

Gael Briand
Master 2 Aménagement et développement territorial.



Les enjeux de développement pour les ports de commerce bretons.



Tuteur universitaire : Yves Lebahy
Maître de stage : Paul Turret

Année 2007

Aménagement : action volontariste et réfléchie d'une collectivité sur son territoire, soit au niveau local, soit au niveau régional, soit au niveau national.

**« Lorsqu'on ne sait pas vers quel port on navigue, aucun vent n'est le bon »
Sénèque.**

Remerciements.

Amateur des « causes perdues », ma première idée consistait à travailler sur le transport maritime qui, à mon avis, est sous-utilisé alors qu'il répond parfaitement aux urgences écologiques que tout le monde politique ne cesse de clamer. Je fais partie de ceux qui pensent que tout projet est réalisable à condition, avant toute chose, d'y croire. D'où ce mémoire qui aura, au moins, le mérite d'être volontariste !

Je tiens à lever toute ambiguïté dès le début : ce document ne souhaite pas opposer les « petits » ports aux « grands », mais au contraire les faire travailler ensemble tout en gardant en mémoire la notion « d'échelle » comme me le rappelait M. Sevin, l'actuel directeur du port de Lorient. Les ports principaux ne sauraient être remis en cause, rassurez-vous ! Il n'est pas question de « choisir » entre les ports bretons, mais au contraire, de faire en sorte que tous puissent apporter leur compétence.

Ce travail s'adresse finalement plus au monde politique qu'au monde économique ! Il propose une vision générale et peut-être plus accessible d'un certain nombre d'enjeux à travers un prisme géographique. Le port est un outil d'aménagement puissant et le principal enjeu est de choisir quel développement nous voulons pour nos ports. Plus encore que les ports, ces choix déterminent l'avenir de notre société bretonne puisqu'ils engagent pour les décennies à venir. Ce mémoire est un ensemble de pistes de réflexion, mais ce que je dis n'engage que moi...

Néanmoins, je tiens à remercier Yves Lebahy pour la carte sur les ports de la façade atlantique qu'il a mis à ma disposition ainsi que pour le temps qu'il m'a consacré durant ce stage. Merci aussi à Julien Jambet pour l'aide cartographique qu'il m'a apportée. Je remercie également Paul Tourret et Romuald Lacoste de l'ISEMAR pour les éclaircissements et les idées que nous avons échangés concernant le transport maritime. Enfin, merci à Jean-Michel Sevin, Hubert O'Neill, Vincent Tonnerre, Arnaud Rousseau, Thierry Guinot, Luc Bonnano, Anne Lanthiez, Daniel Berthelot pour leur disponibilité et les informations qu'ils m'ont fournies.

Sommaire.

| | |
|---|-----------|
| Remerciements. | 3 |
| <u>Introduction :</u> | |
| Quand la Bretagne hésite entre l'Armor et l'Argoat... | 7 |
| I. <u>Des ports, des espaces et des flux.</u> | 11 |
| 1. La politique maritime selon... | 11 |
| L'Union Européenne. | 11 |
| La République Française. | 13 |
| La Région Bretagne. | 14 |
| 2. Qu'est-ce qu'un port ? | 16 |
| Le port est un abri. | 16 |
| Le port est un lieu de passage. | 16 |
| Le port est un lieu d'activité. | 17 |
| Le schéma de Rimmer. | 18 |
| 3. La représentation des ports de commerce de la façade atlantique. | 20 |
| Le pouvoir d'une carte. | 20 |
| Qui sont les oubliés ? | 21 |
| De la différence entre tonnage et valeur ajoutée. | 22 |
| 4. La « nouvelle donne » portuaire. | 27 |
| La décentralisation portuaire. | 27 |
| Des grands et des petits ports. | 28 |
| Des ports sous dépendance. | 29 |
| Des trafics internationaux aux trafics localisés. | 32 |
| Le cas des îles. | 36 |
| 5. Des contraintes législatives pour les ports de commerce. | 37 |
| Les contraintes environnementales. | 37 |
| Les contraintes politico-administratives. | 40 |
| 6. Les petits et « moyens » ports sont une opportunité pour les territoires. | 43 |
| Le maillage spécifique breton. | 43 |
| Le port au service de son territoire (ville, pays, région). | 44 |
| Le port au service des entreprises locales. | 45 |
| Le cabotage comme fer de lance du développement. | 46 |
| 7. Existe-t-il un port atlantique ? | 49 |
| Une économie liée à un océan commun. | 49 |
| Des régions maritimes parsemées de villes-ports. | 50 |
| « Club de perdants » ou communauté de projets ? | 53 |

| | | |
|-------------|--|-----------|
| II. | <u>La nécessaire association des ports de la façade.</u> | 55 |
| 1. | De la concentration au polycentrisme. | 55 |
| | La croissance, jusqu'où ? | 55 |
| | Le Hub and Spoke. | 57 |
| 2. | La « périphérisation » des esprits. | 59 |
| | La théorie centre-périphérie. | 59 |
| | Vers la proposition plutôt que la réaction. | 60 |
| | De la terre à la mer. | 62 |
| 3. | Les exemples d'association. | 64 |
| | Unis dans la diversité. | 64 |
| | Les associations de collectivités. | 65 |
| | Les associations de ports. | 67 |
| 4. | Quelle gouvernance pour les ports ? | 69 |
| | Un problème institutionnel français. | 69 |
| | La subsidiarité comme réponse au blocage ? | 70 |
| | Intérêt général contre intérêt privé. | 71 |
| | Innover demain ? | 72 |
| 5. | Veiller à ne pas dé-territorialiser les ports. | 74 |
| | Une dissociation progressive de la ville et du port. | 74 |
| | La dissociation du port avec lui-même. | 75 |
| | Des ports qui se coupent de leur arrière-pays. | 77 |
| III. | <u>Le port, un système productif local ?</u> | 79 |
| 1. | Un port est une interface entre la terre et la mer. | 79 |
| | Le port, une synapse. | 79 |
| | Le pays maritime. | 80 |
| 2. | Le port n'est pas une porte, c'est un lieu de transformation. | 82 |
| | La stratégie portuaire. | 82 |
| | Valoriser la rupture de charge. | 83 |
| 3. | Le déchet : un premier élément fédérateur ? | 86 |
| | Le déchet : un problème commun à tous... | 86 |
| | Comment valoriser les déchets ? | 86 |
| | Quels déchets valoriser ? | 89 |
| | Le rôle des ports ? | 90 |
| 4. | Le port comme milieu innovateur ? | 92 |
| | Qu'est-ce qu'un milieu innovateur ? | 92 |
| | Le port peut-il devenir un milieu innovateur ? | 93 |
| | Le pôle « Mer-Bretagne ». | 94 |

| | |
|--|-----------|
| 5. Les limites. | 96 |
| La connaissance précise du territoire est indispensable. | 96 |
| Les projets doivent être compétitifs. | 97 |
| 6. Pistes de réflexion. | 99 |
| Soutenir le cabotage et le microcabotage. | 99 |
| Mener des politiques prospectives. | 100 |
| Améliorer la desserte ferroviaire vers les ports. | 102 |
| Relancer la Recherche et la formation maritime. | 103 |
| Expérimenter les projets. | 104 |

Conclusion :

| | |
|--|------------|
| Vers une nouvelle vision de l'aménagement partant de la mer ? | 106 |
| Glossaire | 109 |
| Liste des cartes et tableaux | 110 |
| Bibliographie | 111 |
| Annexes | 116 |

Introduction.

Commencer une étude sur les ports dans un contexte de catastrophe maritime n'est pas forcément évident ! C'est pourtant durant la tempête de janvier 2007, soit un peu moins d'un mois avant le début de ce travail, que le porte-conteneurs MSC Napoli, en perdition entre l'Angleterre et la France, a dû être remorqué et échoué volontairement à proximité des côtes de Cornouailles. Sa gîte était telle qu'une partie de sa cargaison a sombré et s'est déversée sur les plages britanniques. Il ne fallut dès lors pas compter plus de quelques jours avant que les journaux ne qualifient les litres de fioul échappés des cuves de « marée noire »¹. Dans l'ensemble, l'image du transport maritime a été fortement ternie par la publicité négative faite autour des marées noires. Pourtant, si ce naufrage aura des conséquences pour nos côtes, les dramatiser en créerait plus encore. Le problème est ailleurs...

Il faut avant tout rappeler qu'en plus d'être plus compétitif sur longue distance que tous ses concurrents, le transport maritime est aussi le moins polluant, fait que l'on tait trop souvent. 90 % du commerce extérieur et 40 % du commerce intérieur de l'Union Européenne (UE) se font par voie maritime. Selon l'Organisation Européenne des Ports Maritimes communautaires (ESPO), « l'UE ne peut tout simplement pas fonctionner sans ses ports maritimes ». Elle représente 40 % de la flotte mondiale et est incontestablement le leader de ce secteur. L'Europe est, en effet, une véritable péninsule, interface entre l'Asie et l'Amérique. Dramatiser un naufrage ou remettre en cause ce mode de transport ne ferait que reporter les problèmes sur un mode terrestre ou aérien. Or, si l'on déplorait autant d'accidents terrestres que maritimes, la sécurité routière n'aurait plus lieu d'être ! Ajoutons également que la pollution augmenterait sensiblement à l'échelle de la planète. Véritablement, le problème est ailleurs...

L'Union Européenne possède, tous pays confondus, le plus grand domaine maritime au monde. Pourtant, on peut s'interroger sur la pertinence de sa politique maritime. En 2006, l'ensemble des ports de la façade atlantique, façade stratégique de par sa position géographique ouverte sur le monde, parvenait tout juste à égaler le tonnage du port de Rotterdam. La même remarque pourrait être attribuée à la France qui, avec ses 5000 kilomètres de côtes et l'un des plus grands domaines maritimes au monde, ne compte pas plus de deux « grands » ports. Comment, avec tout ce potentiel, ne parvient-on pas à développer

¹ Rappelons que l'Erika, en 1999, a lâché plus de 10000 des 28000 t de fioul qu'il transportait, rien à voir avec la perte du MSC Napoli !

une véritable politique maritime qui préviendrait les risques tout en accroissant le trafic des ports ?

La mer est incontestablement méconnue. La conquête des océans n'a été entreprise que de façon hasardeuse, par des aventuriers soutenus par des souverains du bout des lèvres tant le monde maritime était comparé à l'Enfer ! Héritage ou mauvaise volonté, aujourd'hui encore, la mer est oubliée des réflexions d'aménagement du territoire. « L'Europe est aveugle » rappelle Jacques Beauchard lorsqu'on lui parle de la politique maritime de l'Union. La logistique n'est conçue que d'un point de vue terrestre ce qui peut paraître paradoxal lorsque l'on sait que la massification se fait dans les ports. L'aménagement serait donc affaire de terriens ? En analysant les volumes de marchandises en terme de valeur ajoutée et non plus de tonnage, on s'aperçoit pourtant qu'une nouvelle carte se dessine, plus équilibrée, plus durable. Si la mer n'avait aucune importance, ni aucune valeur, pourquoi près de la moitié de la population européenne vivrait le long des côtes ou à proximité ? Pour le cadre de vie ? C'est oublier qu'avant de choisir son cadre de vie, on s'installe au plus proche de son activité professionnelle.

Selon le Livre vert, on estime « qu'entre 3 et 5 % du produit intérieur brut* (PIB) de l'Europe serait issu des secteurs et services liés à la mer »². Les régions maritimes contribuent pour 40 % à son PIB ce qui souligne l'importance de l'emploi indirect et induit engendré par la mer. La mer est compétitive à condition de changer notre perception de la richesse. Ce même Livre Vert souligne que « si le PIB est traditionnellement utilisé comme indicateur de la production économique, il est aujourd'hui communément admis que son augmentation n'est pas un révélateur du bien-être social ». Les marées noires, que tout le monde s'accorde à condamner, créent de la richesse ! Est-ce comme cela que nous souhaitons la croissance : détruire pour mieux reconstruire ?

C'est en réaction à ce paradoxe que cette étude propose de traiter le rapport existant entre ports et compétitivité en Bretagne. Plus qu'un catalogue d'exemples ou de mesures, ce travail partisan souhaite mettre en lumière le décalage qui existe entre les chiffres « officiels » et la richesse réelle (ou en tout cas, plus juste) liées à l'existence des petits et moyens ports bretons. L'histoire maritime de la Bretagne n'est pas récente. On peut même affirmer que la Bretagne a une histoire maritime plus ancienne que celle de la France. En 57 avant JC, Crassus bat les Vénètes. Ce peuple marin établi dans l'actuel Morbihan commerçait déjà avec

² La valeur des matières premières comme le pétrole, le gaz ou le poisson n'étant pas prise en compte

l'archipel britannique lorsque les romains l'envahirent. Leur flotte sera détruite par Brutus et marquera la victoire du monde terrestre sur le monde maritime. La Bretagne conservera pourtant une culture maritime forte : de la piraterie en passant par le trafic d'esclaves, de la pêche au port de la compagnie des Indes, c'est l'identité même de la région qui s'est forgée autour de la mer dans un rapport très étroit entre l'*Armor* et l'*Argoat*, autrement dit « la mer » et la terre (littéralement « le bois »). La Brittany Ferries n'est-elle pas née de la volonté de M. Gourvenec, « le paysan armateur » ? Suite à son décès le 19 février dernier, comment mieux lui rendre hommage qu'en démontrant que l'avenir des ports n'est pas inéluctable ? Il est vrai que la Bretagne n'a pas de ports pouvant rivaliser avec Rotterdam, mais est-ce une raison pour les dénigrer ? Le choix politique ne conditionne pas, en partie, le sort de ces ports ?

La Bretagne, au sein de la mondialisation, fait figure de nain économique. Pourtant, le potentiel existe pour faire de cette région un carrefour européen. La Bretagne fait partie des régions européennes comptant le plus de ports. Or, un port est traditionnellement une ouverture sur le monde, ce qui nous fait dire que la Bretagne n'a rien à craindre de la mondialisation puisqu'elle l'a toujours connu. Puisque l'on ne peut pas délocaliser la mer, autant s'appuyer sur elle ! À l'avenir, si on en croit une étude du Irish Marine Institute, les secteurs susceptibles d'enregistrer la plus forte croissance sont les croisières, les ports, l'aquaculture, les énergies renouvelables, les télécommunications sous-marines et la biotechnologie marine. On concevra donc l'intérêt d'une étude portuaire dans ce contexte et les enjeux qui se dégagent de cette croissance : comment bien accompagner le développement des ports, comment faire profiter de cette croissance à une population locale, et surtout quel genre de croissance voulons-nous ?

L'institut supérieur d'études maritimes (ISEMAR) est un centre de recherche appliqué en économie maritime. Ses études sont destinées à la fois à des professionnels du monde maritime (opérateurs portuaires, chargeurs, transporteurs...), aux institutions de développement économique concernées par la dynamique maritime, et aux centres de recherche universitaires. Ce travail s'inscrit dans les missions qui lui sont confiées à savoir promouvoir le transport maritime en l'étudiant.

En traitant des ports de commerce en Bretagne, cette étude s'interrogera principalement sur le projet maritime breton et reviendra sur les notions de « ville portuaire », de « région maritime ». Si Michèle Collin nous met en garde contre une image « passéiste de l'activité maritime et des villes elles-mêmes », ces quelques pages ont, au contraire, pour ambition de réhabiliter les petits et moyens ports bretons en prouvant qu'ils génèrent de la

valeur ajoutée, de l'emploi et qu'ils structurent un territoire. En somme, il s'agit de démontrer que ces ports généralement dénigrés ne sont pas du tout obsolètes et qu'ils sont, ou en tout cas *peuvent devenir*, compétitifs. D'une vision exogène du développement, cette étude souhaite passer à une politique de développement endogène. En somme, il s'agit de prendre à contre-pied la vision terrestre de l'aménagement du territoire et imaginer un autre aménagement partant de la mer.

Cette étude fait aussi écho au récent rapport du Conseil Economique et Social Régional de Bretagne et sa politique maritime portuaire. Au-delà de toute polémique, le port de Nantes Saint-Nazaire sera toutefois rajouté dans la réflexion car il participe à la bonne compréhension du monde portuaire en Bretagne. Mon ambition première était d'y apporter des compléments en gardant à l'esprit la notion de « développement durable ». Fidèle à une théorie environnementale qui parle des trois « R » (Réduction, Réutilisation, Recyclage), mon exigence était d'appliquer cette philosophie à la politique portuaire et de dégager des pistes permettant de rendre plus compétitifs ces ports. Cela passe par une optimisation des flux rendue possible par une meilleure logistique et une mutualisation des flux (réduction), une réutilisation des espaces (réutilisation) et enfin, par une politique de recyclage, c'est-à-dire de diversification des trafics portuaires en concevant le port comme autre chose qu'une simple porte.

C'est ce plan très simple que j'ai choisi de développer. Dans un premier temps, nous parlerons des ports, des espaces et des flux afin de bien connaître l'environnement et le contexte de concurrence actuelle. Puis nous nous intéresserons à la coopération portuaire, seule alternative à l'accroissement des trafics et à la massification des volumes. Enfin, nous imaginerons une nouvelle fonction portuaire en prônant la valorisation des trafics sur le port : celle de « système productif local » (SPL).

I. Des ports, des espaces et des flux.

1. La politique maritime selon...

L'Union Européenne, l'Etat Français et la région Bretagne ont tous une politique maritime propre qu'ils définissent en fonction de leurs attentes, de leurs souhaits pour le territoire, de leurs ambitions. Malgré tout, d'un point de vue juridique, certaines décisions valent plus que d'autres ! La hiérarchie des normes juridiques s'ordonne par degrés ou niveaux. Au plan le plus élevé se situent les lois constitutionnelles (Constitution de 1958 et révisions de 1962, mais aussi la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 ainsi que le préambule de 1946 concernant les Droits de l'Homme et les principes de la souveraineté nationale). Viennent ensuite les normes et clauses inscrites dans les traités et accords internationaux introduits dans le droit français, ainsi que les normes communautaires européennes, puisque l'article 55 leur reconnaît, une autorité supérieure à celles des lois. Les Etats membres sont chargés de transcrire les directives dans leur droit national. Pour finir viennent les lois ordinaires. Les objectifs, eux, n'ont pas de valeur contraignante, ils sont uniquement destinés à suivre un cap, à montrer « la voie à suivre ». Les principes de l'Union sont valables pour tous les Etats membres. Les objectifs, quel que soit l'échelon dont on parle, sont souvent les mêmes. Le but de cette partie est de montrer qu'ils sont primordiaux. Toutefois, agissons-nous en fonction de nos objectifs ?

... l'Union Européenne.

Dans ses objectifs stratégiques pour 2005-2009, la Commission déclare qu'il est nécessaire de « développer une politique maritime exhaustive visant à assurer une économie maritime prospère, acceptable pour l'environnement et soutenue par l'excellence de la recherche scientifique, de la technologie et de l'innovation dans le secteur maritime ». L'Union Européenne compte deux documents de référence dans lequel ses objectifs sont exprimés : le Livre Vert et le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC).

La Commission a présenté le 7 juin 2006 un « Livre vert pour une politique maritime de l'Union européenne ». Il rappelle tout d'abord que le développement durable est au coeur des priorités de l'Union européenne. La finalité du livre vert est d'ouvrir un débat sur une

future politique maritime communautaire caractérisée par une « approche holistique des mers et des océans », c'est-à-dire en prenant en compte la mer non plus de façon sectorielle, mais comme une entité homogène qui mérite une politique propre. Ce Livre Vert s'inscrit dans le droit-fil de la stratégie de Lisbonne, qui vise à stimuler la croissance et à l'accompagner d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi. La croissance du transport maritime doit en plus être compatible avec la conservation de l'environnement, et notamment avec les contraintes imposées par les règlements européens relatifs à NATURA 2000 et les directives sur les oiseaux et les habitats. Paradoxalement, la Commission Européenne parle de la « nécessaire extension des ports, indispensable au développement des services de transport intermodal ». La question reste donc de savoir si les activités portuaires doivent se concentrer dans quelques ports très performants ou s'ils convient de les répartir dans un nombre de ports plus importants, afin d'éviter une trop grande concentration de l'activité.

Le SDEC, quant à lui, a été élaboré à Potsdam. Bien que datant de 1999, il reste la référence en matière d'aménagement. Même s'il n'est pas contraignant, il est intéressant d'en avoir les principes en tête. Le SDEC préconise un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union Européenne. Il tente, dans un cadre politique, d'améliorer la coopération des politiques sectorielles communautaires. Selon ce document, la diversité du territoire européen est l'un des principaux facteurs de croissance de l'Union. Les identités locales et régionales doivent donc être préservées ne serait-ce que dans un souci de compétitivité³. Le SDEC s'oppose de ce fait à l'uniformisation qu'elle soit économique ou culturelle. Toutefois, le document concède que les villes ou régions sont en concurrence les unes avec les autres en ce qui concerne l'activité économique, les emplois et les infrastructures. Les différents territoires ne jouissent pas des mêmes conditions initiales ce qui porte atteinte à la cohésion économique et sociale de l'Union. C'est pourquoi la recherche graduelle d'un équilibre territorial est un enjeu majeur afin de garantir une croissance équilibrée sur le territoire de l'Union (objectif de cohésion). La dimension « emploi » est omniprésente dans les lignes du SDEC ce qui nous amène à penser que le SDEC s'inscrit dans une logique de création de valeur ajoutée. Il dit d'ailleurs que « ce n'est que moyennant des marchés régionaux de l'emploi relativement équilibrés entre l'offre et la demande que ceux-ci auront la possibilité de façonner eux-mêmes leur vie en toute responsabilité, et de ressentir dans leur cadre régional les avantages de l'intégration européenne comme un bienfait ».

³ Reprenant ainsi la thèse de Paul Houée selon laquelle « l'identité est un facteur de compétitivité ».

... la République Française.

Consciente de ses lacunes en terme de politique maritime, la France s'est dotée en 2006 d'un document d'objectif global : le rapport POSEIDON. Ce rapport n'est pas spécifique au transport maritime et englobe toutes les activités liées à la mer. Concernant le transport maritime, il affirme que « l'économie française a besoin de grands ports généralistes et d'un réseau de ports sur chacune des façades ». Le rapport Poséidon (comme un peu avant lui celui de la Cour des Comptes) revendique la recherche de « spécialisation » des ports français et notamment la nécessité de « renforcer le positionnement des autres ports [hors Marseille et Le Havre] sur leurs niches de spécialisation ou, le cas échéant, de les encourager à en développer de nouvelles ». Ses principaux objectifs, récurrents tout au long du document, sont la sûreté et la sécurité des activités maritimes ainsi que le développement durable.

Ce deuxième objectif s'inscrit dans la ligne de la Charte de l'Environnement⁴ à laquelle le Parlement a donné valeur constitutionnelle puisqu'elle est adossée au préambule de la Constitution Française de 1958. La Charte de l'Environnement adoptée le 28 Février 2005 par le Parlement réuni en Congrès et promulguée le 1er Mars 2005 par Jacques Chirac, Président de la République, énonce que « la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la Nation ». L'article 6, plus particulièrement, énonce que « les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».

Plus précisément, le projet de lois de finances pour 2005 nous donne une idée des enjeux pour l'Etat. Le Projet de loi de finances pour 2005 (chapitre Mer) prétend que « les ports de l'Atlantique sont assez marginalisés du point de vue du développement global du trafic conteneur. Chaque port possède néanmoins son trafic propre lié à un positionnement national et régional ». Outre le développement du trafic de conteneurs, les ports français doivent prendre en compte les exigences liées à l'intermodalité. En effet, le développement du cabotage impose une adaptation des infrastructures portuaires aux spécificités du trafic à courte distance et aux navires utilisés. Le projet de loi préconise donc une amélioration de la

⁴ Voir contenu de la Charte de l'Environnement en annexes.

fluidité du transit portuaire et une connexion des sites portuaires aux infrastructures de transports terrestres et à l'hinterland.

... la région Bretagne.

Le Conseil Economique et Social Régional de Bretagne, comme tous les CESR, émet des avis que les conseils régionaux suivent ou non. Il existe de nombreux rapports du CESR sur les thématiques de la mer. Le dernier date du 30 janvier 2006 et s'intitule « Pour une stratégie portuaire dans une région maritime ». Les rapporteurs sont MM. Gustave Viala et Bernard Guillemot.

Le CESR préconise trois orientations majeures dans le cadre de ce qui pourrait s'appeler un « schéma régional de développement portuaire »⁵. La première orientation consiste à assurer le développement des sites portuaires bretons. Il s'agit de les valoriser afin de « s'engager dans une stratégie offensive » vis-à-vis de la concurrence internationale. Le CESR rappelle ensuite que les sites portuaires sont des outils économiques qui doivent générer des richesses et des emplois. Toutefois, le développement de ces ports, énoncé dans la première orientation, doit se faire dans une logique de développement durable. Cet impératif constitue la seconde orientation. Enfin, la troisième orientation relève plus de l'aménagement du territoire : il s'agit, en effet, d'affirmer le rôle de l'échelon régional dans un contexte de décentralisation. Le CESR pense que la politique portuaire ne peut être cohérente qu'à l'échelon régional puisque la région constitue un relais entre le niveau local, le niveau national et européen et qu'à ce titre, sa position est « stratégique ». La région, mieux a même de connaître son territoire, sera plus apte, en matière portuaire, à associer les acteurs publics et les acteurs privés.

La section Mer Littoral du CESR présentera aussi courant juin 2007 un nouveau rapport intitulé « Pour une politique maritime ambitieuse en Bretagne ». Les rapporteurs sont MM. François Le Foll et Christian Le Lameur. Un premier rapport d'étape fait le constat de la faiblesse du positionnement des ports de commerce dans les réseaux de transport maritime et le développement trop limité du cabotage entre ports bretons, ainsi que la faiblesse des armements bretons dans le fret. Face à ce constat, les rapporteurs établissent des scénarios de

⁵ Voir interview de Janick Moriceau en annexes.

développement et soumettront des propositions d'actions (coopération, formation, exploitation...).

Enfin, la Bretagne élabore un Agenda 21 régional qu'elle présentera en juin 2007.

2. Qu'est-ce qu'un port ?

Le port est un abri.

À l'origine, le port est simplement un abri où les habitants protègent leurs bateaux. De naturels, les ports se sont progressivement anthropisés en fonction des besoins éprouvés par la population qui utilisait ces abris. Emprunté au latin *portus*, le mot « port » désigne un asile, un refuge. Dans un premier temps, c'est donc le lieu de protection contre les vents, les vagues, mais aussi contre les attaques pour les bateaux. On parle d'ailleurs de « havre » pour définir un petit port naturel ou artificiel ce qui donna naissance à l'expression « havre de paix ». Le bateau est, quant à lui, un outil de travail pour des populations de pêcheurs ou de marchands qui vivaient à proximité. Le port est un endroit où les navires peuvent s'abriter, se ravitailler, se faire réparer et charger et décharger des passagers, des marchandises, ou le produit de leur pêche. À l'opposé d'un mouillage se résumant généralement à une rade protégée des vents dominants et des vagues par la terre, un port est protégé par une ou plusieurs digues ou môles.

Le port est un lieu de passage.

Les dictionnaires ont, jusqu'aux années 1930, défini le port comme un « enfoncement de la mer dans les terres ». Le port est donc également un point de contact entre deux mondes, « entre deux espaces organisés »⁶ : celui de la terre et celui de la mer. Il n'est pas simplement un abri fermé, mais aussi une « ouverture » sur le monde. C'est une interface avec l'extérieur, l'Autre, l'Inconnu. De même qu'en informatique, le terme « port » est un connecteur, une prise, le port est une connexion entre deux systèmes différents. Thierry Baudouin dira du port qu'il est « un branchement sur le réseau international ». Il est donc naturel que le port soit aussi défini comme étant un lieu de transit, de passage, un lieu où l'on rentre et sort. Il est un lieu d'interface entre avant-pays et arrière-pays. Il est le « poumon » des échanges internationaux. Le port peut remplir plusieurs fonctions : la pêche, le commerce, la plaisance, le transport de passager et enfin des fonctions militaires. Dans chacun de ces ports, il y a du mouvement d'hommes et de marchandises. On conçoit donc le port comme avant tout un lieu au service de l'Homme.

⁶ Expression d'André Vigarié.

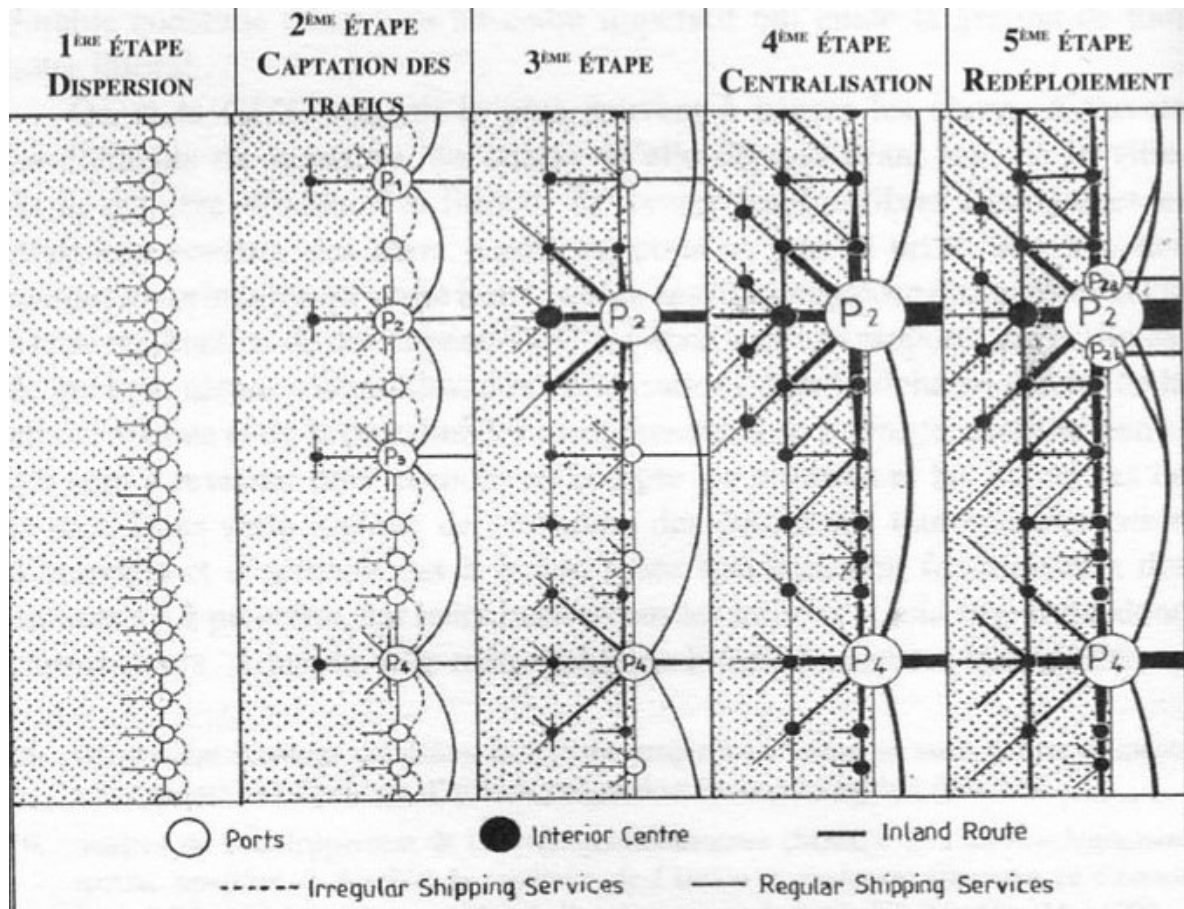
Le port est un lieu d'activité.

Par extension, on parlera de port pour décrire une ville. L'outil portuaire doit s'élargir pour reconnaître la ville portuaire selon Thierry Baudouin. On emploie alors le terme de « ville-port ». Lorient, par exemple, avait dans les années 1990 la réputation d'être la ville aux cinq ports ! Si l'on voit dans ce slogan une forme de marketing territorial, il nous apprend toutefois que la ville remplit les cinq fonctions possibles d'un port : commerce, pêche, militaire, plaisance et transport de voyageurs. Ces différentes fonctions expriment différentes utilisations de l'outil portuaire qui peut commercer, être un support en vue de prélever une ressource, un lieu de défense, un lieu réservé aux loisirs ou enfin ne servir qu'à faire transiter des passagers d'un lieu à un autre. Plus généralement, on dira que le port est la ville qui possède un havre où l'on charge et décharge la cargaison des navires (hommes, marchandises ou poissons). En plus d'être un lieu de protection et un lieu de transit, le port est donc évidemment un lieu de vie, d'activité. Maillon indispensable à la chaîne de transport, il concrétise la rupture de charge et est une place de rencontre de tous les opérateurs du transport : le port, étymologiquement, c'est aussi *le lieu où l'on porte* ! On peut dès lors se demander si c'est le port qui détermine l'emplacement de la ville ou si la ville détermine l'implantation du port ?

D'après les Nations Unis (1992), on peut distinguer trois générations de ports. Dans la première, le port se limitait à fournir un front de mer, au transbordement des marchandises, à l'entreposage portuaire et la livraison des marchandises. Le rôle du port de seconde génération incluait les activités industrielles et commerciales dans la zone portuaire. Le port devient du même coup un centre de manutention et de services. Aujourd'hui, le port a évolué passant d'une fonction de transport à une fonction industrielle et logistique complexe⁷.

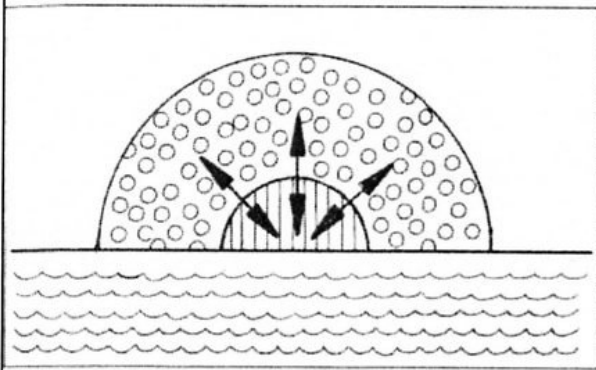
⁷ Hilde Meersman, Eddy Van de Voorde, Eric Van Hooydonk, Alain Verbeke, Willy Winkelmans, Marc Huybrecht, *Port competitiveness*, 2002.

Le schéma de Rimmer.



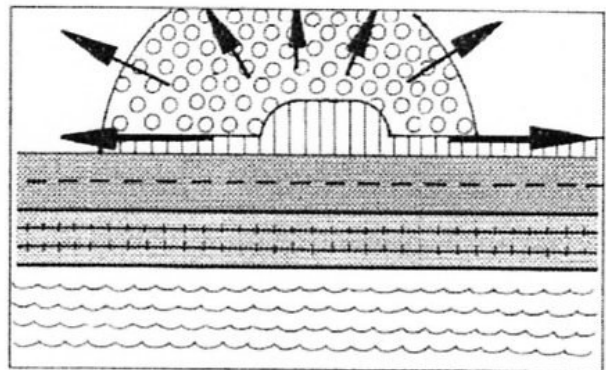
Les ports d'aujourd'hui sont d'ores et déjà définis : rares sont les nouveaux sites portuaires à être construits ! Quelques soient les ports dans le monde, ils connaissent chacun des évolutions plus ou moins rapides. En France, le choix des ports autonomes et des ports d'intérêt national confirmait la quatrième étape du schéma élaboré par Peter J. Rimmer, un géographe australien. Aujourd'hui, alors que les ports français semblent à la traîne comparés aux taux de croissance du secteur maritime dans le monde, on peut se demander s'ils ne connaissent pas tout simplement une nouvelle phase évolutive ? Selon Peter J. Rimmer, cette phase correspondrait au redéploiement. Sachant que les plus grands ports européens commencent à saturer, que les investissements terrestres sont de plus en plus élevés, quelques transporteurs se détournent des plus grosses places portuaires pour décharger dans des ports qui font office de hub régional... C'est le cas du Havre ou même de Nantes Saint Nazaire. Cette fonction de hub, si elle est accompagnée, pourrait permettre la renaissance de nombreux ports plus petits, mais qui constituent un aménagement plus équilibré de l'espace. Une théorie plus pessimiste condamne les villes-ports à se continentaliser (voir ci après).

L'évolution des villes-ports



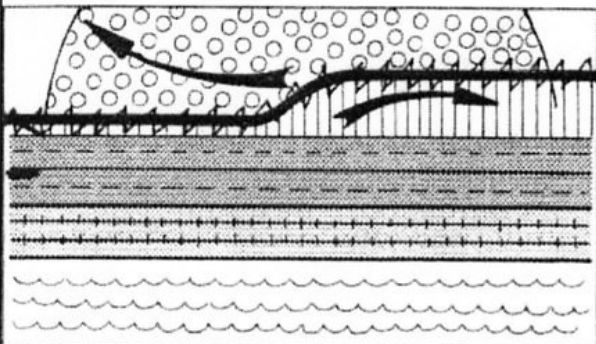
A : LA VILLE-PORT PREINDUSTRIELLE

LA VILLE SE DEVELOPPE AUTOUR DU PORT. ARTICULATION ETROITE *POLIS -PORTUS*



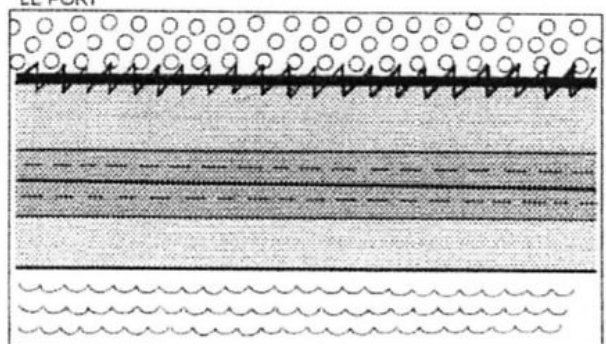
B : L'EXPANSION LE LONG DU LITTORAL

DEVELOPEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET INDUSTRIELLES LE LONG DU FRONT DE MER. PASSAGE DES LIGNES DE CHEMIN DE FER ET DE ROUTES ENTRE LA VILLE ET LE PORT



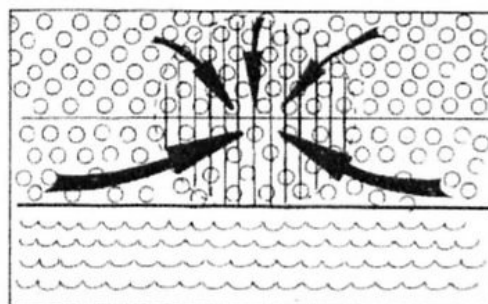
C : LE CLOISONNEMENT DU PORT

DEVELOPEMENT CENTRIFUGE VILLE -PORT. DES AUTOROUTES A GRANDE VITESSE ET DES NOUVELLES BARRIERES CLOISONNENT L'ESPACE PORTUAIRE.



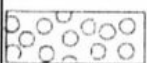
D : LE RETRAIT DES ACTIVITES INDUSTRIELLES ET PORTUAIRES

LE PORT GLISSE VERS L'AVAL SUIVI PAR LES INDUSTRIES. LES AUTOROUTES ET AUTRES BARRIERES PERSISTENT SUR LE FRONT D'EAU. CREATION DE FRICHES ET DE NO MAN'S LANDS



E : LA "RECONQUETE" DU PORT

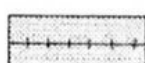
LES FONCTIONS TERTIAIRES S'INSTALLENT SUR LES QUAIS DESAFFECTES. LA VILLE SE RECENTRE SUR LE FRONT D'EAU



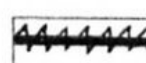
VILLE



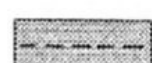
PORT



RAIL
INST.IND



BARRIERES



ROUTES

3. La représentation des ports de commerce de la façade atlantique.

Le pouvoir d'une carte.

Une carte est comme un chiffre : on peut lui faire dire ce que l'on veut ! C'est un outil de communication très puissant puisqu'il fabrique nos perceptions du territoire. La représentation cartographique des ports de la façade atlantique illustre très bien la place faite à la mer en Europe. C'est une vision politique qui s'exprime. Les cartes 1, 2 et 3 sont révélatrices de la différence de traitement qui existe entre les ports et parallèlement de l'importance accordée aux petits ports. Certains ports sont reconnus sur toutes les cartes, d'autres ne sont jamais représentés. Comment peut-on expliquer de tels oublis ?

Ces « oublis » ne sont pas propres à la France. Les petits ports de la façade atlantique connaissent le même mépris que leurs congénères bretons. Les ports de l'Europe atlantique ne sont pas de grands ports si on les compare avec les géants que sont Rotterdam, Anvers, Hong Kong ou Shanghai... Il est cependant amusant que constater que sous prétexte qu'ils n'accueillent pas un tonnage assez important, ils sont purement et simplement ignorés. Il existe pourtant de petits ports dont on parle rarement, mais qui sont actifs ou qui ne demanderaient qu'à l'être. Le long de la façade, l'amplitude entre les ports représentés et les ports réels est assez significative : d'une carte à l'autre, on passe d'une douzaine de ports à plus de 170 ! Il ne s'agit pas ici de critiquer l'information communiquée par la carte, mais de montrer qu'il existe des représentations de ce que nous appelons des « grands ports » et des « petits ports ». Comment imaginer qu'il n'existerait qu'une douzaine de ports susceptibles d'être concurrentiels au niveau européen ? La représentation cartographique, en France en tout cas, n'est-elle pas issue d'une fonction portuaire héritée de l'aménagement français ?

Ces différentes représentations, *à la louche*, posent un problème d'exactitude de l'information. En fonction de la carte, le tonnage total évolue. Ainsi, pour les quatre gros ports bretons, le tonnage réalisé en 2006 s'élevait à un peu plus de 41,3 MT. En ajoutant les « petits », le tonnage breton atteint les 42,8 MT. Certes, la différence n'est pas considérable, mais un différentiel de 1,5 MT équivaut approximativement au trafic d'un port tel que Saint Malo. Ce trafic supplémentaire n'est pas isolé et on peut imaginer qu'il en va de même pour toutes les régions maritimes. Au-delà de l'exigence de vérité, ce constat montre surtout que le transport maritime est sous-estimé et donc sous-exploité !

Qui sont les oubliés ?

Les ports français sont nés d'une volonté d'assurer les besoins énergétiques du pays. Certains ports acquièrent un statut particulier qui leur permet de gérer au mieux l'approvisionnement de l'Etat. Les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat dotés de la personnalité juridique et civile et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle du ministre chargé des Ports Maritimes. Progressivement, ces ports deviennent multispécialistes. À mesure que ce type d'installation portuaire grossissait, les investissements portuaires ont été monopolisés et les réseaux de communication ont été réalisés en fonction de ces références. Ce développement a laissé dans l'ombre nombre des ports plus modestes, mais tout aussi importants.

À l'échelle de la Bretagne, seuls quatre ports sont quasiment tout le temps représentés : le port autonome de Nantes Saint-Nazaire ainsi que les ports d'intérêt nationaux que sont Lorient, Brest et Saint Malo. On constate toutefois sur la carte 1 que le tonnage qui sépare Brest à Saint Malo suffit à faire de ce dernier un port mineur. Les cartes sont donc toujours à relativiser. La Bretagne est la région française qui possède le plus grand nombre de ports et, même si la plupart peinent à se maintenir, ils restent quand même une source d'emplois et d'alternatives à la route.

Parmi eux, certains parviennent à réaliser de véritables prouesses malgré leur marginalisation institutionnelle ou vis-à-vis des axes de communication : Roscoff, par exemple, est sans doute le petit port breton le plus visible de par sa spécificité de transporteur de voyageurs. Le port de Roscoff, dynamisé dans les années 1970 par l'implantation de la Brittany Ferries d'Alexis Gourvenec, est un exemple de réussite. Le tonnage est ridicule si on le compare à celui du Havre, mais l'essentiel n'est-il pas de rester compétitif ? De même, le port du Légué (Saint Briec) qui a connu des périodes sombres a quasiment « ressuscité » ! Cette récente revitalisation du port de Saint Briec peut augurer un avenir à d'autres petits ports : Lézardrieux, Pontrieux, Le Guildo, Douarnenez, Concarneau, Vannes, Redon, Tréguier, Le Palais...

Les ports ne manquent pas sur le littoral breton (les ports iliens sont même vitaux pour les populations qui y résident) et on ne peut pas dire qu'ils vivent grâce aux aides régionales, nationales ou européennes. S'ils ont réussi à subsister seuls, n'est-ce pas la meilleure preuve

de leur compétitivité ? Aujourd'hui, en France, il suffirait de changer de points de vue pour s'apercevoir des potentiels énormes que représentent ces petits ports oubliés ! Un seul exemple : la fédération des petits ports de la Manche pèsent tout de même plus de 100 millions de tonnes⁸ !

De la différence entre tonnage et valeur ajoutée.

Le terme de valeur ajoutée, quoique très utilisé, n'en reste pas moins assez flou. Par définition, il s'agit de la valeur apportée au produit brut. C'est, comme son nom l'indique, la part de richesse créée par un acteur économique. En terme macroéconomique, cette valeur ajoutée s'obtient lorsqu'un transporteur ou logisticien va au-delà du seul transport de la marchandise, que l'on pourrait qualifier de prestation de base, pour dégager un avantage concurrentiel. Les prestataires fournissent des services aux industriels et s'imbriquent dans la chaîne globale de flux. On peut aussi concevoir cet indicateur dans un sens plus macroéconomique en considérant que la région (c'est-à-dire l'ensemble des acteurs économiques de la région) produit de la valeur. Le terme de valeur ajoutée est souvent assimilé à un nombre supplémentaire d'emplois créés. L'avantage du concept de valeur ajoutée consiste à parler d'économie tout en gardant l'approche politique qui nous convient. Le but de cette étude n'est pas de favoriser la production de richesses pour s'enrichir, mais bien de promouvoir l'intérêt général en valorisant la dimension « emploi ».

Selon l'ESPO (Organisation européenne des ports maritimes communautaires), les ports et services connexes en Europe emploient quelque 350 000 personnes, ce qui représente une valeur ajoutée de 20 milliards EUR environ⁹. Quelques études démontrent que certains ports génèrent plus de valeur ajoutée que les autres. Proportionnellement à leur tonnage, ils embauchent plus de manutentionnaires, grutiers, personnels... Cette différence démontre qu'il ne suffit pas d'avoir un tonnage important pour générer de la richesse ! Les tonnages cumulés des ports bretons, par exemple, ne sont pas représentatifs de la valeur ajoutée qu'ils apportent à la région. Selon le CESR de Bretagne, en 2001, le solde commercial de la région était positif en valeur et négatif en tonnage ! En somme, les ports importaient plus qu'ils n'exportaient (c'est toujours le cas), mais la région produit quand même de la valeur ajoutée. Il est

⁸ Article du Marin du 9 février 2007. Voir annexes.

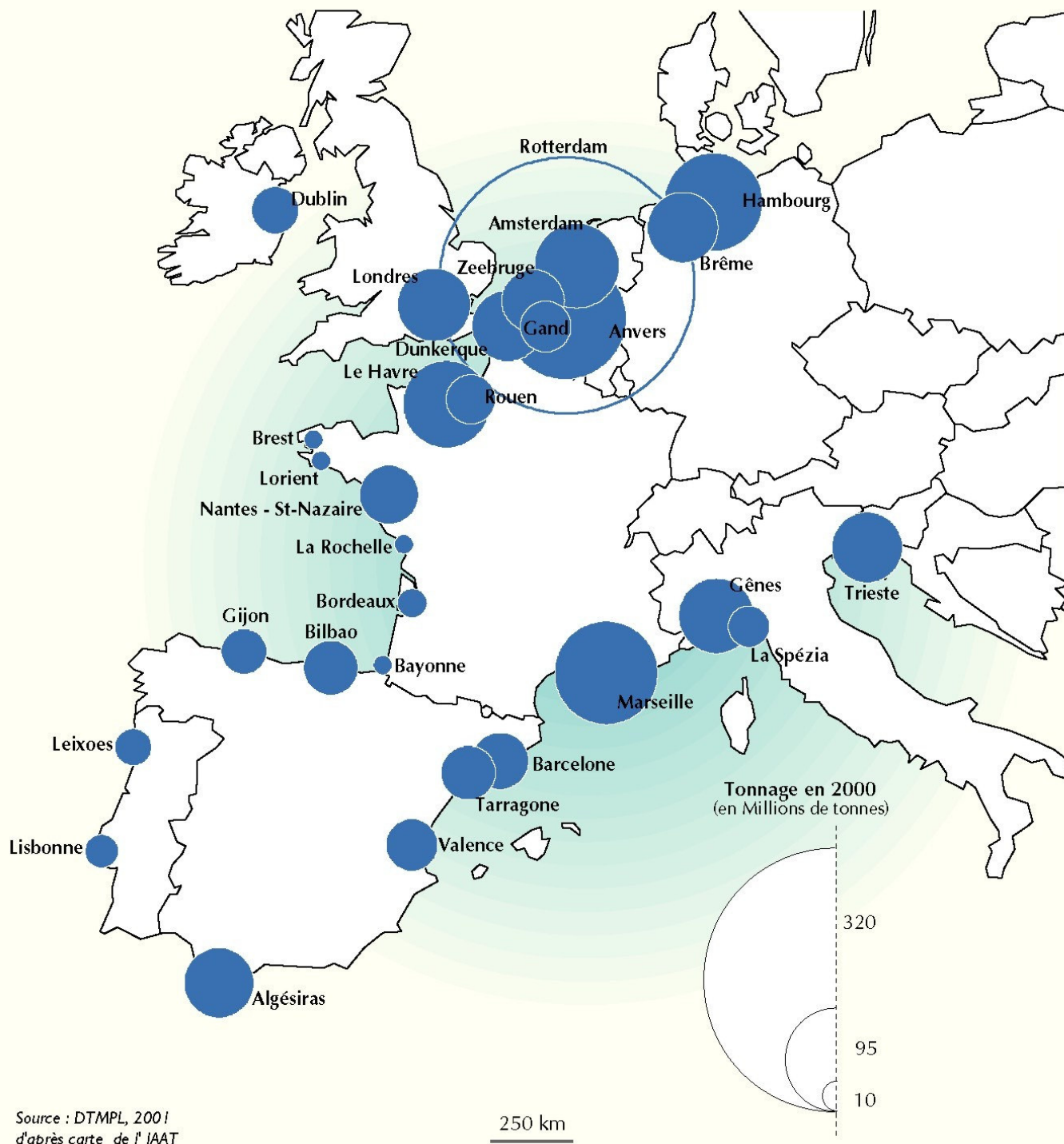
⁹ Contribution au Livre Vert.

important de raisonner en terme de valeur ajoutée car ce facteur est plus représentatif que le tonnage.

Une étude élaborée en 2001 sur la valeur ajoutée portuaire des Ports du Nord Ouest Atlantique démontre que l'impact socio-économique du port de Nantes Saint-Nazaire pour l'année 2001 en terme d'emploi représentait 26 437 emplois. Son tonnage de l'époque étant de 3,2 MT, on peut donc dire que le ratio emploi/tonnage était d'environ 0,8 emploi pour 1000 tonnes déchargées. Le même ratio appliqué au port de Brest donnait 1,7 emplois. D'ordinaire, on calcule en disant que 1000 T chargées ou déchargées correspondent à un emploi. Il faut toutefois déterminer si le « surplus » de main d'œuvre d'un port à l'autre est dû à une mauvaise logistique ou s'il résulte du transit de marchandises particulières et dans ce cas, se demander quelles marchandises il faut privilégier. Il sera donc nécessaire de séparer ce qui est générateur de richesses et ce qui ne l'est pas !

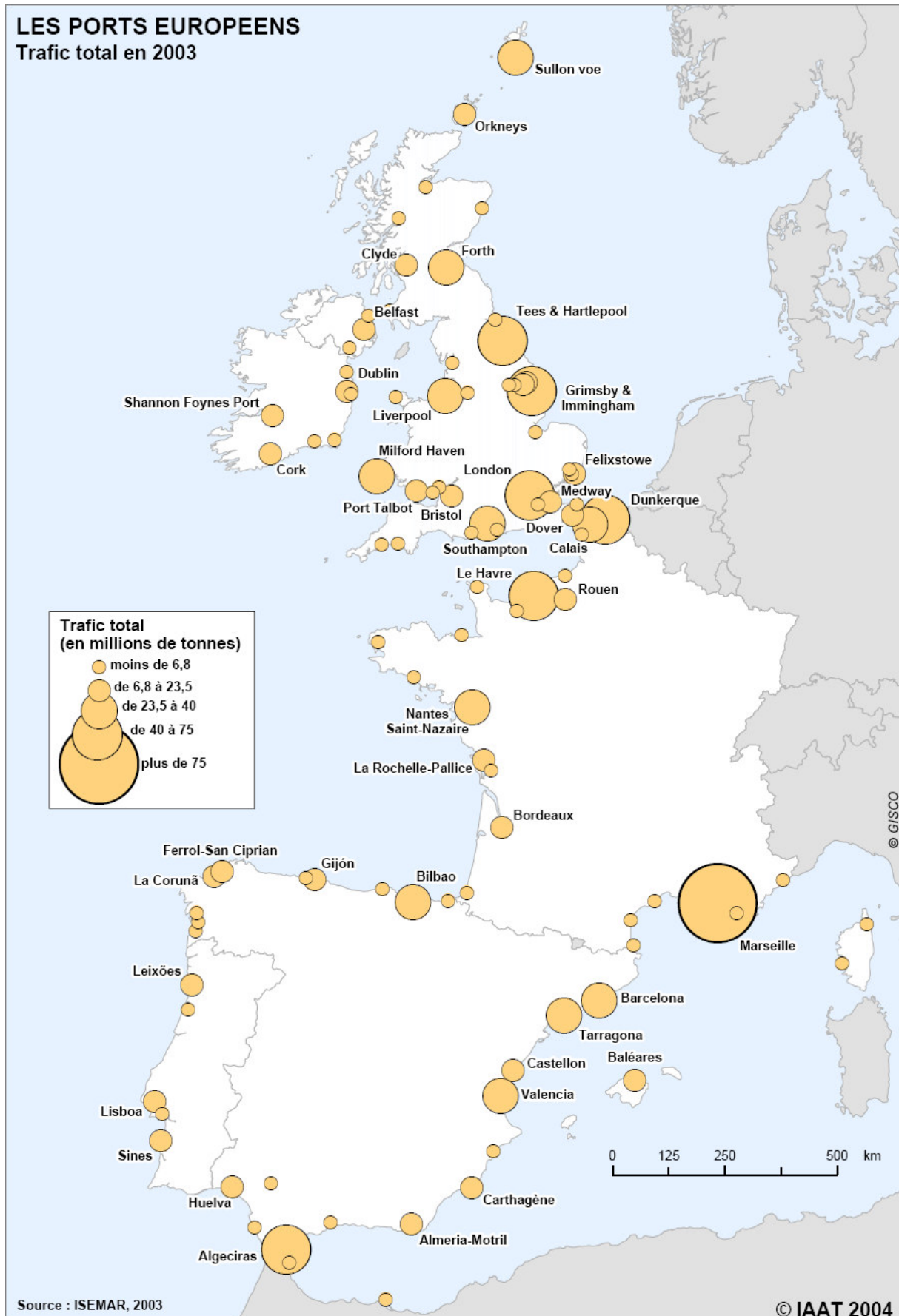
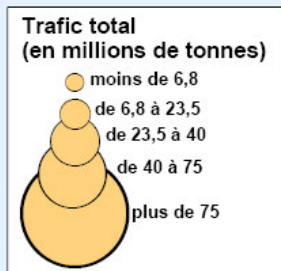
Principaux ports de commerce en Europe

09



LES PORTS EUROPEENS

Trafic total en 2003



Les Ports de la Façade atlantique : Localisation des principaux sites



4. La « nouvelle donne » portuaire.

La décentralisation portuaire.

Le mouvement de décentralisation qui a débuté avec la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions connaît aujourd'hui un prolongement avec la régionalisation des ports maritimes. Conscient de l'inefficacité de sa politique portuaire en matière de ports secondaires, l'Etat transfère aux Régions qui en font la demande ses compétences pour aménager, entretenir et exploiter les ports d'intérêt national. Cette stratégie de décentralisation fait écho aux bons résultats obtenus par la régionalisation d'une partie de la SNCF. La réussite du TER, ainsi que les excellents résultats de l'opérateur historique en matière de passagers (le fret, au contraire, plombe les chiffres), ont convaincu l'Etat qu'en matière de proximité, les Régions étaient plus aptes à comprendre quels sont les enjeux pour leur territoire. S'agissant de la Bretagne, le Conseil Régional a fait la demande pour les ports de Lorient, Brest et Saint Malo. Ces ports sont sous tutelle de la Région depuis le 1^{er} janvier 2007. Toutefois, l'Etat n'est pas absent de ces ports puisque les régions sont soumises aux pouvoirs régaliens de l'Etat notamment la sûreté et la sécurité maritime (pouvoir de police). Rappelons aussi que les ports sont situés sur le domaine public maritime.

A peine débutée, cette décentralisation fait déjà des vagues politiques. Le conseil régional (de gauche) accuse en effet le gouvernement (de droite) de vouloir faire des économies en décentralisant et dénonce les coupes budgétaires dans les fonds initialement prévus pour les ports, notamment ceux de Lorient et Brest. L'audit réalisé sur les trois ports décentralisés bretons évaluait le besoin d'investissements à 55 millions d'euros étalés sur cinq ou six ans. Or, la dotation globale de décentralisation s'élève à 1,5 millions d'euros par an. L'actuel président du Conseil Régional, Jean Yves Le Drian, négocie toujours l'enveloppe pour ne pas répercuter les coûts sur la fiscalité régionale¹⁰.

Outre ces problèmes de financement, les Régions (notamment la Bretagne) devront définir une nouvelle politique maritime et tenter de définir un schéma portuaire cohérent sous peine de voir les trois ports se concurrencer ! La stratégie est primordiale pour l'avenir de ces ports... les résultats n'arrivent pas d'eux-mêmes ! D'autant que la concession portuaire de

¹⁰ Voir article OF du 5/03/07 intitulé « Ports Bretons : les ambitions de J.-Y. Le Drian » en annexes.

Lorient et Brest arrive à terme fin 2007 et que la région a fait un appel d'offre. Les CCI qui gèrent ces ports ne sont donc pas assurées de reprendre le flambeau !

Des grands et des petits ports.

Le tableau ci-dessous illustre le tonnage des ports bretons en 2005 et 2006. On constate que le port autonome de Nantes Saint-Nazaire est plus important à lui seul que tous les autres ports. Son influence est donc primordiale pour comprendre les relations entre ports.

Tonnage total des ports bretons en 2005 et 2006.

| ports de commerce | Tonnage total en KT 2005 | Tonnage total en KT 2006 |
|--------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| NSN | 34563 | 34392 |
| Lorient | 2680 | 2753 |
| Brest | 2461 | 2387 |
| Saint Malo | 1858 | 1840 |
| Roscoff | 633 | 546 |
| Le Légué | 345 | 337 |
| Quimper | 247 | 230 |
| Pontrieux | 115 | 75 |
| Tréguier | 97 | 91 |
| Redon | 91 | 77 |
| Vannes | 43 | 50 |
| Douarnenez | 42 | 49 |
| Lézardrieux | 25 | 24 |
| Concarneau | NC | 2 |

Sources : revue Le Marin

Si l'on ne considère que les quatre premiers ports de commerce comme étant pertinent comme c'est souvent le cas, on s'aperçoit que le tonnage équivaut à un peu plus de 41 MT. Le tonnage des « petits », loin derrière n'atteint que 1,5 MT (pour 10 ports). Le ratio est assez facile à calculer : les trois ports d'intérêt national associés au port autonome de Nantes Saint-Nazaire sont 28 fois plus gros que les dix autres. La même remarque pourrait toutefois être faite entre le port de Nantes Saint-Nazaire et les trois ports décentralisés à la région Bretagne : à eux trois, ils sont pratiquement cinq fois plus petits que leur voisin. La comparaison en terme de tonnage est donc encore une fois ridicule !

Même si les marchandises en provenance des ports bretons sont globalement les mêmes, il est possible de dégager des « familles » de ports. Lorient et Brest constitue déjà une

de ces familles puisqu'ils touchent les mêmes produits et que leurs hinterlands respectifs se chevauchent. Roscoff et dans une certaine mesure Saint Malo en forme une autre de par leur double activité fret et transport de passagers. On constate qu'une part du fret est importée ou exportée selon le principe du roll-on/roll off soit sous forme de camions chargés sur les navires-ferries. Les ports gérés par la CCI des Côtes d'Armor (Tréguier, Pontrieux, Lézardrieux et Le Légué) sont également très proches de par leurs dépendances, mais surtout leur proximité. Enfin, les ports de Concarneau, Redon, Quimper et Douarnenez sont des ports mono fonctionnels dont la survie ne tient qu'à un fil ! Le port de Vannes est le seul à croître régulièrement, sans prétention, et son développement peut faire penser dans une moindre mesure à celui du port de Saint-Brieuc.

Des ports sous dépendance.

Cependant, les chiffres de tonnage doivent être pondérés. En effet, on sait que les ports autonomes ont, avant tout, été créés en France pour l'approvisionnement énergétique. Ainsi, le tonnage du port de Nantes Saint-Nazaire, hors importations énergétiques (pétrole brut, pétrole raffiné et gaz), n'est plus que de 11,8 MT. Le rapport entre gros et petits ports de commerce, si l'on déduit ces importations énergétiques passe de 1 à 12 (contre 1 à 28). Cette différence d'amplitude prouve que les grands ports sont dépendants de l'énergie, qui produit peu de valeur ajoutée exceptée, peut-être, à Nantes Saint-Nazaire où le pétrole est raffiné. En 2006, Nantes Saint-Nazaire voit son tonnage divisé par 3 sans ce trafic, mais ce n'est pas le seul. Lorient le divise par 1,7 et Brest par 1,6. Ce genre de dépendance n'existe pas pour les petits ports, excepté pour le port de Douarnenez qui est, pour ainsi dire, uniquement une « pompe à hydrocarbures ». Parmi les ports « visibles », seul Saint Malo n'importe pas de produits énergétiques. Il devient paradoxalement, une fois ce trafic retiré, le premier port de la Région Bretagne par le tonnage !

Il est donc inutile de palabrer sur les chiffres et plus intéressant de les décortiquer afin de comprendre ce qui produit de la richesse et ce qui n'en produit pas. Le pétrole ne fait que transiter par les ports sans passer par le personnel. En somme, c'est une variable sur laquelle la Région n'a aucune marge de manœuvre. Le pétrolier arrive, évacue sa cargaison dans un tuyau. Ensuite, c'est le monde industriel qui est concerné et éventuellement l'administration portuaire. A la limite, on peut dire que le pétrolier n'a pas besoin du port puisqu'il n'utilise qu'une infime partie de son équipement. Le port rend juste service aux pétroliers qui

travaillent selon la demande terrestre. C'est donc le territoire et non les ports qui sont dépendants des hydrocarbures ! Ce qui revient à dire que la meilleure solution pour éviter les marées noires n'est pas de s'en prendre aux pétroliers, mais aux consommateurs en luttant contre la consommation d'énergie fossile (dans le monde de l'industrie, de l'entreprise mais aussi chez les particuliers : chauffage, transport...) ! Réduire le tonnage des ports en réduisant la dépendance du territoire à cette source d'énergie ne serait pas une catastrophe... au contraire !

Outre le pétrole, chaque port, en Bretagne est dépendant d'une ou de plusieurs produits sans quoi le port n'existerait plus. Ainsi, des ports comme Redon, Quimper ou Pontrioux sont dépendants du sable. Redon, port fluvio-maritime, n'existerait plus sans cette marchandise : en 2006, la totalité de son trafic (soit 77 KT) était lié au sable ! Même si le port de Redon est tributaire du barrage d'Arzal, le débit de la Vilaine peut tout de même accueillir des navires jusqu'à 2500 T depuis l'océan. Véritable carrefour de la Bretagne Sud, on a peine à croire que son trafic ne pourrait pas être diversifié sur des niches économiques, des micro-trafics ! La difficulté que rencontrent les ports bretons, c'est qu'à force de ne vivre qu'avec une source de revenu, il risque d'y perdre toute activité. C'est, en partie, ce qui est arrivé au port de Pontrioux. En 2005, le port se targuait d'un transit de 115 KT, mais en 2006, le sable n'est pas venu au rendez-vous si bien que le tonnage du port a chuté de 40 KT. Certes, ces résultats ne sont pas inéluctables, mais pour des ports aux tonnages si faibles, on ne peut pas risquer de tout perdre !

Le sable, dont les trafics notamment sur le littoral sud de la Bretagne est très demandé pour le secteur du bâtiment, n'est pas le seul produit en cause. Le maerl maintient en activité un port comme Lézardrieux. Les ports de Roscoff et même Saint Malo sont dépendants de leur trafic touristique ! Si les compagnies de ferries coulent, c'est tout le commerce maritime qui est remis en cause et, probablement, des camions en plus sur les routes ! La Brittany Ferries (ex S.A.B.A.I pour Bretagne-Angleterre-Irlande) est née en 1972 avec pour vocation initiale d'exporter au départ de Roscoff la production légumière du Leon. C'est donc le fret qui lança la compagnie. Progressivement, les rôles se sont inversés ! « Nous allons échanger des choux-fleurs bretons contre des touristes britanniques », aurait déclaré l'ambassadeur du Royaume-Uni en France en 1976. Aujourd'hui la compagnie emploie plus de 2500 salariés permanents, possède 9,7% des parts de marché transmanche passagers et 5,8% des parts de marché transmanche fret. Un exemple de complémentarité qu'il faut préserver...

Toutefois, dans l'ensemble, on peut affirmer que les marchandises transitant dans les ports bretons ne sont pas très diversifiées. La plus grande dépendance de ces ports reste toujours l'aliment pour bétail et l'agroalimentaire. Sans cette activité industrielle, les ports les plus importants se verraient remettre en cause. Un tiers du trafic des ports de Lorient et du Légué sont de l'alimentation animal. La dépendance est plus alarmante encore pour Lorient puisque ce type de trafic représente en fait 52% si on ne compte pas les flux énergétiques dans le tonnage total). De même pour Brest dont l'alimentation animal représente 26,4 % du trafic, mais 42,3 % sans les importations énergétiques (rappelons aussi que l'agroalimentaire a chuté de 14 % en 2006 pour le port de Brest). Avec environ 6 % du trafic, le port de Saint Malo semble encore une fois le plus équilibré des ports bretons à ceci près que c'est l'engrais qui représente près de 24 % de son trafic !

L'enjeu majeur est donc la diversification. Les ports sont avant tout au service de leur région. L'ambition, pour la Bretagne, est donc d'une part de consolider la production existante et d'autre part de diversifier les produits de transit. La Bretagne est en pointe dans d'autres domaines que l'agroalimentaire ou le tourisme ! La tentative d'implantation d'une cimenterie à Lorient a suscité de nombreux débats. La contestation fut si violente que les politiques locaux sont revenus sur leur accord préalable. Le projet de cimenterie développé par le groupe Lafarge en 2005 aurait apporté, selon l'entreprise, 500000T au port par an. En contrepartie, comment évaluer l'impact sur l'environnement et la santé ? Le port bénéficiera cependant de l'ouverture de Cemeroc qui conditionnera 250000T de ciment livré par cargo. Ce trafic souligne le positionnement de Lorient dans la région d'où émane une forte demande dans l'industrie du bâtiment. Comme si l'histoire se répétait, à Lanester, le refus d'extension d'un terminal sablier sur le site du Rohu équivaut à 600000T en moins pour le port de commerce de Lorient. Là encore, tout n'est pas simple : cette extension fait écho à la volonté d'extraction de sable au large de Quiberon par le groupe Lafarge ! Ce projet est vivement critiqué pour les suites que cela peut occasionner même si, *a priori*, les deux projets sont différents. De plus, la mobilisation sur la plage d'Erdeven qui a réunit 12000 personnes en mars 2007 démontre l'ampleur des enjeux...

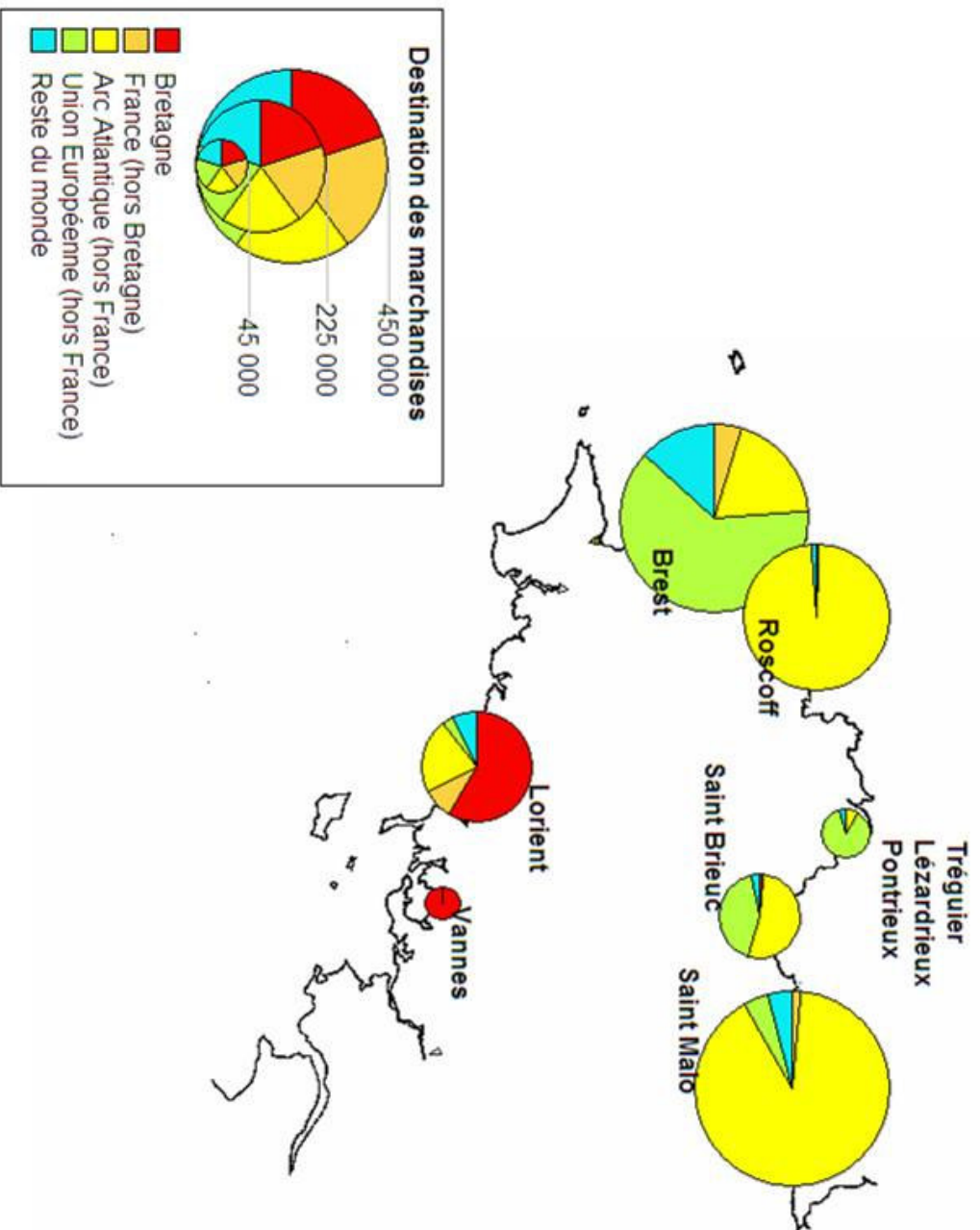
Mais ces dépendances sont aussi la résultante de la mondialisation qui met le monde aux portes de chaque ville...

Des trafics internationaux aux trafics localisés.

Les règles du commerce mondial sont, en théorie, la résultante du jeu de l'offre et de la demande. Toutefois, plus le transport est internationalisé, plus ce jeu est difficile à respecter. En effet, la massification des trafics impose d'avoir une demande ou une offre suffisamment importante, chose qui n'est pas possible pour toutes les places portuaires. Une étude réalisée sur les Ports du Nord Ouest Atlantique en 2001 par trois étudiants (Frédéric Agam, Dominique Berthet, Sébastien Bodiguel) a cartographié, en 2003, l'hinterland des ports appartenants à cette association (p. 35). Parmi ces ports, on retrouve trois ports bretons : Nantes Saint-Nazaire, Lorient et Brest. Le résultat démontre que leurs hinterlands se chevauchent (en vert). Cette situation pose le problème de la capacité pour chaque place portuaire de massifier son trafic sans être en concurrence avec son voisin. A priori, plus un port possède un hinterland « profond », plus son trafic a de chances d'être internationalisé. Proportionnellement, Le Havre et Marseille participent moins à l'approvisionnement de leur propre région (cabotage) qu'à celui du territoire national, irrigué par des infrastructures lourdes comme le fer ou la route. Rennes, par exemple, appartient aussi à l'hinterland du Havre !

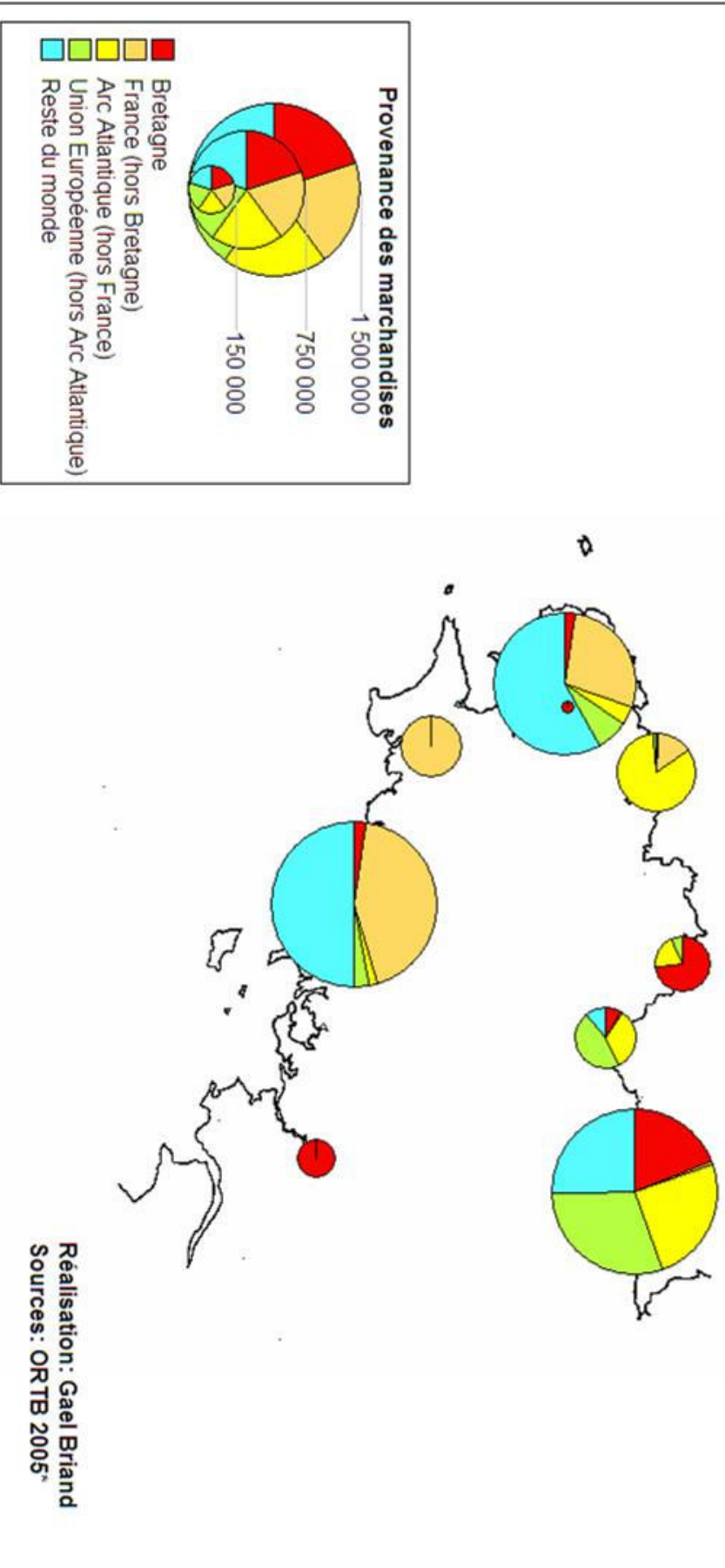
Les cartes suivantes montrent que les grands ports maritimes accueillent les tonnages importants provenant d'autres continents ou simplement des trafics régionaux (Union Européenne). Ils desservent, selon leur taille, un arrière-pays ou hinterland plus ou moins grand. Ce sont donc, bien souvent, les ports qui demandent le plus d'investissement. On remarque sur ces cartes la singularité des ports d'import que sont Lorient et Brest qui sont fortement internationalisés. A l'inverse, Lorient n'exporte que très peu et dessert principalement la région (cabotage) comme le port de Vannes. Le port de Saint Malo est assez équilibré concernant la provenance de ses marchandises, mais l'est beaucoup moins en export. On constate ici sa dépendance au trafic touristique puisque la quasi-totalité de son trafic est à destination de l'arc atlantique en roll-on roll-off. En export, on remarque que les ports du Nord sont plus en contact avec l'Union Européenne et principalement avec l'arc atlantique que les ports du Sud Bretagne ! La proximité géographique de ces ports avec la Manche (premier couloir mondial de transport maritime) et la Grande-Bretagne n'y est pas pour rien...

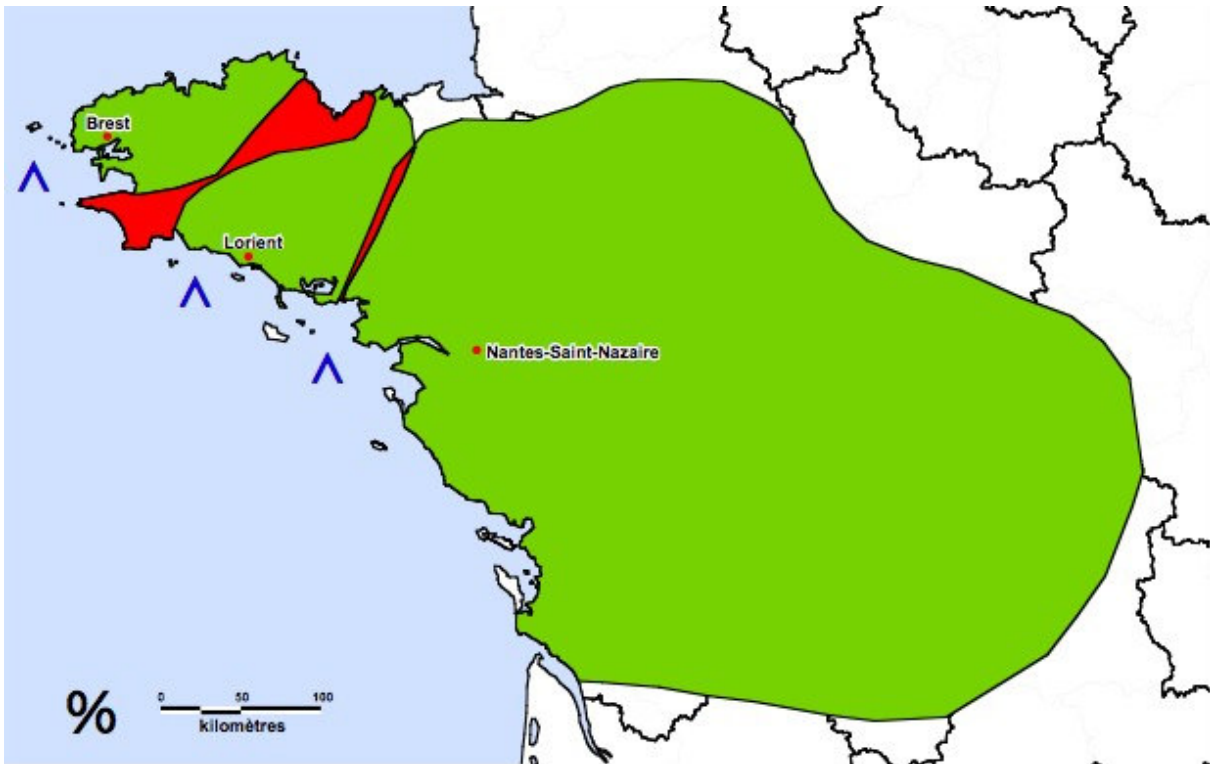
Destination des marchandises des ports Bretons en 2005 hors flux énergétiques.



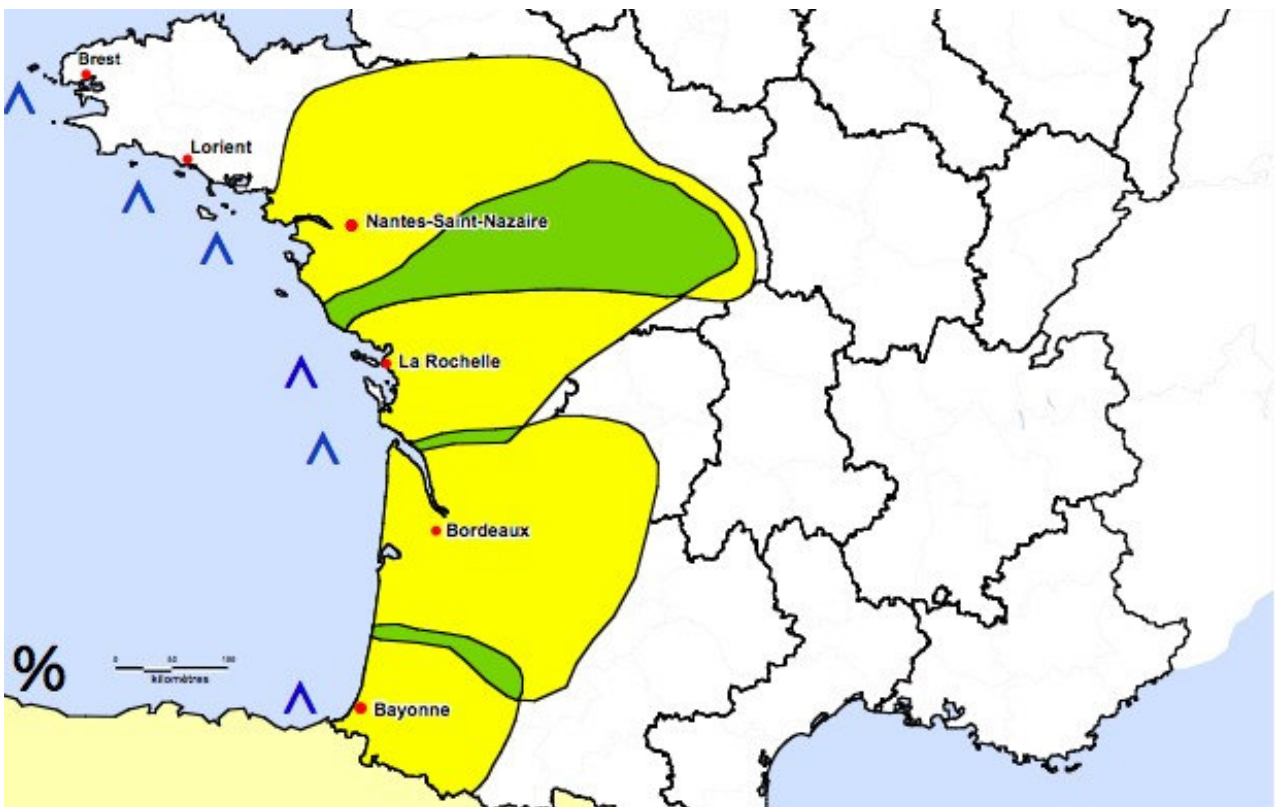
Réalisation : Gael Briand
Sources : ORTB 2005.

Provenance des trafics des ports Bretons en 2005 hors flux énergétiques.





Aire d'influence des PNOA auprès des usines de fabrication d'aliment du bétail.



Aire d'influence des PNOA auprès des coopératives céréalières.

Réalisation : Frédéric Agam, Dominique Berthet, Sébastien Bodiguel, novembre 2003.
 Cartes réalisées à partir des données des transports routiers et ferroviaires.

Le cas des îles.

Le trafic de et vers les îles est particulier puisque l'économie est captive du transport maritime. Les solidarités entre intérieur et littoral sont donc d'autant plus fortes en milieu insulaire. Les deux principales îles bretonnes en terme démographique sont Belle-Ile en Mer et Groix qui comptent respectivement 4834 et 2323 habitants à l'année. Ces chiffres peuvent multiplier considérablement lors des vacances estivales comme c'est aussi le cas pour Ouessant (951 hab.), l'île aux Moines (619 hab.), Arz (250 hab.) ou encore Bréhat (424 hab.) et Batz (596 hab.). Les autres îles (Sein, Molène, Houat, Hoëdic) sont aussi concernées par le trafic maritime, mais il s'agit plus de micro-cabotage lié au transport de personnes tant le territoire est réduit et la demande faible. Toutefois, ce trafic est vital pour les populations et l'insularité, on le sait n'est pas toujours chose aisée dans un mode continental ! Ces populations insulaires créées, de plus, un trafic qui permet de faire vivre une entreprise comme Transport Maritime Côtier à Vannes.

La Société Morbihannaise de Navigation (SMN) traite, outre le transport de passagers, un trafic de fret vers Groix et Belle-Ile. Vers Groix, la SMN transporte 4500 T de marchandises par camion et 252 T par conteneurs ou palettes. En plus, la SMN s'occupe aussi de l'évacuation des déchets de l'île ce qui revient au passage d'un camion 26T/jour en été et de deux camions/semaine l'hiver. En terme de tonnage, on obtient donc *grosso modo* 2500 T l'été et 2000 T l'hiver soit 4500 T de déchets. De même, pour Belle-Ile, le transport de marchandises est évalué à 5300 T en 2006¹¹. L'évacuation est gérée par la Communauté de Communes de Belle-Ile en Mer. On constate donc qu'alors que l'Etat peine à mettre en place des « autoroutes de la mer » au niveau européen, celles-ci existent d'ores et déjà au niveau régional (SMN ou Brittany Ferries).

Dans le cas de Belle-Ile, il n'est pas étonnant de constater que le port du Palais est invisible sur les cartes. Pourtant, ce port a la particularité d'être nécessaire à la survie de l'île. Dans une logique de valeur ajoutée, il serait donc peut-être intéressant de créer des emplois (et donc de stabiliser la démographie insulaire) sur ce site portuaire par la valorisation de produits d'import.

¹¹ Informations recueillies auprès de Daniel Rio et Yannick Guellec de la SMN.

5. Des contraintes législatives pour les ports de commerce.

Le transport maritime a beau être le transport le moins polluant, il n'en reste pas moins qu'une infrastructure portuaire est lourde et génère des conflits d'usage. Les ports maritimes constituent le domaine public maritime artificiel. L'article R631-2 du code des ports maritimes énonce que « il ne peut être établi, sur les dépendances du domaine public mentionnées à l'article R. 631-1, que des ouvrages, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer à l'animation et au développement de celui-ci. ». La Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral dite « loi littoral » énonce à l'article L146-4 que « en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 précitée. Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Leur réalisation est toutefois soumise à enquête publique suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ». Une demande d'extension, une fois soumise à l'enquête publique, doit être validée par le maire, seul qualifié (avec le Préfet exceptionnellement) pour remettre le permis de construire.

Toutefois, le port est soumis à d'autres lois ou conventions internationales. Ces lois, directives, conventions (...) n'interdisent pas forcément l'extension portuaire, mais elles nécessitent des compensations ou des concessions. Cette partie se propose d'établir une rapide liste des documents contraignants ou non que le port doit prendre en compte.

Les contraintes environnementales.

Les principales contraintes auxquelles sont soumis les ports sont d'ordre environnementales. En tout cas, ce sont ces contraintes que redoutent principalement les acteurs portuaires car elles sont susceptibles de retarder de plusieurs années le moindre projet. Malgré le fait que le transport maritime soit le déplacement le moins polluant, le site portuaire est avant tout une zone industrielle générant de nombreuses nuisances. Dans ces conditions, il est parfois difficile de cohabiter avec des espaces sensibles. La plupart de ces « contraintes » n'ont pas la vocation de « protéger » un territoire, mais de le « préserver ». La nuance est

fondamentale car, bien souvent, les conflits d'usage naissent d'une mauvaise connaissance du contexte.

Pour commencer, la Convention **RAMSAR** sur les zones humides est un traité intergouvernemental qui sert de cadre d'action nationale et de coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources. Adoptée dans la ville iranienne de Ramsar en 1971, elle est entrée en vigueur en 1975. Il s'agit du seul traité mondial sur l'environnement qui traite d'un écosystème particulier. Les sites RAMSAR en France ne sont pas nombreux, mais ils comprennent pour les ports qui nous concernent le Golfe du Morbihan et la Grande Brière. Les ports de Vannes ainsi que de Nantes Saint-Nazaire sont donc soumis à cette nécessité d'adaptation.

Vient ensuite la mesure phare en matière environnementale de l'Union Européenne : NATURA 2000. La constitution du réseau Natura 2000 a pour objectif de maintenir les espèces et les habitats d'intérêt communautaire dans un bon état de conservation. En la matière, les deux textes de l'union les plus importants sont les directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats faune flore » (1992). Les sites désignés au titre de ces deux directives forment le réseau Natura 2000. La Directive « Oiseaux » propose la conservation à long terme des espèces d'oiseaux sauvages de l'Union Européenne. Plus de 3000 sites ont été classés par les Etats de l'Union en tant que Zones Spéciales de Protection (ZSP). La directive « Habitats faune flore » établit un cadre pour les Etats membres de l'Union pour les actions de conservation d'espèces de faune et de flore sauvages ainsi que de leur habitat. Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) permettent une protection de ces habitats et espèces menacées. Les sites concernés sont souvent situés sur le littoral (marais, estuaires, herbiers...). Dans une perspective portuaire, en Bretagne, Natura 2000 concerne les ports des îles (Groix, Belle-Ile...), de Nantes Saint-Nazaire (l'estuaire de la Loire), de Vannes (le Golfe du Morbihan), de Brest. En France, l'application de la directive Natura 2000 a donné les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Les ZICO sont l'outil de référence de la France pour la mise en œuvre de ses engagements internationaux (Directive oiseaux 79/409) en matière de désignation en Zone de Protections Spéciales d'un ensemble de sites nécessitant des mesures de gestion ou/et de protection des populations d'oiseaux.

Plus spécifiques à la France, **les parcs naturels nationaux ou régionaux** participent aux difficultés que rencontrent les ports pour s'étendre. La spécificité d'un parc naturel

régional par rapport à un parc national est la complémentarité entre des objectifs de protection et de développement socio-économique. Les ports ne sont pas concernés par les parcs naturels nationaux puisqu'ils ne sont pas situés sur le littoral. Bientôt peut-être, le parc marin d'Iroise viendra s'ajouter à la liste des parcs naturels, mais les activités portuaires ne seront absolument pas remise en cause. Le classement en parc naturel régional, contrairement au parc naturel national, n'induit pas de réglementations particulières mais un ensemble de mesures adoptées contractuellement par les collectivités et l'Etat. Sa gestion est confiée à un organisme regroupant au minimum le niveau régional et les communes du territoire. Les parcs naturels régionaux sont créés pour protéger et mettre en valeur de grands espaces ruraux habités. Peut-être classé « parc naturel régional » un territoire à dominante rurale dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont de grande qualité, mais dont l'équilibre est fragile. C'est le cas de la Grande Brière située au sein de la CARENE (agglomération de Saint Nazaire). Parmi les missions attribuées aux parcs régionaux, on trouve notamment l'aménagement du territoire (définition et orientation des projets d'aménagement) et le développement économique et social (animation et coordination des actions économiques et sociales pour assurer une qualité de vie sur son territoire). Les parcs soutiennent les entreprises respectueuses de l'environnement qui valorisent ses ressources naturelles et humaines. C'est la proximité entre un milieu industriel et un parc qui cause autant de problème au port de Nantes St-Nazaire et son extension de Donges-Est.

On pourrait également évoquer le **Conservatoire du littoral** qui, comme le département, peut acheter des terrains si ceux-ci ont un intérêt particulier en terme environnemental. Il s'agit surtout de substituer des terrains à l'urbanisation qui grignote peu à peu tous les terrains, essentiellement en zones littorales. Ces terrains sont souvent mis à disposition par le conservatoire. Toutefois, les terrains portuaires ne sont pas la cible du conservatoire !

Enfin, les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (**ZNIEFF**) ont été réalisées à l'initiative du Ministère de l'Environnement en 1982. On distingue deux types de ZNIEFF : les zones de type 1 qui sont caractérisées par leur intérêt biologique remarquable et les zones de type 2 qui sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés aux potentialités biologiques importantes. L'inventaire est réalisé par des spécialistes et actualisé en permanence, il est disponible dans chaque région à la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement). La prise en compte d'une zone dans le fichier ZNIEFF ne lui

confère cependant aucune protection réglementaire. C'est simplement un instrument d'appréciation et de sensibilisation destiné à éclairer les décisions publiques ou privées au regard des dispositions législatives et réglementaires protectrices de l'environnement.

Les contraintes politico-administratives

La zone industrialo-portuaire se trouvant généralement à proximité ou même à l'intérieur même d'une ville, le port est soumis également au droit de l'urbanisme. Il possède ses codes propres, mais est inclus également dans ceux des villes. A ce titre, le port doit respecter des contraintes réglementaires.

La première contrainte concerne les risques que court la ville à cause des activités portuaires. La directive dite « **Seveso** », en souvenir de la catastrophe italienne, est une directive européenne qui impose aux Etats d'identifier les sites à risques. Cette directive datant de 1982 a évolué au cours du temps : le cadre actuel de cette action est dorénavant la directive 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses appelée directive SEVESO 2 qui remplace la directive SEVESO à partir du 3 février 1999. Les ports possédant des installations de type SEVESO sont soumis à des contraintes portuaires de sécurité plus importante. Suite à l'accident d'EZF en septembre 2001, les risques technologiques sont plus surveillés et les ports accueillant des produits dangereux sont soumis à plus de contraintes. On peut citer le débat lorientais sur les cuves d'hydrocarbures : doit-on les déplacer à l'extérieur de la ville ?

En matière de réglementations, deux documents sont fondamentaux : le plan local d'urbanisme (**PLU**) et le Schéma de COhérence Territoriale (**SCOT**). Le SCOT est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes, les organisations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Il ne s'agit pas de destiner le sol à telle ou telle activité mais de définir des stratégies globales au sein d'un territoire cohérent, pertinent. Instauré par la loi SRU (solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000, il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements. Le code de l'urbanisme fixe le régime des SCOT aux articles L.122-1 et suivants. Le SCOT comprend un diagnostic du territoire et un état initial de l'environnement, le projet d'aménagement et de

développement durable (PADD) de l'agglomération, un document d'orientations générales (la mise en œuvre du PADD), des documents graphiques. Les SCOT priment sur les PLU, c'est-à-dire que les PLU doivent respecter le document SCOT. Le problème réside dans le fait que la plupart des SCOT sont fait après les PLU ou POS ! Néanmoins, les acteurs politiques qui créent le SCOT invitent les acteurs économiques à des réunions publiques auxquelles le port peut participer afin de faire entendre sa voix. Concernant le PLU, la contrainte la plus importante est la zone ND. La zone ND couvre les sites et paysages qu'il convient de protéger, notamment le long des cours d'eau. Les occupations et utilisations du sol admises dans la zone (à l'exclusion du secteur Ndi = zone inondable) sont définie par une liste soumise à condition.

Plus spécifique à la mer, le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (**SMVM**) portent sur une partie de littoral qui présente une unité géographique et maritime : un bassin ou une rade par exemple. Il permet de préciser la vocation de cet espace et d'assurer la cohérence entre ses différents usages et notamment entre la protection de l'environnement et le développement économique. Pour résumer, le SMVM est le premier pas vers la GIZC (Gestion Intégrée des Zones Côtières) à la différence près que le SMVM était piloté par l'Etat et non les collectivités locales. Les SMVM ont été institués par la loi du 7 janvier 1983. Leur contenu et la procédure de leur élaboration ont été précisés par un décret du 5 décembre 1986. Ils étaient jusqu'à présent élaborés sous l'autorité du préfet (de la région ou du département, selon le périmètre) et étaient approuvés par décrets en conseil d'Etat. Les schémas ont vocation à arbitrer entre les différentes utilisations de la mer et du littoral, grâce notamment à l'approche mer-terre qui les caractérise. Leur rôle est primordial en matière portuaire puisque la prévision de ces équipements par le SMVM détermine l'autorité compétente pour créer les ports. En définissant les conditions de la compatibilité entre les différents usages de l'espace maritime et littoral, les SMVM assurent la cohérence de la protection et de l'aménagement sur une partie du territoire qui constitue une unité géographique pertinente. Aujourd'hui, il semblerait que les SMVM se transforme en volet du SCOT... une sorte de SCOT maritime en quelque sorte !

La Gestion Intégrée des Zones Côtières (**GIZC**) se veut un moyen de dépasser les conflits d'usage en se concertant. Ce document est donc pragmatique, mais très difficile à mettre en œuvre et en constante évolution. Marseille ou la Bretagne (quasi complète) sont concernés par ces politiques volontaristes. La notion de gestion intégrée des zones côtières est

apparue devant le constat d'une certaine incapacité des instruments classiques (réglementation, planification spatiale) à prendre en charge les enjeux du littoral, dans ces espaces fragiles, densément peuplés et souvent conflictuels. Il s'agit d'inventer de nouveaux modes de « gouvernance » du littoral, qui complètent et coordonnent les outils existants. Il faut surtout retenir que la GIZC n'est pas un programme ou une politique qui vient s'ajouter aux autres, c'est un processus qui tend à renforcer la coordination entre les différentes actions et les différents instruments qui s'appliquent sur un territoire.

Enfin, pour finir, certaines villes ou régions sont dotées d'un **Agenda 21**. Ce document né en 1992 à la suite du sommet de la Terre de Rio (173 pays adoptent l'Action 21 ou Agenda 21) oriente la politique globale de l'initiateur. Au départ, cette déclaration fixe un programme d'actions pour le XXI^e siècle dans des domaines très diversifiés afin de s'orienter vers un développement durable de la planète. Aujourd'hui, le programme Agenda 21 reste la référence pour la mise en œuvre du développement durable au niveau des territoires. Les collectivités territoriales sont invitées, en s'appuyant sur les partenaires locaux qu'ils soient entreprises, habitants ou associations, à mettre en place un Agenda 21 à leur échelle, appelé Agenda 21 local. Ce document n'a pas de valeur légale. Il s'agit là encore d'un document d'orientation politique qui n'a de valeur que l'engagement.

Face à ces multiples « contraintes », le port doit continuer son activité. La meilleure recommandation que l'on peut lui faire est de sensibiliser, participer aux réunions et tenter de s'engager dans les projets locaux. Mieux vaut prévenir que guérir... tel est le message de Roland Paskoff¹². Pour éviter le « littoral d'empoigne » qu'il décrit et les attaques du littoral (élévation du niveau de la mer, plage à la dérive, dunes qui s'envolent...), ne peut-on pas réfléchir à de nouvelles solutions de développement ? L'extension étant difficile, n'y-a-t-il aucune alternative ?

¹² Roland Paskoff. *Côtes en danger*. Ed. masson, 1992.

6. Les petits et « moyens » ports sont une opportunité pour les territoires.

Le maillage spécifique breton.

La Bretagne est indiscutablement en train de perdre ce qui constituait une de ses originalités majeures : l'organisation de son peuplement. L'originalité du tissu démographique breton réside dans le fait qu'il n'y a pas de réelle rupture entre la ville et la campagne. Les limites sont parfois difficiles à saisir puisqu'il n'existe quasiment pas d'espaces très faiblement peuplés. La forte densité bretonne et son organisation plutôt polycentrique distinguent la Bretagne des autres régions françaises. Même si, aujourd'hui encore, la région compte un nombre plus important de petites et moyennes villes que d'autres régions, le polycentrisme breton est fragilisé, selon l'INSEE, par la métropolisation. Est-ce la rapidité de transition entre une économie rurale dans laquelle le regroupement n'était pas nécessaire à une économie dite « moderne » qui concentre ses activités qui joue des tours à la Bretagne ?

Toujours est-il que l'équilibre spatial est remis en cause par l'attractivité de Rennes ainsi que des villes du littoral. Ces villes, à leurs échelles, reproduisent la centralisation française et vident les campagnes de leurs activités. L'agriculture évolue et perd de la main d'œuvre parallèlement aux objectifs français de stabiliser l'activité agricole à 2 ou 3% des actifs quand la Bretagne en compte encore un peu plus de 5% ! Paradoxalement, on note ce que certains n'hésitent pas à qualifier d'« exode urbain »¹³ pour décrire le transfert de population citadine en milieu rural. Il est cependant difficile de qualifier ces populations de « rurales » puisque l'emploi est situé en ville. On assiste plutôt à une urbanisation de la campagne, autrement dit à une « rurbanisation », soit à une colonisation du mode de vie urbain. Ce problème résulte du manque de solidarité existant entre ville et campagne et pose la question du pays, territoire homogène et bassin d'emploi cohérent.

Cette métropolisation résulte avant tout d'un manque d'intérêt pour ce qui est difficilement quantifiable. La simplification de la pensée, la généralisation des processus, poussent les « décideurs » à raisonner en terme d'espace et non de territoire. On parle d'espace pour décrire une certaine distance, une certaine surface ou un certain volume entre deux personnes, objets, ce qui nous amène à penser que cette conception mathématique du

¹³ Jean Viard.

monde est, en fait, une façon de rendre plus scientifique la géographie ! Grâce à cette méthode, on tente de définir une méthodologie parfaite afin d'expliquer des phénomènes en les généralisant. C'est oublier que les mathématiques ne généralisent pas ! La géographie ne traite pas d'espaces, sorte de lieu vierge et théorique, mais de territoires qui incluent la dimension « homme » dans son analyse. Ainsi, dans une réelle logique d'aménagement, l'espace n'est pas « zoné ». Yves Morvan pense que « les territoires doivent être considérés aujourd'hui comme des lieux stratégiques des activités des hommes. Les territoires redeviennent ces lieux actifs. Ce ne sont pas des lieux plats, des lieux neutres, ce sont des lieux nourriciers, capables de produire des facteurs et des services »¹⁴. De même, selon Jean-Paul Charrié et Pierre Laborde, les villes moyennes sont les « pivots du rééquilibrage des territoires ».

Le port au service de son territoire (ville, pays, région).

Les ports sont aussi des points stratégiques d'où peuvent naître du développement endogène. Ils pérennisent, en effet, les villes, particulièrement lorsque celles-ci sont petites ou moyennes. Ces ports génèrent non seulement de l'emploi, mais enracinent des populations sur un territoire et, de ce fait, participent au lien social qui tend à disparaître avec le cloisonnement des activités. Selon André Vigarié, « les économies régionales s'effondreraient si disparaissaient ce qu'on appelle non sans quelque nuance péjorative les ports secondaires »¹⁵. « L'orientation agricole de la façade portuaire atlantique montre que les ports secondaires sont des outils de proximité au service de leurs régions », rappelle Christophe Parreau. Un port structure un espace, le fait vivre, construit une identité et crée du territoire ! C'est en promouvant une identité, quelque chose qui différencie un espace par rapport à un autre que l'on peut être attractif. Or, les logiques actuelles d'aménagements évacuent ces petites ou moyennes villes ou les transforment en corridors dans lesquels on transite, mais où l'on ne s'arrête pas ! De la même façon, le transport maritime passe devant ces petits et moyens ports de la côte bretonne sans que ceux-ci parviennent à les capter. La Bretagne souhaite-t-elle regarder passer les bateaux au large de ses côtes ?

Les petits et moyens ports, de même que les petites et moyennes villes, respectent pourtant les objectifs de l'Union, de la France ainsi que ceux de la Bretagne que l'on a

¹⁴ Extrait de la première assemblée générale des villes de l'arc atlantique en juillet 2000.

¹⁵ Article « La question portuaire à l'aube du XXI^e siècle. Pour une stratégie portuaire ».

esquissés au départ. Comme on a pu le constater précédemment, les objectifs de l'Union sont de deux sortes : la compétitivité et la protection de l'environnement. Pour répondre aux besoins de compétitivité, l'Union hésite entre la concentration et le polycentrisme. Le SDEC, pour sa part, prend clairement position pour le polycentrisme. La concentration aboutit, en effet, à des problèmes de saturation et de pression sur l'environnement et contredit donc le deuxième objectif. Pourtant, l'Etat polarise les investissements sur les deux ports autonomes, Marseille et Le Havre, ce qui paraît paradoxal. Selon Michel Quimbert, président du port de Nantes Saint-Nazaire, la bipolarisation des trafics sur ces deux ports est une « ânerie ». Selon lui, l'UE a une véritable politique d'aménagement du territoire, contrairement à la France ! Valoriser des petits ports est la meilleure solution pour réduire les déplacements terrestres. En effet, le déplacement n'est pas une fin, il faut réfléchir à la manière de moins se déplacer. Le centralisme, qu'il soit français ou européen, est antagoniste au développement durable.

C'est aussi l'avis de Yves Bouvart, ancien directeur du port de la Rochelle, pour qui les ports moyens ont un rôle à jouer en terme d'aménagement du territoire. Selon lui, ces ports sont soumis à différentes contraintes. D'une part, la faiblesse des investissements publics liée à la nécessité d'amortissement des frais engagés : « les investissements paraissent toujours disproportionnés par rapport à ce qui est visible. Un port qui fonctionne est un port rapide, dans lequel les navires tournent. C'est un port vide ! ». D'autre part la difficile insertion dans un schéma national d'aménagement du territoire et enfin, les concurrences interportuaires. Pourtant, la gestion des ports moyens est plus souple et offre des avantages structurels.

Le port au service des entreprises locales.

Une redistribution progressive des tonnages reviendrait à créer de multiples plates-formes logistiques dans les ports ce qui éviterait de faire de trop longue distance pour acheminer le produit final à son destinataire. « Les ports sont des agents actifs de l'aménagement régional, c'est-à-dire de l'organisation du territoire national » disait André Vigarié. Ils influencent les stratégies de localisation des entreprises. Leur regroupement est un facteur de structuration de l'espace : par l'emploi, les logements, les transports...

L'avantage principal du polycentrisme portuaire réside dans la proximité. Selon le CNRS, Les villes portuaires sont des acteurs essentiels de beaucoup des reterritorialisations en cours, du local au global, pour toute nation qui entend jouer un rôle dans la mondialisation. Le

port, au plus près des activités économiques du territoire, peut et pourrait davantage répondre aux besoins du tissu socio-économique. Outre le fait qu'il est juste que chaque territoire puisse offrir de l'emploi, le port devrait servir de tremplin aux entreprises locales. Trop souvent, les ports sont déconnectés de leur territoire. Même si généralement, ce sont les CCI qui assurent la gestion du port, on a l'impression que le port cherche de la marchandise à importer quelle qu'elle soit ! De plus, il n'est que rarement question d'export sauf lorsque d'importantes entreprises sont présentes : l'usine Peugeot-Citroën de Rennes, par exemple, fournit suffisamment de véhicules pour que le port de Nantes Saint-Nazaire s'en préoccupe. Pourtant, beaucoup de petites et moyennes entreprises exportent, elles aussi, le plus souvent par camions. De plus, on sait que l'aire d'influence du Havre s'étend jusqu'à Rennes au détriment des ports régionaux.

Il y a fort à parier, pourtant que les petites entreprises verraient d'un bon œil le développement de ports plus proche. Le cabotage est sans doute un vecteur de développement inexploité et inexploré pour les entreprises du pays. Grâce à cette pratique, elles ont la possibilité d'exporter leurs produits ou de faire venir de la matière première sans avoir à élaborer un parcours long parcours logistique. À Vannes, par exemple, l'entreprise Transport Maritime Côtier (TMC) participe à cette vitalisation du port. Alors que le port de Vannes n'est aujourd'hui reconnu que comme entité touristique, l'insertion sur le marché de TMC a diversifié son activité et à, du même coup, permis de créer de nouveaux emplois. TMC emploie aujourd'hui 18 personnes dont 12 marins, la plupart situé à Vannes. On s'étonne d'ailleurs qu'il n'existe pas de chiffres sur l'activité indirecte et induite par le cabotage. La dimension « emploi » est presque toujours occultée au profit du tonnage. Ces emplois invisibles sont pourtant bien utiles pour la communication ! Les plus petits ports doivent fonctionner en réseau avec leur territoire immédiat, mais ils manquent de visibilité, élément indispensable pour attirer les clients. Le barographe, note de l'Agence d'Urbanisme du Pays de Lorient, estime aussi l'économie de proximité « limite la casse »¹⁶.

Le cabotage comme fer de lance du développement.

Une meilleure répartition spatiale passe donc par la réhabilitation du cabotage, parfois de faible tonnage, mais générateur d'une vie locale et visible. Le Livre blanc intitulé « la

¹⁶ Le barographe n°3 disponible sur le site de l'AUDELOR. <http://www.audelor.com/>

politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » a rappelé la croissance inégale des différents modes de transport. Ce déséquilibre résulte de la non-prise en compte de l'ensemble des coûts externes dans le prix du transport et des idées reçues sur le cabotage. La promotion du cabotage est avant tout de nature politique et doit prendre appui sur les exigences issues du développement durable : gain environnemental (effet de serre, pollution atmosphérique, bruit,...), gain de sécurité, gain d'espace (réduire la congestion routière, moins d'infrastructures routières nouvelles). Le cabotage a beau être préconisé par nombre d'institutions (CESR, Sénat, IFM, Cour des Comptes), il peine à se développer.

Pourtant, le cabotage n'est pas inintéressant en matière de croissance ! Grâce à une entreprise de cabotage, le port de Vannes ne se résume pas à de grandes terrasses touristiques, mais accueille et distribue également de la marchandise. Avec ses 80.000 tonnes de marchandises transportées en 2005, Hubert O'Neill, créateur de TMC (Transport Maritime Côtier) est un spécialiste du service de fret « conventionnel » entre bons nombres de ports (Brest, Lorient, Vannes, Saint-Nazaire, les Sables d'Olonnes) et les îles de Ouessant, Groix, Belle-Île, Houat, Houédic ou encore l'île d'Yeu. L'entreprise est relativement souple : elle est installée sur des lignes régulières, mais offre aussi ses services ponctuellement (tramping*). Si cette entreprise a réussi seule, pourquoi pas d'autres ? Au-delà du trafic des îles, captif, n'est-il pas possible d'étudier les potentiels de transfert modal de la route vers la mer ?

L'Institut Français de la Mer rappelle que la question du cabotage est mal posée. On oublie souvent l'essentiel : le bateau ! Le cabotage peut prendre de multiples formes : trans-maritime, *feeder**, transport côtier et même *ferries*... Qui dit bateau, dit finalement transport de marchandise et il est ridicule de vouloir cantonner le transport maritime aux panamax ! L'IFM pense qu'il demeure de puissant gisement de fret en France et notamment en Bretagne qui n'utilise pas toutes ses potentialités. Une étude du CESR Atlantique en 2001¹⁷ montrait notamment que les échanges entre les régions Bretagne et Pays de Loire était très intense par la route. Les produits ciblés étaient les denrées animales, les machines et produits manufacturés, les produits agricoles, pétroliers ainsi que les minéraux bruts des Pays de Loire vers la Bretagne. Les mêmes produits (excepté le pétrole) transitent en sens inverse (Bretagne vers Pays de Loire). Le manque d'étude sur le transfert du mode routier au mode maritime résulte de la soi-disant non-compétitivité du cabotage par rapport à la route. Encore

¹⁷ Pour le renouveau du cabotage sur la façade Atlantique, 26 octobre 2001.

une fois, c'est ne considérer le cabotage que comme un mode de transport alors que le bateau est à la fois transporteur, lieu de stockage et qu'il n'est pas soumis aux mêmes règles que la route (il peut circuler 24h/24). Doit-on y voir un signe de la vitesse dans la société et de la non-prise en compte de la complexité du monde ?



Chargement de pâte à papier sur un caboteur.
Photo ISEMAR.

7. Existe-t-il un port atlantique ?

Le Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique a inscrit dans ses thématiques majeures une approche intitulée « sociétés atlantiques : espace, échanges, identités ». Le fait que les villes de la façade occidentale de l'Europe tirent la plus grande partie de leur développement d'un rattachement à une même dynamique économique atlantique constitue-t-il un facteur historique suffisamment puissant pour pousser en avant une sorte d'identité urbaine commune ? En d'autres termes, les villes dont l'avenir est lié prioritairement à la conjoncture atlantique ne sont-elles pas lentement façonnées dans une même orientation ? Si l'on part du principe qu'un port breton est porteur d'une identité, alors on peut affirmer qu'il en va de même pour d'autres ports. Mais, dans les faits, qu'est-ce qui distingue un port breton d'un port irlandais ou basque, d'un port écossais ? Existe-t-il un port atlantique ? Une société atlantique ? Pour répondre à ces interrogations, nous allons tenter de caractériser ce qui fait l'originalité d'un port breton puis nous essayerons de trouver des similitudes avec d'autres ports de la façade atlantique.

Une économie liée à un océan commun.

D'un point de vue purement géographique, l'Atlantique est une « frontière » au même titre que pourraient l'être la Loire ou les Pyrénées. Cette frontière n'est pas pour autant fermée, mais elle implique des mouvements de population déséquilibrés. Il est en effet, plus facile de rester d'un côté de la rive plutôt que de traverser ! Ainsi, l'Atlantique est l'océan d'où ont fui les Européens vers l'Amérique, mais il est aussi une barrière pour les américains désireux de visiter nos régions ! Commercialement parlant, si l'Atlantique est l'océan le plus fréquenté par le transport maritime, il est clair que la majorité des échanges sont intracontinentaux. L'export de marchandises pour les ports bretons est pratiquement exclusivement à destination de la zone euro. Il est très clair également, à l'import comme à l'export, que les ports du nord de la Bretagne ont des rapports privilégiés avec la Grande Bretagne et l'Irlande (liaisons ferries) consécutivement à la proximité des places portuaires et aux échanges de population. Par contre, dire que la majorité des échanges internationaux avec la Bretagne se font entre Etats bordant l'Atlantique serait mentir ! Car si les petits ports reçoivent des trafics venant de l'Union Européenne, le port de Lorient, par exemple, accueillait en 2005 environ la moitié de son trafic de l'extérieur ! Brest plus encore !

Le port est néanmoins au service de sa région. La Bretagne est la région qui compte le plus grand nombre de ports en France et qui, à ce titre, est généralement qualifiée de « région maritime ». Ce tissu de ports est déjà une identité en soi ! Selon l'IFREMER, les régions sont maritimes lorsqu'elles exploitent la mer soit comme ressource (halieutique, touristique, énergétique ou en matières premières), soit pour ses propriétés physiques (transport maritime et marine nationale) et qu'elles l'étudient. Toujours selon l'IFREMER, l'emploi maritime en France avoisinait en 2003 les 500 000 actifs. La Bretagne est non seulement l'une des principales régions touristiques de France, mais également la principale place portuaire halieutique nationale ce qui nous fait dire que l'emploi lié à la mer doit être conséquent. Le transport maritime génère lui aussi de l'emploi en Bretagne bien que ce secteur soit relativement faible en France. Les ports bretons ont beau ne pas compter parmi les plus grands, leur multitude suffit à créer de nombreux emplois : logistique, fonctionnaires, PME-PMI liées au port... L'histoire de la compagnie « Brittany Ferries » est un symbole du potentiel des ports bretons ! La société basée à Roscoff transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises vers la Grande-Bretagne ou l'Irlande. Partie d'un pari sur le fret agricole, elle compte aujourd'hui 2500 emplois à temps plein ! Le développement des ports et parallèlement du cabotage est un enjeu essentiel en matière d'emploi... à condition de soutenir ces ports et de tenter de diversifier leurs trafics !

Des régions maritimes parsemées de villes ports.

Les trois ports principaux de la Bretagne administrative sont dépendants de l'industrie agro-alimentaire en particulier, mais aussi du secteur du bâtiment qui fait également vivre beaucoup de plus petits ports. Que deviendrait Redon, par exemple, sans le sable ? Ces dépendances nous en apprennent surtout sur la région Bretagne qui n'est pas autosuffisante et a besoin de matière première provenant d'ailleurs. Les cartes p. 33 et 34 nous indiquent clairement que tous les ports n'ont pas le même degré d'internationalisation : certains ont une influence régionale (Vannes), d'autres européenne (Roscoff, Saint Malo), voire internationale (Lorient, Brest).

Le degré de maritimité n'est pas le même d'une région atlantique à l'autre ! Pierre Flatrès le souligne lorsqu'il dit que « dans les sociétés de l'arc atlantique, la sensibilité à la mer varie beaucoup. Certaines parties regardent des horizons lointains, d'autres ne sont concernées que par des mers étroites ». S'il est indéniable que la Grande Bretagne est une

région maritime (561 MT pour 2005)¹⁸, la question peut-être posée en ce qui concerne l'Irlande, île historiquement tournée vers ses terres, puisque les mers étaient conquises par les britanniques. Là encore, Pierre Flatrès y fait allusion : « la côte ouest de l'Irlande n'a guère d'activité maritime, mais on y est très conscient de l'existence de l'Amérique, de *l'autre côté*, mais est-ce une affirmation de maritimité ? ». Malgré ces 52 MT, le statut insulaire de l'Irlande et ses besoins vis-à-vis du continent lui confère pour autant automatiquement celui de région maritime. En terme de tonnage, il n'y a guère que Dublin (26,9 MT), Shannon (11,3 MT) et Cork (9,9 MT) qui osent prétendre à une place dans le transport maritime. Toutefois, des ports tels que Drogheda (1,4 MT), Galway (1 MT), Rosslare (3,1 MT) ou Waterford (2,2 MT) ne sont pas à exclure du paysage maritime. L'Espagne et le Portugal sont forts d'une longue histoire maritime. La côte atlantique de l'Espagne compte une dizaine de ports importants : Bilbao (34,1 MT), Gijon (21,5 MT), La Corogne (12,6 MT), Algésiras (68,3 MT) pour ne citer que les plus gros. Ici encore, tous les ports n'ont pas ce « destin atlantiques » que certains voudraient lui donner. Bilbao notamment était un port fluvio-maritime qui a vu son trafic prospérer grâce à une unique ligne vers la Grande Bretagne demandeuse de fer. L'Espagne atlantique compte moins de ports que la façade française, mais ils sont plus équilibrés. Ainsi, le tonnage espagnol atteint 460 MT en 2006 contre 384 MT pour l'ensemble des ports français (nettement plus nombreux pourtant). On notera aussi que ces ports ont su se diversifier en développant le conteneur, chose qui est réservée aux grands ports en France. Concernant le Portugal, Leixoes-Porto (14 MT), Lisbonne (12,4 MT) et Sinès (25 MT) ne sont pas en reste.

Outre ce caractère maritime, les régions de la façade atlantique ont beaucoup de caractéristiques communes. Elles possèdent un réseau de villes moyennes, ont un trafic maritime relativement faible comparé aux ports géants du Northern Range, des problèmes d'accessibilité, un hinterland réduit du fait de leur enclavement géographique, une forte activité agricole, un patrimoine naturel et culturel exceptionnel et des identités prononcées (Pays Basque, Asturies, Galice), préservées du fait de leur relatif éloignement des centres décisionnels. Ces régions sont assez peu peuplées par rapport au reste de l'Europe, mais elles abritent des ports moyens en grand nombre. Yves Lebahy en fait part dans un article de l'ouvrage de Jacques Beauchard, *l'Europe des mers* : « Tous les 20 kms en moyennes se

¹⁸ D'après le National Statistics of Departement for Transport pour 2005, les trafics sont résumés comme suit : Angleterre : 392,5 MT. Pays de Galles : 59,3 MT. Ecosse : 109, 6 MT. Irlande du Nord : 24 MT. Soit 585 MT pour le Royaume Uni.

succèdent sur ces territoires [Cornouailles, Sud du Pays de Galles, Bretagne, pertuis Charentais, littoral sud de l'Irlande, Pays Basque, Galice, Leon, embouchure du Guadalquivir] de petites villes dont la taille varie de 10000 à 50000 hectares et qui ont toutes eu, à un moment ou un autre de leur Histoire, une fonction portuaire ». La troisième carte de ce mémoire (p. 26), réalisée par cet auteur, est assez significative ! Ces ports atlantiques sont généralement aussi des portes d'entrée énergétiques, ce qui se traduit par une forte dépendance au pétrole (c'est notamment le cas pour les ports britanniques). En outre, elles ne disposent pas de métropoles de dimension internationale (excepté Dublin) et les zones rurales en déclin démographique y sont nombreuses. Ces points communs sont propres aux régions atlantiques : à l'inverse, des ports comme Le Havre, Rotterdam ou Marseille bénéficient d'un hinterland important et sont très bien desservis.

Toutes ces places portuaires sont un lien existant entre la ville et le monde et à ce titre, on parle de ville-ports pour les distinguer des autres villes. Liverpool, Brest, Lorient, Gijon, Saint Malo : les exemples ne manquent pas ! Mais les différences entre ces villes et les autres ne s'arrêtent pas à un port. Cette ouverture sur le monde transforme la ville. Ce sont généralement des villes plus cosmopolites, architecturalement marquées par la mer ; des villes où l'on retrouve une certaine élite maritime dans l'oligarchie dirigeante et en relation étroite avec le monde, les « autres ». Le port, lieu propice à l'imagination, ouvre vers l'extérieur et c'est un vecteur de diffusion d'une identité. Il n'est pas rare, par exemple, de rencontrer des bretons à l'étranger. On osera même, dans ce cas précis, parler de « diaspora bretonne » comme on a pu parler de diaspora irlandaise. Le port, c'est le monde au pas de sa porte ! La ville diffuse, reçoit, brasse et, de ce fait, se renouvelle constamment. C'est donc aussi une politique de communication que d'avoir un port de commerce en pointe, dynamique.

Toutefois, comme le souligne Michèle Collin, il faut faire « attention à la représentation dominante de la culture maritime et portuaire, véhiculée par une démarche patrimoniale retrainte au passé. [Cette vision] a des effets négatifs pour les villes portuaires ». On constate, en effet, que les collectivités territoriales (paradoxalement nostalgiques d'une époque où les ports étaient centraux) rechignent de plus en plus à voir un port dans l'enceinte de la ville. Le port de Bordeaux, par exemple, oublie son port selon Pierre Guillaume¹⁹ ! Comme le disait François Mauriac, originaire de cette ville, « Bordeaux est ce port qui nous

¹⁹ Article de P. Guillaume dans l'ouvrage dirigé par G. Saupin. *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Age au XXe siècle*. PUR, 2006.

fait rêver de la mer, mais d'où l'on ne voit, ni n'entend jamais la mer ». De même, le littoral de Bretagne Sud est particulièrement touché par un phénomène de politique touristique né d'une mythologie maritime. Il est donc important de reconsidérer les ports de commerce à leur juste valeur : le tourisme est certes positif, mais il ne faut pas oublier que c'est une rente et la monoactivité n'est pas une solution d'avenir. Cette échappatoire touristique semble aussi se généraliser sur la façade atlantique : l'Irlande, le Portugal, l'Espagne (notamment la Galice et les Asturies) trouvent des débouchés économiques nouveaux et suffisamment lucratifs pour mettre en danger le développement portuaire.

« Club de perdant »²⁰ ou communauté de projets ?

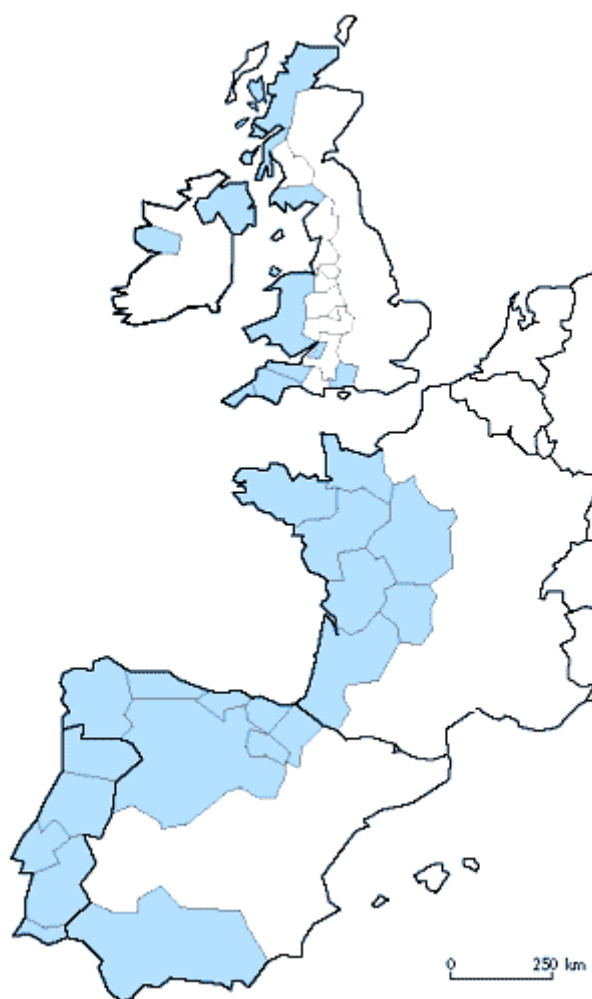
Il va de soi que chaque port à sa marque de fabrique : certains ont des rades profondes, d'autres sont à la limite du port intérieur, certains cherchent à développer le conteneur quand d'autres se contentent du bois. Mais être différent n'exclue pas que l'on puisse porter une même identité ! La société bretonne est traditionnellement une société littorale et maritime (entre terre et mer, paysan et marin), mais on peut dire de même des sociétés atlantiques. Toutefois, une société n'est pas figée et évolue. Les dynamiques peuvent s'inverser ou se renforcer... Aujourd'hui, la domination terrestre met en danger le monde maritime si bien que les régions n'ont d'autres choix que de développer des rapports privilégiés avec des régions frontalières, projets encouragés par l'Union Européenne.

Pour palier aux faiblesses des ports, les régions ainsi que les villes et même les ports ont été contraints d'envisager de briller à plusieurs. Les tentatives d'associations de régions de l'Atlantique ont souvent été raillée par des acteurs qui ne comprenaient pas que l'on puisse imaginer un destin commun à des régions provenant d'Etats différents ! Des ports peu concurrentiels, plutôt petits, dépendant d'un hinterland réduit et se chevauchant... il n'en fallait pas plus pour que l'on parle d'association de « perdants ». Loin d'idéaliser un pseudo « arc celtique » (les Celtes n'étaient-ils pas présents dans toute l'Europe ?), il s'agit plutôt de réaliser une construction politique volontariste au même titre que l'Union Européenne. Dans la droite ligne du SDEC (article 77), il est intéressant de « coopérer en réseau, de façon à trouver des solutions aux problèmes communs. Au-delà du simple échange d'expériences, il s'agit de poursuivre des objectifs et de réaliser des projets communs (...) ». Comme le dit si

²⁰ L'expression a été relayée et dénoncée par Yves Morvan.

justement Claude Lacour, professeur à l'Université de Montesquieu Bordeaux IV et directeur de l'Institut d'Economie Régionale du Sud Ouest, « la démarche arc atlantique ne saurait être exclusive, renfermée sur elle-même, ni figée et uniforme : chacun d'entre nous a une certaine vision de l'arc atlantique. Jusque là, ces ambitions et ces pratiques multiples, contradictoires ou confuses parfois, n'ont pas empêché une dynamique de coopération et de développement de se mettre en œuvre et de progresser. »²¹

Finalement, au-delà de la compétitivité portuaire, la volonté de convergence des points de vue des ports atlantiques est aussi un positionnement vis-à-vis de la mondialisation. L'objectif est de valoriser son identité dans la mondialisation en développant la multiappartenance...



Les régions membres de la commission arc atlantique de la CRPM.

Source : site de la commission arc atlantique

²¹ Article « la tectonique des territoires atlantiques » écrit par Claude Lacour en 1998.

II. La nécessaire association des ports de la façade.

1. Dans le contexte de gigantisme, les ports « moyens » ne font pas le poids.

La croissance, jusqu'où ?

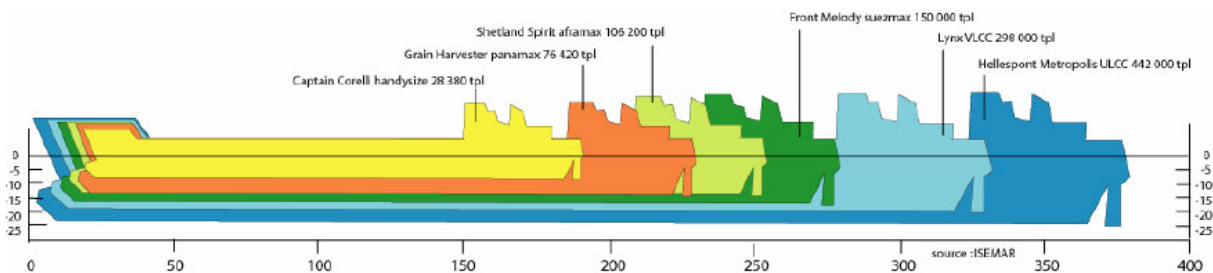
Les ports bretons, comme tous les ports du monde, se sont lancés eux aussi dans la course au gigantisme liée à l'apparition du conteneur. Cette boîte métallique normalisée va permettre l'unitarisation des charges. Ainsi, il n'y a plus de rupture de charge entre le lieu d'emportage et le lieu de dépotage de la marchandise. De plus, les conteneurs sont adaptés à tous les types de marchandises. Les compagnies ont dû adapter leur flotte à cette technologie en créant les porte-conteneurs. Des ports comme Lorient ou Brest, pour rester dans la compétition, ont programmé des travaux titanesques pour réussir à rester compétitifs. Lorient, par exemple, a pour projet de creuser le chenal d'accès au port et d'agrandir le quai de débarquement en empiétant sur l'actuel dépôt pétrolier qui sera décalé. Ces mesures permettront au port d'accueillir de plus gros navires (Panamax) et peut-être de se lancer dans le trafic de conteneurs qui connaît un véritable boom depuis quelques années.

D'accord ou non, l'accroissement portuaire n'est pas dépendant de la seule volonté des ports. Les chargeurs, les armateurs, les constructeurs, dans une logique d'économie d'échelle mettent à disposition des navires de plus en plus grands, transportant de plus en plus de marchandises. La taille et la charge des navires ne cessent d'augmenter afin de réduire les coûts. « La logique des armements asiatique est la massification, ce qui les amène logiquement à ne s'adresser qu'aux grands ports (...) », rappelle Paul Tourret, le directeur de l'ISEMAR²². Forte de l'emploi généralisé de conteneurs standard, la logistique maritime assure aujourd'hui 80 % des échanges commerciaux dans le monde, ce qui explique qu'on trouve de tout presque partout. Assurément, cette exploitation-là de la mer est une des causes majeures de l'uniformisation des sociétés.

Le risque de ces recherches d'économie d'échelle, c'est de voir se généraliser un type de navires incapables de s'adapter au port. Aujourd'hui, paradoxe, c'est le port, l'infrastructure lourde, qui doit s'adapter aux navires. Des caboteurs localisés, on est passé

²² Article du Marin du 30 janvier 2004 : « Le conteneur marginalise les ports secondaires ».

rapidement à des navires qui peinent à passer les canaux de Panamax et Suez. Cette fuite en avant marginalise les ports les moins équipés, pas uniquement les petits.



La croissance des navires.
Source : ISEMAR.

Jusqu'où va-t-on pouvoir accroître les capacités de nos ports ? On sait d'ores et déjà que Lorient ne pourra plus espérer s'agrandir. Lorient n'étant déjà pas un « port de toute marée » avec les navires actuels (avant travaux), il ne peut espérer le devenir si les navires continuent leur croissance. En effet, les navires seront tributaires de leur tirant d'eau* si bien qu'ils ne pourront accéder à certains ports qu'à marée haute voire ne plus y accéder. On parle déjà de « bâtiments de transport » mis au point par un groupe américano-suédois : le porte-barges porte-conteneurs ! Un nouveau type de transbordement apparaît, lequel va demander au port un énième effort d'adaptation. De plus, les infrastructures telles que grues et portiques s'avèreront désuètes. Doit-on considérer qu'ici s'achève la compétitivité du port ? En respectant les règles du jeu internationales, en se laissant guider par elles, les ports bretons ont tout à perdre puisque les investissements ne seront jamais suffisants. En face des 2,8 MT de Lorient se dressent plus de 500 MT à Shanghai ! Est-ce le rêve de Lorient de devenir aussi gros ? Est-ce celui de Brest ? Cette croissance est antinomique avec les préconisations du Livre Vert. Selon ce document, le processus de planification doit permettre d'absorber la croissance mondiale du transport maritime. Les ports ne doivent donc plus se positionner sur une stratégie individualiste et se considérer comme seul face au monde, mais engager des politiques de coopération.

Les ports bretons sont-ils condamnés à croître toujours plus malgré les lois restrictives en matière environnementale ? Cette augmentation de la taille des navires, outre le fait qu'elle exclue les ports les plus petits, risque de multiplier les conflits terrestres. En effet, la plupart des conflits d'intérêt liés au port résultent de projets d'extension. L'exemple de Donges-Est

est flagrant ! Le Port Autonome de Nantes St-Nazaire souhaite créer une nouvelle ZIP (Zone Industriale-Portuaire) sur les zones humides situées à l'Est de la raffinerie de Donges. Ce projet, déjà ancien, a été inscrit au contrat de Plan Etat-Région. Toutefois, les conflits entre dirigeants portuaires et militants écologistes bloquent pour l'instant toutes les perspectives de travaux. Rappelons que la localisation du port de Saint-Nazaire est critique puisqu'il est situé près du parc régional de Brière, sur des zones humides protégées par de nombreux textes de lois. La question est donc : souhaite-t-on voir perdurer ces conflits ou est-il possible d'imaginer un développement plus humain de nos littoraux, de la politique maritime ?

Le Hub and Spoke*.

Le pragmatisme incite à faire avec l'existant plutôt que d'agrandir constamment. Il faut tenter de limiter l'extension des ports en « faisant mieux avec ce que l'on a ». Dans cette logique d'économie de l'espace, quelles options s'offrent à nous ? Dans une perspective de solidarité, il faut faire jouer les échelles : il est injuste de marginaliser les petits ports au seul motif que les navires sont trop gros. Or, le *diktat* des navires pousse à l'exclusion des petits ports. En toute logique, on pourrait imaginer que le trafic transcontinental se fasse de grands ports à grands ports et que ce trafic soit redistribué.

Toutefois, si le grand port atteint ses limites d'extension, peut-être faudrait-il rediriger les investissements des gros vers les petits ports ? L'époque où les ports se concurrençaient pour grimper dans les classements est révolue et il faut faire place aux partenariats. Proportionnellement, il est plus facile de dynamiser un petit port que de relancer un gros. D'autant que les conflits sont moins prononcés dans de petites structures intégrées. L'enjeu est donc de réussir à coordonner les politiques des grands et des petits ports. Cette idée, loin d'être nouvelle, a un nom : le « hub and spokes » ! Il s'agit simplement de faire jouer les solidarités entre ports : un grand port centralise, concentre, on l'appellera le « hub ». Il sera chargé autant que possible d'accueillir les panamax, suezmax et autres géants des mers. Ce hub redistribue par voie maritime à des ports plus petits que lui, généralement proches (spokes = rayons) par le biais de navires beaucoup plus petits (feeders). Cette opération s'appelle un transbordement.

La question est de savoir quels ports pourraient faire office de hub ? Aujourd'hui, selon Jean Ollivro, « l'accessibilité devient plus essentielle que la proximité »²³. Le désir de vitesse sélectionne les territoires. Ici, il est important de raisonner en terme d'échelle : certains ports ont de plus grosses capacités d'accueil que d'autres ! Le transport maritime est multiscalair, mais on pourra concevoir des hubs de différentes dimensions. Dans l'Europe atlantique, certains ports pourraient avoir cette vocation de hubs : Algésiras, par exemple, à la pointe sud de l'Espagne, est situé à l'entrée et à la sortie de la Méditerranée occidentale. Du fait de cette situation privilégiée, les autorités portuaires espagnoles ont lourdement investi en ouvrages et équipements pour attirer le trafic de transbordement et devenir une escale incontournable pour les lignes est-ouest et nord-sud. D'un point de vue national, Marseille et le Havre ne sont pas suffisants ! L'ensemble des ports autonomes pourrait jouer ce rôle. A une échelle plus locale enfin, un certain nombre de ports d'intérêt national seraient aptes à endosser cette responsabilité à condition de ne pas trop concurrencer les petits ports.

Claude Prelorenzo, sociologue et chercheur à l'école d'architecture de Versailles, travaille depuis longtemps autour du thème de la Ville maritime et/ou portuaire. Selon lui, « les très gros porteurs, capables de décharger en pleine mer, permettent un éclatement des marchandises et un retour du cabotage. Du coup, les anciennes installations portuaires, trop petites pour accueillir ces gros porteurs, redeviennent utiles avec le mode de transport sur l'eau que constitue le cabotage ». On verra donc dans ce développement une solution à la marginalisation des petits ports qui pourraient mettre en valeur leurs infrastructures existantes, mêmes obsolètes !

Le Hub and Spokes, enfin, pallie à la faiblesse des hinterlands. Les ports bretons, dont les hinterlands se chevauchent (Voir cartes PNOA p. 35), ne seraient plus contraints par le besoin de massification difficile à réaliser en import comme en export lorsque l'on dépend d'hinterlands faibles. La mutualisation des trafics permettrait en outre de faire venir ce dont on a besoin en plus petites quantités.

²³ Jean Ollivro. *L'homme à toutes vitesses*. PUR, 2000.

2. La « périphérisation » des esprits.

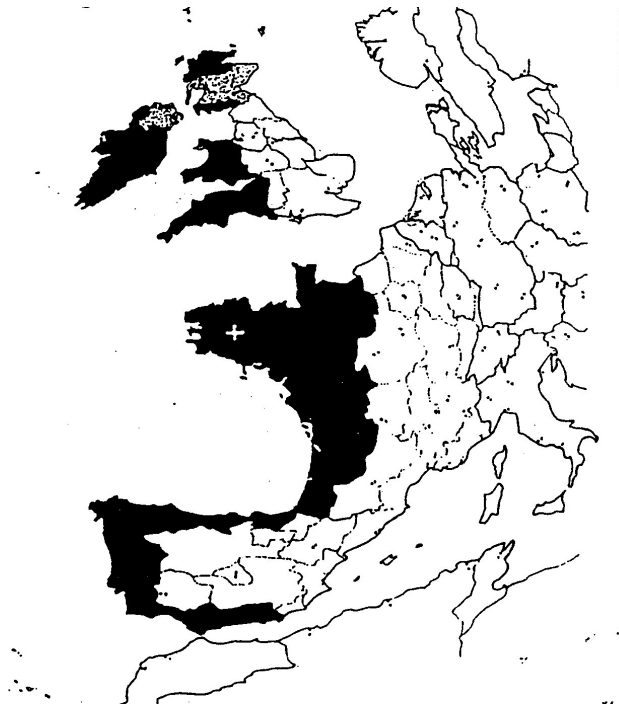
La théorie « centre périphérie ».

Avant de parler d'association entre ports ou entre régions, il est nécessaire de reconsidérer notre rapport au territoire. Nous avons tendance, en France, à comparer nos régions par rapport au centre. Les médias et les politiques parlent de « la Province » pour décrire tout ce qui n'est pas Paris. Ce discours a été plus qu'intégré par la société qui n'hésite pas à se qualifier elle-même de « provinciale » lorsqu'elle est originaire d'une région quelconque hors de la capitale. Ce débat sémantique peut paraître ridicule, mais il est important pour comprendre les logiques qui sous-tendent les politiques d'aménagement sur nos territoires²⁴. En effet, nos perceptions conditionnent nos choix de société. La théorie « centre-périphérie » est une analyse spatiale du déséquilibre. Cette théorie soutient qu'il existe, à différentes échelles, des centres de décisions, de pouvoir, et des périphéries. « Le centre, c'est là où les choses se passent »²⁵ : Rennes, Paris, Bruxelles... tout dépend de l'échelle où l'on se place ! Ce centre est caractérisé généralement par son poids démographique, sa concentration des pouvoirs économiques et politiques. C'est un lieu de richesse et de productivité. Les périphéries, au contraire, sont moins denses, moins riches, parfois enclavées. Le modèle parle aussi d'« angles morts », c'est-à-dire des régions qui sont tellement loin des centres ou tellement enclavées qu'elles sont invisibles : on pense au Connemara en Irlande ou au Nord de l'Ecosse ! La théorie dit que les échanges entretenus entre ce centre et ces périphéries sont déséquilibrés. Il existe ensuite deux hypothèses : l'une prétend que le centre tire la périphérie vers le haut, l'autre est persuadée que le centre se développe grâce aux périphéries marginalisées. Cette deuxième réponse a été longtemps utilisée par les théoriciens du sous-développement. Toutefois, cette modélisation est toute relative : nous sommes toujours le centre par rapport à ailleurs ! Les cartes suivantes illustrent les propos de Jean Ollivro lorsqu'il dit que les périphéries n'ont d'existence que par rapport au centre dont elles dépendent²⁶.

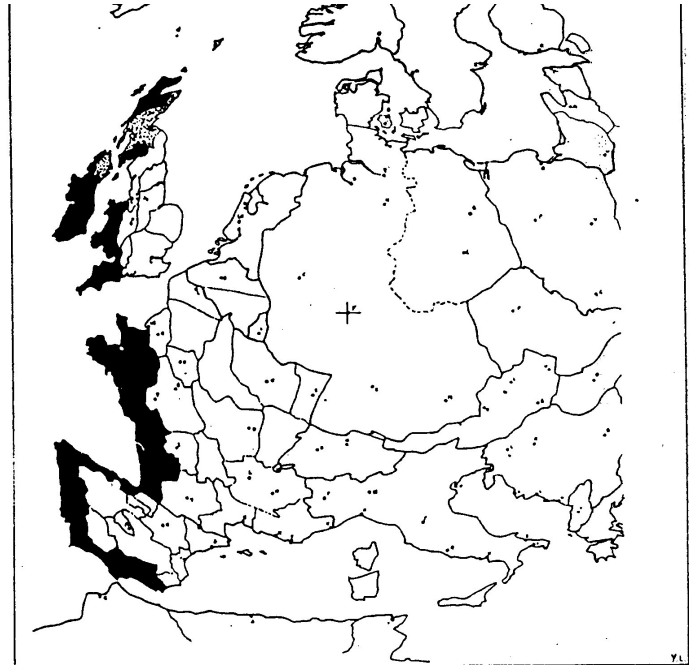
²⁴ Rappelons au passage que le mot « province », étymologiquement, veut dire « pays vaincu » : *pro vincere*.

²⁵ Reynaud, 1992.

²⁶ Article « L'Europe d'aujourd'hui : centre(s) et périphéries » dans *le polycentrisme en Europe* de Guy Baudelle et Bernard Castagnède.



Arc atlantique vu de Rostronen.
Réalisation : Yves Lebahy.



Arc atlantique vu de Francfort.
Réalisation : Yves Lebahy.

Le centralisme français ancré historiquement et pérennisé par la Révolution de 1789 montre ses limites. Paris, capitale structurante d'un vaste territoire, a créé une sorte de *man's land* qui, aujourd'hui, lui pose problème. Jean-François Gravier écrivait déjà en 1947 un ouvrage intitulé « Paris et le désert français ». La périphérie proche est tellement intégrée qu'il faut viser plus loin ! Toutefois, ce « Far West » à conquérir ne se fait plus sans l'aval des populations. Cette idée que l'Etat est le seul garant de l'intérêt général est si bien assimilée par les régions qu'elles n'envisagent leur développement que par rapport à la capitale. Quand le Conseil Régional de Bretagne choisit, par exemple, comme programme « phare » les TGV Brest-Paris et Quimper-Paris, c'est une façon de montrer que le développement de la région passe par le rattachement au centre. Pense-t-on véritablement que ce TGV va changer la vie des bretons ? Est-ce en se rapprochant de Paris que nos problèmes seront résolus ?

Vers la proposition plutôt que la réaction.

Afin de mener un projet ambitieux, il est donc primordial de développer un projet original qui ne soit pas en réaction, mais qui porte l'identité d'un territoire. Nous ne sommes pas la Province ! C'est un projet de société basée sur des savoir-faire d'acteurs locaux qu'il faut promouvoir, pas le projet d'un autre lieu. Nous avons souvent tendance à attendre le

développement de l'extérieur, notamment de Paris ou encore de Bruxelles. Mais l'Europe, comme le gouvernement français, ne propose qu'un cadre dans lequel réaliser nos projets ! Si le développement est trop exogène, la pérennisation n'est pas assurée et le risque d'échec est plus important. C'est aussi le cas lorsque les collectivités attirent des entreprises étrangères. Non qu'elles ne soient pas utiles, mais il faut veiller à ne pas soutenir que ce type d'installations car les délocalisations sont plus fréquentes. Thierry Baudouin pense que le jacobinisme français est antagoniste au développement. Michèle Collin et lui-même parlent d'« émancipation de l'hexagone ». La décentralisation peut donc s'avérer être une opportunité à condition de jouer le jeu et de ne pas passer du statut de « sujet » au statut de « vassal » du centre.

Le polycentrisme reste l'alternative la plus crédible. Dans un sens, la décentralisation est un moyen de responsabiliser les populations (même si le terme « décentralisation » est en réaction avec un constat). Il appartient aux collectivités de savoir l'utiliser et de ne pas jouer la déconcentration. La décentralisation, si elle fonctionne, permet d'élaborer dans le cadre des lois françaises de proposer un projet innovant, différent. Le SDEC incite les régions et les villes à se tourner vers un développement endogène, particulièrement les villes ports :

(80) Les régions de l'UE ne peuvent se montrer compétitives et contribuer ainsi à la diminution du chômage que si leurs villes disposent d'un potentiel économique suffisant, même celles qui sont situées en dehors des zones d'intégration et des régions métropolitaines d'importance mondiale. Ceci concerne en particulier les villes dites "villes-portes", qui donnent accès au territoire de l'UE (grands ports de mer, aéroports intercontinentaux, villes de foires et d'expositions, centres culturels), ainsi que de plus petites villes qui, en tant que centres régionaux actifs, revitalisent les zones rurales en déclin. Font également partie des villes-portes les régions métropolitaines périphériques qui peuvent mettre à profit leurs avantages spécifiques tels que, par exemple, des coûts de travail peu élevés ou des relations privilégiées qu'elles entretiennent avec certains centres économiques situés hors d'Europe ou dans des pays tiers voisins de l'UE.

De la terre à la mer

Les régions périphériques sont, en réalité, au centre d'un nouveau territoire. D'un point de vue terrestre, il est évident que le Portugal, la Bretagne, l'Irlande ou l'Ecosse sont des régions enclavées ! Mais d'un point de vue maritime, la perspective est différente. Des régions enclavées peuvent se révéler, en fait, centrales. La Manche n'est-elle pas la mer la plus fréquentée au monde ? De même, pour un marin, la Bretagne est une région frontalière elle aussi. S'il existe un centre, c'est parce qu'il se positionne face à une périphérie ! Or, la périphérie bretonne, c'est Paris ou Bruxelles et non les autres régions maritimes enclavées (Irlande, Portugal...) !

La mer est donc la plus grande force, mais aussi la plus grande faiblesse pour ces régions littorales de l'ouest de l'Europe. D'une part, elle lui permet d'être à portée du monde, mais d'autre part, n'étant pas considérée à sa juste valeur, elle pose de nombreux soucis ! La mer est en effet plus considérée dans sa dimension « loisirs » que dans sa dimension « activité ». La vision touristique développée par la région ou les collectivités territoriales est compatible avec d'autres activités, mais à certaines conditions²⁷. Or, la mer est une telle rente pour ces territoires qu'il est plus facile de s'appuyer sur les touristes qui viennent en masse en période estivale que de réfléchir à des dynamiques complexes héritées de siècles d'utilisation de cette ressource. L'engouement pour la plaisance est révélateur de la stratégie territoriale développée par les villes. Or, ces ports de plaisance, en se développant considérablement mettent en danger les autres utilisations de la mer. A tel point qu'il n'est pas rare d'entendre dans le cadre de réunion liée à la démocratie participative, que « les ports de commerce ne sont plus une priorité » ! Cette tribune aux lobbies désinforme le citoyen et ne lui fait pas comprendre conscience des enjeux de telles infrastructures. La cohabitation entre tourisme et industrie n'est pas facile, est-ce une raison pour supprimer l'industrie sous prétexte qu'elle est jugée polluante ? Comme le dit Jean Ollivro, « la monoactivité activité touristique tue l'activité permanente »²⁸. Les régions littorales se considèrent comme des lieux de tourisme ! Est-ce un avenir de dépendre de plus riches que nous pour développer une activité ? Est-ce un avenir que de s'appuyer sur une rente économique ? Même si l'on ne peut « cracher » sur cette manne financière, doit-elle devenir notre seul et unique projet de société ? Comment,

²⁷ Ce que Stéphane Pennanguer appelle « la compatibilité conditionnelle ».

²⁸ Déclaration lors de la journée intitulée « la Bretagne et la mer », organisée par les Géographes de Bretagne en avril 2007 à Lorient.

dans ce cas, parviendrons-nous à coordonner notre projet à la mondialisation ? Encore une fois, nous ne sommes pas la Province ! Nos côtes ne sont pas réservées aux habitants des régions riches comme le sont ces quartiers résidentiels sécurisés qui fleurissent un peu partout dans le monde. Nos littoraux ne sont pas à vendre ! Nous ne voulons pas d'une région privatisée ! Nos côtes appartiennent à l'ensemble de l'Humanité certes, mais elles doivent avant tout assurer la survie de ceux qui ont décidé d'y vivre à l'année (et non deux mois par an). Or, la dérive touristique actuelle évince la population locale et les sociétés maritimes. La mer est devenue une marchandise, du marketing...



Vue aérienne de la rade de Lorient.

3. Les exemples d'association.

Unis dans la diversité²⁹.

Suivant l'adage « l'union fait la force », la Bretagne participe aujourd'hui à nombres de programmes de coopérations. Selon le livre vert, « les Etats membres n'ont déjà d'autre choix que de coopérer en vue de la réalisation de certains objectifs européens ou transfrontaliers ». Il en va de même pour les ports, les villes et les régions. Avant d'argumenter sur les associations, on se posera la question du « pourquoi » : pourquoi s'allier ? La première ambition est de faire à plusieurs ce que l'on ne peut plus faire seul. Le développement des navires géants exclu les régions dont les ressources sont trop faibles ainsi que celles dont l'hinterland n'est pas assez vaste. La Bretagne fait partie de ce cas de figure ! La deuxième ambition, c'est de favoriser les solidarités interrégionales afin de ne pas rester en marge des décisions centrales. Comme nous l'avons déjà évoqué, la Bretagne est certes une péninsule, un « finistère », mais la mer prend le relais. D'un point de vue maritime, la Bretagne est, au contraire, un carrefour qui est encore mal exploité. D'où l'intérêt de développer des synergies entre voisins ! Enfin, cette logique de mutualisation des forces participent aux exigences de développement durable présentes dans tous les documents d'objectifs, qu'ils soient européens, nationaux ou régionaux. Encore une fois, le SDEC de Potsdam soutient ces associations :

(74) Promouvoir la complémentarité entre les villes et les régions implique de tirer parti des avantages qu'offre leur concurrence économique mutuelle, tout en maîtrisant les inconvénients. Leur complémentarité ne devrait cependant pas se limiter à la concurrence et à l'économie, mais s'étendre à l'ensemble des fonctions urbaines (comme par exemple la culture, l'enseignement et la formation, ou les infrastructures sociales). Il s'agit de poursuivre une politique qui encourage une coopération efficace entre les villes, basée sur des intérêts communs et sur un apport de tous les participants. Le caractère volontaire de la coopération et l'égalité des droits entre les partenaires constituent à cet égard des préalables.

La plupart de ces associations rentrent, en France, dans le cadre de la « coopération décentralisée ». L'article L. 1115-1 du code des collectivités territoriales énonce que « les

²⁹ Devise de l'Union Européenne.

collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, dans le respect des engagements internationaux de la France, conclure des conventions avec des autorités locales étrangères pour mener des actions de coopération ou d'aide au développement. Ces conventions précisent l'objet des actions envisagées et le montant prévisionnel des engagements financiers (...). En outre, si l'urgence le justifie, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent mettre en oeuvre ou financer des actions à caractère humanitaire. » La coopération décentralisée englobe donc toutes les relations d'amitié, de jumelage ou de partenariat nouées entre les collectivités locales françaises et les collectivités équivalentes d'autres pays. Le terme désigne l'ensemble des actions de coopération internationale menées dans un intérêt commun, par voie de convention, par les collectivités territoriales françaises et étrangères, ainsi que leurs groupements, dans le cadre de leurs compétences. La coopération décentralisée représente surtout une forme de coopération plus horizontale, qui correspond mieux, à une nouvelle vision de la gouvernance et notamment d'une Europe des régions. Les coopérations transfrontalières développées dans cette partie constituent les formes les plus abouties de la coopération décentralisée.

Les associations de collectivités.

L'histoire des associations de collectivité remonte aux années 1950 et à la naissance du Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons (CELIB) fondé par Joseph Martray. Composé de parlementaires et élus des cinq départements bretons, ainsi que des représentants du monde économique et syndical, le CELIB cherche à désenclaver la Bretagne et à réduire l'émigration vers Paris, très forte à cette époque. De ces mouvements politiques régionalistes a germé l'idée d'une Conférence des Régions Périphériques Maritimes en 1973 regroupant à l'heure actuelle 155 régions réparties sur 26 Etats membres et comptant plus de 170 millions d'habitants. Cet organisme est composé de six commissions représentant chacune une association de régions cohérente car appartenant à un même espace géographique. L'arc atlantique créé en 1989 constitue l'une de ces commissions avec l'Océan Atlantique comme identité commune et la mer comme avenir.

La CRPM s'est récemment exprimée sur les premiers éléments du Livre Vert puisque la consultation du public ne sera close qu'à l'issue du mois de juin 2007. Elle souligne qu'à juste titre, le livre vert aborde la question d'une politique portuaire pour l'Union : comment l'UE peut-elle assurer au mieux le développement continu et durable de ses ports ? Selon la

CRPM, l'aspect transport est peu abordé et pourtant fondamental. Elle rappelle le débat qui oppose les partisans de la concentration portuaire et de la répartition spatiale des trafics et ajoute qu'une dimension est occultée : l'« accessibilité équitable ». Enfin, elle se pose en défenseur de la répartition : « La nécessité de déconcentrer les trafics n'est pas uniquement liée à des impératifs environnementaux, elle doit également viser un objectif d'équilibre territorial ». Cet engagement pour le polycentrisme témoigne de l'intérêt de cette association pour l'aménagement du territoire.

Dans un même ordre d'idée, sa commission arc atlantique (voir carte p. 54) prône le réaménagement des territoires par le biais du secteur des transports. L'optique actuelle reste encore et toujours le désenclavement des régions dites « marginalisées ». Pour réussir ce défi, le livre blanc sur les transports, publié en 2001 par la Commission Européenne, assigne comme objectifs d'éliminer les goulets d'étranglement, de créer un réseau ferroviaire consacré au fret, de promouvoir le cabotage maritime ainsi que les interconnexions entre le maritime et le ferroviaire et enfin, de développer l'intermodalité. L'arc atlantique soutient ces orientations et tente, par les projets aussi bien que par le lobby de gagner le combat politique qui, bien souvent, se joue à Bruxelles. Le principal projet soutenu est le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) participant au renforcement de la cohésion économique en facilitant les échanges sur le territoire européen. La commission arc atlantique appuie également sans réserve la création d'autoroutes de la mer qui représentent un mode de transport durable et une solution à moyen terme à l'engorgement du trafic routier de marchandise. Les autoroutes de la mer ne doivent cependant pas occulter le cabotage maritime traditionnel. Complémentaires, ces deux logiques permettraient de rendre leurs centralités aux régions inaccessibles. On notera cependant que dans la décision de 2004 sur les RTE-T, il est écrit que la réalisation des autoroutes de la mer est soumise à des critères d'évaluation proposés pour la sélection de ces lignes maritimes (viabilité, crédibilité et concurrence). Il semblerait que les autoroutes de la mer ne pourront être établies qu'entre de grands ports européens liés aux métropoles des riches régions industrielles, au détriment des ports de moindre importance qui caractérisent la façade atlantique.

En somme, les associations de régions permettent de développer des stratégies territoriales à une échelle interrégionale et de donner plus de poids à l'action, publique ou privée, mais elles ne décident en aucun cas. L'Arc Atlantique n'est au final qu'un « bouillonnement de projets » selon les propres termes d'Yves Morvan. Ce n'est pas un repli

vers une identité, mais plutôt un dépassement des clivages nationaux, un « espace des possibles » dans lequel le projet³⁰ a plus d'importance que la nationalité !

Enfin, les villes, véritables locomotives du développement, sont les plus rapides à engager des partenariats entre elles. Outre les jumelages qui sont anciens, les villes jouent le jeu de l'échange, de la coopération : intercommunalité d'abord, mais aussi la Conférence des Villes de Bretagne, la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique, l'Association Internationale des Villes Portuaires, le réseau métropolitain LOIRE-BRETAGNE... Les associations constituent aujourd'hui une forme de stratégie de développement face à la mondialisation. Il faut trouver des partenaires avec qui lutter ou envisager des formes de collaborations. Le regroupement des potentiels urbains est souvent la seule possibilité de disposer d'un bassin de consommateurs suffisant pour retenir les entreprises et les services commerciaux, ce que les villes en question ne parviendraient pas à faire de façon isolée. C'est aussi une nouvelle façon d'imaginer la géopolitique en renforçant les relations sans passer par l'Etat (ou indirectement). Ici encore, il ne faut pas donner plus d'importance à ce type d'associations qu'elle n'en ont : ce ne sont que des forces de lobbies, mais pas les véritables décideurs qui restent les politiques, élus du peuple. D'où l'intérêt pour les élus de s'appuyer constamment sur ces organismes qui maîtrisent les sujets.

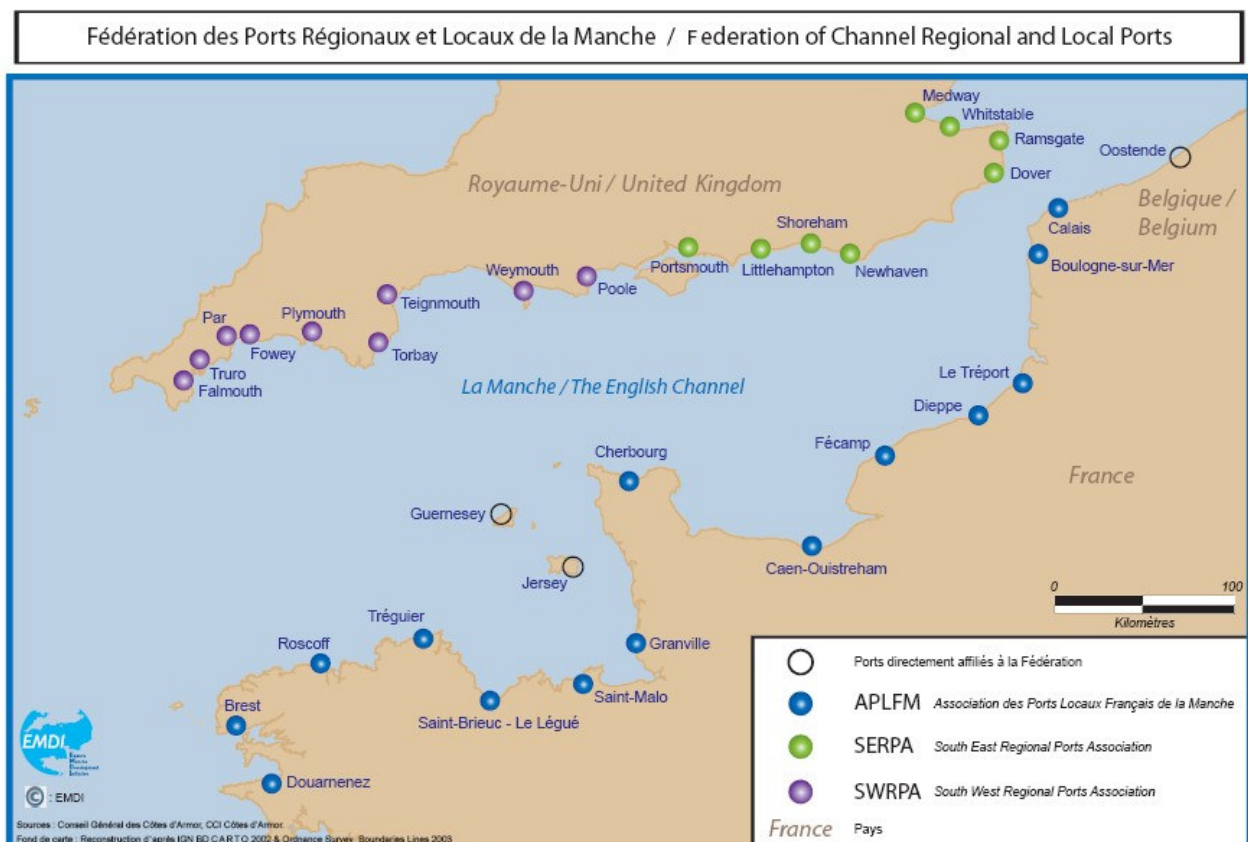
Les associations de ports.

Les associations de ports sont encore une fois préconisées par le SDEC qui, pragmatique, propose la création de « schémas multimodaux intégrés » (art. 121). Selon le document, « les responsables des ports, des aéroports, des chemins de fer et des axes routiers principaux, ainsi que les opérateurs des différents réseaux, devraient coordonner leurs politiques (...) ». Ces recherches de synergies, de partages d'infrastructures qu'elles soient terrestres ou maritimes ne sont pas récentes. Toutefois, les projets sont nombreux et les réalisations très difficiles à mettre en place. Ainsi, un certain nombre de projet innovant et porteur d'espoir ont vu le jour puis disparus, souvent « en pause » plutôt que morts. Les Ports du Nord Ouest Atlantique (PNOA) font partie de ce cas de figure. Le 23 novembre 2000, le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, Jean-Claude Gayssot, parraine à Nantes la signature officielle des statuts d'une association de coopération entre les ports du

³⁰ Lire à ce sujet : Beauchard Jacques, (dir.), *Espaces-projets atlantiques ; convertir les périphéries en façades*. IAAT-Éditions de l'aube, 1995

nord-ouest de l'Atlantique (Brest, Nantes-Saint-Nazaire, Lorient et La Rochelle). Ces quatre ports représentaient, à l'époque, un trafic global de 37 millions de tonnes pour 7 000 emplois directs et 40 000 emplois induits. L'ambition des PNOA était d'afficher ensemble leur communauté d'intérêts face à leurs divers interlocuteurs et d'ouvrir ainsi en faveur du développement de la côte Atlantique dans une perspective à la fois européenne et mondiale. Les ports de Bordeaux et de Bayonne se sont d'ailleurs joints aux quatre ports initiaux ce qui n'a pas empêché l'association de rentrer dans une phase de « sommeil ».

Pour ne pas finir sur un échec, on citera l'initiative du port de St Brieuc intitulé EMDI (Espace Manche Développement Initiative, voir carte ci-dessous). Dans ce cadre, une Association des ports locaux de la Manche (APLM) a été créée le 1^{er} février 2007 ainsi qu'une fédération franco-britannique qui regroupe l'APLM, l'association des ports régionaux du sud-ouest britannique et un groupement des ports locaux du sud-est britannique en cours de création. L'ambition de cette association, outre le renforcement des ports locaux vis-à-vis des ports autonomes, est de coopérer sur les problèmes de dragage, de sécurité, d'environnement, de politique Européenne... D'autres projets sont en cours également³¹.



³¹ Informations transmises par Keith Martin et Aurélie Uchard.

4. Quelle gouvernance pour les ports ?

Le panel des associations de villes, de régions, de ports est important... tellement important qu'il en devient flou ! La multiplication des partenariats, des collectivités, des organismes spécifiques à une question particulière, des projets multiplie du même coup les échelles de décisions et complexifie la prise de décision. Cette situation quasiment anarchique résulte d'un manque d'organisation territoriale. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle Janick Moriceau, vice-présidente du Conseil Régional de Bretagne chargée de la mer, travaille sur un schéma de développement portuaire capable de coordonner les ports bretons³².

Un problème institutionnel français.

La France fait figure d'exception en Europe tant elle possède d'échelons administratifs. Toutefois, la polémique ne sera pas ici de savoir s'il faut ou non supprimer le département, mais de constater que les rapports entre collectivités territoriales pourraient être améliorés. Notons toutefois que Thierry Baudouin et Michèle Collin imputent la responsabilité de l'isolement portuaire français à la « logique jacobine centralisée française »³³.

La loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 votée lors du gouvernement Raffarin a renforcé les pouvoirs des collectivités territoriales. Toutefois, ce partage des pouvoirs n'a pas été très équitable et le problème de la difficile coopération entre les collectivités n'a pas été réglé. La région s'occupe par exemple du développement économique sans avoir de moyen d'action sur les transports, maillon essentiel de l'activité économique. Selon la documentation française, c'est le département qui a le plus bénéficié de la seconde vague de décentralisation. Au final, la logique de coopération est compliquée à mettre en place puisque personne ne peut décider seul et que l'échelon de coordination, la région, est affaiblie à cause du peu de responsabilités et de finances que l'Etat lui a confié. L'article 72 de notre Constitution (titre XII intitulé « Des collectivités territoriales ») énonce que « aucune collectivité territoriale ne peut exercer une tutelle sur une autre. Cependant, lorsque l'exercice d'une compétence nécessite le concours de plusieurs collectivités

³² Voir l'interview de Janick Moriceau en annexes.

³³ Article « les villes portuaires de la façade atlantique, pour ouvrir la France à la mondialisation » dans l'Atlas atlantique permanent.

territoriales, la loi peut autoriser l'une d'entre elles ou un de leurs groupements à organiser les modalités de leur action commune ». Mais l'affaiblissement de la région résulte surtout d'une règle propre à la France qui veut que les compétences soient quasi-exclusives à un échelon. La logique voudrait pourtant que chaque échelon puisse travailler sur tous les dossiers en collaboration avec les autres niveaux de décisions comme soutien ou pilote.

La subsidiarité comme réponse au blocage ?

La difficulté est donc de définir un chef de file et d'expliquer en quoi le principe de subsidiarité est pertinent pour tel ou tel projet. Concernant les ports, la région Bretagne a choisi de récupérer trois ports d'intérêt nationaux : Lorient, Brest et St Malo. Les autres ports de commerce appartiennent aux départements. Mener une véritable politique maritime avec tous les ports de commerce pose donc le problème de la gouvernance entre départements et région. Dans le cas présent, la région doit s'affirmer comme « chef de file ». Sa commande au CESR d'un document en cours de réalisation intitulé « Pour une politique maritime ambitieuse en Bretagne » témoigne de l'engagement de la région dans ce sujet. De même l'appel d'offre lancé pour la nouvelle concession des ports de Lorient et Brest (à partir du 1^{er} janvier 2008) doit aboutir à une nouvelle contractualisation et à des objectifs définis par la région. Les nouveaux concessionnaires devront donc se plier aux projets de société de la région !

Si l'on considère que le port est un outil d'aménagement du territoire, il prend une dimension plus importante du fait qu'il structure l'espace en devenant incontournable. Toutefois, si les ports veulent accueillir le mieux possible les trafics provenant du monde entier, particulièrement des partenaires économiques européens, ils doivent se partager les trafics et de ce fait, être coordonnés ! L'acheminement à terre, particulièrement par voie routière, est sous-évalué si bien que les navires déchargent non pas au plus proche du destinataire, mais par la route la moins coûteuse. On arrive donc parfois à des inepties : un navire s'arrête au Havre pour desservir Saint Malo ou Rennes ! On constate donc que le pouvoir régional n'a ici qu'une faible incidence sur le développement économique (dont il a pourtant la compétence !)...

Le Livre Vert propose une forme de « subsidiarité géographique » de la mise en œuvre de la future politique maritime qui correspond bien aux bassins maritimes promus par la

CRPM (Arc atlantique, Méditerranéen, Baltique...). Dans sa contribution au Livre Vert, la CRPM insiste pour que les régions trouvent leur juste place dans la future politique maritime. Selon l'association, la région fait souvent office de « bonne échelle » de gouvernance. C'est d'un bon partenariat Etat-Régions sur ces espaces que dépendra l'efficacité des actions, des projets, de l'amélioration de l'environnement... Or, lorsqu'ils évoquent la politique maritime de demain, les responsables de la Commission européenne ne considèrent pas les Régions en tant qu' « autorités régionales » ! Ici encore, on constate que les visions de l'Europe ne sont pas monolithiques et que c'est encore par l'Etat que transite la décision européenne. Le rapport direct entre régions et institutions européennes n'est pas possible... Et même s'il l'était, le projet d'une région, en France, pourrait-il rivaliser avec celui des villes qui défendent leurs intérêts propres (les fameuses « guerre de clochers ») ? En somme, trop de pouvoir aux villes n'affaiblit-il pas la région ?

Intérêt général contre intérêt privé.

Qu'il s'agisse de gouvernance européenne ou nationale, l'enjeu est de toujours dépasser les intérêts individuels pour se concentrer sur l'intérêt général. C'est d'ailleurs ce blocage, en France, qui peine à être dépassé : pourquoi l'Etat serait-il le SEUL garant de l'intérêt général ? Les régions et, dans une certaine mesure, les communautés de communes/agglo/urbaine ne pourraient-elles pas en assurer une part ? À l'échelle européenne, les projets rencontrent des intérêts politiques divergents entre les partisans d'une Europe des régions (fédéralistes) et les partisans d'une Europe des Etats qui privilégient l'intérêt national avant l'intérêt communautaire. Pourtant, ce qui est bon pour l'Europe n'est-il pas bon pour les nations européennes ?

La mer est une bonne illustration de la difficulté que rencontrent les projets européens puisqu'elle se moque bien des frontières. Pourtant, elle est segmentée en aires appartenant à tel ou tel Etat. Le droit de la mer (et non droit maritime) définit juridiquement les espaces maritimes et les droits souverains des Etats dans ces espaces, il s'agit de droit international. Un projet de cabotage ou d'autoroute de la mer, dès lors qu'il s'adresse à plusieurs Etats, doit donc concilier autant de juridictions qu'il n'y a d'Etats inclus dans le projet. On reproche régulièrement à l'Union Européenne de ne pas avoir de politique maritime, mais ce sont ces problèmes de juridiction qui sont plutôt à mettre en cause.

La collectivité a beau être très concernée par le développement portuaire, son pouvoir d'action est limité. La nature publique d'un port et la contribution de sa valeur ajoutée à l'économie nationale, notamment la création d'emploi, oblige l'Etat à financer une grande partie des investissements. Comme le rappelle Jean Chapon, les ports sont le « poumon » de l'économie européenne et porte donc une mission d'intérêt général. Pour autant, les subventions entravent la concurrence et les ports non subventionnés sont désavantagés. La Commission Européenne dont la priorité est la lutte contre la distorsion de concurrence mise sur la transparence des subventions afin de ne pas aider de façon indirecte des entreprises privées. Ce qui peut paraître normal peut pourtant s'avérer problématique dans le cas de la mer : le navire est considéré comme un mode de transport alors qu'il pourrait être perçu aussi comme une infrastructure puisque la mer n'en est pas vraiment une.

Cette lutte contre la distorsion de concurrence tend aussi à montrer que le modèle selon lequel les ports sont considérés en tant que bien public tend à disparaître. La tendance actuelle ressemble plus à du cofinancement public-privé. A.J. Baird, en 2004, notait à ce propos que « la création de l'emploi à une échelle locale ou nationale à travers l'activité portuaire, malgré ses avantages, ne pourrait justifier les subventions dans les ports. Offre et demande étant déterminées par des facteurs macro-économiques, les subventions ne font que déplacer l'offre et la demande d'un marché à un autre ». Il existe certains cas extrêmes dans lesquels les ports sont privés ce que redoutent les syndicats de dockers en France. Au Royaume Uni, le principal groupe privé se nomme ABP (*Associated British Ports*). Il résulte de la privatisation, en 1983, des ports de l'Etat et est aujourd'hui à la tête de 22 ports. On peut toutefois se demander ce qui motive ce genre de ports : le bénéfice ou l'intérêt des territoires ?

Innover demain ?

Contrairement à ce que l'on peut croire, l'intervention de la collectivité dans l'économie peut être source de modernité, d'innovation. En effet, la collectivité a plus de poids financier que n'importe quelle entreprise locale et peut, de ce fait, se permettre des investissements plus importants et donc patienter plus longtemps pour le retour sur investissement. Nous avons dit précédemment que le navire n'était pas considéré comme infrastructure. Pourtant, il pourrait bénéficier de subvention et être considéré comme bien public lui aussi. Ce navire pourrait alors permettre aux entreprises privées d'amortir les coûts de lancement de lignes de cabotage, de *feeder*, ou même d'autoroutes de la mer en ne

payant que la gestion du navire. Le modèle existe déjà puisque les navires de la SMN appartiennent au Conseil Général du Morbihan. Pourquoi ne pas imaginer d'autres projets de ce genre ?

Sur le modèle des associations de collectivités, les ports ont tout intérêt à collaborer entre eux. Les ports français sont isolés du monde, de l'Europe, entre eux et avec leur arrière-pays ! La logique individualiste n'est plus compétitive dans un monde qui atteint des niveaux de concurrence que les ports moyens ne peuvent plus suivre. Il n'est pas rare de voir des ports moyens refuser des trafics trop petits, pas assez rentables par rapport à des projets à plus long terme. Pour autant, doit-on refuser l'accès à ces mini-trafics (sel, eau, verre...) ? Doit-on courir le risque de voir ces trafics passer par la route ? Ne serait-il pas préférable de diriger ces trafics vers des petits ports à proximité qui constitueraient des extensions des ports moyens, des « déconcentrations » portuaires en somme ? L'idée d'associer à chaque port un ou plusieurs petits ports pourraient permettre une meilleure logistique et aménager de nouveaux espaces de stockage pour les ports « parrains ». Dans un premier temps, cette idée pourrait être expérimentée entre des ports continentaux et des ports îliens...

Enfin, il est nécessaire de faire vivre les jumelages des villes afin de développer des relations privilégiées en terme économique. Aujourd'hui, les jumelages sont mis entre parenthèses. Comment peut-on imaginer des échanges, des projets communs si l'on n'a pas de contact entre collectivités ? Les échanges économiques peuvent être la résultante d'échanges humains. Aujourd'hui, c'est souvent l'inverse qui arrive. Nous nous lions d' « amitié » avec ceux qui nous achètent ou nous vendent beaucoup ou ceux avec qui le commerce a un gros potentiel de croissance ! Le Conseil Régional de Bretagne engage des relations avec la Chine, mais connaît finalement peu ses voisins. Pourtant, les bateaux de la Brittany Ferries, de la Condor Ferries (...), outre le fait de transporter des touristes, transportent aussi des marchandises. On peut donc imaginer qu'en développant les échanges de personnes, on puisse développer en même temps des échanges commerciaux ? Les lignes doivent être concurrentielles par rapport à la route bien évidemment, mais pourquoi ne pas faire des études de viabilité : Bretagne-Espagne ? Bretagne-Portugal ?

5. Veiller à ne pas dé-territorialiser les ports.

Une dissociation progressive de la ville et du port.

Le port et la ville ont pendant longtemps été imbriqués. Cependant, ce tandem a évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature. Une grande partie des activités portuaires s'est délocalisée hors du territoire urbain et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées car devenues obsolètes. Aujourd'hui, dans la plupart des villes portuaires, il existe une réelle rupture entre le port et la ville. Les villes ne peuvent abandonner leurs ports, mais s'éloignent, sous la pression sociale, de la fonction industrielle du port. Souvent pour des raisons de sécurité, de nuisances sonores ou visuelles, la ville a rejeté l'activité « commerce maritime » du cœur de la ville. Le schéma ci-dessous illustre le processus de déconcentration du port ou du système portuaire. C'est ce qui s'est passé notamment dans le cas du port de Nantes Saint-Nazaire. L'activité historique revient au port de Nantes qui, aujourd'hui, n'accueille plus la fonction industrielle du port autonome.

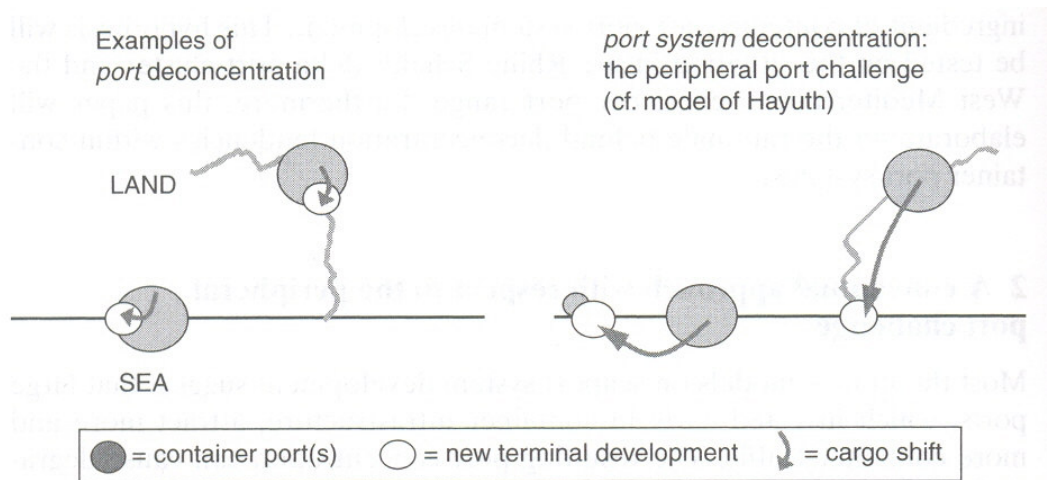


Figure 13.1 Deconcentration patterns in port systems.

La déconcentration portuaire.
Source : NC

Pour exprimer la dissociation entre la ville et le port, certains auteurs n'hésitent pas à parler de décrochage (A. Hayot, M. Roncayolo) voire de divorce (A. Vigarié, J. Charlier). Il y a aujourd'hui de plus en plus de ports sans villes ! Certains ports n'ont pas de véritables sites urbains : c'est le cas de Milford Haven au Pays de Galles ou d'Algésiras qui devient un port

ultra spécialisé, une plaque tournante. Ces sites sont choisis pour la profondeur de leur hinterland et leur facilité d'accès (souvent créés à grand renfort de travaux gigantesques), mais sont situés dans de véritables déserts. Le port ne veut plus fonctionner en symbiose avec la ville, mais être autonome, porter des stratégies propres ! De leur côté, les villes connaissent aussi de profondes mutations : diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale, dilatation du territoire urbain... Dans un tel contexte, on comprend que la dépendance de la ville vis-à-vis du secteur maritime est moindre. André Vigarié parlera de « dé-maritimisation » des villes portuaires³⁴.

D'autre part, le gigantisme naval a une part de responsabilité dans la dissociation ville-port. Ce phénomène induit également le gigantisme des usines. La dissociation du port et de la ville résulte de la nécessité d'édifier de grandes surfaces sans souci de foncier (Claude Prelorenzo) et de pouvoir s'établir en eaux profondes pour recevoir tous types de cargos. Le porte-barges porte-conteneurs que nous avons évoqué précédemment demande une aire d'évitage de cinq cents mètres de rayon, draguée à vingt-cinq mètres de profondeur et doit être placé dans une rade abri. Autant dire que toutes les villes ne peuvent se payer le luxe de les accueillir !

La dissociation du port avec lui-même.

Autrefois, le port s'organisait autour de la valorisation de la rupture de charge entre le transport terrestre et le transport maritime. Aujourd'hui, la rupture de charge est considérée comme improductive. Elle est le symbole de la lenteur et de la congestion, maux extrêmement coûteux dans les recherches sur le transport. Le port industriel devient une grande plate-forme logistique. Les techniques de traitement de la marchandise vont être bouleversées : « l'introduction de la mécanisation, de l'unitisation des charges, et notamment de la conteneurisation, va permettre d'accroître les vitesses de transbordement, de raccourcir le temps de passage à quai des navires et donc d'améliorer la productivité du port »³⁵. Cette évolution est facilitée par les progrès techniques puisqu'il faut désormais considérablement moins de main d'œuvre pour faire fonctionner le port. Les ports développent donc des infrastructures performantes et accessibles, mais qui sont moins destinées à valoriser la marchandise qu'à la faire circuler efficacement. Selon André Vigarié, pour diminuer les coûts

³⁴ Vigarié André. *Villes portuaires et changements économiques*. 1991.

³⁵ Hayuth, Y. *Changes on the waterfront : a model-based approach*. 1988.

du transport, les ports risquent en effet de devenir des « couloirs où les cargaisons ne font que passer, et le plus vite possible »³⁶.

Le port est donc résumé à sa fonction de porte dans un monde où l'activité est de plus en plus « continentalisée ». C'est d'ailleurs le constat que faisait B.S. Hoyle en 1988 : « le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville »³⁷. Tout est fait pour que le port ne soit plus une rupture et soit intégré pleinement dans sa dimension « transport ». Les marchandises traversent la ville, mais ne s'y arrêtent pas ! On comprend donc que la ville ne supporte que les encombrements et moins les effets bénéfiques d'un port dans son enceinte. Selon l'avantage qu'elle en retire, la ville sera donc orientée vers la mer ou, au contraire, lui tournera le dos !

Néanmoins, le port constitue toujours un moteur d'emplois et de valeur ajoutée important, mais ce rôle est aujourd'hui moins perceptible car il s'exprime majoritairement par un effet d'entraînement sur l'économie locale³⁸. La nature des emplois est donc différente et le contact avec l'activité portuaire est devenu plus indirect ou immatériel. Le délaissement de la ville vis-à-vis du port entraîne donc une dégradation de l'espace de contact qui se traduit par l'apparition de friches portuaires dont les pouvoirs publics parlent souvent et dont l'enjeu est la reconversion. Lieu d'imagination où l'on retrouve les vestiges d'une activité passée, la friche et ses grues rouillées, quais délabrés (...) est aujourd'hui récupéré par des collectifs d'artistes. S'il n'est pas question de critiquer ce genre d'initiatives, on peut toutefois se demander si ces *no man's land* d'aujourd'hui ne pourraient pas être rénovés à l'avenir pour faire renaître le transport maritime de ses cendres. Il ne tient qu'au projet politique de ne pas considérer ces friches comme des espaces figés dans le temps, anomalie anachronique face à une ville et un port qui ont évolué !

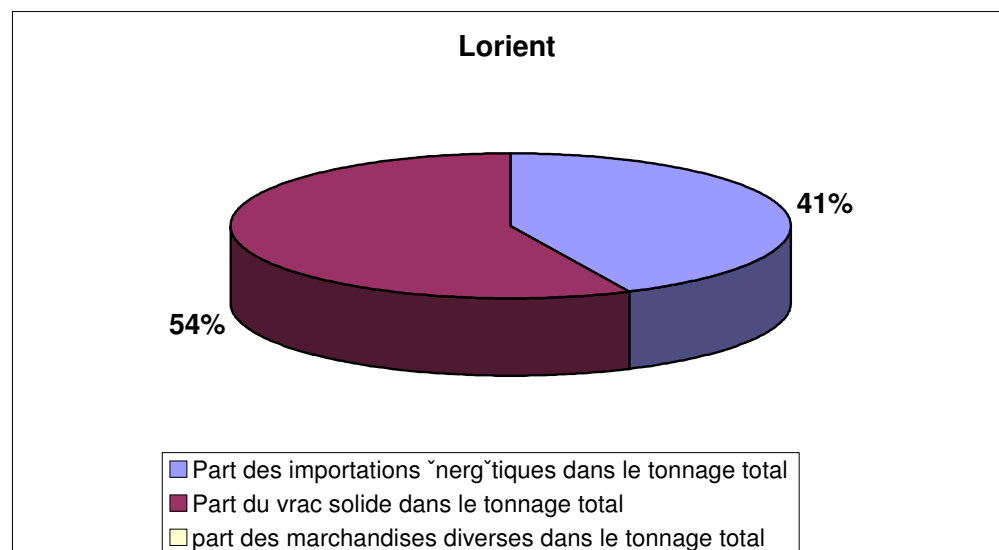
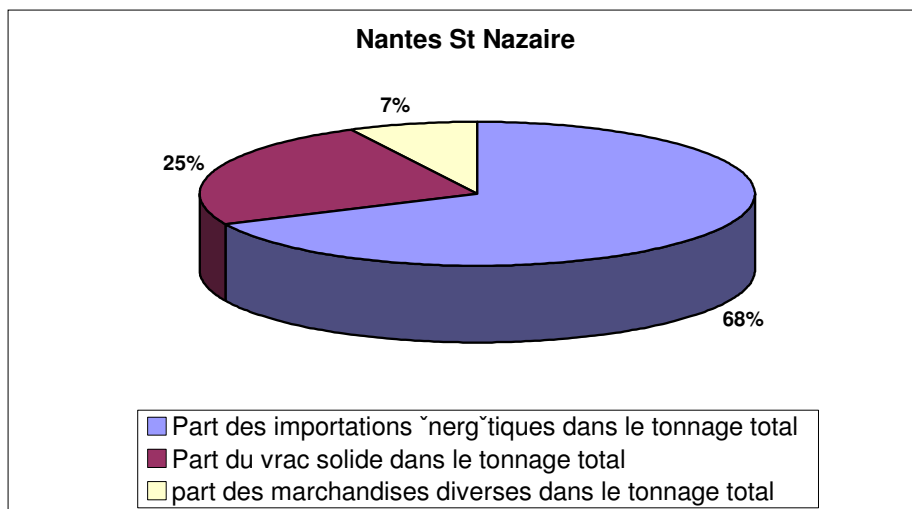
³⁶ Vigarié André. *Villes portuaires et changements économiques*. 1991.

³⁷ Hoyle, B.S. « Development dynamics at the port-city interface » in *Revitalising the waterfront*, Belhaven Press. 1988.

³⁸ Baudouin Thierry et Collin Michèle. *Le rôle des villes portuaires dans la façade atlantique française*, Rapport de recherche DATAR, Laboratoire d'Histoire Maritime, Université de Paris Sorbonne. 1993.

Des ports qui se coupent de leur arrière-pays.

En cherchant par tous les moyens à développer des trafics conteneurisés, les ports semblent oublier d'où ils viennent ! Les ports bretons, on l'a évoqué, ne survivraient pas sans l'alimentation pour bétail ou plus généralement l'agroalimentaire. Il faut veiller à ne pas se couper des savoir-faire locaux. Or, aujourd'hui, on l'a vu, les trafics sont de plus en plus déterritorialisés ! Même si la demande terrestre justifie les importations énergétiques, l'indice de dépendance de certains ports au pétrole (en 2005) est assez représentatif du malaise :



Chaque port possède un hinterland captif (monopole naturel). Pourtant ce monopole est contestable en Bretagne du fait de la multitude de ports. Il n'y a pas d'avantages compétitifs clairs ! D'où l'intérêt pour la région de mieux organiser son trafic !

Cette dissociation entre le port et son arrière-pays s'exprime, en effet, en terme d'aménagement. Il n'y a pas suffisamment de réflexions sur la nature des marchandises et les conséquences que leur importation peut entraîner. Certes, la marchandise importée est une demande de l'arrière-pays, mais est-elle bénéfique à la collectivité ? Lorient, par exemple, est le nouveau terminal sablier de la Bretagne, mais cela ne cache-t-il pas le problème de l'artificialisation des sols ? Le sable n'est-il pas destiné au secteur du bâtiment qui, bien que nécessaire, pose de nouveaux problèmes ? De même, la dépendance au pétrole coûte cher à la collectivité. Et même si le port de Nantes Saint-Nazaire valorise le pétrole brut, la survie du port doit-elle se faire en pérennisant un système non viable et créateur de nuisances ? Christophe Parreau conclue en disant que « cette intense dépendance envers des flux que le port ne génère ni ne maîtrise, est plus stérilisante que dynamisante ».

C'est donc toute une réflexion globale sur la place du port dans son territoire qu'il faudrait tenir et cela passe par une analyse du tissu économique et social du pays. Car le rôle de la collectivité n'est pas de produire, mais d'organiser au mieux la production en mettant en avant les entreprises de valorisation...



Port de Lorient

III. Le port, un système productif local ?

1. Un port est une interface entre la terre et la mer

Le port, une « synapse ».

Pour reprendre les termes de l'Organisation européenne des ports maritimes communautaires (ESPO), « l'Union Européenne ne peut tout simplement pas fonctionner sans ses ports maritimes. La quasi-totalité du commerce extérieur de la Communauté et près de la moitié de ses échanges intérieurs passent par les quelque mille ports maritimes répartis dans les vingt États côtiers membres de l'Union européenne ». En somme, chaque territoire littoral aurait au moins un port ! Le port serait donc le lieu d'expression d'une solidarité entre « terre littorale et mer littorale » (G. Wackermann).

Le terme de synapse, employé par Thierry Marcus pour décrire la fonction d'un port³⁹, correspond assez bien à son rôle. Comme la synapse, le port est une zone de contact, « une interface qui fonctionne sous l'effet d'interactions multiples et complexes entre ses divers composants » comme le dit Gabriel Wackermann. Il met en relation deux espaces, deux systèmes différents : la terre et la mer ce que souligne André Vigarié (voir représentation schématique ci-dessous). L'auteur rajoute que le port est lui-même un troisième espace assurant la transition. Thierry Baudouin pense que cette fonction d'interface exprime concrètement « la mise en relation de systèmes socio-économiques et culturels différents sur un même marché. Il ne s'agit plus seulement d'un hinterland et d'un ensemble de voies de transport, mais d'un système social dont la place portuaire assure le branchement sur un réseau international. (Entreprise atlantique) ».

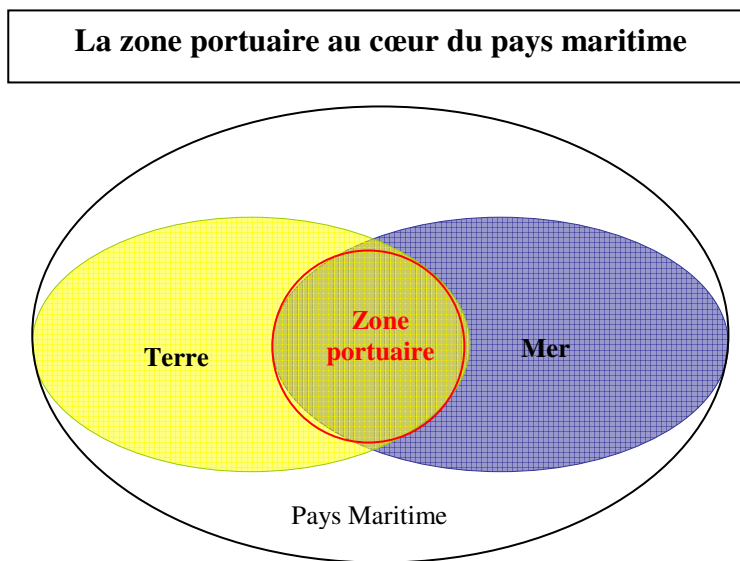
Mais alors, doit-on parler de port ou de « système portuaire » ? Puisque le port est un connecteur, il est logique de considérer que le port ne se résume pas à ses installations (quais, grues, pontons...), mais à une aire d'activité liée à lui. Ainsi, il nous faut concevoir le port non plus simplement dans une logique de transit en parlant de « système portuaire ». L'expression de système portuaire se réfère à une entité économique qui peut être définie, en relation avec un flux de marchandises, en termes de fonctions et de limites géographiques. Le système portuaire regroupe toutes les activités mises en œuvre entre le moment où les

³⁹ Thierry Marcus. « L'espace portuaire des villes littorales en Bretagne Sud : un support culturel et touristique ».

marchandises sont placées à bord d'un navire avant d'entrer dans la zone portuaire en question jusqu'à ce qu'elles soient transférées dans une camionnette ou un camion de transport de marchandises et qu'elles quittent la zone portuaire (ou vice versa).

Le pays maritime.

Le pays maritime répond finalement aux exigences de « mise en relation » de la terre et de la mer. Cette idée développée par Yves Lebahy est pourtant assez peu prise au sérieux institutionnellement parlant. Il faut dire que la notion de « pays » reconnue par la loi dite « Pasqua » en 1995 (LOADT) puis par la loi dite « Voynet » en 1999 (LOADDT) remet partiellement en cause l'intercommunalité chère à Jean-Pierre Chevènement, mais aussi le département, structure privilégié de la République Française. Le Pays Maritime correspond pourtant aux régions atlantiques, particulièrement à la Bretagne où les *Bro*⁴⁰ précédaient tous les autres échelons institutionnels. Selon Yves Lebahy, chaque pays maritime possède sa ville-port qui l'organise.



Réalisation : Gael Briand.

Ce modèle est spécifique aux sociétés côtières et s'applique parfaitement aux sociétés atlantiques. Il connecte l'Atlantique à l'hinterland, « la mer à la campagne » si l'on peut dire. Autrement dit, le pays maritime participe à une nouvelle lecture de nos territoires, plus intégrée, plus systémique, plus complexe. Il n'oppose pas le travail terrestre au travail maritime, mais rend complémentaires les activités. On sait par exemple aujourd'hui que pour

lutter contre la pollution de la mer, il faut agir aussi en amont, autrement dit dans les rivières, « à la source » ! L'avenir de la pêche dépend alors de la pollution terrestre qu'elle soit citadine ou agricole. De même, le transport maritime ne peut être compris sans une analyse de la demande terrestre. Cette relocalisation des enjeux responsabilise les sociétés littorales trop habituées à être gouvernées par une autorité invisible car lointaine.

Une nouvelle gouvernance repose néanmoins sur l'acceptation d'un territoire polycentrique et non plus concentré. Or, aujourd'hui, même pour les petits bassins d'emplois, on assiste à une concentration du travail dans de grosses zones d'activités ou dans la ville principale. Pourtant, les pays sont nombreux en Bretagne : dans les années 1970, le géographe André Meynier recensait 30 petites villes structurant chacune une zone rurale. Les découpages INSEE actuel compte 21 pays « classiques » pour la Bretagne administrative.

Le pays maritime est un lieu de rencontres, de liens entre deux mondes. C'est un lieu de solidarité et un « contre modèle global d'aménagement »⁴¹ proposant une approche en réseaux. La zone portuaire, dans une telle logique, est plus autonome et peut, dans certains cas, ne plus assurer la transition entre terre et mer, mais valoriser un produit en provenance de la mer pour le réexpédier ensuite. Bien qu'étrange sur le plan environnemental, cette solution n'est pourtant pas coupée de l'arrière-pays puisqu'il s'agit d'utiliser le savoir-faire local sur le port.



Carte des pays définie par l'INSEE.

⁴⁰ Mot breton qui signifie « pays ».

⁴¹ Yves Lebahy. *Le Pays Maritime, un espace projet original*. PUR, 2001.

2. Le port n'est pas simplement une porte, c'est un lieu de transformation.

La stratégie portuaire.

Le port doit être considéré comme un lieu stratégique car outre les dimensions sociale et économique qui font son existence, il est porteur d'enjeux d'aménagement. C'est pourquoi, il est primordial de définir une stratégie portuaire. Or, la plupart des ports bretons sont dans une logique individualiste, à la recherche de lignes régulières qui sont très difficiles à monter, en total concurrence avec les ports voisins. La concurrence entre les ports existe puisque l'hinterland est réduit. Le Légué et St Malo se disputent certains trafics, de même pour Lorient et St Nazaire !

C'est pourquoi la Région, représentante de l'intérêt général, a le devoir d'accorder ces politiques afin de faire travailler ensemble ces ports qui sont au service de leurs territoires, de la communauté qu'ils desservent et non du monde ! Pour cela, la Région doit avant tout redéfinir les rôles de chacun : la Région coordonne par le biais d'une charte élaborée avec les concessions, la direction du port s'occupe de la politique commerciale. La Région doit aussi orienter les activités des zones industrialo-portuaires vers les activités liées à la mer. Cette remarque peut paraître évidente, mais dans nombre de ports, la zone portuaire est partagée avec des entreprises qui n'ont rien à voir avec le port de commerce. Il est donc urgent de se réapproprier le port afin d'être libre de choisir son orientation. On peut d'ailleurs saluer le travail du port de Lorient qui s'est déjà engagé sur cette politique de maîtrise foncière avec l'ambition d'attirer des entreprises lourdes, c'est-à-dire garantissant un trafic régulier au port. C'est le cas de CEMEROC, une entreprise d'ensachage de ciment. Le projet de cimenterie ayant été arrêté, le port qui avait une demande en ciment de par la croissance du secteur du bâtiment, s'est retourné vers cette solution qui crée certes moins de nuisances, mais aussi moins de valeur ajoutée.

Malheureusement, le port est trop souvent considéré comme une porte et pas assez comme un lieu d'activité. Si les ports bretons sont des infrastructures de proximité au service d'un hinterland comme le rappelle Jean-Michel Sévin, ils n'en restent pas moins des acteurs économiques à part entière. Selon Thierry Baudouin, « les villes portuaires doivent s'orienter vers des compétences plus diverses ». Ils ne doivent plus rester cantonner à un rôle de logistique pure où la zone portuaire n'est envisagée que comme un lieu de stockage, un

gigantesque hangar en attente de livraison ! Le stockage empiète sur les espaces portuaires. « En définitive, seul l'usage des engrais, réalisé dans l'enceinte de certains sites, a pu provoquer quelques emplois » note Christophe Parreau.

Certes, le port est un lieu de concentration des flux en attente de redistribution (les marchandises venant de la terre comme de la mer passent par le port), mais ne pourrait-on pas faire du port autre chose qu'un lieu de transit ?

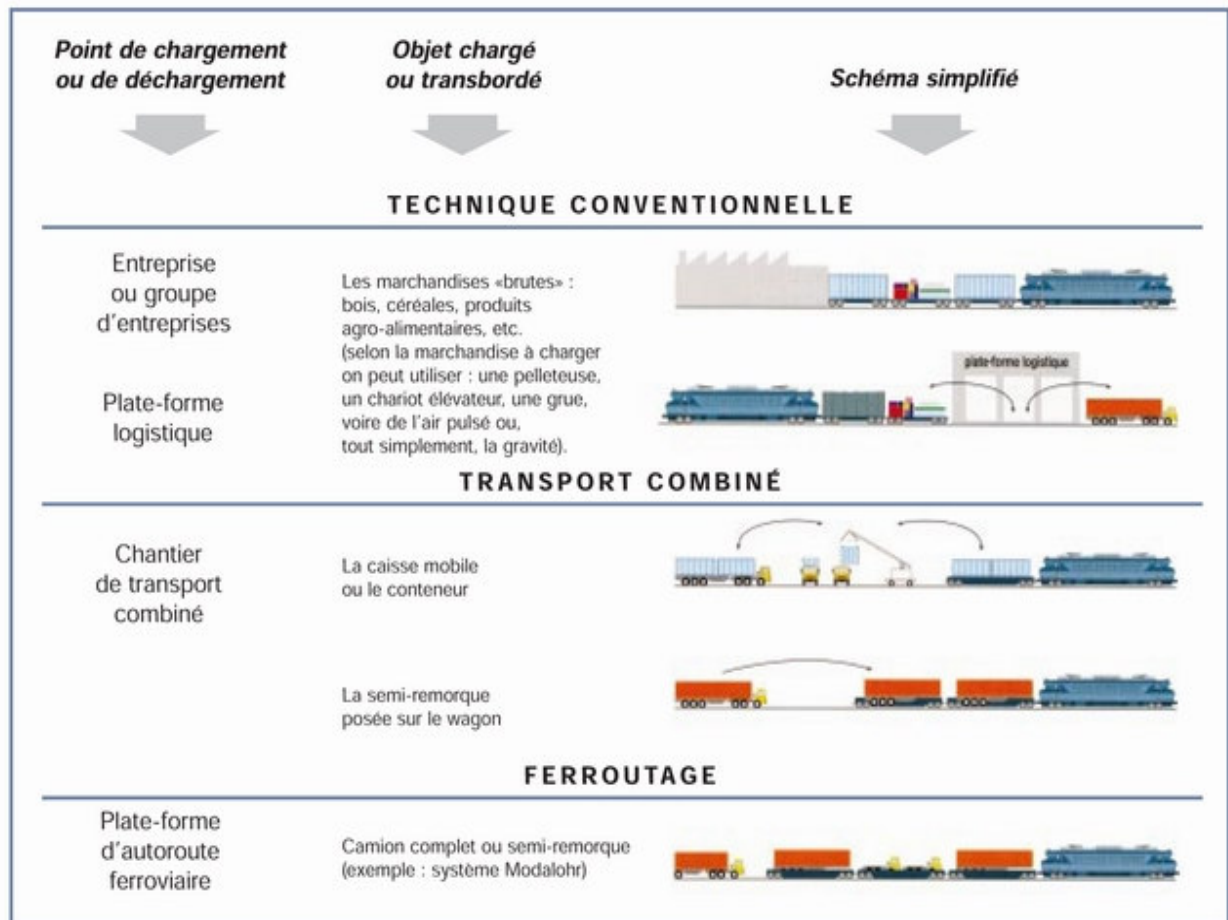
Valoriser la rupture de charge.

Les ports, de plus en plus, font figures de « points de passage obligés », considérés comme une contrainte. A la limite, on peut aller jusqu'à dire que le but pour la direction portuaire, c'est de minimiser l'impact du passage portuaire dans le transit de porte à porte de marchandises. Pourtant, l'étape du port devrait être une étape créatrice de valeur ajoutée : la rupture de charge, en soi, ne doit pas être perçue comme une contrainte, mais comme une opportunité d' « agir » sur ce qui passe. Toutefois, il faut distinguer deux types de ruptures de charge : la première est la plus redoutée, c'est celle qui fait perdre du temps, de l'argent, de la rapidité, c'est aussi celle qui est obligatoire pour transborder des marchandises d'un moyen de transport à un autre (route-rail, navire-rail, navire-route...). Cette étape doit donc effectivement être minimisée, c'est-à-dire améliorée de façon à ce que le chargement/déchargement se fasse le plus vite possible, dans les meilleures conditions et au meilleur coût. La seconde est facultative et consiste à prendre un peu plus de temps pour le déchargement, mais en faisant de ce point de passage obligé un lieu de valorisation. L'objectif est de créer de la valeur ajoutée à chaque étape de rupture !

Michèle Collin considère que jusqu'à aujourd'hui, « la relation port-industrie était fonctionnelle, c'est-à-dire limité à la fonction transport ». Or, à trop vouloir de logistique, on en oublie que le port est un aussi centre ! Le port est un lieu d'activité dans lequel la logique industrielle doit avoir un pied ! Le port est un endroit qui, malheureusement, s'est coupé progressivement de sa fonction de valorisation pour devenir un « couloir »⁴². Or, c'est par une politique de localisation des entreprises que le port pourra assurer son avenir. Cette logique de proximité entre industrie et infrastructures portuaires évite le transport superflu (la destination initiale ou finale). Selon Pierre Veltz, « les théories traditionnelles de la polarisation

⁴² Expression de Christophe Parreau dans Journal de la Marine Marchande du 4 janvier 2002.

géographique partent toutes, d'une manière ou d'une autre, de l'obstacle du coût de la distance ». L'auteur se demande donc comment rendre compte aujourd'hui d'une géographie de plus en plus polarisée dans laquelle ce coût de la distance est de plus en plus secondaire, voire marginal ? On ne peut nier que le coût de transport est faible, mais il est de plus en plus élevé lorsqu'il s'agit de courte distance. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le porte à porte est assuré quasiment exclusivement par le camion, plus compétitif sur courte distance.



Mediacité - Site et Signe

Paradoxalement, c'est en concentrant des activités sur le port que l'on pourrait atteindre un développement plus équilibré. Pourquoi ? Certes, le port redeviendrait un véritable centre et nécessiterait une polarisation d'activités économiques auparavant dévolues à l'hinterland. Mais en se rapprochant du port, les entreprises amélioreraient du même coup leur compétitivité en réduisant leurs coûts de transport. Il s'agirait simplement de déconcentrer une partie de l'activité sur le port afin d'éviter d'incessant va-et-vient vers les navires. C'est finalement la grande force de ports comme Brest ou Saint-Nazaire d'avoir su attirer des entreprises valorisant leurs produits sur place pour les réexporter : Cargill, Arcelor, Doux... Ces deux ports font donc office de ports industriels quand Lorient est un maillon

d'une chaîne logistique. Comme pour les conteneurs, tous les ports tentent bien évidemment de s' « industrialiser » : certains le peuvent, d'autres payent des erreurs passées (Lorient n'a pas su attirer les entreprises voilà quelques décennies), d'autres enfin n'ont pas vocation à être industriels ! Dire cela n'a, en soi, rien d'innovant, mais il faut aujourd'hui le réaliser et tenter d'y remédier...

L'objectif est donc de trouver ce qui ne fait que passer par le port dans le but d'étudier la possibilité de valorisation. Christophe Parreau dira par exemple que « pour le trans-Manche, le port ne provoque pas les courants d'échanges, il n'est que le passage obligé de flux qui le transforment en simple port couloir et qui, en définitive, n'ont pas nécessairement d'impact fort sur les économies locales ou régionales, puisqu'ils ne font souvent qu'y transiter »⁴³. Les ports de Bretagne accueillent surtout de l'agro-alimentaire, des engrais, du bois, du sable. Aujourd'hui, ces ports, mais aussi les entreprises situées sur ces ports, se contentent de collecter la matière première et de l'envoyer se faire valoriser ailleurs : dans l'arrière-pays en ce qui concerne l'agro-alimentaire, dans d'autres ports, dans d'autres pays... Sous-utiliser un port sous prétexte du coût de la rupture est une perte pour la Région qu'il faut récupérer !

⁴³ Synthèse ISEMAR : les ports moyens. (Disponible sur le site internet)

3. Le déchet : un premier élément fédérateur ?

Le déchet : un problème commun à tous...

Il faut être conscient du fait que notre modèle de société est basé sur la production de richesse et qu'à ce titre, nous rejetons des déchets en nombre considérable. La société capitaliste est aussi exportatrice ce qui explique pourquoi nous avons souvent l'impression de trouver de tout, partout ! Or, les contraintes environnementales sont telles que le capitalisme doit nécessairement s'adapter. Beaucoup d'économistes pensent que notre modèle économique n'aime pas les chocs si bien que l'évolution doit se faire progressivement alors que les actions sont urgentes et les enjeux vitaux pour l'avenir de notre planète et par conséquent pour notre avenir. En attendant que le système capitaliste trouve le moyen de fonctionner en réduisant les déchets à la source (en relocalisant l'économie, en incitant à la consommation locale, en imposant de nouvelles règles en matière environnemental...), les industriels du monde peuvent toujours valoriser un élément qui est présent partout : le déchet ! A partir du moment où un territoire est peuplé, on peut être sûr de trouver « un reste » ! L'objectif est alors de le valoriser, de le réutiliser afin de ne pas gaspiller.

Le SDEC, encore une fois, appelle à cette solution :

(273) Une politique de développement spatial durable inclut également des méthodes modernes de gestion, de réduction et d'élimination des déchets. Cela implique l'objectif de traiter la question des déchets dans son contexte régional et d'éviter les transports de déchets sur de longues distances, en particulier lorsqu'il s'agit de substances toxiques ou nucléaires.

Comment valoriser les déchets ?

La valorisation des déchets est d'abord une affaire d'urbains puisque ce sont dans les villes que les déchets posent le plus de problèmes. Or, de plus en plus, le citoyen refuse d'assumer les externalités négatives qu'il génère : fils électriques enterrés, déchets envoyés dans des centres extérieurs à la ville, déconcentration des ports ou projet de déplacement des cuves de pétrole... Tout est fait pour que le citoyen ne soit pas importuné par son mode de consommation. Mais en lui rendant la vie plus agréable, cette solution ne le déresponsabilise-

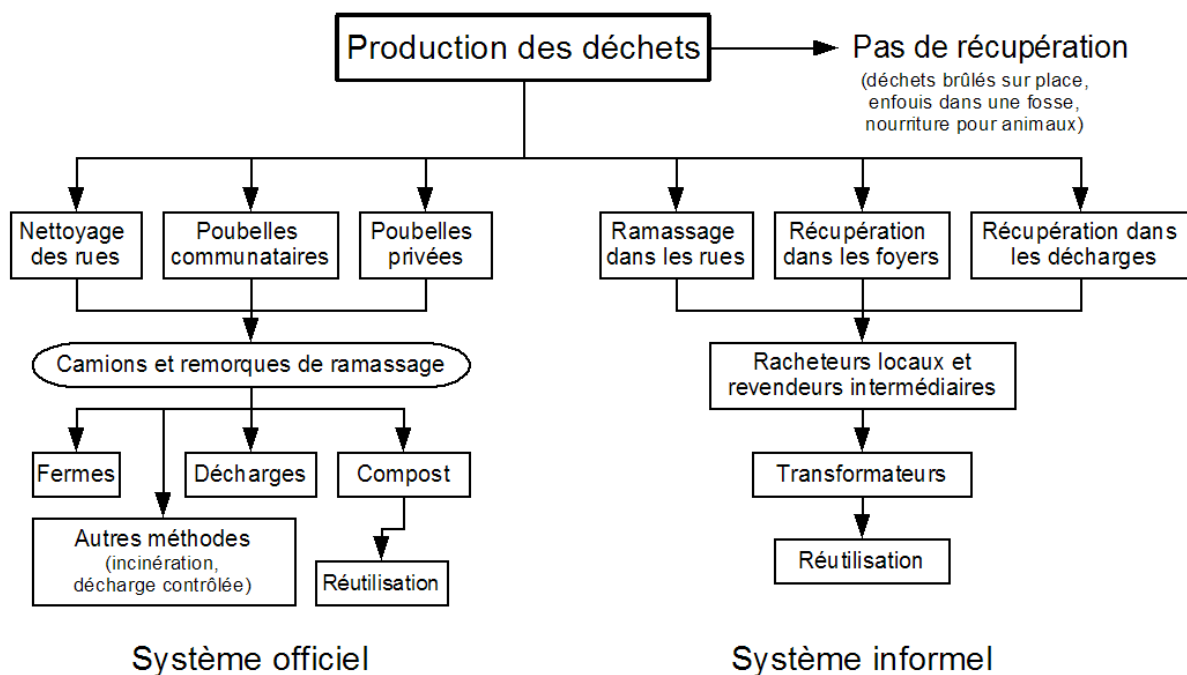
t-il pas ? Le récent scandale britannique concernant les déchets plastiques envoyés en Chine le confirme : selon le journal Libération, « 12 000 tonnes transitaient ainsi en 1997 depuis l'Angleterre, le chiffre aurait été multiplié par plus de cent en 2005 »:

*« Les médias britanniques sont arrivés les premiers. Sky News TV dans un reportage, Etes-vous en train d'empoisonner la Chine ?, a frappé fort la conscience des consommateurs anglais, persuadés du destin vert de leurs déchets. Ils ont filmé les milliers d'emballages Cadbury's et Heinz et les résidus de plastique invendables livrés avec, en train de brûler dans des fumées nauséabondes et cancérigènes. Ils ont montré la rivière qui coule vers Canton, jaune un jour, verte ou rouge le lendemain, selon les rejets des incinérateurs sommaires. Ils ont dénoncé l'économie mondiale des ordures : des exportateurs, déjà payés par leur gouvernement pour recycler les emballages britanniques, les revendent tels quels en Chine, où tout a une valeur, où le vieux plastique est une matière première. »*⁴⁴

La mondialisation a tellement baissé le coût de transport qu'il est plus rentable d'envoyer nos déchets se faire traiter ailleurs dans des conditions abominables. Doit-on penser que ce sont sur nos restes que les pays en voie de développement doivent se développer ? Est-ce l'idée que l'on se fait de l'aide au développement ? Les citoyens n'ont plus conscience de la quantité de déchets qu'ils génèrent . Cet état de fait est rendu plus visible lors des grèves des éboueurs par exemple. D'ailleurs, politiquement, c'est la raison pour laquelle ce type de grève ne peut pas durer...

Le déchet est donc un sujet sensible au niveau local. Mieux le prendre en compte permettrait de régler ce type de protestations tout en tirant le maximum de valeur à ce qui est, en temps normal, utilisé une seule et unique fois !

⁴⁴ Source : Libération, « Les parias du plastique ». Article du 12 février 2007 écrit par Pascale Nivelles.



Sources : Fondation pour le Logiciel Libre. Auteur : Rémi Kaupp.

Le schéma ci-dessus illustre dans les grandes lignes la politique de traitement des déchets de notre société. Trois solutions : l'incinération ou l'enfouissement, le tri et la réutilisation soit la réinjection du déchet dans le système économique. On constate que le système officiel ne valorise pas énormément les déchets tandis que le système informel reste la solution la plus aboutie en matière de traitement. Les collectivités doivent donc s'efforcer de créer des passerelles entre ce système officiel et ce système informel. Schématiquement, les collectivités ont le devoir d'améliorer le tri domestique ou industriel et de trouver les meilleurs débouchés aux déchets triés ! Cela nécessite de trouver des entreprises capables de valoriser les déchets disponibles ou des racheteurs locaux intéressés par « le gaspillage ». Par mesure de sécurité, les déchetteries sont fermées la nuit, mais c'est livrer un secret de polichinelle que de dire que certaines catégories de personnes récupèrent ce qui a été jeté. Il est donc de la responsabilité de la collectivité que de faciliter la récupération en institutionnalisant ces « recycleurs » plutôt que de fermer les yeux.

La question qui s'offre à nous est donc de savoir ce qui peut être valorisé, mais aussi comment faire de la valeur ajoutée avec une nuisance ?

Quels déchets valoriser ?

Bois, ferraille, végétaux, plastique, béton, panneaux solaires... tout est recyclable ! Cela nécessite des degrés de technicités différents, mais aujourd'hui, seuls les déchets nucléaires sont sans solution !

En France, en 2004, l'emballage était le 8e secteur industriel⁴⁵ avec 19 milliards d'euros de chiffres d'affaires, 2 000 établissements et 122 000 salariés. La France couvre 30% du secteur emballage en Europe et à ce titre fait figure de très gros producteur. Elle est aussi le troisième exportateur mondial d'emballages, derrière l'Allemagne et les États-Unis, le plastique représentant à lui seul 40% des exportations. L'agroalimentaire absorbe 65% des emballages plastiques (et réciproquement, 50% des aliments sont emballés dans du plastique). Le reste de l'utilisation du plastique se partage entre les produits d'entretien (13%), l'hygiène, la santé et la beauté (12%) et l'industrie et le transport (10%).

En 2002, selon l'ADEME⁴⁶, pour un gisement annuel d'emballages de 12,3 MT, en France, on retrouvait : 4,2 MT de papier et de carton ; 3,4 MT de verre ; 2,1 MT de bois ; 1,9 MT de plastique ; 0,7 MT de Métaux. Le secteur français des emballages en verre est concentré sur quelques industries lourdes comme le métal bien que ce dernier soit mieux réparti géographiquement. Celui du plastique est atomisé sur tout l'hexagone, celui du bois reste très artisanal et bien sûr proche des grandes forêts. La décentralisation politique doit s'accompagner forcément d'une décentralisation économique pour les secteurs où la rentabilité est assez importante. Ainsi, une entreprise centralisée pourra étudier la possibilité d'implantation dans divers territoires afin de respecter les objectifs politiques visant à la réduction des transports de déchets et donc au traitement local. Cette décentralisation économique devrait pouvoir optimiser les flux de marchandises. Rappelons que seul 46% des déchets apportés en déchetterie sont valorisés sur les 6,8 MT de déchets collectés en France !

C'est dire s'il y a matière à recycler ! Certes, on pourrait rétorquer que cet emballage est souvent superflu, mais tant que le consommateur achètera, que peut faire la collectivité (dans le cas présent, l'Etat) à part légiférer ? Néanmoins, on pourrait également se demander si c'est effectivement la demande qui crée l'offre ou si c'est l'offre qui crée la demande

⁴⁵ Sources : SESSI 2004.

⁴⁶ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'énergie.

(dans une société médiatique comme la nôtre, le rapport entre l'offre et la demande se modifie) ? Il ne faut jamais perdre de vue que l'objectif est d'orienter la production d'emballage vers des processus moins polluants ou avec des matières réutilisables et de réduire ces déchets à la source... même si cela nécessite la reconversion d'entreprises et la destruction d'emplois ! On ne peut faire *reposer* une économie sur la valorisation de déchets sous peine d'atteindre des raisonnements absurdes : la pollution enrichit ! Toutefois, il est possible de développer une économie de transition, fortement productrice de valeur ajoutée. Pour cela, il faudra tout de même faire face à des pressions de secteurs très rentables qui n'ont aucun intérêt à réduire la production de plastique : la pétrochimie par exemple !

La Bretagne doit donc inciter les entreprises de recyclage ou de collecte des déchets à valoriser ces produits, à se diversifier. Ainsi, d'une économie de la collecte, peu génératrice de valeur ajoutée, la région pourrait progressivement créer un savoir-faire dans la filière du recyclage. D'autant que la Bretagne est une terre d'agroalimentaire (gros producteur d'emballage), mais aussi une terre industrielle (entreprises sidérurgiques, matériaux composites...), secteur qui connaît de plus en plus fréquemment des périodes de crise dont les nouveaux débouchés seraient les bienvenus...

Le rôle des ports ?

Suite à ces quelques paragraphes concernant la valorisation des déchets, on est en droit de se demander quel rapport il existe entre ces déchets et nos ports bretons ? L'article 273 du SDEC énoncé plus haut semble, qui plus est, contredire le rôle des ports dans ce traitement des déchets. Pourtant, les ports sont concernés. Certes, il est question de réduction des déplacements longs, mais la valorisation économique des déchets ne peut se faire efficacement sur tous les déchets à l'échelle de chaque territoire. Le traitement du fer, par exemple, nécessite des structures trop importantes (fonderies, aciéries) pour qu'elles puissent être créées partout ! Néanmoins, la Bretagne possède une population élevée sur les côtes si bien que la présence de déchets ne fait aucun doute. La multitude de ports bretons pourrait donc être une force puisque la valorisation peut se faire au plus près de la population. Il faut une politique de tri par les collectivités à terre et ensuite une massification des déchets dans un lieu où la valorisation pourra se faire à plus grande échelle, ceci afin d'éviter la multiplication des investissements pour des structures très peu rentables. Les ports de transit des déchets deviendraient donc des centres de traitement.

Or, l'acheminement actuel se fait principalement par camions quand la massification conviendrait mieux aux navires. Dans cette optique, les ports font office de points stratégiques puisqu'ils ont la possibilité de concentrer les trafics à condition d'avoir un peu d'espace disponible, de maîtrise foncière. Les ports devraient être, de plus, moins concurrencés par la route du fait que les déchets ne nécessitent pas forcément un traitement rapide ! Les institutions politiques doivent cependant tenter de mutualiser les plate-forme de retraitement non plus à une échelle mondiale, mais à une échelle plus locale. Si la massification n'est pas suffisante, l'objectif est d'étendre cette mutualisation à un bassin cohérent. Or, l'Atlantique est un bassin cohérent. Concernant la ferraille, les projets de ce type existent déjà puisque le port de Bilbao accueille la ferraille exportée par les ports de toute la façade (multiples aciéries dont Arcelor). Néanmoins, on constate que le tri sélectif s'accroissant à terre, les lieux de traitement vont rapidement devenir insuffisants. Même si le port de Bilbao n'est aujourd'hui plus saturé du fait de sa déconcentration hors de la ria, au regard de l'envolée des prix des métaux, il serait peut-être judicieux d'investir dans des aciéries électriques modernes, plus petites et mieux intégrées aux territoires que les hauts-fourneaux des anciennes fonderies. Il serait pertinent de réfléchir aux implantations de ces centres de traitement. Quels pourraient être les ports d'accueil de déchets ?

Si l'on part sur l'hypothèse qu'il serait intéressant de développer une ou plusieurs aciéries électriques, le choix de leur localisation est réduit. En effet, pour limiter les transports de ferraille, ce centre de traitement devrait nécessairement se trouver à proximité de gisements de matières premières. Or, les matériaux recyclés sont principalement des « chutes » industriels. On peut donc affirmer que les ports accueillants de la déconstruction de navires usagés sont les plus aptes à traiter ces déchets. Or, voilà quelques années qu'un port comme Brest est plébiscité pour jouer ce rôle de déconstruction. De même, Lorient tente de se développer sur la filière du nautisme à forte valeur ajoutée (course au large) : des entreprises de pointe en matière de traitement du plastique seraient peut-être intéressées par les réserves foncières du port ? Et que dire des groupes de recherche universitaire comme L2PIC de l'Université Bretagne Sud ?

4. Le port comme milieu innovateur ?

Qu'est-ce qu'un milieu innovateur ?

D'ordinaire, le mot « milieu » est assimilé au mot « lieu ». Pourtant, dans les théories des milieux innovateurs lancées par Philippe Aydalot et le GREMI (Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs) en 1984, le milieu et le lieu sont des éléments différents. Qu'est-ce qui différencie un milieu d'un lieu ? Selon Jean-Michel Brogniet, « un lieu est un espace concret et perçu que l'on peut observer, décrire, parcourir, toucher... ». C'est, par exemple, le centre-ville de Saint Malo, le village de Locmiquélic dans le Pays de Lorient, le quartier Lambézellec à Brest. Le milieu est, quant à lui, « une construction de l'esprit, une abstraction qui qualifie l'ensemble des caractéristiques d'un cadre de vie ».

L'auteur continue sa définition du terme en ajoutant qu'« étudier le milieu ne consiste pas à étudier des lieux pour en faire une description paysagère ni pour en retracer l'évolution d'époque en époque. Il s'agit là de géographie et d'histoire. L'étude du milieu étudie les phénomènes qui conditionnent la vie de l'homme aujourd'hui dans ses lieux de vie. Ces phénomènes sont appréhendés à travers leurs dimensions spatiales et temporelles »⁴⁷. Il s'agit d'une étude bien plus complexe qui a pour but de découvrir comment l'Homme « habite » son territoire, c'est à dire comment il l'occupe au travail, à son domicile, lors de ces déplacements, ses activités... Le milieu est donc toujours une production sociale, résultant de rapports sociaux, de valeurs et de choix de société, d'une Histoire.

Ainsi donc, selon G. Benko et A. Liepietz, le « Territoire compte », « la décision politique compte »⁴⁸. Le milieu (ou le territoire) serait la source de l'innovation. L'innovation est perçue comme un processus de création collective qui permet au territoire de s'adapter aux changements. On retiendra les théories de Alfred Marshall à propos des systèmes productifs locaux ou de Joseph Schumpeter et sa destruction créatrice.

⁴⁷ Jean-Michel Brogniet : l'étude du milieu autrement.

⁴⁸ G. Benko et A. Liepietz. *Les régions qui gagnent*. PUF, 1992.

Le port peut-il devenir un milieu innovateur ?

Envisagé à l'échelle des lieux, on pourrait multiplier à l'infini les différents types de milieux. Il n'est donc pas inconcevable de dire que le port, entité distincte, puisse devenir un milieu innovateur.

Selon Jean-Louis Le Moigne, l'innovation peut émerger du milieu (développement endogène) ou provenir de l'extérieur (exogène). Ainsi, dans cette théorie des milieux innovateurs, il n'y a aucun fatalisme. On est bien loin des théories de W.W. Rostow, ce célèbre économiste dont la vision linéaire du développement a été vivement critiquée. Ici, des régions pourtant défavorisées parviennent à se développer avec ou sans apports financiers extérieurs.

De même, les ports qui engageraient des synergies sur leur espace de travail pourraient bénéficier d'un développement insoupçonné ! En changeant de point de vue et en bâtissant de nouvelles hypothèses, l'application de cette théorie peut retourner une situation. Roberto Camagni, le président du GREMI, explique que « par milieu innovateur, on entend cet ensemble de relations unissant un système local de production, un ensemble d'acteurs, des représentations et une culture industrielle, générant un processus dynamique localisé d'apprentissage collectif ». C'est donc bien en connaissant les entreprises locales que les mises en relation seront possibles. Le port doit donc assumer cette nouvelle fonction de coordonnateur.

C'est donc une recherche de compétitivité qu'il nous faut concevoir pour les ports bretons et non plus simplement de la marchandise en transit. Or, pour être compétitif, jusqu'à présent, un port devait avoir des coûts de gestion bas et une bonne desserte terrestre (accessibilité). On sait aujourd'hui que ces éléments sont primordiaux, mais qu'ils ne sont pas les seuls. Selon Denis Maillat et Sophie-Hélène Bataïni de l'université de Neuchâtel (Suisse), « la compétitivité des systèmes territoriaux de production s'articule autour de deux types de facteurs immatériels interdépendants : les connaissances et les modes de coordination ». Selon eux, cette interdépendance entre ces deux facteurs est elle-même garante du niveau de compétitivité des systèmes. On constate donc que le choix de la concession portuaire qui sera décidé prochainement par le Conseil Régional de Bretagne est majeur !

Le pôle « Mer Bretagne ».

Parmi les systèmes territoriaux de production emblématiques, on retrouve les districts industriels et les technopôles. Dans le cas des districts industriels, la création de connaissances et les modes de coordination sont tous les deux ancrés dans la tradition et fortement reliés. Au contraire, les technopôles sont souvent caractérisés par la création et l'exploitation de connaissances. Pour cela, les acteurs concernés tendent à se concentrer spatialement de manière à instituer des modes de coordination qui favoriseront cette création et cette exploitation de connaissances et donc amélioreront leur compétitivité.

La France s'est engagée dans une politique de pôle de compétitivité parmi lesquels on retrouve deux régions s'occupant de la mer : la Provence Alpes Côtes d'Azur et la Bretagne. Ces pôles souhaitent, entre autres, mettre les nouvelles technologies de la mer au service de la sécurité maritime et du développement durable⁴⁹. Ces clusters ont pour enjeux la mise en synergie des activités maritimes.

Selon le Livre vert, « les clusters peuvent aider à stimuler la compétitivité de secteurs entiers, ou bien d'un groupe de secteurs. Il suffit pour ce faire de partager les connaissances, de réaliser des projets communs dans le domaine de la recherche et de l'innovation (mise au point de produits), d'unir les efforts en matière d'enseignement et de formation, de faire appliquer les mêmes méthodes d'organisation innovantes au sein d'un groupe d'entreprises (achats ou distribution en commun) ou des stratégies de promotion communes, y compris en matière de marketing et de publicité ». Ces clusters bretons augurent-ils la fin du zonage ? Il est trop tôt pour le dire, mais on retiendra que les ports doivent s'affirmer de plus en plus comme des coordinateurs de projets.

Le pôle Mer-Bretagne concerne les cinq thèmes suivants : sécurité et sûreté maritime, ingénierie maintenance et services navals, exploitation des ressources énergétiques marines, exploitation et valorisation des ressources biologique marine, environnement et génie côtier. Il est primordial de coupler la politique maritime bretonne avec les projets déjà existants afin de ne pas multiplier les structures. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de distinguer les sites bretons dans lesquels les SPL seraient possibles : le centre Bretagne (agroalimentaire) ;

⁴⁹ Brochure « le Cluster Maritime Français ». 2006-2007.

le Trégor (télécommunications) ; Nantes, Saint-Nazaire et dans une moindre mesure Saint Malo (bois)⁵⁰ ; Quimper et Saint Briec (biotechnologie)⁵¹ ; Concarneau, Lorient, Brest et Saint-Nazaire (construction navale) ; Lorient, Brest (valorisation des produits de la mer par IFREMER)... Certains sites ont déjà été labellisés en décembre 2005. Il n'est donc pas nécessaire de relancer de nouveaux chantiers, mais peut-être simplement d'améliorer les passerelles entre les différents projets. D'autres projets moins emblématiques pourront alors peut-être se greffer sur le programme national ?

⁵⁰ Notons cependant que l'Union Européenne a adopté en 2003 un plan d'action communautaire contre l'importation illégale de bois tropicaux. À ce titre, en France, seul le port du Havre est autorisé à importer ce type de bois. St Malo bénéficie de dérogations. Voir article « des petits ports qui pèsent plus de 100 millions de tonnes » en annexes.

⁵¹ Article de Bernard Guesnier intitulé « territoires et milieux innovants » dans *L'entreprise atlantique*, dirigé par Yves Morvan. Aube, 1996.

5. Les limites.

La connaissance précise du territoire est indispensable.

On l'a compris, le prochain concessionnaire des ports de Lorient et Brest, dont la concession arrive à échéance fin 2007, sera déterminante pour l'avenir maritime de la région. Ce concessionnaire devra nécessairement connaître parfaitement le territoire et ses acteurs afin de bien les coordonner et les amener à innover constamment. Comme le rappelle Yves Lebahy, « la nécessaire gestion des espaces littoraux implique une parfaite connaissance de ceux-ci et une responsabilisation des sociétés qui y vivent et y travaillent à l'égard de leurs équilibres »⁵². Il en va de la survie des ports, de plus en plus concurrencés malgré la saturation des ports du Northern Range.

Ces ports de Lorient et Brest ont été aujourd'hui gérés par les chambres de commerce et d'industrie (Brest et CCI du Morbihan). A l'heure actuelle, il est difficilement concevable que l'on retire ces chambres de la gestion des ports tant ils sont des acteurs intégrés aux tissus socio-économiques des territoires. Néanmoins, celles-ci devront convaincre en respectant les objectifs politiques définis par le Conseil Régional si elles souhaitent conserver leur autorité. Ont-elles d'ailleurs le choix ? Que deviendraient les CCI de Brest et de Lorient sans les ports de commerce ? L'autre hypothèse pour une bonne gouvernance serait d'associer les partenaires à la gestion par le biais de Sociétés d'Economie Mixtes (SEM). Ainsi, la collectivité aurait toujours un œil sur les projets et les acteurs auraient une tribune pour se côtoyer. Dans ce cas de figure, la difficulté résiderait principalement dans l'organisation de la gouvernance et la bonne entente des acteurs présents dans la SEM, mais le résultat peut être tout aussi probant. Pour cela, il serait peut-être judicieux d'étudier les différents types d'organisations présentes ailleurs en Europe en se rappelant bien que l'ambition du benchmarking n'est pas de « copier », mais d'améliorer notre propre modèle.

C'est ici que la collectivité doit prouver qu'elle connaît bien son territoire. Aujourd'hui, il semblerait que la collectivité et les entreprises locales se soient quelque peu déconnectées si bien qu'elles ne communiquent plus. Avant tout lancement de projets, il convient pourtant de faire des études de marché, de chercher des acteurs intéressés... C'est la raison pour laquelle, il est nécessaire de faire des études commerciales au sein de chaque

⁵² Yves Lebahy. Le pays maritime. Un espace projet original. PUF, 2002.

territoire portuaire. L'objectif est de repérer la marchandise qui entre ou sort du territoire par la route et qui pourrait éventuellement transiter par le port. Par la suite, des politiques de microéconomies pourraient être envisagées. Mieux cibler, puis travailler avec un objectif en tête, telles sont les enjeux de développement pour les ports, mais aussi pour les territoires.

Bien évidemment, les industries productrices de valeur ajoutée doivent nécessairement avoir un rapport avec le port pour être localisées dans le système portuaire. En effet, si la marchandise n'est ni exportée, ni importée par le port, pourquoi s'implanter sur la zone industrialo-portuaire plutôt que dans une autre zone d'activité ? Il faut donc trouver une matière première suffisamment abondante pour transiter par les ports et générer un potentiel de transformation.

Les projets doivent être compétitifs.

Même si cette idée de « pays maritime » défendue par Yves Lebahy est légitime et légitimée par les projets de pôles de compétitivité marin, de cluster, de meilleure coordination (...), encore faut-il trouver de la rentabilité économique. Correspondre aux objectifs définis par le SDEC ne suffit pas ! Or, ces projets de valorisation de toute sorte ont un coût élevé : conséquence de la production de masse, le retraitement des déchets coûte souvent plus cher que l'achat d'un produit neuf.

Corrélativement, on retrouve les faiblesses du transport maritime qui, bien que peu polluant, est moins rentable sur courtes distances que la route. Le transport maritime est moins rapide que la route dans une société du *just in time* et nécessite une régularité dont la souplesse du chargement routier n'a pas besoin. Le tramping laisse trop de place au hasard et à la conjoncture. De même que l'économie classique a horreur des chocs, l'économie maritime aime les lignes régulières, plus sécurisantes.

Ces projets devront aussi trouver une compétitivité vis-à-vis d'autres activités maritimes plus rentables. Les clusters sont souvent considérés comme étant un moyen d'associer TOUS les secteurs d'activité. Or, certains secteurs ne sont pas compatibles avec d'autres. Ainsi, les chantiers navals de plaisance se développent au détriment de l'activité commerciale des ports. Le secteur du tourisme représente 50 000 emplois directs en France contre 45 000 emplois directs pour les ports (administration et manutentionnaires) et 24 000

emplois directs pour la flotte de commerce. En 2005, ce sont 125 000 bateaux de plaisance qui ont été construits⁵³. Les propriétaires de ces bateaux font donc des demandes de places dans les ports de plaisance si bien que la Bretagne se retrouve submergée de demandes et que le tourisme représente aujourd'hui une manne financière telle qu'il grignote progressivement les activités traditionnelles supposées moins rentables, pêche et commerce ! Pour reprendre les termes de Hubert O'Neill (TMC), « Les collectivités subtilisent les moyens de production et les transforment en terrains de jeux ! ».

Il faudra donc veiller à ce que ces projets soient bien aboutis pour ne pas vivre les mêmes abandons que les ports de commerce ont connu : Lorient-Casablanca, Lorient-Gijon...

⁵³ Brochure « le Cluster Maritime Français » 2006-2007.

6. Pistes de réflexion.

Plus que des financements sectoriels, c'est tout un pan de l'économie qu'il faut repenser à partir de la mer. Rappelons tout de même que la France maritime, toutes activités comprises, recense plus de 40 milliards d'euros de valeur de production et 317 500 emplois directs (hors industries portuaires et hors tourisme littoral terrestre)⁵⁴. Le Système Productif Local doit permettre à la région de penser autrement les politiques consenties sur le littoral.

Soutenir le cabotage et le microcabotage.

Une véritable stratégie maritime pour la Région Bretagne doit s'accompagner de crédits non négligeables. Même si tous les projets ne sont pas prohibitifs, on ne peut concevoir dans le monde moderne de développer une activité sans investir un minimum ! Toutefois, pour développer un SPL sur les ports, les investissements pourront être croisés en fonction des enjeux et l'on peut distinguer deux types de projets : le cabotage et le microcabotage.

Concernant le cabotage, les enjeux sont plutôt régionaux. Les investissements, dans ce cas de figure, seraient essentiellement maritimes. Les premiers sont fiscaux et consistent à tenter d'harmoniser les passages portuaires à l'échelle de la Bretagne pour les caboteurs. Le but est d'attirer un plus grand nombre de petits navires sur le port et, par conséquent, de traiter un volume de marchandises plus important. Le calcul devrait prendre en compte les coûts de Nantes puisque celui-ci ferait office de port d'éclatement. Malgré tout, on peut imaginer que l'harmonisation des seuls ports de la Région Bretagne permettrait, dans un premier temps, une concurrence inter-portuaire plus réduite. La difficulté d'une telle initiative est de ne pas faire de distorsion de concurrence. Or, la Région devrait prendre en charge une partie des coûts de passage (ce qu'il faut valoriser) : les pétroliers, par exemple, ne seraient pas aidés, mais les caboteurs ou les porte-conteneurs pourraient l'être. L'important est de rester cohérent avec ses choix de société. Malgré les difficultés, une autre solution est envisageable : imaginer une péréquation entre les ports qui permettrait d'aider les petits.

Mais le soutien au cabotage ne peut s'arrêter à ce type d' « aides ». Pour une politique réellement ambitieuse, la collectivité pourrait créer sa propre flottille qui serait louée aux

entreprises⁵⁵. Ces flottilles permettraient de développer le tramping sans que le coût d'investissement dans un navire ne les « plombe ». Il est vrai que le coût de telle mesure est élevé, mais il serait amorti par la réduction du nombre de camions sur les routes et par le travail créé dans les chantiers navals. Ce coût peut également être partagé en imaginant un système de financement public-privé comme le quirat*. La conception des navires ne devrait pas être laissée au hasard : les navires devront être équipés de manutention à bord afin de garantir une plus grande souplesse et un chargement-déchargement aisé. De tels navires permettraient, en outre, de ne pas surinvestir dans des infrastructures lourdes comme des portiques dans les ports les plus petits.

Les enjeux du microcabotage sont plus locaux. Le microcabotage doit se concevoir à l'échelle régionale certes, mais aussi à l'échelle des communautés d'agglomération. A ce titre, sa mise en place est beaucoup plus compliquée ! En effet, il faut trouver des marchandises suffisamment pondéreuses pour être transportées par des dizaines de camions sur très courtes distances. On pourrait même aller jusqu'à dire que ces niches de développement pourraient être, une fois découverte, intégrées dans un plan de déplacement des entreprises ou un plan de déplacement urbain. Ce microtrafic, ce « brouettage » comme l'appelle Jean-Michel Sévin, inclus notamment l'utilisation de péniches pour relancer le transport fluvial (canal de Nantes à Brest, Blavet, Rance, Vilaine...). Ce type de trafic a le désavantage d'être extrêmement concurrencé par la route, mais il pourrait aussi permettre la « résurrection » de ports intérieurs qui ne servent plus du tout aujourd'hui (Hennebont, Quimper, Morlaix, Le Conquet, Binic, Paimpol...).

Mener des politiques prospectives.

Pour réussir un projet de cabotage et rendre le SPL cohérent, il est toutefois nécessaire de bien connaître l'environnement économique proche de ce SPL comme nous l'avons rappelé précédemment. Pour cela, il faut commencer par mettre à disposition l'information. La société actuelle accorde une attention toute particulière à la maîtrise de l'information. Or, trop souvent, des dossiers dits « confidentiels » empêchent les entreprises d'avoir accès au Savoir. Trop de bureaux d'études, de collectivités gardent jalousement des informations qui

⁵⁴ Francis Vallat, « la France maritime bouge ». Dans le Monde Maritime de mars 2007.

⁵⁵ Suggestion empruntée à Yves Lebahy et Eric Louis Méléneq. Pour contourner l'obstacle de la concurrence libre et non faussée, il faudra veiller toutefois à faire payer aux entreprises le véritable coût d'exploitation.

pourraient s'avérer très utile au développement économique. De même, beaucoup d'entreprises rechignent à livrer des informations sur leur propre activité. C'est cet éternel conflit entre le « public » et le « privé » qu'il est nécessaire de résoudre : d'un côté comme de l'autre, la collaboration pourrait rapporter gros. La coopération et le partage de l'information est une condition *sine qua non* de la réussite d'un SPL.

C'est un nouveau contrat de partenariat qu'il faut donc trouver entre la collectivité et les entreprises afin que les projets puissent être abordés dans les meilleures conditions. La Région Bretagne, mais aussi les communautés de commune, d'agglomération ou les communautés urbaines, en partenariat avec les chambres de commerce et d'industrie devraient donc se lancer dans d'ambitieuses politiques de prospectives économiques afin de dégager des tendances : Quelles activités ? Quelles marchandises ? Quels trafics ? Quels projets ? Le SPL, même s'il a une ambition régionale, sert tout de même les intérêts des bassins d'emplois...

Le port (ou le système portuaire), dans chaque territoire, pourrait faire office de coordonnateur en matière de transport maritime d'où la nécessité de bien réfléchir au type de gouvernance proposée dans les ports. L'amélioration des démarches commerciales en amont et en aval du maillon portuaire est essentielle à la compétitivité portuaire. Or, trop souvent, les ports ne privilégient que les entreprises ayant déjà un trafic portuaire. La prospection de l'arrière-pays doit-elle s'arrêter aux quelques usines d'agro-alimentaires ? Ne faudrait-il pas repérer des entreprises qui pourraient, éventuellement, envisager un report modal ? N'est-ce pas en s'assurant une bonne connaissance de l'arrière-pays que le port a toute ses chances d'être privilégié ? Prenons le cas du port de Saint Malo : comment expliquer qu'une part importante du trafic de Rennes soit traitée par Le Havre ? Ce n'est pourtant pas la desserte entre Rennes et Saint Malo qui est défectueuse ! Les raisons sont donc portuaires...

Enfin, il paraît nécessaire, dans cette recherche de nouveaux trafics, d'associer les chargeurs routiers aux armements maritimes ! En effet, tant que les chargeurs routiers n'auront aucun intérêt financier, le transport maritime est condamné à être concurrencé par la route. Ceux-ci ayant déjà des trafics au départ des ports, nul doute qu'en les associant, les autoroutes de la mer verront le jour plus vite...

Améliorer la desserte ferroviaire vers les ports.

L'une des variables de compétitivité des ports, et donc de la vitalité des SPL, reste quoi qu'il en soit l'accessibilité. Parmi les modes de connexion au port, le transport ferroviaire devrait être privilégié par sa capacité de massification et les faibles nuisances qu'il génère comparé à la route (pollution, bruit, nombre...). C'est donc une véritable révolution territoriale qu'il faut mener en tentant de favoriser le couple fer-mer par rapport à la route, réservée au trajet le plus court, au porte à porte. Selon Fret SNCF, en 2005, 41% de son trafic est à l'international dont 15% par les ports. Cette faible massification vers les ports résulte sans doute de l'intérêt porté par l'entreprise aux petits ports : un port comme Lorient, par exemple, était jugé trop peu rentable (en 2004) pour que Fret SNCF s'y attarde. Les seules plates-formes logistiques de l'ouest sont donc Rennes et Montoir (privé). N'est-il pas possible de développer de plus petites bases localement en s'appuyant sur les ports ? Le problème majeur réside dans la faible compétitivité du transport ferroviaire...

La France, de ce point de vue, fait figure de mauvais élève. Certes, le TGV est un des fleurons de l'économie française, mais pour ce qui est du transport de marchandises, la SNCF a bien du mal à offrir un service acceptable. La compagnie historique se tourne volontiers vers le transport de voyageurs, mais semble oublier tout le pan économique de la fonction ferroviaire. Du coup, la route détient le monopole du trafic intra et interrégional. La Région appelle de ses vœux les projets fret, mais paraît peu pressée de régler ce problème (contrairement à la desserte des voyageurs). Est-ce étonnant puisque l'on sait que la décentralisation est financée en partie par la TIPP* ? Les camions roulent pour les Régions ! Notons toutefois que la région Bretagne a décidé de majorer la TIPP d'un centime par litre de carburants. On peut également se demander quelle est la part du budget des transports consacrés à la route ? Et celle consacrée au fret ferroviaire ? 21% du budget du Conseil Régional est dédié aux transports, mais les priorités sont la ligne Paris-Quimper et la RN 164. Le rapport de force n'évoluera pas tant que les investissements seront aussi inégaux...

Pourtant, le réseau ferré est très important en France. Centralisé, mais conséquent. En Bretagne, de nombreuses entreprises sont, ou ont été, raccordées au rail. Rénover et utiliser les infrastructures existantes serait déjà une très bonne initiative plutôt que de transformer les voies ferrées en « voies vertes » destinées aux seuls promeneurs du dimanche ! Doit-on rappeler que le volet fret faisait aussi partie du programme électoral de M. Le Drian ? Car

Réseau Ferré de France (RFF), pour réduire ses dettes, vend une partie de ses lignes obsolètes ! Ne serait-il pas plus sage de faire circuler plus de trains afin de faire rentrer plus d'argent ?

Face à l'arrivée de la concurrence (Véolia, la Deutsche Bahn, SNCB...), Fret SNCF avait émis le souhait de redevenir viable cette année. La concurrence peine à s'imposer, mais de nombreuses niches sont actuellement étudiées par ces entreprises quand Fret SNCF se dégage. Mais pour relancer la desserte ferroviaire des ports, tous les acteurs doivent se réunir. Les investissements sont d'une telle ampleur qu'ils nécessitent des croisements. De même que la région pourrait se doter de navires, les ports pourraient se doter de wagons puisque les services de Fret SNCF sont, pour l'instant, surfacturés. De même, la Région peut initier (en partenariat avec la SNCF ou la concurrence) des politiques de transports. Pourquoi ne pas réserver des sillons horaires au fret ? Pourquoi ne pas faire circuler la marchandise la nuit ? Encore faudrait-il que la marchandise arrive à temps et que le chargement ne se perde pas ! Enfin, il serait peut-être pertinent de chercher à rentabiliser une ligne Nord-Sud qui mettrait en relation des ports de Bretagne Sud à la Manche.

Relancer la Recherche et la formation maritime.

Ce genre d'investissements n'est toutefois pas suffisant. Si l'on souhaite conserver la compétitivité et innover constamment, c'est un pan de l'économie régionale qu'il faut tourner vers la mer. Le pôle « Mer-Bretagne » est une première étape et participe à l'élaboration de SPL portuaires comme nous le recommandions dans les pages précédentes.

Les investissements supplémentaires sont nécessaires pour la recherche notamment en matière de construction navale pour inventer de nouveaux navires, toujours plus souples, avec peu d'équipage, plus fiables, avec une manutention autonome plus efficace, toujours plus performants énergétiquement... Pour desservir les îles, l'ambition serait de parvenir à développer un navire capable de les desservir toutes dans une logique de rotation : Belle-Ile, Groix, Sein, Ouessant...

Ces recherches sur de nouveaux navires trouveront sans aucun doute des débouchés économiques, mais ces navires, une fois construits, devront aussi trouver du personnel qualifié pour être utilisés. C'est la raison pour laquelle la formation du personnel devra être assurée.

La France possède une bonne formation maritime, mais le personnel d'équipage français est de plus en plus concurrencé par des travailleurs étrangers. En effet, le pavillon français métropolitain est tellement contraignant et coûte tellement cher aux armateurs que ceux-ci se tournent volontiers vers les pavillons libres de Panama, du Libéria ou de Malte ou, dans le meilleur des cas, vers le pavillon *bis* qui n'obligent les armateurs qu'à embaucher un tiers environ de travailleurs communautaires. Dans le cas d'une flotte régionale, la charte d'utilisation pourrait prévoir l'embauche de travailleurs nationaux...

Ce travail de mise en réseaux des ports, de l'Université, des entreprises n'est pas évident, mais les rapprochements entre secteurs sont souvent bénéfiques et permettent d'équilibrer l'activité tout en se préservant des crises. Enfin, les innovations devront être incitées à terre : énergie (les ports devraient pouvoir fonctionner de façon autonome), filières bois, plastique, verre...

Expérimenter les projets.

La principale lacune de notre système politique est son manque d'audace ! Pourtant, ce ne sont pas les projets qui manquent. Les sites tests sont très rares et sont la plupart du temps proposés par l'Etat à renfort de budgets pharaoniques. Cependant, certains tests sont peu coûteux et nécessitent uniquement une volonté politique des différents acteurs. Ainsi, l'association des ports îliens avec des ports continentaux plus importants n'est pas inenvisageable. Une telle alliance permettrait de développer de nouveaux débouchés pour les îles à la recherche d'emplois. De même, spécialiser quelques ports dans la valorisation d'un ou de plusieurs matériaux recyclables vérifierait la validité ou non de l'hypothèse selon laquelle ce tri doit se faire sur le port (le verre à Bordeaux ? le plastique à Lorient ? la ferraille à Brest ?). Rappelons toutefois les mises en garde de Christophe Parreau au sujet de la spécialisation : « une forte spécialisation, si elle n'émane pas de stratégies portuaires maîtrisées, est trop fréquemment synonyme de précarité, de dépendance et, parfois même, d'éviction de certains courants de marchandises, notamment les plus nobles ». Il faudra donc élaborer ces nouveaux trafics en laissant la priorité aux trafics vitaux pour le port.

L'expérimentation ne doit pas se faire *à la légère* ! Elle nécessite une organisation rigoureuse et ne doit pas s'appuyer sur les expériences particulières d'autres Etats. Le benchmarking, en effet, est pervers dès lors que le projet n'est pas défini au préalable. Cela

revient à copier un système hérité d'un territoire et mène, généralement, à un échec. La localisation des sites tests devra donc être étudiée, débattue. La décision pourra être prise aussi en fonction des friches industrielles disponibles pour éviter d'étendre les zones portuaires. Ainsi, les projets de déconstruction sont possibles pour des ports comme Brest, Lorient, Concarneau où l'on recense des chantiers navals⁵⁶. La déconstruction est compatible avec une volonté de recyclage au sein des ports. De même, la présence de la SBFM (Société Bretonne de Fonderie et Mécanique) à Lanester pourrait justifier la création d'une aciérie électrique sur le site du Rohu.

Parallèlement à la stratégie portuaire, le Conseil Régional pourrait créer un volet portuaire ou maritime à son AGENDA 21.

⁵⁶ Chantiers navals en Bretagne : Concarneau (Piriou, SCAN, FCRC), Brest (SEEGMO, SMNB, SOBRENA, CIB), Lorient (Alstom-Leroux) et Locmiquélic (chantiers Bernard). Source : ISEMAR.

Conclusion.

Pour conclure, il serait temps d'en finir avec « le Rivage des Syrtes » pour reprendre une expression de Marion Segaud. Comme les personnages de Julien Gracq, les bretons sont trop passifs face aux évolutions maritimes internationales si bien que la situation en Bretagne n'évolue plus. Or, comme le rappelle André Vigarié, « on ne naît pas peuple de la mer, on le devient ». Le Bretagne a trop longtemps tourné le dos à la mer pour se rattacher à un « centre » qui n'a de sens que lorsqu'on y vit. On ne peut refaire l'Histoire mais, forts de cette révélation, il nous faut nous tourner vers la mer en retirant le prisme que nous avons sous les yeux depuis trop longtemps. Même si la France n'a pas de forte tradition maritime, la Bretagne peut assumer sa différence, son originalité, et « rendre la vue à l'Europe » pour filer la métaphore de Jacques Beauchard. La mer n'a pas de frontières : plus qu'un obstacle, elle est un trait d'union entre les peuples. Elle est une main tendue du monde à la Bretagne...

Pour une région à l'ambition maritime comme la Bretagne, les ports sont une « opportunité géographique »⁵⁷ qu'il faut saisir. Ils constituent des portes d'entrée et de sortie sur le monde, mais ils structurent aussi les bassins de vie à terre par l'activité qu'ils génèrent. Bien sûr, les ports bretons sont incomparables aux ports géants asiatiques ou nord-européens, mais l'important n'est-il pas d'être libre d'aller où bon nous semble ? Au sein même de la Bretagne, les ports ne portent pas les mêmes enjeux, mais doit-on éliminer les plus petits au profit des plus rentables ? Un port n'a-t-il d'autres atouts que l'argent qu'il rapporte ? Aujourd'hui, l'accroissement de la taille des navires crée une Europe maritime à deux vitesses, voire trois si l'on prend en compte les exclus. Les ports sont des points de désenclavement pour des régions qui ne sont dites « enclavées » que parce qu'elles se tournent vers le centre de l'Europe⁵⁸ ! Les navires, en théorie, ne sont que des moyens de transport permettant de relier un point A à un point B. Or, le besoin de massification de notre modèle économique basé sur l'exportation est tel que les navires (et par extension les chargeurs) imposent un véritable *diktat* aux ports de commerce et éliminent progressivement les plus faibles. Quelle situation ubuesque que ce soit au port de s'adapter au navire !

⁵⁷ Expression de Paul Tourret.

⁵⁸ Gabriel Wackermann.

Il est donc nécessaire que la politique reprenne le pas sur l'économie afin de pouvoir décider de notre projet de société. Pour cela, la Bretagne doit croire en ses capacités et cesser d'exister pour les autres. Serions-nous, comme Ronan Le Coadic le laissait penser, condamnés à ne choisir qu'entre des « touristes ou des cochons » ? La spécialisation territoriale ne répond ni aux objectifs fixés par la Région, ni à ceux fixés par l'Etat, ni avec les orientations européennes. Le premier objectif est donc de réfléchir à une diversification de l'activité en Bretagne tout en veillant au contrôle de ces activités pour ne pas tomber dans les travers du rapport Poséidon. En effet, s'il est nécessaire de créer des passerelles entre les secteurs d'activité, il faut garder en tête que les compatibilités ne sont pas forcément possibles. Aujourd'hui, le secteur touristique représente une telle manne financière qu'il est difficile, politiquement, de résister. Pourtant, en spécialisant la Bretagne (particulièrement le littoral sud) sur l'économie touristique, c'est le monde industriel que l'on condamne ! La Bretagne possède, il est vrai, de magnifiques côtes ; il ne faut pas en oublier pour autant qu'elle est aussi une terre industrielle. Or, l'industrie et le tourisme font rarement bon ménage. Les collectivités devront donc tenter de trouver un équilibre de manière à ce que les deux secteurs puissent co-exister...

Les investissements à venir devront veiller à préserver et valoriser ces petits et moyens ports de commerce tellement concurrencés par le nautisme. Cette réhabilitation peut se faire par une politique volontariste de cabotage en se dotant d'une flotte digne de ce nom et en prospectant les produits susceptibles de transiter par les ports (report modal ou nouveaux trafics). Parallèlement aux améliorations de la desserte terrestre vers l'arrière-pays, les ports devront s'engager dans une stratégie de valorisation afin de garder la valeur ajoutée sur place. C'est en tournant les activités les plus quotidiennes vers la mer que les ports bretons pourront s'extraire de leurs faibles hinterlands.

Le développement vient de la mer, mais aussi de la terre. Or, les ports actuels se coupent progressivement de leur « pays » à tel point que certaines plates-formes portuaires ne correspondent à aucune ville. La logistique est primordiale pour limiter les déplacements et améliorer le service portuaire, mais elle ne doit pas cacher le territoire qui fait l'identité du port. Les ports bretons sont anciens et sont issus d'un savoir-faire qu'il ne faut pas oublier. La gouvernance portuaire doit donc être assumée par « ceux qui savent », qui connaissent le territoire. Une belle illustration du « vivre et travailler au pays ». Cela dit, l'ancrage territorial ne doit pas se vivre comme une fermeture au monde. Le monde est un ensemble de mondes

qu'il faut faire vivre ensemble. Qui mieux que le marin peut se sentir multiappartenant ? Combien existe-t-il de *bretons d'ailleurs* ?

Puisque la France semble décidée, poussée par l'Union Européenne, à regarder vers le large, la Bretagne doit se battre pour devenir sa figure de proue. Le premier appel d'offre concernant les autoroutes maritimes est lancé, peut-être faut-il y voir un déblocage de la situation ? Pourtant, défendre le transport maritime relève parfois du combat mythologique ! Les promesses se révèlent n'être au fond que des serpents de mer. Même si le transport maritime est au transport routier ce que le pot de terre est au pot de fer (comment lutter contre les lobbies routiers, pétroliers, contre les constructeurs de matériel roulant (...) ?), le jeu en vaut la chandelle... et la politique doit prendre ses responsabilités. Bien sûr, on nous rétorquera que le transport maritime ne dépend pas uniquement de l'administration portuaire, ni d'ailleurs de la seule volonté politique. Certes, mais ne faut-il pas commencer quelque part pour développer ce *Western Range* qu'Yves Morvan appelle de ces vœux ?

Espérons que la Bretagne fera mentir Antoine Frémont⁵⁹ lorsqu'il déclarait que « l'Homme ne fait que passer sur la mer. Il ne laisse de traces que ses déchets. L'espace maritime n'attire pas. Il est vide d'Hommes. ». Car la Bretagne est née du mariage entre la terre et la mer, qu'elle a engendré un peuple de marins et de paysans dont les petits-enfants ne savent plus vers quel horizon se tourner ! Rappelons simplement cette phrase de Xavier Grall : « Bretagne, nous te ferons »...

⁵⁹ Frémont Antoine. *La french line face à la mondialisation de l'espace maritime*. Anthropos, 1998

Glossaire

Benchmarking : correspond à l'étude et à l'analyse des techniques de gestion (au sens large) employées par les autres entreprises, et non pas seulement les entreprises concurrentes. En effet, il s'agit de s'inspirer de leurs méthodes utilisées avec succès.

Clusters : ensemble de décideurs qui créent et entretiennent un système relationnel leur permettant d'augmenter leurs opportunités d'affaires et de croissance.

EVP : équivalent vingt pieds (28 m³ pour 18,5 tonnes).

Feeder : navires de petites tailles servant à la desserte des ports secondaires à partir d'un port de transbordement, on évoque alors le *feeder*.

Hub : terme emprunté à la mécanique motocycliste (Hub and Spoke). Le Hub est un port de transbordement à partir duquel on dessert les ports secondaires. Utilisé également en aviation : Roissy est un hub aéroportuaire.

Just in time : « le juste à temps » est un terme économique venant du Japon qui correspond à une stratégie de *management* visant à limiter les stocks. Les pièces ou matières premières sont livrées sur commande immédiatement avant que la production en ait besoin. C'est cette logistique qui lança l'économie de « flux tendu ».

Milieu : ensemble territorialisé, ouvert sur l'extérieur, c'est-à-dire sur l'environnement technologique et de marché, qui intègre et maîtrise des savoir-faire, des règles, des normes et valeurs et du capital relationnel (...) et attaché à un système de production localisé, c'est-à-dire à un collectif d'acteurs ainsi qu'à des ressources humaines et matérielles. Donc, une approche par les milieux insiste sur le fait que les entreprises sont enracinées dans leur environnement.

PIB : Le produit intérieur brut correspond à la valeur totale de la production de biens et de services marchands dans un pays donné, au cours d'une année donnée, par les agents résidents à l'intérieur du territoire national.

Quirat : terme juridique représentant une part de propriété d'un navire. Autrement dit, de la copropriété.

TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

Tirant d'eau : hauteur de la partie immergée du bateau qui varie en fonction de la charge transportée. Il correspond à la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque, usuellement la quille.

Tramping : Mode d'exploitation d'un navire consistant à l'utiliser sans itinéraire fixe, à la demande.

Liste des cartes et tableaux

Cartes :

| | |
|---|-------|
| <i>Les principaux ports de commerce en Europe (2001).</i> | p. 23 |
| Source : DTMPL. Carte IAAT. | |
| <i>Les ports européens. Trafic total en 2003.</i> | p. 24 |
| Source : ISEMAR. Carte IAAT. | |
| <i>Les ports de la façade atlantique : localisation des principaux sites.</i> | p. 25 |
| Source : Yves Lebahy. 2004. | |
| <i>Provenance des marchandises en 2005.</i> | p. 32 |
| Source : ORTB 2005 | |
| <i>Destination des marchandises en 2005.</i> | p. 33 |
| Source : ORTB 2005. | |
| <i>Aire d'influence des PNOA auprès de usines de fabrication d'aliment du bétail.</i> | p. 34 |
| <i>Aire d'influence des PNOA auprès des coopératives céréalières.</i> | |
| Source : F. Agam, D. Berthet, S. Bodiguel. 2003. | |
| <i>Les régions membres de la commission arc atlantique de la CRPM.</i> | p. 53 |
| Source : site de la commission arc atlantique. | |
| <i>L'arc atlantique vu de Rostronen.</i> | p. 59 |
| Source : Yves Lebahy. | |
| <i>L'arc atlantique vu de Francfort.</i> | p. 59 |
| Source : Yves Lebahy. | |
| <i>Fédération des ports régionaux et locaux de la Manche.</i> | p. 67 |
| Source : Conseil Général des Côtes d'Armor. | |
| <i>Carte des pays défini par l'INSEE</i> | p. 81 |

Figures :

| | |
|---|-------|
| <i>Le schéma de Rimmer.</i> | p. 17 |
| Source : Le littoral agressé. Yves Lebahy. 2006. D'après Peter J. Rimmer. | |
| <i>L'évolution des villes-ports.</i> | p. 18 |
| Source : Gravani-Barbas, 1996. | |
| <i>Tonnage total des ports bretons en 2005 et 2006.</i> | p. 26 |
| Source : Revue Le Marin. | |
| <i>La croissance des navires.</i> | p. 54 |
| Source : ISEMAR. | |
| <i>La déconcentration portuaire.</i> | p. 72 |
| Source : NC. | |
| <i>Répartition générale du tonnage au port de NSN.</i> | p. 75 |
| Source : ORTB 2005 | |
| <i>Répartition générale du tonnage au port de Lorient.</i> | p. 75 |
| Source : ORTB 2005. | |
| <i>La zone portuaire au cœur du pays maritime.</i> | p. 78 |
| Source : Gael Briand. | |
| <i>Les différentes ruptures de charge.</i> | p. 82 |
| Source : Médiacité. | |
| <i>La vie des déchets.</i> | p. 86 |
| Source : fondation pour le logiciel libre. Auteur : Rémi Kaupp. | |

Bibliographie

Ouvrages :

- Allain Rémy, Baudelle Guy et Guy Catherine** (sous la direction de). *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*. PUR, 2003.
- Antheaume Benoit et Giraut Frédéric**. *Le Territoire est mort. Vives les Territoires !* IRD, 2005
- Baudelle Guy** (sous la direction de). *De l'intercommunalité au pays*. Aube, 1995
- Baudelle Guy et Castagnède Bernard** (sous la direction de). *Le polycentrisme en Europe*. Aube, 2002.
- Baudouin Thierry, Collin Michèle & Prelorenzo Claude**. *Urbanité des cités portuaires*, L'Harmattan, 1997
- Baudouin Thierry**. « Les villes portuaires, interfaces essentielles des territoires de la mondialisation » dans *Les territoires de la ville portuaire*. Rapport, Réseau de chercheurs sur les villes portuaires, AIVP, 2001.
- Bauer G. et Roux J-M**. *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Édition du Seuil, 1976.
- Beauchard Jacques** (sous la direction de). *Espaces-projets atlantiques*. Aube, 1995.
- Beauchard Jacques** (sous la direction de). *La ville-pays. Vers une alternative à la métropolisation*. Aube, 1996.
- Beauchard Jacques** (sous la direction de). *Destins atlantiques. Entre mémoire et mobilité*. Aube, 1993.
- Beauchard Jacques** (sous la direction de). *L'Europe des mers. Pour une géographie de l'unité européenne*. Aube, 2000.
- Benaroya François et Landau Jean-Pierre**. *L'échange international*. Que sais-je ? PUF, 1999.
- Benko Georges et Lipiezt Alain**. *Les régions qui gagnent*. PUF, 1992.
- Bertolini Gérard**. *Économie des déchets*. Technip Environnement, 2005.
- Bodineau Pierre et Verpeaux Michel**. *La coopération locale et régionale*. PUF, 1998.
- Brunet Roger**. *Le développement des territoires. Formes, lois, aménagements*. Aube, 2005
- Caro Patrice, Dard Olivier et Daumas Jean-Claude** (sous la direction de). *La politique d'aménagement du territoire. Racines, logiques et résultats*. PUR, 2002.
- Carrène Gilbert**. *Le transport en France*. Que sais-je ? PUF, 1997.
- Chanton Jean-Pierre**. *L'entreprise nomade. Localisation et mobilité des activités productives*. L'Harmattan, 2001.
- Commerçon Nicole et Goujon Pierre**. *Villes moyennes. Espace, société, patrimoine*. Presses universitaires de Lyon, 1997.
- Daviet Sylvie**. *Industrie, culture, territoire*. L'Harmattan, 2005.
- Dommaget Philippe, Loiseau Olivier et Maserio Sylvain**. *Le recyclage des matériaux*. Que sais-je ? PUF, 1998.
- Ferrier Jean-Paul**. *Le contrat géographique ou l'habitat durable des territoires*. Payot Lausanne, 1998.
- Géographes Bretagne**, *Paysages, le défi breton*.
- Gizard Xavier** (sous la direction de). *Le colporteur des mondes. Penser l'Atlantique en Europe*. Aube, 1996
- Humbert Marc** (sous la direction) *La Bretagne à l'heure de la mondialisation*, PUR, 2002.
- Huriot Jean-Marie** (sous la direction de). *La ville ou la proximité organisée*. Collection Villes. Anthropos, 1998.
- Labasse Jean**. *L'Europe des régions*. Géographes Flammarion, 1991.

Laborde Pierre (sous la direction de). *L'Ibérie Atlantique*. Aube, 1996

Lebahy Yves (sous la direction de). *Le pays maritime. Un espace projet original*. PUR, 2001.

Leclerc Romuald, Paris Yves et Wachter Serge (sous la direction de). *Les régions au futur*. Aube, 1996.

Leroy Jean-Bernard. *Les déchets et leur traitement*. Que sais-je ? PUF, 1997.

Mathe Hervé et Tixier Daniel. *La logistique*. Que sais-je ? PUF, 1997

Marcadon Jacques. *Les enjeux atlantiques*. Ellipses, 2001.

Marcadon Jacques, Auphan Etienne, Barré Alain et Chesnais Michel. *Les transports* (prépas géographie). Armand Colin, 1997.

Morvan Yves (sous la direction de). *L'entreprise atlantique*. Aube, 1996.

Moreau Defarges Philippe. *La mondialisation*. PUF, 2002.

Ollivro Jean. *L'homme à toutes vitesses*. PUR, 2000.

Paskoff Roland. *Côtes en danger*. Ed. Masson, 1992.

Péguy Charles-Pierre. *Espace, temps, complexité. Vers une métagéographie ?* RECLUS, Belin, 2001.

Piercy Philippe. *La France, le fait régional*. Hachette, 2000.

Saupin Guy (sous la direction de). *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Age au XXe siècle*. PUR, 2006.

Savy Michel et Veltz Pierre (sous la direction de). *Économie globale et réinvention du local*. Aube, 1995.

Wackermann Gabriel. *Géographie régionale*. Ellipses, 2002.

Wackermann Gabriel. *Façades maritimes en mutation. Une géographie socio-économique des littoraux*. Ellipses, 1998.

Wolkovitsch Maurice. *Géographie des transports*. Armand Colin, 1992.

Wingert Jean-Luc. *La vie après le pétrole : de la pénurie aux énergies renouvelables*. Autrement, 2005.

Revues :

Le Marin.

Le Journal de la Marine Marchande (JMM).

Port Atlantique, le magazine du port de Nantes Saint-Nazaire.

Le monde maritime, le magazine des professionnels de la mer.

Bretagne(s) n°2. Avril-juin 2006.

Etudes/Rapports :

DATAR. Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Juillet 2001.

DATAR, Caisse des dépôts et consignations, OCDE. Actes de colloque. « Systèmes productifs locaux. Recomposition des territoires. Environnement – Entreprises -Territoires ».

ISEMAR. Etudes internes.

Livre Vert de la commission européenne. 2006

Proposition de contribution des villes et régions atlantiques au programme opérationnel de l'espace atlantique au titre de l'objectif de coopération territoriale 2007-2013.

Rapport du CESR Bretagne. Rapporteurs : Gustave Viala et Bernard Guillemot. Pour une stratégie portuaire dans une région maritime. Janvier 2006.

Rapport du CESR Bretagne. Rapporteurs : Alain Even et Guy Jourden. La coopération territoriale : un outil de développement pour la Bretagne. Février 2005.

Rapport du CESR Bretagne. Rapporteurs : Pierre Euzenes et François Le Foll. Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne. Juin 2004.

Rapport du CESR Bretagne. Rapporteur : Jean-Claude Crocq. Le service de transport de marchandises. Un outil de développement économique et social. Oct. 2001.

Rapport du CESR Bretagne. Rapporteur : Guy Le Fur. Bretagne : région transfrontalière. Mai 2000.

Rapport du groupe POSEIDON. « Une ambition maritime pour la France ». Décembre 2006.

Rapport public thématique de la Cour des Comptes. « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action ». juillet 2006.

Rapport du CESR Atlantique. « Le transport maritime dans les régions de la façade atlantique ». Avis commun, 1999.

Rapport de l'Institut Français de la Mer. « Le développement du cabotage européen. Le Short Sea Shipping, une solution d'avenir ». 2002.

Rapport du Sénat sur les ports français en 1998.

Rapport de M. Henri de Richemont, sénateur de la Charente. Un pavillon attractif, un cabotage crédible : deux atouts pour la France. octobre 2002 - mars 2003.

Réseau des chercheurs français sur la ville portuaire. Recherche et expertise, le cas des villes portuaires. 1997

Articles :

Baudouin Thierry. « Logique des firmes globales, stratégies des villes portuaires » dans *Les stratégies des villes portuaires dans les flux de mondialisation*. COLLIN. Rapport, DRAST/PREDIT, 2001.

Boubacha Emmanuel. « Ville et port. mutation et recomposition. Note de synthèse. » in *Ville et port Mutation et recomposition. Note de synthèse et bibliographie*, Ministère de l'Équipement, des transports et du logement, Centre de Documentation de l'Urbanisme - Association internationale Villes et ports, octobre 1997.

Parreau Christophe. « Quels rôles pour les ports secondaires ? Les exemples des façades Manche et Atlantique ». Journal de la Marine Marchande. 4 janvier 2002.

Prelorenzo Claude (entretien). Reconversion portuaire : « un port, ce n'est pas un parc ». Publié le 03/11/2004 dans la revue internaute Cyberarchi.com.

Mémoire ou thèses :

Mémoire de Magali Chaumery.

« De la stratégie des armateurs à l'avènement des hubs maritimes ». 2000.

Centre de droits maritimes et des transports. Aix en Provence.

Mémoire de Jean-Charles Agnès.

« Le cabotage multimodal ». 2003

Centre de droits maritimes et des transports. Aix en Provence.

Thèse de Christophe Parreau.

« Les ports de commerce moyens du versant Manche Atlantique français : étude géographique. »

Université de Nantes, 2001. Jury : G. Baudelle, J. Guillaume, J. Marcadon, P. Thorez.

Thèse de Pierre Cariou

« Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché »

Université de Nantes, 2000. Directeur de thèse : Lionel Fontagné.

Jury : J. Marcadon, E. Musso, H. Haralambides, JP. Gourlaouen, H. Jayet.

Sites internet :

L'ISEMAR

<http://www.isemar.asso.fr/>

Le port autonome de Nantes Saint-Nazaire

<http://www.nantes.port.fr/>

Le port de commerce de Lorient

<http://www.lorient.port.fr/accueilport.html>

Le port de commerce de Brest

<http://www.brest.port.fr/>

La revue « Le Marin ».

<http://www.lemarin.fr>

Le Ministère de l'Équipement

<http://www.mer.equipement.gouv.fr/>

L'Observatoire Régional des Transports de Bretagne (ORTB)

<http://www.observatoire-transports-bretagne.com/>

La DIACT

http://www.diact.gouv.fr/Datar_Site/datar_framedef.nsf/webmaster/home_framedef_vf?OpenDocument

La CRPM.

<http://www.crpm.org/fr/index.php?act=>

L'Arc Atlantique.

<http://arcatlantique.org/>

Le portail des CCI.

<http://www.cci.fr/>

Les CCI des Côtes d'Armor.

<http://www.cotesdarmor.cci.fr/>

L'ESPO (European Sea Ports Organisation)

<http://www.espo.be/Home.aspx>

Armateurs de France.

<http://www.armateursdefrance.org/index.php>

Le Sénat

<http://www.senat.fr>

Europe de la Mer.

<http://www.europedelamer.org/>

Atlantic-Info.

<http://www.atlantic-info.com/index.php>

Annexes

La Charte de l'environnement de 2004

- « Le peuple français,
« Considérant,
« Que les ressources et les équilibres naturels ont conditionné l'émergence de l'humanité ;
« Que l'avenir et l'existence même de l'humanité sont indissociables de son milieu naturel ;
« Que l'environnement est le patrimoine commun des êtres humains ;
« Que l'homme exerce une influence croissante sur les conditions de la vie et sur sa propre évolution ;
« Que la diversité biologique, l'épanouissement de la personne et le progrès des sociétés humaines sont affectés par certains modes de consommation ou de production et par l'exploitation excessive des ressources naturelles ;
« Que la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la Nation ;
« Qu'afin d'assurer un développement durable, les choix destinés à répondre aux besoins du présent ne doivent pas compromettre la capacité des générations futures et des autres peuples à satisfaire leurs propres besoins ;
« Proclame :
« Art. 1^{er}. - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.
« Art. 2. - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.
« Art. 3. - Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.
« Art. 4. - Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.
« Art. 5. - Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.
« Art. 6. - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.
« Art. 7. - Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.
« Art. 8. - L'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte.
« Art. 9. - La recherche et l'innovation doivent apporter leur concours à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement.
« Art. 10. - La présente Charte inspire l'action européenne et internationale de la France. »



Le statut des ports :

Le code des ports maritimes.

Article L111-1

L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance le justifie, est confiée à des organismes dénommés "ports autonomes" créés par décret en Conseil d'Etat.

Les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat, dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports créé en vertu de l'article L. 116-1.

Article L111-2

Le port autonome est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription, et dans les conditions définies ci-après, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction, ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de la police, au sens des dispositions du livre III du présent code, du port et de ses dépendances et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

Il peut être autorisé, dans le cadre de la réglementation en vigueur, à se charger de la création et de l'aménagement de zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement.

En matière de domaniabilité et de travaux publics, le port autonome a les mêmes droits et les mêmes obligations que l'Etat. Les conditions dans lesquelles le port autonome exerce ces droits et assume ces obligations sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

Ports bretons : les ambitions de J.-Y. Le Drian

La Région prend la barre des trois ports de Lorient, Brest et Saint-Malo. Tour d'horizon de ce gros chantier cher à Jean-Yves Le Drian.

Votre stratégie pour ces ports ?

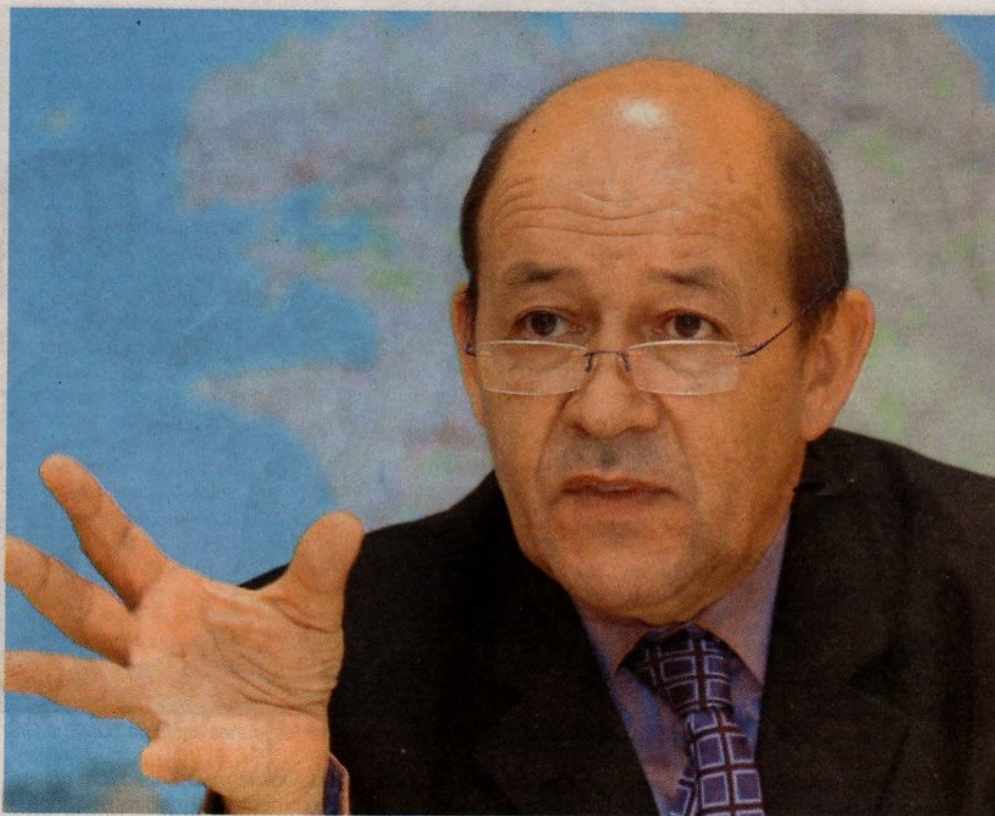
C'est un outil potentiellement considérable. Il nous faut définir une stratégie portuaire globale pour la Bretagne, ce sera chose faite avant la fin de l'année, avec le schéma régional multimodal de développement et de transport (SRMDT), qui intègre aussi le fer et la route. Il définira une cohérence et des identités, examinera si une politique commerciale commune est envisageable. Voire si des complémentarités sont possibles avec Saint-Nazaire.

Mais vous avez déjà des intuitions...

La Bretagne peut tenir une place plus importante dans le commerce maritime. Dans le trafic européen, il y a les grands pôles majeurs comme Rotterdam ou Algésiras. Ensuite, des ports de 2^e niveau, comme Nantes et Saint-Nazaire. On ne peut pas encore y prétendre, aujourd'hui. Mais à un 3^e niveau, si : nous pouvons viser des niches sur des trafics spécifiques. Ces ports régionaux ne seront jamais des hubs, mais peuvent très bien être des points de chute pour du *feeder* de petite taille, entre Rotterdam et Brest, être des escales bienvenues dans le grand trafic nord-sud. On doit se préparer à une diversification des touchers portuaires. Car, à brève échéance, c'est non seulement le trafic qui arrivera à saturation, mais aussi les ports eux-mêmes. Cette saturation va fatalement favoriser les ports de Nantes et Saint-Nazaire, mais aussi ceux de Brest et Lorient.

Qui va gérer ces ports ?

La Région en est propriétaire depuis le 1^{er} janvier. Pour le moment, les concessionnaires exploitants sont les chambres de commerce et d'industrie. Deux concessions, celles de Brest et Lorient, arrivaient à échéance : elles sont prolongées jusqu'à la fin 2007 (celle de Saint-Malo court jusqu'en 2017), le temps que nous lancions un appel à candidatures, dans le courant de cette année. Dès le 15 février, nous avons d'ailleurs lancé l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour bâtir le cahier



Ancien ministre de la Mer, Jean-Yves Le Drian connaît le dossier des ports sur le bout des doigts.

des charges. C'est dire que nous n'avons pas perdu de temps ! La consultation sera sereine et sans *a priori*, elle permettra une remise à plat salutaire et stimulante...

Et le personnel ?

Ces trois ports emploient 75 agents de l'État. Nous allons les accueillir dans les meilleures conditions, comme nous l'avons fait pour les personnels des lycées. C'est en cours de discussion.

Toujours des difficultés, avec l'État, pour le contrat de projet ?

Ces trois ports majeurs n'appartiennent plus à l'État, ils ne bénéficient donc plus des crédits du ministère de l'Équipement affectés aux ports autonomes. D'un côté, l'État contractualise avec les Régions dotées de ports autonomes appartenant à l'État ; de l'autre, l'État ne

contractualise plus avec les Régions munies de ports régionaux. Cette situation est d'autant moins acceptable que, dans le précédent contrat de plan, des financements d'État étaient prévus pour Brest et Lorient. Ils n'ont pas été tenus... Sur les 15 millions d'euros prévus, 50 % ont été engagés dont 30 % seulement de crédits de paiement. Au bout du compte, ça finit par faire beaucoup...

Comment sortir de ce passif ?

J'ai proposé à l'État un compromis qui me semble très acceptable. Les ports ne figureront pas dans le nouveau contrat de projet... À condition qu'un échange de lettres garantisse la bonne exécution des 15 millions d'euros qui avaient été promis ! Pour l'instant, l'État n'a pas saisi cette offre. Mais je ne désespère pas de parvenir à un accord...

Le reste du financement ?

Il pose souci. L'audit que nous avons réalisé sur ces trois ports révèle qu'il y faut 55 millions d'euros d'investissements, étalés sur cinq ou six ans. À financer par la Région. En face, nous bénéficions d'une dotation globale de décentralisation forfaitaire un tout petit peu en hausse : 1,5 million d'euros par an, contre 1,3 million auparavant. Bon, mais la discussion n'est pas finie. D'autant moins qu'il y a un os : cette DGD est calculée sur la moyenne des investissements réalisés au cours des cinq dernières années. Et, bien sûr, sachant qu'il allait nous passer ces ports, l'État a considérablement ralenti le rythme de ces travaux nécessaires... Pour faire simple, ce mode de calcul est une double peine !

Recueilli par
Christophe VIOLETTE.

Janick Moriceau. **« L'atout stratégique »**



Les ports bretons ont de bonnes cartes à jouer s'ils misent sur leur complémentarité. Pas de salut cependant sans la volonté de tous les acteurs, assure Janick Moriceau, vice-présidente du Conseil Régional de Bretagne chargée de la mer.

Les ports de Brest, Lorient, et Saint-Malo vont être transférés à la Région. Quels changements à attendre ?

Nous n'avons pas attendu le 1^{er} janvier pour nous intéresser aux ports. La volonté de la Région, c'est d'avoir une approche globale de la problématique du secteur maritime. L'objectif : coordonner l'ensemble de la politique régionale sur ce secteur, avec plusieurs gros chantiers, dont le volet portuaire. Pour ce qui est du transfert, c'est important puisque c'est un transfert de propriété. Nous l'avons souhaité et nous nous en réjouissons ! Cela ne va pas changer les choses pour les gestionnaires des ports qui sont les concessionnaires, dans la plupart des cas les chambres de commerce. Tout ne sera pas modifié du jour au lendemain. Quand les concessions viendront à échéance, les cahiers des charges seront revus et un appel d'offres passé, comme les règles le prévoient.

Quels sont les atouts des ports bretons ?

Il n'y a pas en Bretagne de grands ports, comme Le Havre. Mais nos ports ont un positionnement intéressant, au cœur des routes maritimes, un atout qui peut être mieux exploité pour l'avenir. Le trafic vers le Nord de la France commence à être saturé. La Bretagne peut espérer en récupérer une partie. Autre opportunité : dans un contexte de crise énergétique, le transport maritime est le plus économe.

Comment définir le schéma régional portuaire ?

On travaille sur deux préalables. Les ports sont des outils au service de l'économie bretonne. Et il faut faire des ports des pôles logistiques. Et ensuite, il y a le schéma de développement portuaire, car pour l'instant, il n'y avait pas de coordination entre les ports. C'est un chantier difficile avec un premier frein qui est financier. La Bretagne a pris du retard dans les investissements. On arrive à la fin des derniers contrats de plan et seulement la moitié de ce qui était prévu a été réalisée. De plus, il serait logique que l'Etat assume le passif environnemental des biens qu'il nous lègue. Nous attendons des avancées à ce sujet. En ce qui concerne les équipements, nous avons déjà pris des engagements en 2006 pour des travaux importants sur Lorient et Brest.

Quel message délivrer au secteur ?

Nous avons des défis importants à relever, tout en prenant en compte les enjeux environnementaux. Je crois à l'intelligence collective, car ce défi, on ne le relèvera pas seuls. Il faut la volonté de tous les acteurs. Y compris des services de l'Etat.

Trois grands ports s'arriment à la Région

Brest, Lorient, Saint-Malo vont désormais voguer de conserve : la Bretagne devient propriétaire et gestionnaire de ces ports. Non sans quelque inquiétude, côté finances.



Lorient (notre photo), comme Saint-Malo et Brest vont passer, au 1^{er} janvier, dans le giron de la Région Bretagne.

La Bretagne comptait six ports d'intérêt national susceptibles d'être transférés au 1^{er} janvier prochain : Concarneau (pêche) passe sous la responsabilité du Finistère ; Roscanvel et Le Fret (plaisance), aux communes. Quant à Brest, Lorient et Saint-Malo, grands ports de commerce à l'activité sensiblement équivalente (7,5 millions de tonnes par an), ils tombent dans le giron de la Région.

Cette régionalisation suppose un transfert de charges équivalentes à celles que l'État leur consacrait. Et c'est bien là que le bât blesse... hélas ! Notamment parce que l'État, ces derniers temps, a largement réduit ses interventions portuaires. La Bretagne percevrait ainsi environ

1,3 million d'euro par an... une enveloppe bien chiche face aux 55 millions d'euros nécessaires à la simple remise en état de ces trois ports. Confer, aussi, le faible niveau de réalisation du volet portuaire du contrat de plan 2000-2006 : 50 % seulement des 15 millions d'euros prévus...

Reste aussi à négocier, l'an prochain, l'arrivée des personnels (70 à 75 postes), jusqu'à présent rattachés à l'équipement.

De quoi lever une légitime appréhension chez les élus régionaux. Gérard Lahellec (PCF) rappelle que la Région n'a, à ce jour, « aucune garantie sur les 50 % de travaux restant à financer par le contrat de plan. Les crédits de paiement

suiront-ils ? Car nous ne voulons aucune interruption des travaux. » Claudine Péron (UMP) s'émeut aussi « des compensations d'État très insuffisantes ». Yannick Cairon (Verts) abonde : « Il nous faudra assumer des responsabilités que l'État a fuies... Raison de plus pour être très exigeant dans la négociation du Contrat de projet. » Fabrice Loher (UDF) le scande : « Pas de dilution des responsabilités, ni des financements, ni des ambitions. »

Toutes ces inquiétudes sont partagées par le président Jean-Yves Le Drian. « Nous ne serons pas une autorité de port dormante ! » Si la Bretagne est candidate à ce transfert, « ce n'est pas pour faire

de la figuration ». Mais pour bâtir un cahier des charges « exigeant », mettant de la « cohérence » dans l'activité des trois ports. Quant aux moyens qui font jusqu'à présent défaut, « c'est justement l'un des points de blocage dans les discussions avec l'État pour le Contrat de projet ».

En attendant que cette hypothèque financière soit levée, les conseillers régionaux bretons, à l'unanimité, adoptent ce transfert. Ce qui fait de la Bretagne la seule Région du littoral Manche-Atlantique propriétaire de ses grands ports de commerce.

Christophe VIOLETTE.

Les ports secondaires de la Manche se fédèrent

Une fédération regroupant 33 ports français et britanniques a vu le jour. Elle développera des coopérations commerciales et environnementales.

De Douarnenez à Calais, 14 ports dits secondaires sont regroupés depuis jeudi au sein d'une *Fédération des ports régionaux et locaux de la Manche*, qui comprend également 19 ports anglais, le port d'Oostende ainsi que Jersey et Guernesey. Leur point commun est le cabotage et le transport de marchandises en vrac. Face aux gros ports autonomes ou nationaux, tels que Dunkerque ou Le Havre, les petits veulent faire entendre leur voix. Pour cela, rien de tel qu'un lobbying soutenu pour les rendre plus visibles. L'union fait la force. « **Les Anglais disent aussi «small is beautiful(1)»** », indique Raphaël Didierjean, chargé de mission aux affaires européennes du conseil général. C'est sans doute pour cela, mais aussi pour leur savoir-faire en matière de lobbying, que Mike Sutherland, responsable de l'association des onze ports du Sud-Ouest britannique, a été élu président de la toute nouvelle fédération.

La promotion du cabotage

En s'associant, les ports de la Manche mutualisent leurs savoirs, leurs technicités et leurs expériences. Ils vont développer un réseau d'informations pour minimiser les effets liés à la baisse des marchés ainsi que les variations des trafics saisonniers. Un bureau d'affrètement pour éviter les voyages à vide devrait être mis en place.



Jérôme Fouquet

Le port du Légué, à Saint-Brieuc, mise lui aussi sur le cabotage.

« **L'objectif est aussi d'échanger sur des problèmes communs, comme la pression foncière, la sécurité, le dragage, la promotion de l'activité commerciale, la réglementation** », explique Claudy Lebreton, président du conseil général des Côtes-d'Armor, à l'initiative de cette fédération.

Parmi ces préoccupations communes, l'environnement figure en bonne place. « **Nous sommes dans l'air du temps avec cette organisation souple et réactive chargée d'imaginer un développement durable et solidaire** », se réjouit l'élu costarmoricain.

Des chantiers seront rapidement mis œuvre. La promotion de l'intermodalité est une des premières pistes à explorer. « **L'enjeu est de redéployer les marchandises qui débarquent dans les grands ports par le cabotage** », explique Alain Le Vern, président de l'assemblée des régions de l'Arc Manche. En effet, la plupart de ces marchandises arrivent en Bretagne par la route, quand elles pourraient être acheminées par la mer.

Laurent FRÉTIGNÉ.

(1) Ce qui est petit est beau.

navires La course au gigantisme

À l'instar des pétroliers et des vraquiers entre les années 1960 et 1980, les porte-conteneurs ont entamé une course au gigantisme. L'Institut supérieur d'économie maritime a publié, en janvier, une synthèse sur cette évolution incessante de la taille des navires de commerce. Pour les porte-conteneurs, l'Isemar relève que l'évolution est continue et que les limites, tant économiques que techniques, ne sont pas encore atteintes. Et la longueur n'est pas seule à être pointée : « En abaissant les creux du navire, en réduisant l'espace intérieur de la double-coque, en affinant le château (...), la capacité d'emport est passée de 3 000 en 1971 à 5 100 EVP en 2005. »

La largeur est aussi l'objet de toutes les attentions. Elle a en effet évolué plus que les longueurs, permettant l'arrivée sur le marché de géants de 6 000, puis 8 000 et 10 000 EVP... voire

plus. En août 2006, Maersk a ainsi lancé l'**Emma Maersk**, mastodonte de 13 000 EVP.

Cette tendance au « toujours plus grand » est également réelle dans les secteurs du roulier et des passagers. Il existe aujourd'hui des car-carriers pouvant embarquer jusqu'à 8 000 véhicules - alors que leurs prédécesseurs s'arrêtaient à 6 000 - et des rouliers purs fret dont les garages affichent 5 000 mètres linéaires. Les paquebots n'échappent pas à la règle. En témoigne l'annonce faite par RCCL de la construction d'un navire de 5 400 places (la capacité du **Queen Mary 2** est de 2 620 passagers et 1 250 membres d'équipage).

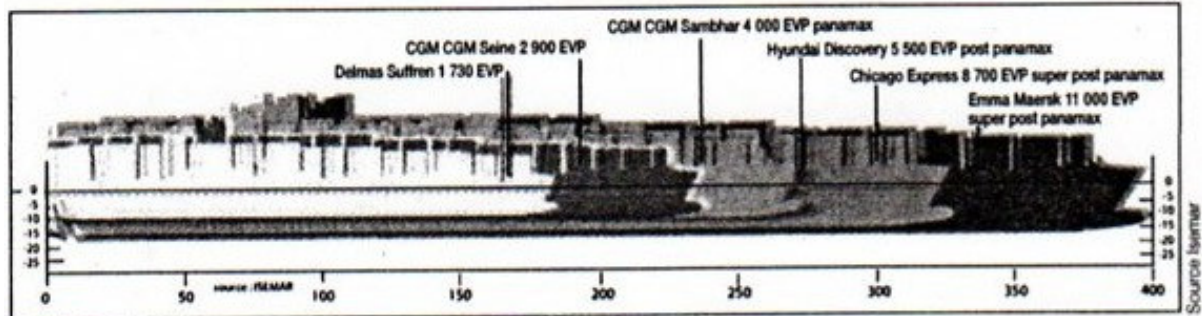
Quant aux vraquiers et pétroliers, « tout n'est pas figé », assure l'Isemar. Si leur taille maximale s'est en effet stabilisée, les armements choisissent de plus en plus les grands navires : panamax pour les vraquiers, suezmax pour les pétroliers.

Panamá, Suez, ces canaux, dont les noms servent de repères en matière de tailles de navires, connaissent la rançon du succès : la saturation. Leurs autorités engagent de grands travaux pour les géants. Suez sera creusé à -22 mètres, Panamá sera approfondi, élargi et doté de nouvelles écluses.

C'est aussi sur les ports et les entreprises qui y travaillent que se porte la pression. « L'augmentation de la taille des navires, explique l'Isemar, signifie qu'à longueur de quai égale il y a moins de postes à quai et qu'il faut davantage de portiques pour maintenir les conteneurs. »

« Le gigantisme est donc bien ancré dans l'économie du conteneur, conclut l'Isemar, et seule une crise économique mondiale pourrait, sur l'exemple pétrolier, la remettre en cause, aussi sévèrement que brutalement. »

Catherine BALLOT



Évolution de la taille des porte-conteneurs depuis la construction du « Delmas Suffren » en 1997.

Vendredi 16 février 2007

Source : Le Marin.

France : « La politique a creusé les inégalités »

Si la massification des flux a joué des tours aux petits ports hexagonaux, la politique de l'État français n'a rien arrangé. La décentralisation devrait maintenant les remettre sur un pied d'égalité avec les ports britanniques.

L'histoire ancienne et récente montre que les petits ports ont tout intérêt à faire l'union sacrée pour se défendre bec et ongle. C'est ce qui ressort de l'exposé présenté par Yves Bouvard, du cabinet d'études Odyssée Développement. Et excellent connaisseur du milieu portuaire puisqu'il a dirigé le port de La Rochelle durant 10 ans.

Premier constat, en France, la politique de l'État a « plutôt consisté à creuser les inégalités entre les ports ». Ceci en dépit des objectifs affichés depuis la création de la Délégation à l'Aménagement du territoire en 1963. Cette tendance, dont le courant de fond est dû à la massification des flux elle-même, s'est accrue avec la tendance de l'État à réduire ses propres budgets d'investissement et à y substituer les fonds européens octroyés notamment au titre du Feder. « Peu à peu s'est opéré un transfert de la fonction « compensatoire » de péréquation et de diminution des inégalités de l'État national vers l'Europe. »

Un bon point, toutefois, « le processus de décentralisation » actuel, « aboutissement de la politique de la Datar » devrait permettre, cette fois, « de mettre

les ports français sur un pied d'égalité avec les ports britanniques », sur lesquels l'État britannique n'a que peu de prise.

Mieux armés, entre les mains d'élus locaux, les ports français auraient alors plus de chances d'échapper à une tendance lourde à la concentration des trafics sur les grands ports : « Le nombre de ports français de cabotage est passé de 244 en 1841, à 200 en 1870, 170 en 1940 tandis que 40 seulement sont désormais cités dans les colonnes du *marin*. »

Encore ceux-ci ne vivent-ils pas tous des heures tranquilles actuellement. Yves Bouvard souligne le fait que, si les tonnages des ports autonomes sont tous en croissance régulière entre 2001 et 2005, il n'en va pas de même des autres, dont les évolutions sont toutes « plus chaotiques ». Ceci alors que, faut-il le rappeler, le transport maritime global est en croissance soutenue sur la même période.

La conteneurisation ne fait pas l'affaire des petits ports, car la massification des flux joue par définition à leur détriment. Et plus encore lorsque certains trafics traités en conventionnel rentrent à leur tour dans les « boî-



Le processus de décentralisation devrait permettre aux petits ports de contrer la tendance à la concentration des trafics sur les grands ports.

tes », à l'instar de certains vracs secs ou même des bois tropicaux. « Les petits ports restent toutefois leaders sur certains trafics. Par exemple, la ferraille, les passagers de ferries, les croisiéristes, le roulier, les bois du nord. »

S'ils se trouvent facilement en position de faiblesse face à de grandes compagnies, ils disposent toutefois d'un atout de poids : « L'absence de conflits sociaux. » Pour Yves Bouvard, la conclusion est claire : « Les petits ports auront un grand in-

térêt à travailler ensemble, à partager l'information afin de récupérer des trafics. Mais cela suppose non pas des relations « de salon » mais un vrai partenariat commercial. »

A. T.

DES « PETITS PORTS » QUI PÈSENT PLUS DE 100 MILLIONS DE TONNES

Les ports français concernés sont soit des ports départementaux soit des ports d'intérêt national qui vivent en ce moment le tout début de leur nouveau statut de port décentralisé. La propriété en a été transférée par l'État auprès des régions ou de syndicats mixtes. Pour tous, la gestion était certes déjà concédée, généralement à des CCI ou à des collectivités territoriales. Mais avec toutefois, pour les anciens ports d'État, une tutelle forte de Paris.

Il n'en va pas de même pour les ports britanniques qui sont, eux, indépendants de l'État britannique et couverts par un statut privé, qu'il s'agisse de ports gérés par des entreprises, des municipalités ou des « trusts ». L'indépendance que la British Ports Association défend farouchement, comme l'a rappelé son directeur David Whiththead.

En ce qui concerne les tonnages, on constate un certain équilibre. La géographie étant ce qu'elle est, la quasi-exclusivité des échanges de marchandises du Royaume-Uni transite par la mer. Ce qui vaut à la Grande-Bretagne d'être dotée de 650 ports dont 120 ont une activité commerciale. Ceux-ci traitent plus de 600 millions de tonnes par an, dont 80 % sont



Les ports britanniques sont indépendants de l'État et couverts par un statut privé.

pris en charge par les 15 plus importants.

LES GRANDS HORS COURSE

Les ports du sud de l'Angleterre ont réalisé 77 millions de tonnes en 2006. Tous ne sont pas adhérents de la nouvelle fédération. En fait, le seul grand port à ne pas être membre est Southampton (38,4 millions de tonnes en 2004). Ce qui ramène le tonnage des membres britanniques à un peu plus de 50 millions de tonnes (dont plus de

20 millions pour Douvres). Côté français, les grands ports (Dunkerque, Le Havre, Rouen) sont eux aussi hors course. Le total du tonnage réalisé par les adhérents se situe dans une échelle de grandeur comparable, avec 53 millions de tonnes. Il faut y ajouter le port belge d'Ostende, qui réalise 8 millions de tonnes.

Bref, on parvient à un total, au sein de la nouvelle fédération, d'environ 111 millions de tonnes. De quoi faire entendre sa voix dans certaines instances telles que l'Organisation européenne des ports maritimes (European

Sea Ports Organisation), auprès de la Commission européenne. Ce sera d'ailleurs l'une des premières actions de la fédération que de rédiger une contribution à la suite de la publication, par la Commission européenne, d'un Livre vert pour une politique maritime intégrée.

« Nous attendons les contributions de ce type », a indiqué Yves Auffret, membre de la « task force » politique maritime européenne et représentant de la Commission. Il a rappelé que l'Union « entend se doter d'une politique maritime intégrée,

comme l'ont déjà fait les États-Unis, le Japon, la Corée ou le Canada ». Ceci, « afin de développer la croissance et l'emploi, conformément à la stratégie de Lisbonne ».

Les 1 200 ports européens, qui représentent 2 milliards de tonnes de marchandise, 350 000 salariés et 20 milliards d'euros de valeur ajoutée, sont considérés « comme un élément essentiel ».

BEAUCOUP À DIRE

La Commission, en dépit de deux propositions de directives portuaires repoussées par le Parlement, va donc relancer une consultation, à partir de novembre 2007. Là encore, la fédération devra s'exprimer.

Elle a déjà beaucoup à dire à la Commission. Un exemple parmi d'autres : l'Union a adopté en 2003 un plan d'action communautaire de lutte contre les importations illégales de bois tropicaux. À ce titre, le seul port autorisé à toute entrée de bois en France est Le Havre, au grand dam d'un certain nombre de ports traitant notamment du bois du nord - qui n'a rien de tropical. Ces ports, tels Saint-Malo, jonglent depuis lors dans les dérogations et entendent bien que semblables boulettes soient à l'avenir évitées.

A. T.