

L'avenir nous est ouvert

Par Serge CATOIRE

Conseil général de l'économie

Un port, selon la définition qu'en donne le Petit Robert, est un « *abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, pour l'embarquement et le débarquement de leur chargement* ».

La dimension « naturelle », notamment géographique, que recouvre cette définition a joué jusqu'au milieu du XX^e siècle un rôle quasi exclusif dans le succès d'un port. En particulier, une donnée à caractère géographique revêtait une grande importance : l'*hinterland*, cette zone terrestre d'où provenaient les marchandises embarquées dans le port et où étaient livrées les marchandises qui y étaient débarquées.

Au fil du temps, la densité des réseaux de transport terrestre en Europe a conduit à une concurrence accrue entre les ports et à une quasi-disparition des rentes géographiques. La surprise que ce phénomène a d'abord suscitée est traduite par l'expression « détournement de trafic », qui désigne la perte d'activité subie par un port au profit de l'un de ses concurrents...

Aujourd'hui, les composantes humaines comptent tout autant, sinon plus, que les avantages géographiques dans le succès des ports. Sur le plan matériel, ce qui importe c'est la densité et la qualité des investissements en infrastructures, tant au sein du port lui-même que pour y accéder ; sur le plan immatériel, tout repose sur la qualité et la performance de l'organisation collective mise en place pour organiser le transit des marchandises dans, vers et à l'extérieur des ports.

Le succès et le développement des ports reposent aujourd'hui avant tout sur l'effort collectif d'investissement, de maîtrise technologique et de mise en place d'une organisation humaine et juridique efficiente. Cet effort, dont les différents volets ne sont que partiellement dissociables, implique bien sûr l'ensemble des acteurs portuaires, mais aussi, au-delà, l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique (entités publiques, sociétés privées, administrations...).

Les différents articles de ce numéro de *Réalités industrielles* décrivent les multiples facettes, à la fois complémentaires et cohérentes, de ce nécessaire effort collectif.

Les articles regroupés au sein de la première partie illustrent les actions menées dans différents pays pour que les ports puissent tirer le meilleur parti de leur environnement géographique.

Le premier article, rédigé par Raymond Vidil, souligne l'important potentiel de croissance des ports français, qui disposent de nombreux avantages géographiques leur permettant d'assurer un très haut niveau de trafic. Parmi

les leviers à activer pour concrétiser au mieux ce potentiel, il cite la mise en place d'une offre complète de solutions logistiques intégrées, une politique industrielle renforcée, une meilleure gestion de l'espace et, bien sûr, la réalisation des investissements nécessaires pour répondre à la massification des transits (que ce soit par voie ferroviaire ou fluviale). On peut rappeler que, grâce notamment aux aéroports de Paris, la logistique représente 10 % des emplois de la région Île-de-France, un niveau que l'on pourrait enregistrer sur l'ensemble du territoire national si les avantages offerts par la géographie de notre pays étaient parfaitement exploités.

S'agissant du port de Marseille, dont l'objectif est de redevenir au XXI^e siècle le premier port de la Méditerranée, Christine Cabau-Woehrel propose trois axes d'action : l'instauration d'une coopération internationale visant à drainer vers la Méditerranée, et plus particulièrement vers Marseille, des lignes régulières de transport de conteneurs ; la mise en œuvre d'une stratégie locale de développement de diverses filières (croisière, agro-alimentaire, réparation navale, filières vertes...) ; enfin, le développement des infrastructures terrestres et fluviales nécessaires pour répondre à la massification du trafic de marchandises.

Pour sa part, François Philizot présente l'action de la Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine, qui s'attache à l'élaboration d'un système logistique plus intégré, dont la création du GIE HAROPA, qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris, constitue une première étape.

Les deux derniers articles de cette première partie apportent un éclairage sur l'importance du transport maritime dans le développement économique de l'Afrique et de l'Asie du Sud-Est. L'Afrique, ce continent gigantesque dont la superficie est trois fois supérieure à celle de l'Europe, joue la carte de la mondialisation pour intensifier sa croissance. Olivier de Noray souligne que, dans cette stratégie, le développement de ses ports est essentiel puisqu'ils sont un maillon indispensable de la chaîne logistique qui porte le commerce mondial. Les partenariats privé-public ont permis en l'espace de dix ans un développement spectaculaire des infrastructures et de l'organisation portuaire, une évolution qui s'étend aujourd'hui à d'autres maillons de la chaîne logistique globale. Vanessa Bonnet, quant à elle, nous présente les efforts permanents d'investissement et d'organisation réalisés par Singapour pour pouvoir rester l'un des deux premiers ports au monde en matière de trafic de conteneurs.

La deuxième partie de ce dossier de *Réalités industrielles* rassemble des articles qui mettent davantage l'accent sur

les évolutions technologiques et logistiques. Une part importante des zones industrialo-portuaires françaises a été construite dans le cadre des plans d'industrialisation de l'après-guerre (qui visaient notamment à favoriser le développement d'une industrie pétrochimique dans la vallée de la Seine) ou dans le cadre des politiques industrielles des années 1970 (avec, par exemple, le développement des sites sidérurgiques de Fos et de Dunkerque). Les difficultés économiques rencontrées par ces différentes filières au cours des dernières décennies ont obligé les responsables portuaires et les pouvoirs publics à redéfinir leurs stratégies de développement des zones industrialo-portuaires. Celles-ci sont présentées par Mathilde Gougeon et Marc Sandrin dans l'article qui ouvre cette deuxième partie.

L'article suivant, rédigé par Gilles Kindelberger, a pour thème « L'écoulement de flux de céréales vers le port de Rouen ». Il met en évidence les flux d'informations que doit gérer l'opérateur de stockage et de transit en liaison avec les différents opérateurs de la chaîne logistique. Le dimensionnement des installations de stockage tout comme la performance de l'organisation logistique sur le port et en amont jouent un rôle essentiel dans la pérennité du trafic et dans le succès des activités exportatrices correspondantes.

L'article de Sylvie Charles, quant à lui, insiste sur la nécessaire coopération entre l'opérateur ferroviaire et les gestionnaires des ports, et sur les investissements à réaliser pour résorber les blocages soulevés par l'insuffisance quantitative et qualitative des infrastructures correspondantes. Ces actions devraient permettre de gérer un volume croissant de trafic de conteneurs tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre induites par leur transport jusqu'à leurs destinataires finals.

Toujours dans cette logique de réduire la pollution et les émissions de CO₂, une part importante de la flotte maritime devrait à l'avenir se convertir à une propulsion utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL), en lieu et place des carburants pétroliers liquides. Cela induit le développement d'une nouvelle chaîne logistique offrant de plus grandes capacités de stockage de ce carburant et d'avitaillement en pleine mer. Ce sujet est développé par Julien Burdeau dans son article.

Enfin, Juliette Cerceau, Guillaume Junqua, Miguel Lopez-Ferber et Nicolas Mat nous décrivent les actions actuellement mises en œuvre pour que les ports participent activement au développement de l'économie circulaire, tant au travers du recyclage des déchets générés par les ports eux-mêmes (les boues de dragage, notamment) que par une gestion équilibrée des fluides dans les zones industrialo-portuaires et par la structuration de filières de démantèlement de navires ou de recyclage d'équipements électroniques.

La troisième et dernière partie de ce numéro met en relief l'importance de la dimension juridique et administrative dans le succès des ports. L'article d'Hervé Martel revient sur les constats qui ont conduit à la réforme portuaire de 2008 : alors que les ports européens avaient enregistré

une croissance moyenne de près de 60 % sur la période 1989-2006, les ports français avaient décroché, avec une croissance de seulement 20 % et une part de marché réduite de 17,8 à 13,9 %. La loi du 4 juillet 2008 a apporté un changement fondamental dans le modèle de gestion des ports français, dont on enregistre les premiers effets avec la reconquête de parts de marché. C'est dans ce contexte offensif que les trois ports de la vallée de la Seine (Le Havre, Rouen et Paris), soucieux de conjuguer leurs efforts commerciaux et de développer une stratégie commune, se sont regroupés au sein du GIE HAROPA.

Par ailleurs, l'accident d'AZF a conduit à accroître la prévention des risques dans tous les sites industriels français. Les zones industrialo-portuaires, eu égard à leur vocation de transformation et de transit de nombreux produits, en particulier des produits pétroliers, ont été particulièrement concernées par la mise en place des Plans de prévention et de protection contre les risques technologiques (PPRT). Alain Goy montre dans son article comment les industriels concernés, en concertation avec les responsables portuaires et l'ensemble des autorités locales, se sont organisés pour que cette nouvelle amélioration de la sécurité industrielle des sites puisse être compatible avec le maintien de la performance économique des ports et des industries qui y sont implantées. Concilier ces deux enjeux était particulièrement important notamment en ce qui concerne les modalités de stockage du gaz naturel liquéfié (GNL) qui, comme nous l'avons souligné plus haut, est appelé à jouer un rôle de premier plan dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires.

Le succès des ports tient aussi à leur bonne articulation avec le territoire urbain qui les entoure. Les actions mises en œuvre pour réhabiliter les terrains portuaires en déprise peuvent contribuer à une revitalisation économique du territoire adjacent et à la création d'emplois. Christophe Husser et Stéphane Raison présentent les actions menées avec succès dans ce domaine à Dunkerque.

D'autre part, le commerce international repose sur la confiance, qui est d'autant plus forte qu'elle peut s'appuyer sur des contrôles, en particulier sur ceux portant sur les matières premières : qu'il s'agisse, par exemple, de blé ou de pétrole, la composition précise du produit a une influence notable sur sa valeur. Les ports sont le lieu où des « organismes indépendants tierce partie » réalisent les tests et les contrôles correspondants, pour le compte non seulement des acheteurs mais aussi des vendeurs. Un des leaders mondiaux de ce type d'activité est une société française, le Bureau Veritas, dont le directeur général, Didier Michaud-Daniel, présente l'activité.

Enfin, l'article de Jean-Michel Thillier sur « l'adaptation des procédures de dédouanement à la mondialisation des échanges » résume la mutation largement engagée par les services douaniers pour faciliter et accélérer les échanges licites tous en assurant un contrôle plus efficient des importations illégales et/ou frauduleuses. Cette mutation s'est appuie sur une maîtrise des flux et des

outils informatiques et sur une adaptation permanente des procédures douanières, et ce grâce à un dialogue constant avec l'ensemble des opérateurs.

L'érosion, voire la disparition, des rentes géographiques et une concurrence exacerbée sont des paramètres clefs de la stratégie portuaire de la France, ainsi que de celles élaborées par tous les intervenants, publics comme privés, contribuant au devenir des ports. Le succès repose

sur la coordination des actions engagées à tous les niveaux dans l'objectif de reconquérir des parts de marché.

Comme nous l'avons vu, la France bénéficie d'une situation géographique idéale pour développer ses activités logistiques en Europe. Ce numéro de *Réalités industrielles* décrit nombre d'actions menées actuellement pour atteindre cet objectif. Je ne peux donc que vous inviter à les découvrir. Bonne lecture à tous !