernance des communs en montrant l'importance de l'existence de mécanismes organisateurs et de structures organisationnelles permettant de surmonter la complexité des groupes hétérogènes et sur leurs forces et faiblesses face à la tragédie des communs dans le cas bien spécifique : l'infrastructure de transport fluvial des corridors logistico-portuaires.

### III. L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT COMME BIEN COMMUN ?

Si les travaux relatifs aux biens communs ont énormément abordé les ressources naturelles, informatiques et culturelles, il semblerait que le cas de l'infrastructure de transport ait été peu abordé sous cet angle. Pourtant, il apparaît que l'infrastructure de transport possède des caractéristiques typiques de celles des biens communs au sens de Ostrom [18], bien que présentant certaines différences. Dans les paragraphes qui suivent, nous allons lister les points communs et différences que des infrastructures de transport et de logistique telles que les terminaux portuaires, les routes et les voies navigables (avec une focalisation sur celles qui sont liées au transport fluvial) et des ressources telles que les forêts, les herbages et les aquifères.

Sur le plan des points communs nous permettant d'assimiler l'infrastructure de transport à un bien commun, nous pouvons observer que l'infrastructure de transport peut être confrontée à la tragédie des communs, ne serait-ce que du fait de sa capacité. En effet, le nombre de conteneurs pouvant être traité chaque heure par un terminal portuaire, le nombre

de barges pouvant franchir une écluse chaque jour ont une valeur maximum permise par l'infrastructure du fait de ses caractéristiques techniques. Au-delà de cette valeur apparaît un phénomène de congestion : les flux de marchandises s'accumulent et attendent pour être traités. C'est une forme d'épuisement de ressources. En raison de ce phénomène apparaît le phénomène de dissipation des rentes pour les utilisateurs : en raison du phénomène de congestion, le coût du traitement des flux augmente pour les prestataires logistiques et leurs donneurs d'ordres, réduisant le bénéfice qu'ils peuvent tirer de l'utilisation de ce bien commun qu'est l'infrastructure portuaire. Les rentes vont se dissiper jusqu'à ce que l'utilisation du bien commun ne soit plus considérée comme valable. Dans un tel cas les donneurs d'ordres vont soit sélectionner une autre infrastructure pour effectuer leur transport, soit choisir de supprimer le transport en changeant le lieu de production du bien transporté s'ils jugent l'affaire nécessaire et rentable [19]. Par exemple, un flux faisant face à un port congestionné sera certainement dérivé vers port proche susceptible de recevoir les mêmes navires et de desservir la même destination ; et un industriel important des marchandises par un port congestionné pourra étudier la possibilité d'internaliser la production de ces marchandises sur le site de destination si les ressources nécessaires s'y trouvent et si leur coût le permet par rapport au coût de l'import renchéri par la congestion.

Un autre point commun de l'infrastructure de transport et de logistique peut être observé par rapport aux travaux d'Ostrom [18] : le risque d'abandon ou de négligence du bien commun par non-entretien, menant à la mort progressive de ce dernier. Cela peut être le cas d'une ligne de chemin de fer fermée après ne pas avoir été entretenue pendant deux décennies ou d'un canal inutilisé après s'être envasé faute de dragage. Ce phénomène a été constaté par Ostrom lorsqu'elle s'est intéressée aux systèmes d'irrigation du Sri-Lanka pendant l'époque coloniale, au cours de laquelle une gestion étatisée de ces systèmes, engendrant un manque d'implication des parties prenantes qui, combinée à une méfiance vis-à-vis des colons, engendrait un entretien négligé des digues et canaux ainsi que des comportements opportunistes de détournement d'eau.

Toutefois, il convient de noter que, contrairement à de nombreux types de biens communs, le problème de la capacité n'est pas irrémédiable : la capacité d'un terminal portuaire peut s'augmenter, par exemple, par la modernisation du matériel et un canal peut agrandir sa capacité en se modernisant (écluses, installations de navigation nocturne...) ou via des travaux d'élargissement [12]. Cependant, il est important de souligner que cet accroissement du bien commun est à la fois coûteux et complexe [2] : nous sommes très éloignés de la ressource infinie et ce coût de l'augmentation de la ressource ne fait que renforcer son aspect limité, sachant que la ressource augmentée aura elle aussi des limites. Nous pouvons ici faire une analogie avec des ressources communes étudiées par Ostrom telles que les systèmes d'irrigation ou l'alimentation des aquifères californiens par des eaux de surface via la construction de barrages. Cela soulève également une autre caractéristique importante commune aux biens communs et aux infrastructures de transport : leur

entretien, le maintien de leur capacité de fonctionnement et la problématique de leur amélioration.

Sur le plan des différences, il est important de noter que, d'une manière générale, les infrastructures de transport et de logistique appartiennent à quelqu'un, contrairement à un aquifère, qui n'appartient à personne. Toutefois, il apparaît que les propriétaires de ces infrastructures, qui sont soit des administrations nationales soit des entreprises, ne sont pas de véritables utilisateurs de la ressource, bien que l'usage de cette ressource puisse leur procurer un certain revenu. En effet, les utilisateurs sont leurs clients, qui profitent du fonctionnement de leurs infrastructures en leur reversant une redevance. Par exemple, un gestionnaire d'infrastructure fluviale tel que Voies Navigables de France perçoit des redevances pour l'utilisation des infrastructures de son réseau et les compagnies de manutention portuaires, souvent concessionnaires du terrain de leurs terminaux, touchent des redevances sur les conteneurs passant par leurs terminaux de la part de leurs clients armateurs (forfait de manutention) et organisateurs de transport (stationnement du conteneur). Bien que nous ne soyons pas tout à fait dans le cas de ressources librement accessibles et n'appartenant à personne, l'infrastructure de transport est dans un cas proche de celui de ces ressources dans la mesure où les véritables utilisateurs de la ressource sont le plus souvent extérieurs à son propriétaire : nous ne sommes donc pas dans le cas d'une ressource privatisée, mais dans le cas d'une ressource gérée par un acteur spécifique propriétaire, le plus souvent public.

Une autre différence peut apparaître entre les infrastructures de transport et les biens communs tels qu'ils sont connus en littérature : les infrastructures de transport sont sensibles au risque de sous-utilisation et de non-utilisation, caractéristique qu'elles partagent avec les infrastructures d'irrigation. En effet, contrairement à des ressources naturelles, elles ont été conçues pour être utilisées. Leur non-utilisation peut conduire à leur abandon. Sur ce chapitre, les infrastructures de transport se distinguent plus spécifiquement en cela que leur sous-utilisation peut résulter non seulement de négligences, mais aussi du fait qu'elles sont soumises à concurrence aux yeux des utilisateurs que sont les transporteurs et commissionnaires. En effet, par exemple, une même ville peut être desservie par plusieurs ports différents et plusieurs axes routiers et ferroviaires différents mis en situation de concurrence par les prestataires logistiques, qui recherchent le chemin le moins coûteux et le plus profitable. Ce phénomène concurrentiel existe par exemple entre les ports du Havre, d'Anvers et de Zeebrugge pour la desserte de Paris et, plus généralement, entre les ports du range nord-européen pour la desserte des centres urbains européens [16]. Ainsi, nous sommes face à un bien commun très particulier en cela que les utilisateurs n'en sont pas nécessairement captifs, contrairement à la plupart des biens communs naturels ou agricoles, dans le cas desquels les utilisateurs n'ont guère le de choix. Cela entraîne un manque non négligeable d'attachement au bien commun de la part des utilisateurs, dans la mesure où ceux qui ne sont pas nécessairement captifs peuvent opter pour une stratégie d'abandon en cas de dissipation des rentes, à moins que celle-ci ne se généralise à toutes les infrastructures utilisables. Notons toutefois que

certain utilisateurs tels qu'une entreprise implantée sur le foncier portuaire et jouissant d'une concession pour l'occuper ou des armateurs fluviaux opérant sur un fleuve dépourvu de liaison par voie d'eau avec d'autres fleuves ou canaux seront davantage captifs du bien commun infrastructurel.

Ainsi, nous mettons en lumière l'aspect hautement spécifique des infrastructures de transport fluvial lorsqu'elles sont considérées comme biens communs : ces biens communs ont une extensibilité (dans certaines limites géographiques, sous condition de coût et sous condition de respect des contraintes écologiques), un propriétaire-gestionnaire et une sensibilité à la sous-utilisation, liée à leur mise en concurrence potentielle. Ces spécificités ont-elles des conséquences significatives sur la manière de gérer les cas de tragédie des biens communs ? Pour apporter des éléments de réponse à cette question, nous allons nous pencher plus particulièrement sur le cas des corridors logistico-portuaires, ensembles d'infrastructures particulièrement sensibles aux risques de congestion (donc de tragédie des communs) du fait des flux importants qui les traversent. Plus spécifiquement, nous nous focaliserons sur le transport fluvial, qui constitue un axe de développement majeur de la politique nationale des transports et dépend très fortement de ses infrastructures.

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES NOTIONS DE BIEN COMMUN ET D'INFRASTRUCTURE FLUVIALE

Notion de bien commun	Infrastructure fluviale
Accessibilité à plusieurs personnes	Accessibilité à tout entrepreneur de transport fluvial
Epuisabilité de la ressource	Phénomène de congestion
Dissipation des rentes à l'épuisement	Perte d'efficacité en situation de congestion
Risque d'abandon	Risque d'abandon par passage à un autre mode de transport
Capacité de la ressource le plus souvent immuable (sinon, très complexe)	Capacité augmentable moyennant un coût très élevé et des difficultés techniques
N'appartient à personne ou appartient à tous les utilisateurs à la fois	Appartient le plus souvent au domaine public (Etat, région, ou gestionnaire d'infrastructure), qui en concède parfois l'usage à un acteur privé (cas des terminaux portuaires)
Captivité des utilisateurs	Captivité existante mais relative lorsque des solutions alternatives existent

#### IV. REPONDRE A LA TRAGEDIE DES COMMUNS PAR LES COMMUNS INSTITUTIONNELS

Pour éviter la tragédie des communs, Ostrom [18] montre l'intérêt de la construction de mécanismes institutionnels robustes. Elle se penche particulièrement sur le cas des « common pool resources » dans le cas de systèmes de gestion auto-organisée de biens communs naturels (et infrastructurels dans le cas des systèmes d'irrigation). A l'issue de sa démarche, elle a établi un ensemble de caractéristiques que les systèmes institutionnels de gestion des communs doivent avoir pour être robustes et garantir une gestion efficace et durable de ces biens. Ces caractéristiques sont les suivantes :

- Limites et accès aux communs clairement définis
- Règles concordantes

- Existence d'arènes de choix collectif
- Existence d'une surveillance légitime
- Sanctions graduelles en cas de comportement opportuniste
- Existence de mécanismes de résolution des conflits
- Reconnaissance des droits du système d'organisation
- Système institutionnel constitué d'unités imbriquées

Nous proposons dans les parties suivantes d'évaluer la pertinence de ces critères dans le cas des corridors logistico-portuaires ainsi que leur degré d'accomplissement, avec une focalisation sur le transport fluvial. Nous nous baserons pour cela sur un ensemble d'éléments de littérature issue des institutions de certains corridors logistico-portuaires et sur des éléments de littérature académique.

Les types de communs mis en jeu dans le cadre du transport fluvial sont les suivants [3, 4, 5, 16] :

- Des fleuves et canaux, gérés par des gestionnaires d'infrastructure.
- Des écluses, généralement gérés par ces mêmes entités.
- Du foncier portuaire, géré par les autorités portuaires, les municipalités ou les gestionnaires d'infrastructure.
- De l'équipement de manutention, géré par les compagnies de manutention et les autorités portuaires.

## V. DEMARCHE

Dans ce document, nous comptons déterminer des pistes d'amélioration des structures institutionnelles permettant la gouvernance des communs infrastructurels dans le cas particulier des infrastructures liées au transport fluvial sur les principaux corridors logistico-portuaires français. Les corridors mettent en jeu un ensemble d'infrastructures organisées le long d'un axe [24] et un réseau d'acteurs coordonnés sur le territoire entourant ces infrastructures [3, 4, 5]. A titre d'exemples, nous pouvons citer le cas de la vallée de la Seine, structurée autour du groupement d'autorités portuaires HAROPA ou celui de l'axe Rhône-Saône, structuré autour du groupement d'autorités portuaires Medlink Ports qui s'étend de Marseille-Fos à Pagny en passant par de grands centres tels que Lyon ou Châlons-sur-Saône. Ces structures de coopération peuvent être considérées comme des méta-organisations, c'est-à-dire une forme d'organisation constituée d'organisations restant légalement autonomes, non liées par des relations d'emploi ou équivalentes [1, 13].

Pour étudier la gestion de l'infrastructure liée au transport fluvial dans les corridors, nous examinerons la transposabilité du modèle de gouvernance des biens communs construit par Ostrom [18] au cas du transport fluvial. Nous confronterons chacune des caractéristiques de ce modèle aux spécificités des communs infrastructurels fluviaux en nous basant sur des éléments de littérature académique et professionnelle ainsi que sur trois entretiens semi-directifs menés avec des top

managers d'un gestionnaire d'infrastructure fluviale français, d'un grand armateur fluvial français et d'un syndicat professionnel représentant la batellerie artisanale. Nous avons préservé l'anonymat des personnes interrogées dans le cadre de ce travail. Nous avons choisi de nous adresser à des tops managers afin de pouvoir profiter de la vision globale qu'ils peuvent avoir sur leur organisation et sa structure.

Il convient de signaler que chacune des trois entités consultées est présente sur les principaux fleuves français (Seine, Rhône, Rhin...) qui permet d'obtenir des visions d'ensemble et non des visions prisonnières d'un seul territoire régional.

## VI. ANALYSE AU TRAVERS DU CADRE D'OSTROM

Cette partie analyse la gouvernance des infrastructures de transport fluvial au travers du modèle d'Ostrom de gouvernance des communs, basé sur les limites de l'accès aux communs, la concordance des règles, les arènes de choix collectif, la surveillance, la reconnaissance du droit d'organisation et l'imbrication des unités institutionnelles. La présence ou absence de chacun de ces aspects dans le cas du transport fluvial été examinée individuellement.

### A. *Limites et accès clairement définis*

Au vu des dires des acteurs précédemment évoqués, il semblerait que la fermeture du groupe d'acteurs concernés par la gestion des communs des corridors logistico-portuaires n'est pas une thématique fortement abordée en dehors du paiement des redevances par les utilisateurs. Il semblerait même que la restriction de l'accès à certains acteurs ne soit pas souhaitable à leurs yeux, hormis des cas locaux spécifiques.

Dans le cas des corridors logistico-portuaires, nous sommes face à des communs susceptibles d'être soumis à un risque de sous-utilisation (par exemple lorsque des réseaux d'infrastructures semblables existent pour la desserte du même lieu). Cet élément remet en cause l'aspect de cette caractéristique des systèmes institutionnels en cela que les corridors logistico-portuaires cherchent à attirer le plus d'utilisateurs possible tout en évitant la tragédie des communs : dans un univers où la logistique est marquée par l'incertitude, les corridors logistico-portuaires sont très ouverts aux nouveaux entrants par une politique d'élargissement des marchés [3, 11]. Toutefois, il apparaît que certains outils mis en place au sein des corridors logistico-portuaires, tels que le cargo community systems (CCS), peuvent avoir une fonction de contrôle des utilisateurs et de limitation de leur nombre par l'accès au système [20]. Un cargo community system est un système d'information permettant l'échange de données entre les différents acteurs du passage portuaire (douane, autorité portuaire, armateur maritime, transporteurs routiers, ferroviaires et fluviaux, commissionnaires de transport...) et la gestion informatisée des différentes procédures liées au passage portuaire de la marchandise (déclaration en douane, droits de port...). Ces systèmes d'information peuvent restreindre l'accès à l'information en raison de droits d'abonnement élevés, rendant nécessaire pour un importateur, un exportateur ou un commissionnaire extérieur au territoire le recours aux services d'un commissionnaire local (qui pourra

effectuer le passage portuaire et donc engendrer l'utilisation de l'infrastructure). Cela a été mis en évidence par le grand armateur fluvial que nous avons interrogé sur l'Axe Seine. Un certain degré de fermeture du système existe également pour la gestion du foncier, marquée par des procédures spécifiques telles que la concession [20, 22]. Dans le cas de Medlink Ports, un système de labellisation des transporteurs a été mis en place [15], offrant des conditions spéciales (facilités administratives) aux transporteurs labellisés par rapport aux autres clients. Il s'agit d'une incitation pour les utilisateurs à s'impliquer dans le système de gestion du bien commun. Medlink Ports est une agence de partenariat constituée par le grand port maritime de Marseille-Fos, le port maritime de Sète et les ports fluviaux de Arles, Avignon, Valence, Vienne sud/Salaise Sablons, Lyon, Villefranche sur Saône, Mâcon, Chalons sur Saône et Pagny. L'agence a un statut associatif depuis début 2015, mais les accords de partenariat et la marque Medlink existent depuis 2008.

Le grand armateur fluvial interrogé a abordé la notion de limite de l'accès aux biens communs fluviaux sous deux angles différents pour deux cas de communs différents :

- Concernant la thématique du cargo community system, la fermeture du système est vue négativement car elle pourrait dissuader des commissionnaires de transport extérieurs de faire entrer leur marchandise dans le territoire, ce qui constituerait un risque de sous-utilisation du bien commun portuaire par manque de clientèle.
- Dans l'exemple de la gestion d'un terminal à conteneurs fluvial parisien, il trouverait souhaitable la fermeture partielle de l'accès par un système de priorisation des entrées de camions de trafic local sur le terminal afin de lutter contre un comportement opportuniste des transporteurs routiers l'utilisant comme zone de stockage de conteneurs, créant un engorgement.

Le représentant de la batellerie artisanale a peu évoqué cet aspect de la gestion des communs si ce n'est par son adhésion à une structure institutionnelle de gouvernance de corridor et la priorité donnée par à port maritime à la réception des navires maritimes par rapport aux navires fluviaux, causant de la congestion fluviale. Il a également mis en évidence l'absence de système de rendez-vous pour le fluvial dans ce même port maritime.

Enfin, le gestionnaire d'infrastructure a mentionné la notion de fermeture en évoquant la multiplication des tiers de confiance par l'externalisation du fonctionnement des entreprises, qui empêcherait un bon contrôle de l'activité.

Par conséquent, le rôle de la fermeture du système dans les modes de gouvernance des communs liés au transport fluvial apparaît dans deux dimensions : une dimension informationnelle et une dimension de gestion de flux.

TABLEAU 2 : EXEMPLES DE VERBATIMS LIÉS A LA FERMETURE COMMUNAUTAIRE DES CORRIDORS

Acteur	Verbatims
Armateur fluvial	C'est complètement fermé, c'est complètement verrouillé. Et ça commence toujours avec... la comparaison que je peux avoir avec d'autres ports, ça commence déjà par

	l'ouverture du système. Avec les abonnements, il y a un frein quand même à l'entrée de par son coût. [...] je comprends tout à fait parce qu'on peut constater que le CCS qui existe dans le port, et notamment au sein du port du Havre AP+, est complètement maîtrisé et verrouillé par une petite caste qui sont les transitaires, qui maîtrisent complètement le système. Et cette situation n'existait pas dans d'autres ports. Donc, ce n'est pas la volonté de contourner les systèmes, mais beaucoup plus que je constate c'est une volonté de surtout bien protéger la chaise sur laquelle on est assis, qui est très très bien chauffée.
Batellerie	Non non, c'est selon les entrées du port, et les navires sont prioritaires. À Fos, on fait passer le navire avant le fluvial.
Gestionnaire d'infrastructure	Parce que juste le message qu'on arrivera à faire passer en disant : attendez, la logistique c'est un <i>core business</i> , et ça ne doit pas s'externaliser [...] on avait la CFNR, la compagnie française de navigation du Rhin qui a été une entreprise au fond propre, qui avait été créée par Total, Arcelor et EDF, trois industriels. Bon, ils transportaient effectivement beaucoup de charbon, de fuel, etc., à l'époque, peu importe. Mais ils ont fait un outil industriel parce que c'était piloté par un industriel qui marchait comme une horloge, qui était le seul opérateur multimodal sur le Rhin, qui avait des terminaux à containers sur le Rhin, qui avait également des liaisons ferroviaires, d'interfaces voie d'eau/voie de rail.

### B. Règles concordantes

Pour tout système institutionnel, il est important que les règles mises en place soient concordantes entre elles et concordantes vis-à-vis des règles de loi locales, régionales et nationales. Dans le cas des corridors logistico-portuaires, la concordance des règles est fragile. En effet, dans les corridors logistico-portuaires, l'action collective se structure très fréquemment par projets [11, 15], et il appartient à la méta-organisation contrôlant le corridor de veiller à ce qu'il n'y ait pas de discordance entre les règles d'action collective susceptibles d'être mises en place dans un projet et celles susceptibles d'être mises en place dans un autre.

Du point de vue des acteurs fluviaux contactés, la fragilité de la concordance des règles a été évoquée de différentes manières.

L'armateur fluvial a perçu la constitution d'une méta-organisation entre autorités portuaires d'un même corridor comme un catalyseur de la mise en contact des acteurs dans le cadre de projets, réduisant le risque d'incohérence des règles. Toutefois, l'armateur et le syndicat d'artisans bateliers reconnaissent l'existence de frictions entre le gestionnaire d'infrastructures fluviale et d'autres parties prenantes. Ces frictions portent sur la gestion des écluses et des canaux périphériques, négligée à leurs yeux en raison d'une règle illogique de cause à effet entre la baisse de trafic et l'abandon des infrastructures par le gestionnaire, qui est contraire à la politique de développement des bateliers et armateurs fluviaux et les prive de pleins accès auxquels ils estiment avoir droit.

Deuxièmement, dans le cadre de la comparaison entre bassins fluviaux, des incohérences au niveau européen ont été constatées pour les tarifs des redevances d'usage des écluses et canaux. Enfin, du point de vue de la batellerie, une incohérence entre réglementations apparaît flagrante dès que l'on compare les modes de transport sur les corridors français : le monde politique incite au report modal tandis que le mode

routier laisse à la collectivité le financement de ses infrastructures.

TABLEAU 3 : EXEMPLES DE VERBATIMS LIES A LA CONCORDANCE DES REGLES SUR LE TERRITOIRE DES CORRIDORS FRANÇAIS

Acteur	Verbatims
Armateur fluvial	Moi j'estime que l'existence même d'HAROPA a quand même accéléré le fait que les gens se parlent. Parce que les écluses, la gestion des écluses relèvent de la compétence de VNF et pas forcément HAROPA. Mais aujourd'hui, l'état préoccupant de certaines écluses sont un véritable frein au développement de nos trafics.
Syndicat de bateliers	Il y a encore une séparation qui fait que les transporteurs fluviaux après sont vus aussi dans un monde à part, et donc ça engendre des difficultés contentieuses entre l'État, VNF, l'Europe. Voilà, je trouve qu'on n'est pas assez écoutés et entendus. On nous appelle des clients parce qu'avant, on était des usagers, maintenant, on nous appelle des clients. [...] Contrairement au transporteur routier qui, lui, a des péages gratuits [...] Mais par contre, vous pouvez aller partout en Hollande, en Allemagne et tout, vous naviguez gratuitement aussi.

### C. Les arènes de choix collectif

Pour qu'une action collective relative à la gestion d'un bien commun puisse avoir lieu, il faut une arène de choix collectif, un milieu de rencontre dans le cadre duquel des décisions peuvent être prises. Dans le cas des corridors logistico-portuaire, les arènes sont multiples. Par exemple, dans le cas de HAROPA, il existe des « clubs métiers » qui réunissent utilisateurs et administrateurs autour de thématiques spécifiques [11]. Les réunions de projet peuvent également être considérées comme arènes de choix collectif. Enfin, il existe des conseils d'administration des méta-organisations du corridor et les institutions respectives des ports membres, pourvu que les utilisateurs puissent y être représentés. Nous sommes donc en présence d'une pluralité d'arènes de choix collectif dont la coordination est vitale : en cas de cloisonnement des arènes de choix collectif, des incohérences d'action et des duplications d'actions pourraient apparaître du fait de l'ignorance des actions qu'une arène mène par rapport aux autres. Ainsi émerge dans le cas des corridors un besoin de transparence du fonctionnement des arènes de choix collectif.

Les arènes de choix collectif ont constitué le thème le plus important abordé par les trois acteurs interrogés. En effet, tous ont mis en valeur le besoin de changer de gouvernance du bien commun fluvial, qui fait actuellement l'objet en France d'une gouvernance étatisée dont la logique de fonctionnement contribuerait à un mauvais entretien des infrastructures.

Le gestionnaire d'infrastructure a très clairement évoqué le besoin d'associer les acteurs économiques au développement infrastructurel du corridor, en passant d'une gouvernance publique à une gouvernance sous forme de partenariat public-privé. Il a utilisé pour cela l'exemple belge du canal Albert, pour lequel un partenariat public-privé a été effectué, comportant 20% de part privée (les 80% restants étant confiés au principal gestionnaire d'infrastructure fluviale national) et la création d'une agence de gestion dédiée dotée d'un droit de préemption sur le foncier portuaire et le mur de quai. Cette agence constitue l'arène de gestion collective. Le

grand armateur a également cité le cas d'une joint-venture entre son entreprise et l'autorité portuaire parisienne, qui gère avec succès un terminal à conteneurs majeur des ports de Paris. Il a également présenté les groupements d'autorités portuaires comme des animateurs facilitant globalement la mise en contact de différentes entités à l'échelle d'un corridor. Les trois acteurs ont également fait allusion à des projets d'infrastructure, mais en adoptant une position attentiste, sans indiquer leur participation effective dans la structure de projet. Il est donc incertain que le structure de projet puisse nécessairement constituer une arène de choix collectif.

TABLEAU 4 : EXEMPLES DE VERBATIMS LIES AUX ARENES DE CHOIX COLLECTIFS CONCERNANT LE TRANSPORT FLUVIAL DANS LES CORRIDORS

Acteur	Verbatims
Armateur fluvial	Sans hésiter, c'est l'accès direct Port 2000. C'est vraiment la tâche manquante. Ce n'est pas possible ! Nous avons un port sans accès fluvial. [...] Et cela est d'autant plus visible et plus urgent quand on voit par exemple que dans le port de Rotterdam, on parle de chatière au Havre, donc en gros, la chatière c'est une brèche dans la digue Port 2000. Nous participons à des consultations que lance parfois port du Havre ou d'autres membres de HAROPA. Nous avons des contacts très réguliers, mais est-ce que c'est institutionnel ? Non, pas forcément.
Batellerie	on est tous dans le groupement portuaire, tout en sachant que ce sont des personnes qui nous consultent, et après qui choisissent ce qui est pour eux le meilleur, sans toujours avoir les politiques de terrain
Gestionnaire d'infrastructure	Et aujourd'hui il faut qu'on les partage, parce que ce que je veux vous dire c'est que ce travail [...], on l'a fait sans doute trop seul, et il faut qu'on le fasse avec les acteurs économiques, vous l'avez vu dans l'étude corridor. Et ils ont lancé un mécanisme de PPP mur de quai, et ils ont créé une agence qui s'appelle le Schifffaart qui est en train de fusionner maintenant d'ailleurs avec le Waterweegen-Seekanal qui est la gestionnaire de la voie d'eau sur la Flandre occidentale. [...] Et puis ils s'engageaient à x tonnes ou x containers par mètre linéaire de quai.

Ainsi, il apparaît que les corridors logistico-portuaires français contiennent insuffisamment d'arènes de choix collectif concernant les communs infrastructurels et que l'efficacité de celles qui existent est à démontrer.

### D. Mécanisme de surveillance et de sanction

Il s'agit là certainement d'une faiblesse des corridors logistico-portuaires car les structures institutionnelles existant dans les corridors peuvent difficilement contraindre. En effet, dans les groupements d'autorités portuaires mêlent les utilisateurs des biens communs à la gestion de ces derniers dans le cadre de structures peu formelles telles que les projets [11], ce qui limite considérablement la possibilité de mettre en place des moyens d'identification des comportements opportunistes : contrairement au cas des systèmes d'irrigation étudiés par Ostrom [18], il n'existe pas véritablement d'inspection ou de monitoring permanent des comportements, tant en ce qui concerne les utilisateurs du bien commun infrastructurel que les propriétaires de ces derniers. Les groupements d'autorités portuaires agissent plutôt en conseiller, en donnant une direction, faisant ainsi usage d'un

pouvoir en "soft power" [11, 15]. Ce "soft power" est une caractéristique typique des méta-organisations telles que ces groupements d'autorités portuaires [1, 9]. Les personnes interrogées n'ont pas fait mention de l'existence de moyens de contrôle et de suivi de la gestion des infrastructures lors de nos entretiens.

Conséquemment, il n'existe pas vraiment de mécanismes de sanctions prévus pour les entreprises qui pourraient essayer de torpiller les processus de coopération ou le fonctionnement efficace du réseau de communs infrastructurels en place dans un corridor logistico-portuaire. Ceci dit, dans un environnement tel que celui des corridors logistico-portuaires, il semble difficile de mettre en place de tels systèmes dans la mesure où les corridors peuvent être soumis à un risque de sous-utilisation liée à la concurrence : si une entreprise utilisatrice ou une entreprise implantée sur le territoire du corridor sent trop surveillée, elle peut choisir un corridor concurrent pour faire transiter ses flux ou s'implanter, s'il en existe un présentant des services analogues vers les mêmes zones géographiques.

Il convient toutefois de remarquer que la mise en place de cargo community systems, généralement soutenus par les Douanes [11, 15, 22], a tout de même permis d'instaurer au sein des corridors logistico-portuaires une forme de surveillance par l'échange de données entre entreprises et administrations (notamment en termes douaniers) sur la base des flux et d'améliorer la fluidité des circulations de marchandises sur l'infrastructure. Toutefois, ces systèmes ne sont pas liés directement aux communs infrastructurels : ils n'agissent pas directement sur leur gestion à proprement parler, bien qu'ils en permettent une meilleure utilisation.

Les utilisateurs interrogés (armateur fluvial et syndicat de bateliers), qui n'ont pas évoqué la présence de dispositifs contraignants de surveillance de la gestion des communs infrastructurels. Le gestionnaire d'infrastructure a illustré un exemple de mécanisme de contrôle par engagements dans le cas étranger du canal Albert (cf. Tableau 3).

En revanche, les utilisateurs ont fait état du mauvais état général des infrastructures fluviales françaises, non seulement sur le réseau à petit gabarit, dont le manque de dragage force les bateaux à naviguer lentement à charge partielle suite à l'envasement des canaux, mais aussi sur les grands corridors tels que la Seine, pour laquelle a été reporté un manque de fiabilité des écluses (cf. tableau 1). Ainsi, il apparaît que les communs infrastructurels fluviaux ont besoin d'outils de suivi de leur état et que leur gestion doit être contrainte par un mécanisme en permettant la surveillance par les utilisateurs.

Concernant les communs infrastructurels de manutention, les utilisateurs ont signalé des comportements opportunistes de la part des compagnies de manutention concernant l'existence de surtarifications absentes dans les pays voisins : ils facturent à l'opérateur fluviaux la mise en cale du conteneur tandis que cette dernière est dissoute dans le forfait normal la manutention facturée à l'armateur maritime à l'étranger.

TABLEAU 5 : EXEMPLES DE VERBATIMS ILLUSTRANT LE MANQUE DE SURVEILLANCE ET DE SANCTION DANS LE TRANSPORT FLUVIAL

Acteur	Verbatims
Armateur fluvial	Un THC [...] vous payez un montant. Et ensuite, vous envoyez votre conteneur à un train ou à un prestataire barge, prestataire fluvial. Tous les pays, ça fonctionne comme ça, sauf qu'en France si vous choisissez de faire du fluvial, votre prestataire fluvial ou transport fluvial, il est facturé par le manutentionnaire pour la mise en cale du conteneur.
Batellerie	Nos voisins européens, quand il y avait un endroit qui commençait à être malade, on le réparait tout de suite pour refaire venir le transport. Alors qu'ici, au fur et à mesure que l'endroit devenait malade, on s'est basés sur les statistiques de passage, donc automatiquement, quand l'endroit est malade, il y a de moins en moins de passage, et on abandonne. Le problème de ces infrastructures nous en France, on va dire dans le grand gabarit entre guillemets, c'est à peu près soutenu, mais alors le petit réseau, voilà, ça devient un grand problème de gestion de ces gens-là quoi. Ils se rattachent que l'État ne leur donne plus trop d'argent pour entretenir, et ils laissent aller un petit peu le réseau quoi. Voilà, donc on a des contrats de navigation, on devrait pas le dire, mais enfin, on est un peu moins compétitifs vis-à-vis de ça, tout le réseau était très très mal entretenu.
Gestionnaire d'infrastructure	mais est-ce qu'on rend l'acteur privé aussi confortable s'il sent que voilà le système flamand est beaucoup plus souple si vous voulez, beaucoup plus direct. Il y a le même type de contrôle, parce qu'il y a le contrôle par le prix et par la production, donc il peut pas y avoir de détournement puisqu'il y a deux indicateurs très clairs qui permettent de contrôler ce qui a été fait.

Nous pouvons observer à l'issue cet examen que les communs infrastructurels fluviaux souffrent d'un déficit de mécanismes de surveillance et de sanction de la mauvaise gestion. Toutefois, il convient de rappeler qu'il n'est possible d'implémenter de tels dispositifs que s'ils sont reconnus comme légitimes et non comme des diktats et que leur implémentation peut se révéler complexe dans le cas où la gestion d'une infrastructure dépend d'un acteur unique étatique [18].

#### E. Reconnaissance du droit d'organisation

Organiser un système institutionnel a peu d'intérêt si ledit système n'est pas reconnu à la fois par les acteurs et par la loi : il doit avoir une forte légitimité. Dans le cas des corridors logistico-portuaires, les groupements interportuaires doivent avoir une légitimité vis-à-vis des autorités portuaires et des entreprises de différentes zones géographiques, sans quoi un port pourrait être accusé de vouloir tirer la couverture à lui. Cela s'effectue, par exemple, par un système de présidence tournante de la méta-organisation, comme c'est le cas pour HAROPA : la présidence du GIE est assurée à tour de rôle par les présidents de directoire des ports du Havre, de Rouen et de Paris. Quant à la légitimité vis-à-vis de la loi et des institutions étatiques, elle ne pose pas de problèmes majeurs dans le cas des corridors logistico-portuaires dans la mesure où la structuration des corridors français est souvent impulsée par une volonté étatique, comme en témoignent les rapports des commissions Attali, Grumbach et Rufenacht [11].



Au-delà de la structuration en groupement des autorités portuaires destinée à structurer le développement de l'hinterland des ports maritimes et d'assurer une promotion commune [11, 13], nous avons observé dans les parties précédentes que des gouvernances collectives davantage appliquées à la gestion des infrastructures fluviales doivent se développer, le besoin émergeant non seulement des utilisateurs du bien commun, mais aussi d'une entité gestionnaire d'infrastructure à contrôle étatique en charge des canaux et écluses. Toutefois, si un partage de la gouvernance avec une prise de rôle des utilisateurs du bien commun infrastructurel semble nécessaire, le représentant du gestionnaire d'infrastructure a mis en évidence le besoin de légitimation de ce type de structure : il a souligné la nécessité de représenter les utilisateurs au sein d'une structure de gouvernance de biens communs infrastructurels en évitant le risque que les représentants fassent du favoritisme pour leur entreprise. Il suggère le recours à une personne provenant du milieu privé du territoire mais sous réserve que cette personne quitte son activité d'entreprise pour se consacrer à la structure de gouvernance et ait occupé des fonctions très transversales, aux croisements entre les entreprises, qui construiraient sa légitimité vis-à-vis des utilisateurs et de l'Etat.

Les utilisateurs, quant à eux, font état du manque de reconnaissance de la gouvernance des gestionnaires d'infrastructure actuels par certaines instances telles que l'Union Européenne (cf. tableau 3).

TABLEAU 6 : VERBATIM ILLUSTRANT LE BESOIN DE RECONNAISSANCE DU DROIT D'ORGANISATION DANS LE CAS DU TRANSPORT FLUVIAL SUR LES CORRIDORS FRANÇAIS

Acteur	Verbatims
Gestionnaire d'infrastructure	Et il m'a dit : ce qui serait bien c'est effectivement sur ce type de mission, je crois que vous avez entièrement raison, il faut qu'il y ait ce tandem public/privé, mais il faut que vous trouviez quelqu'un qui effectivement n'est plus opérationnel en entreprise, parce que sinon il bosse pour son entreprise, il peut pas se mettre dans cette position plus large. Et par contre, quelqu'un qui a eu des missions transversales suffisamment importantes et qui à un moment où il est plus dans l'entreprise peut faire ça. Donc aujourd'hui, il y a des gens par exemple qui prédisent le cercle de l'industrie ou des choses comme ça qui sont dans des positions similaires.

#### F. Imbrication des unités institutionnelles

Les unités institutionnelles d'un ensemble d'institutions gérant des communs à grande échelle doivent être imbriquées les unes dans les autres pour pouvoir permettre un fonctionnement clair des institutions, de la plus locale et focalisée à la plus générale [18]. Dans le cas des corridors logistico-portuaires, l'imbrication est à la fois existante et limitée. En effet, il existe une imbrication des autorités portuaires et, le cas échéant, des gestionnaires d'infrastructure ferroviaires, ou fluviales et de certaines entreprises utilisatrices clés dans le groupement interportuaire [15, 22]. Par exemple, l'agence Medlink Ports est l'imbrication de 11 ports du Rhône et de la Saône, auxquels s'ajoute le gestionnaire d'infrastructure fluviale Compagnie Nationale du Rhône. Les prestataires logistiques labellisés pourraient constituer la deuxième couche. Toutefois, concernant les structures institutionnelles de type projet, nous pouvons émettre des doutes quant à leur imbrication dans

l'institution corrédoire dans la mesure où cette dernière agit souvent en tant que catalyseur mais pas nécessairement en termes de leader de projet [11].

A l'issue des entretiens, l'imbrication des parties prenantes de la gestion des communs infrastructurels fluviaux français ne nous est pas apparue avec clarté. En effet, si les acteurs ont surtout mis en valeur le rôle clé de l'Etat, qui détient les autorités portuaires et le gestionnaire d'infrastructure. L'Etat serait la clé de voûte de l'imbrication. Concernant l'imbrication des institutions dans la gestion des canaux et écluses, en France, elle atteint directement le niveau national, sans briques intermédiaires, d'après l'armateur fluvial et le gestionnaire d'infrastructure. Notons en outre que les entités membres d'un groupement portuaire d'axe conservent généralement une forte indépendance et donc une faible soumission à la structure de groupement [22].

TABLEAU 7 : EXEMPLES DE VERBATIMS ILLUSTRANT DES ELEMENTS D'IMBRICATION OU DE NON-IMBRICATION DES STRUCTURES INSTITUTIONNELLES DES CORRIDORS LOGISTICO-PORTUAIRES FRANÇAIS.

Acteur	Verbatims
Gestionnaire d'infrastructure	parce que c'est pas dans la culture, et puis on a un peu été État providence machin truc, donc les acteurs privés ils attendaient alors qu'aux États-Unis c'est le contraire
Batellerie	Après l'État, pour le fluvial en France, on vient de le dire, ils ne sont pas très coopératifs avec nous Enfin moi, je pense, aussi, pour compléter, Medlink Ports, VNF est dedans, dans Medlink Ports. Et quand on parle d'interbassins, dans ces réunions-là, ils ne nous soutiennent pas

Ainsi, le besoin de clarifier les imbrications des différentes structures en charge des infrastructures liées au transport fluvial depuis ou vers les ports maritimes demande encore à l'heure actuelle une clarification. Or, l'imbrication des structures de gouvernance est une clé majeure de l'efficacité de cette gouvernance, les rôles étant alors clarifiés.

## VII. CONCLUSION

Pour conclure, nous ne pouvons que souligner le fait que les corridors logistico-portuaires mettent en jeu des biens communs d'une catégorie très spécifique : les infrastructures de transport et de logistique portuaire, qui ne présentent pas les mêmes caractéristiques que les communs naturels ou informationnels habituellement abordés par la littérature relative à ces derniers tout en étant sensibles aux mêmes types de problèmes : la tragédie des communs causée par la surexploitation ou l'abandon de ces biens communs.

Faisant l'objet d'une mise en concurrence dans de nombreux cas, ces biens communs font l'objet d'un faible attachement des utilisateurs de bout de chaîne que sont les clients des transporteurs. Pour lutter contre ce manque d'attachement et, a fortiori, contre le risque de tragédie des biens communs, les organisations paradoxalement propriétaires de ces infrastructures de base créent des mécanismes institutionnels qui demandent encore à être étudiés en profondeur. Toutefois, les utilisateurs directs des biens communs liés au fluvial, qui sont les transporteurs fluviaux, montrent leur inquiétude face à la gestion des

communs sur lesquels ils travaillent, et le gestionnaire d'infrastructure interrogé semble conscient du besoin d'une évolution de la gouvernance des communs fluviaux en impliquant davantage les utilisateurs directs et indirects.

Au travers du filtre multicritère d'Ostrom, nous avons pu effectuer un début de caractérisation de la gestion des communs liées au transport fluvial au sein des corridors logistico-portuaires français. Nous avons mis en évidence des zones de fragilité potentielle de ces corridors : la nécessité de disposer d'arènes de décision collective transparentes (surtout lorsqu'elles sont multiples), le besoin de mécanismes de surveillance permettant la détection et la prévention des comportements opportunistes et le besoin de concordance entre règles issues de l'action collective dans le cadre du corridor et règles de droit. Ces domaines d'action constituent potentiellement des clés de l'amélioration de la gouvernance future des corridors logistico-portuaires, permettant la prévention de la tragédie des communs et de l'abandon des communs grâce à la construction d'un patrimoine institutionnel efficace. En la matière, nous avons pu constater, tant d'après la littérature professionnelle que d'après nos entretiens, l'existence d'une conscience du besoin de construire des institutions robustes dans le cas de la gestion des communs infrastructurels portuaires et fluviaux sur chacun des aspects du modèle de gouvernance d'Ostrom. Cela nous permet de valider l'adaptabilité de ce modèle au cas de la gouvernance des biens communs mobilisés dans le transport fluvial, malgré la nature spécifique de ces communs.

Ces travaux ont également permis de monter l'importance capitale de l'amélioration de la gouvernance des biens communs pour le développement du transport fluvial en France. Il s'agit désormais de définir les modalités précises d'adaptation du modèle d'Ostrom à l'univers portuaire et fluvial : la construction d'un modèle de structure de gouvernance implémentable, reconnu et multi-échelle pourrait ainsi constituer un élément central des recherches futures en matière de gouvernance portuaire et fluviale.

## Bibliographie

- [1] G. Ahrne, N. Brunsson, "How much do meta-organizations affect their members?", 2010, [7th Pan-European International Relations Conference, Stockholm, Session 38].
- [2] C. Cantarelli, E. Flybjerg, J.E. Molin et B. Van Wee, "Cost overruns in large scale infrastructure projects : explanations and their theoretical embeddedness", in *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, vol. 10, n°1, 2010, pp. 5-18
- [3] C. Comtois, "Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime" in Alix & al., *Les corridors de transport*, Editions EMS, 2012.
- [4] B. Daudet, Y. Alix, « CLP, EME, ACC : Pour une reconsidération de la gouvernance ville-port. » in *Port-City Governance*, édité par Y. Alix, B. Delsalle et C. Comtois, pp. 93-105. Cornelles-le-Royal : Éditions EMS, 2014
- [5] J. Debie, C. Comtois, "Une relecture du concept de corridor de transport : Illustration comparée Europe/Amérique du Nord", *Les cahiers Scientifiques du Transport*, n°58, 2010, pp. 127-144
- [6] J. Fennel, "Ostrom's Law : Property Rights in the commons", *International Journal of the Commons*, vol. 5, n°1, 2011, pp. 9-27
- [7] V. Fourneyron, C. Revet, "Attractivité des ports Maritimes de l'Axe Seine", *Rapport parlementaire*, 2016

- [8] M. Fuster Morell, "Governance of Online Creation Communities: Provision of infrastructure for the building of digital commons" (Thèse de doctorat). European University Institute, 2010.
- [9] M. Gadille, D-G. Tremblay, A. Vion, "La méta-organisation territorialisée, moteur d'apprentissages collectifs", in *Revue Interventions économiques*, n°48, 2013.
- [10] G. Hardin, "The tragedy of the commons", *Science*, Vol. 162, n°3859, 1968, pp. 1243-1248.
- [11] HAROPA Ports, "Document stratégique HAROPA 2030", 2012
- [12] A. Holl, "Manufacturing location and impact on road transport infrastructure : empirical evidence from Spain, *Regional science and Urban Economics*", n°34, 2000, pp. 341-363
- [13] A. Kauffmann "La stratégie collective vue par la communication : le cas de HAROPA", in *Logistique et Management*, vol. 25 n°3, 2017, pp. 213-224
- [14] I. Kaul, I. Grunberg, M.A. Stern, "Les biens publics mondiaux", Paris, Economica, Trans. "Global Public goods:International Cooperation in the 21st century", New York : PNUD, Oxford University Press, 2002
- [15] Medlink Ports, Dossier de presse : création de l'agence de développement Medlink Ports, Port de Lyon, 2015
- [16] T. Notteboom, "Strategies and Future Development of Transport corridors", in Alix & al., *Les corridors de transport*, Editions EMS, Cornelles-le-Royal, 2012.
- [17] T. Notteboom, "Dealing with uncertainty and volatility in shipping and ports", *Maritime Policy & Management* vol. 41 n°7, 2014
- [18] E. Ostrom, "Gouvernance des biens communs", Trans. L. Baechler, De Boeck, 2010
- [19] F. Parola, M. Risitano, M. Ferretti and E. Panetti, "The drivers of port competitiveness : a critical review", *Transport Reviews*, vol. 37, n°1, 2017
- [20] C. Rose, "The comedy of commons : Custom, Commerce and Inherent Public Property", *The University of Chicago Law Review*, vol. 53, n°3, 1986, pp. 711- 781
- [21] O. Paye, "La gouvernance : d'une notion polysémique à un concept politologique", *Etudes internationales*, Vol. 36, n°1, 2005, pp. 13-40
- [22] Upper Rhine ports (2014), *Projet « Upper Rhine : A connected corridor »* Rapport de synthèse de la démarche, Port Autonome de Strasbourg.
- [23] Weinstein O. (2013), Comment comprendre les "communs" : Elinor Ostrom, la propriété et la nouvelle économie institutionnelle, *Revue de la Régulation*, n°14, Automne 2013
- [24] Whebell , C.F.J. (1969), Corridors : a theory of Urban Systems, *Annals of American Geographers*, vol. 59, n°1, pp. 1-26