

Quelle place pour les ports français dans les nouvelles liaisons maritimes internationales ?

Par Raymond VIDIL
Président d'Armateurs de France

La réforme portuaire, amorcée en 2008, a permis un rapprochement entre les trois places autrefois concurrentes, à savoir celles du Havre, de Rouen et de Paris sous la structure HAROPA, qui est aujourd'hui le 5^{ème} ensemble portuaire nord-européen et qui connaît un trafic de 120 millions de tonnes de marchandises par an. Cette stratégie de politique portuaire intégrée de la France a pour objectif de contribuer au développement et à la compétitivité de l'ensemble portuaire français dans un contexte mondial où les plus grands ports du monde enregistrent des trafics de plus en plus importants. À titre d'exemple, en 2012, les dix principaux ports mondiaux ont traité 4,9 milliards de tonnes de marchandises. Comment les infrastructures portuaires françaises se placent-elles dans cet ordre mondial et quels sont les leviers de compétitivité qui permettraient de repositionner la France sur la carte des grandes routes maritimes ? La réflexion à mener à ce sujet est stratégique. Les enjeux qui pourraient en découler sont en effet de toute première importance dans le contexte économique et social français actuel.

L'ensemble portuaire français : une source d'enjeux économiques vitaux

À l'observation d'une carte de France, tout semble très prometteur : les façades maritimes sont multiples, notre pays dispose d'axes fluviaux majeurs, ses ports sont idéalement situés et les bassins de distribution bien répartis. Avec 1 million de km², le domaine maritime français est le deuxième au monde, derrière celui des États-Unis.

Pourtant, la réalité des flux est bien différente. Il est indéniable que ces derniers ne sont pas en adéquation avec les possibilités que laissent entrevoir la position géographique de notre pays. La France devrait être une grande puissance maritime et logistique. En Europe, les délais de transit pour relier l'Asie sont moindres si l'on part du port du Havre (ainsi pour rallier Hong Kong, il faut 27 jours - contre 31 jours au départ d'Anvers).

Pourtant, les compagnies maritimes préfèrent encore majoritairement établir leurs routes Asie-Europe à partir d'Anvers ou de Rotterdam. Certaines dynamiques peuvent tout de même être identifiées, comme le trafic de conteneurs qui progresse au Havre et à Marseille, par exemple. Dunkerque a également connu l'année dernière une croissance de 8 % de son trafic de conteneurs, celui-ci s'établissant à 320 000 EVP ⁽¹⁾. Néanmoins, les trafics enregistrés sont très en-deçà de ceux que connaissent les

places portuaires fortes en Europe comme dans le reste du monde.

Les enjeux sont pourtant primordiaux. Le transport maritime représente 72 % des importations et des exportations de la France. Les infrastructures portuaires constituent donc l'interface physique qui maille l'ensemble de cette chaîne logistique déterminante pour l'économie du pays. Or, il faut malheureusement faire le constat que la chaîne logistique maritime est insuffisamment valorisée dans notre pays. Les enjeux vitaux de la filière maritime et portuaire, bien que souvent énoncés par les gouvernants, reçoivent bien peu d'écho lorsqu'il s'agit de déterminer des moyens d'application concrets. En ne prenant pas en compte la situation portuaire globale, on sature les chances de la France de figurer parmi les premières places portuaires mondiales.

Malgré les éléments de dynamique observés, le principal défi pour les ports français reste aujourd'hui celui de l'augmentation des volumes traités. Les ports français restent très loin de la massification espérée. Il nous faut pourtant nous engager résolument dans une phase de reconquête.

(1) Équivalent vingt pieds : unité de mesure des porte-conteneurs.

La nouvelle donne mondiale des puissances portuaires

En 2002, le port de Rotterdam était le premier port mondial, avec un trafic de 321,8 millions de tonnes. Le range nord-européen faisait de l'Europe une place portuaire forte, avec des flux massifiés en provenance et à destination de l'Asie et de l'Amérique du Nord. À peine une décennie plus tard, en 2013, Rotterdam se voit relégué à la 9^{ème} place mondiale en tonnage global de marchandises (avec un trafic de 440 millions de tonnes) et à la 12^{ème} place mondiale du trafic de conteneurs. À l'inverse, un port comme Shanghai a vu son trafic passer de 264 millions de tonnes en 2002 à 776 millions de tonnes en 2013. D'une manière générale, les ports asiatiques sont venus s'installer en force aux premières places mondiales.

Les pays émergents commencent eux aussi à devenir des acteurs importants du trafic portuaire. Il faut citer ici l'exemple du Brésil, dont le trafic portuaire s'accroît grâce à ses efforts déployés pour développer ses infrastructures. En 2013, l'ensemble du système portuaire brésilien a manutentionné 931 millions de tonnes. À titre de comparaison, cela correspond aux trafics cumulés (en tonnage) des ports de Rotterdam, d'Anvers, de Hambourg, d'Amsterdam et de Brême.

En Europe, les ports du Havre (68 millions de tonnes) et de Marseille (80 millions de tonnes) n'arrivent même pas à surpasser à eux deux le seul port d'Anvers (190,8 millions de tonnes), deuxième port européen. L'ensemble portuaire français, qui jouit pourtant d'une localisation idéale avec une façade maritime à la fois sur l'Atlantique et la Méditerranée, n'arrive pas à profiter pleinement de ces avantages de localisation pour attirer les flux de marchandises.

La réforme portuaire de 2008 : une incidence mesurée sur les trafics maritimes français

Une réforme portuaire a bien été engagée en 2008 pour tenter de promouvoir la place portuaire française ⁽²⁾. Néanmoins, après quelques années, force est de constater que les résultats attendus ne sont que partiellement au rendez-vous. Alors qu'un des objectifs majeurs de cette réforme était de faire revenir dans les ports français le trafic qui transite aujourd'hui par d'autres ports européens, plus de la moitié du trafic français (vers et au départ de la France) des conteneurs échappe encore aux ports français. En dépit des efforts déployés pour tenter de redynamiser l'ensemble portuaire national, Anvers n'est pas loin d'être « le premier port français ».

Si la réforme portuaire de 2008 s'est appuyée sur l'élaboration d'un projet stratégique individualisé pour chaque grand port maritime, il n'en reste pas moins que la reconquête portuaire se joue davantage à terre qu'en mer.

La reconquête portuaire par le développement de solutions terrestres

Les pouvoirs publics nationaux et européens soutiennent aujourd'hui cette volonté de rééquilibrer les différentes parts modales. En créant la transition entre, d'une part, le

transport maritime et, d'autre part, le transport fluvial, routier ou ferroviaire, les infrastructures portuaires françaises ont un rôle majeur à jouer.

Les enjeux sous-jacents sont relativement simples à identifier quand on sait que les emplois directs des sept Grands ports maritimes représentent près de 40 000 personnes. Des emplois pourraient être créés, le savoir-faire serait perpétué, la maîtrise de la chaîne logistique permettrait d'être moins dépendants des ports du nord de l'Europe et nos perspectives économiques s'éclairciraient. Mais encore faudrait-il que les ports français puissent rivaliser à armes égales avec leurs voisins européens sans se voir entravés par des règles par trop contraignantes.

La récente remise en cause de l'exonération des taxes foncières portuaires (dont le coût est estimé à environ 25 millions d'euros pour l'ensemble des Grands ports maritimes français) est le dernier exemple en date des contraintes avec lesquelles doivent composer les ports français. La compétitivité des infrastructures portuaires du pays en subira inévitablement le contrecoup.

Les clés de la compétitivité des ports

Si certaines prédispositions géographiques constituent un réel avantage pour les ports belges et néerlandais (qui bénéficient de bassins fluviaux étendus et développés), les différences constatées en termes de trafic ne dépendent pas exclusivement de cet avantage compétitif. La localisation géographique d'un port va déterminer en grande partie son potentiel de croissance. Mais pour qu'il devienne une place portuaire de rang mondial, il faut que son infrastructure puisse reposer sur un bassin de consommation dynamique et sur des possibilités d'intermodalité compétitives. L'arrière-pays et la zone d'influence économique d'un port (son *hinterland*) feront la différence par rapport à ses concurrents économiques. Les ports français, bien qu'idéalement localisés, sont dépassés par leurs homologues belges, néerlandais et allemands. En effet, ces pays attirent davantage de flux grâce à une offre complète de solutions logistiques intégrées, à une politique industrielle renforcée et à une meilleure gestion de leur espace.

Néanmoins, des initiatives ont vu le jour pour permettre à nos ports de gagner en compétitivité. Il faut citer ici l'exemple de l'aménagement du port extérieur du Havre, Port 2000, qui, inauguré en 2006, peut accueillir 24 heures/24 et 7 jours/7 les plus grands porte-conteneurs du monde. C'est là un avantage certain sur le port d'Anvers (par exemple), qui est plus limité dans son développement par sa localisation à l'intérieur des terres.

Les différences de réglementation entre la France et ses voisins du Nord sont également susceptibles d'amener certains acteurs du transport maritime à se détourner des ports français pour se diriger vers Anvers, Rotterdam ou Hambourg.

Des mesures de la Commission européenne destinées à alléger les formalités douanières du transport maritime intracommunautaire (projet Blue Belt) sont donc attendues

(2) Loi n°2008-860 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.



Photo © Benoît Decout/REA

100^{ème} escale du Christophe Colomb, navire amiral du groupe CMA CGM au Port 2000 du Havre, décembre 2010.

« Il faut citer ici l'exemple de l'aménagement du port extérieur du Havre, Port 2000, qui, inauguré en 2006, peut accueillir 24 heures/24 et 7 jours/7 les plus grands porte-conteneurs du monde. »

avec impatience. Cette « ceinture bleue » est censée garantir un dédouanement accéléré pour les marchandises transitant entre les pays de l'Union européenne. Or, la réduction du temps du passage portuaire est un enjeu de taille pour l'attractivité du transport maritime de courte distance, face au mode routier. La simplification des procédures administratives permettrait d'économiser un montant pouvant aller jusqu'à environ 25 euros par conteneur. Cette simplification agit aussi sur le facteur temps, un élément clé dans l'arbitrage entre le transport maritime et le transport routier.

Par ailleurs, le choix d'une escale portuaire n'est plus seulement lié aux coûts qui lui sont associés. Il prend également en compte la qualité de la desserte portuaire et les liaisons avec l'*hinterland* notamment celles qui sont assurées par des modes massifiés. La priorité doit être donnée au développement des infrastructures ferroviaires, fluviales et routières qui permettront de désenclaver les Grands ports maritimes français.

Vers une nouvelle économie portuaire

À l'heure où les rares sources de croissance économique sont au centre de toutes les attentions, l'ensemble portuaire français redevient pour tous une priorité. Les Grands ports maritimes doivent se positionner et ne pas rater l'opportunité de développement qui s'offre à eux. C'est à la fois une volonté politique et une nécessité éco-

nomique : les ports français doivent retrouver une place centrale, non seulement pour l'industrie, mais aussi pour l'alimentation en marchandises des différents bassins de vie de notre pays.

Un autre formidable défi doit être relevé par les opérateurs portuaires, celui du développement des énergies marines (EMR) qui peut constituer la première étape d'une économie portuaire du futur susceptible de favoriser la création d'emplois et de richesses.

Conclusion

La qualité des infrastructures, la volonté de massifier les flux et le développement de la logistique sont au cœur de la stratégie de développement portuaire du nord de l'Europe. La France doit se rapprocher de ces modèles pour que l'ensemble des acteurs de ces filières puissent jouer pleinement leur rôle, celui de développer la richesse et l'emploi. Les acteurs économiques ont leur rôle à jouer pour moderniser et rendre plus compétitif le système portuaire français, mais ils ne peuvent rien sans le soutien d'une réelle volonté politique. Il y a donc des axes d'innovation au niveau des infrastructures, mais aussi au niveau de la réglementation, qui pourrait créer des barrières artificielles susceptibles d'entraver le développement. Toutes les potentialités du réseau français doivent être exploitées. Celles-ci sont porteuses d'espoirs, grâce à la forte densité de ce réseau et à sa localisation géographique privilégiée.