

Une ambition forte pour les ports français

Par Alain VIDALIES

Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Le talent des professionnels français de la logistique portuaire, la qualité de nos infrastructures, l'importance de notre façade maritime, et bien sûr la place centrale de notre pays dans l'Union européenne : tous ces éléments justifient que nous ayons une ambition forte pour le devenir de nos ports.

C'est le sens de la Stratégie nationale portuaire, par laquelle l'État a affirmé en 2013 son ambition de donner à la France une place de premier rang dans le commerce international en tant que point d'entrée (*hub*) de l'Europe, et de contribuer ainsi au développement économique et industriel de notre pays.

Les trois principaux axes de cette Stratégie nationale portuaire trouvent d'ores et déjà leur traduction dans plusieurs plans stratégiques et dans des réalisations concrètes.

Il s'agit :

- de faire des administrations portuaires les architectes de solutions logistiques non seulement maritimes, mais aussi terrestres : ainsi, la création du groupement d'intérêt économique (GIE) HAROPA par les trois ports de la vallée de la Seine est une des matérialisations de ce volet stratégique. Les travaux que ce GIE conduit permettent de constituer une offre logistique commune compétitive qui ne se contente pas de rassembler l'ensemble des acteurs de la logistique portuaire et fluviale de la Seine, mais qui leur associe l'offre logistique de la plate-forme aéroportuaire de Paris ;
- de susciter dans nos ports l'implantation d'activités industrielles génératrices de trafics maritimes. Il s'agit là d'un volet majeur, à la fois parce que les activités liées aux hydrocarbures, qui ont joué dans le passé un rôle majeur dans l'économie portuaire, sont aujourd'hui en décroissance, et parce que la situation de l'emploi dans notre pays nécessite que tous les acteurs se mobilisent pour créer de nouvelles activités. Les reconquêtes de flux d'importation et d'exportation de produits agricoles tant par le port de Marseille que par ceux de la façade Nord témoignent de l'utilité des actions qui ont été engagées par les ports dans ce domaine, en coopération avec les services administratifs concernés (en particulier la douane et la direction générale de l'alimentation), qui se sont attachés à moderniser leurs processus et à rénover leurs implantations ;
- d'aménager et de gérer les territoires portuaires : en effet, la géographie portuaire est tout aussi vivante que celle des villes. Des terrains portuaires qui avaient été aménagés il y a de cela plusieurs décennies se retrouvent aujourd'hui souvent au cœur d'espaces urbains qui se sont développés depuis lors : de ce fait, ils ne sont plus toujours adaptés à l'activité logistique et peuvent être amenés à changer de vocation et à trouver toute leur place dans des aménagements urbains. *A contrario*, le développement portuaire nécessite régulièrement l'accueil de nouvelles activités sur des friches portuaires ou, à défaut, en aménageant de nouvelles infrastructures, ce qui doit être fait en contribuant à la préservation et au développement des espaces naturels. Enfin, l'élaboration des Plans de prévention des risques technologiques (PPRT), rendus indispensables à la suite de la catastrophe d'AZF à Toulouse, a conduit les responsables portuaires à organiser la communauté industrielle et humaine des zones industrialo-portuaires dont ils ont la responsabilité dans une approche commune et intégrée de la sécurité.

Il n'existe pas de position acquise qui ne risque d'être remise en cause. Il n'y a pas de compétition qui soit perdue d'avance. La cohérence de notre stratégie et la qualité de l'ensemble des équipes concernées peuvent permettre à la France, aujourd'hui la cinquième puissance portuaire européenne, d'améliorer encore son rang.