

## PRÉAMBULE

---

Parmi les grandes fonctions qui fondent l'identité de l'Agglomération et de la Métropole, figure celle de "la Ville Portuaire".

Comme l'Aéroport, le Port est à la base de l'essor de nombreux services (commerce, finance, assurances, tourisme...) et sur ce thème, le Conseil de Développement a entamé une réflexion en associant les acteurs locaux (Port, ACEL, UMBL, AURAN, Université, CCI...) pour développer une convergence d'expertises et préparer un large débat de société civile.

Avec le concours de la Communauté Urbaine, une démarche d'études a été confiée, conjointement, à ISEMAR et à l'Université pour appuyer cette réflexion.

L'image du Port est omniprésente dans les outils de communication et le rôle de Nantes comme Place Portuaire a besoin d'être conforté. C'est dans cet esprit qu'à l'invitation du Conseil de Développement plus de 150 personnes se sont réunis le 24 septembre 2001 pour débattre et échanger sur l'avenir du Port et sa place dans le développement métropolitain.

Fidèle à sa mission de constituer un espace d'expression et d'échanges affranchi des contraintes du jeu institutionnel, le Conseil de Développement a permis que s'engage un dialogue positif et durable entre les acteurs. Il a permis aussi aux citoyens de mieux s'approprier un dossier majeur pour l'avenir.

Un chemin est tracé pour que cette passion partagée pour le Port puisse être un des ferments du développement de notre Communauté.

Jean-Joseph Régent  
Président du Conseil de Développement



## Introduction

---

Jean-Joseph Régent

Président du Conseil de Développement

Mesdames, Messieurs, chers Amis portuaires. Je pense que quelques observations sont nécessaires pour introduire ce forum dont l'objet est un débat de société civile sur la place portuaire, c'est-à-dire un débat qui n'est pas celui des seuls spécialistes mais qui s'ouvre plus largement aux citoyens, à ces citoyens qui souhaitent avoir une parole sur les grands thèmes qui engagent l'avenir de nos territoires.

### 1 - LES TRANSPORTS MARITIMES RESTENT UNE ACTIVITÉ CONSIDÉRABLE

Ils assurent, nous le savons, 90 % des échanges mondiaux de marchandises. Plus de 5 milliards de tonnes de marchandises circulent chaque année sur toutes les mers du globe. Ce trafic continue de progresser régulièrement et occupe une part considérable de l'économie mondiale.

### 2 - LES PORTS SONT EN CONSÉQUENCE DES LIEUX D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EXCEPTIONNELLES

Dans tous les Ports du monde se développent de plus en plus d'activités annexes avec de nombreux emplois. Les places portuaires sont des foyers de travail, d'animation, de commerce, de vie... Un Port ne se compose pas que de docks et de quais, c'est aussi et surtout une formidable chance pour le développement de diverses activités (commerce, finances, assurances, tourisme...) et de services spécifiques (conditionnement de produits, stockage, transformation...).

En France, les ports génèrent plus de 300 000 emplois et traitent 50 % du commerce extérieur.

### 3 - L'ESTUAIRE DE LA LOIRE ACCUEILLE UNE ACTIVITÉ PORTUAIRE DEPUIS L'HISTOIRE CONNUE DES HOMMES

Celle-ci a fondé la richesse et le rayonnement de la Ville de Nantes. Nantes est indissociable de son Port. Saint Nazaire a été créée par le Port, ainsi que Donges et Montoir.

### 4 - L'ESTUAIRE DE LA LOIRE A AUSSI UN MILIEU NATUREL SPÉCIFIQUE ET DES CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES EXCEPTIONNELLES

Il est aujourd'hui, à ce titre, l'objet d'études et de recherches de très haut niveau en matière d'environnement.

### 5 - LE DISPOSITIF PORTUAIRE ACTUEL RÉSULTE D'UNE DÉCISION PRISE EN 1965 PAR LA PUISSANCE PUBLIQUE

Cette décision a abouti à la création d'un statut de ports dits "autonomes" dont la direction était confiée aux services de l'Etat. Cette mesure avait, pour ce qui concerne l'estuaire de la Loire, la conséquence de retirer la direction des exploitations du Port de Nantes et du Port de St Nazaire, aux Chambres de commerce respectives au cours de 1966.

Cette transformation a présenté des aspects positifs et négatifs :

- d'une part, le Port regroupait tous les sites portuaires sous une seule unité de direction. L'Etat prenait ainsi en charge et choisissait les modalités du développement et les investissements harmonisés au niveau national. Les cultures locales étaient conduites à se rapprocher et s'harmoniser avec le cadre national,

- d'autre part, les forces économiques locales, en premier les CCI et leurs mandants, étaient éloignées de la direction et du développement des activités portuaires.

Aux règles et aux moeurs du "commerce" étaient substituées celles de la fonction publique.

#### 6 - CETTE SITUATION NOUVELLE A FAVORISÉ LA DÉCISION PRISE, EN 1976 PAR L'ETAT, D'IMPLANTER LE TERMINAL MÉTHANIER À MONTOIR

Cette décision stratégique a permis la construction d'un nouveau site portuaire d'accès rapide à Montoir et entraîné plus de 10 milliards de francs d'investissements industriels dans les dix années qui suivirent. Elle a conforté la position de Port énergétique majeur, lui assurant une base de ressources stables (pétrole, charbon, méthane).

Localement une action fut entreprise avec les opérateurs privés et l'aide du Département et de la Région, pour développer les activités portuaires non énergétiques : général cargo, vracs, dont ceux destinés à l'agro-alimentaire, et conteneurs. Ceci a été conduit avec un certain succès.

#### 7 - L'ÉLOIGNEMENT DES CITOYENS

Nous observons que le caractère particulier des activités maritimes et portuaires fait que les citoyens sont tenus à l'écart de ces activités par leur caractère "ésotérique" pour la très grande majorité et leur absence de présence visuelle.

Le dispositif juridique actuel confère à l'Etat un rôle d'autorité sur son territoire, et des missions qui sont interprétées comme autant de pouvoirs de contrôle des activités qui s'y déploient.

Le Corps de l'Administration, en charge de sa gestion, veille à maintenir ce statut qui lui assure une distance avec son environnement. Ceci, bien que les concours financiers apportés par les Collectivités locales et régionales en substitution de l'Etat, justifieraient leur participation effective aux orientations et au contrôle de la gestion.

Les professions liées aux activités de mise à quai ou embarquement, et celles de la manutention portuaire veillent au maintien de statuts professionnels particuliers garantissant un bon niveau de ressources.

La concertation sur des bases rationnelles pour la résolution des différends et la recherche des voies et moyens pour assurer le développement est encore trop peu pratiquée. La grève à différents niveaux est au contraire d'usage courant et donne lieu à des affrontements verbaux médiatisés, destinés à maintenir et faire apprécier alentour, le rapport des forces.

L'environnement a des difficultés à comprendre la nature des conflits et les prises de position antinomiques sur les choix économiques et les aménagements.

Les médias ont beaucoup relayé les déclarations et d'une manière générale, les "effets de manche" des uns et des autres, et ne consacrent que peu d'attention à expliciter ce qui constitue la réelle problématique portuaire, en dehors des conflits.

#### 8 - L'ÉMERGENCE DE LA SOCIÉTÉ CIVILE

Dans le même temps, l'évolution de la société démocratique a conduit les citoyens à être appelés à coopérer avec les élus à l'étude des choix concernant les activités sociales, culturelles et économiques dans ce qui est "leur communauté de vie et d'intérêts".

Cela a pris forme et s'est structuré dans un développement organisé d'une nouvelle forme de coopération citoyens-élus qui a pris la dénomination de "gouvernance urbaine".

La Conférence Consultative de l'Agglomération Nantaise, créée en 1996, s'est inscrite dans ce mouvement. Elle est devenue Conseil de Développement en 2001, et celui-ci a mission de poursuivre cette association des citoyens à l'étude de la vie commune et de l'avenir.

#### 9 - UNE NOUVELLE CULTURE DU DÉVELOPPEMENT

Dans ce cadre de réflexion, le Port est apparu rapidement à tous comme un capital économique très important pour la Communauté et cela méritait une grande attention.

Après observation des données que les citoyens pouvaient obtenir, il nous est apparu nécessaire et utile qu'une étude approfondie, confiée à des spécialistes locaux, nous facilite l'analyse de la situation actuelle et permette le rapprochement avec les choix et les performances de ports les plus semblables. Cette étude, réalisée par ISEMAR et qui a permis la mise sur pied de ce premier Forum, nous a conduit à nous interroger sur la mise en oeuvre d'une nouvelle culture du développement.

La place portuaire est un des atouts de la Métropole et le développement de ses activités est indispensable à la construction d'un grand ensemble estuarien. Cette ambition doit obliger chacun à dépasser la défense, si légitime soit-elle, de son statut, de son corps d'appartenance pour commencer à développer une nouvelle culture de développement.

Il ne s'agit pas de montrer du doigt telle ou telle catégorie, il ne s'agit pas d'opposer les uns aux autres. Chacun a des motifs légitimes de défendre ses intérêts. C'est l'Histoire de l'organisation des Ports français qui a permis la constitution de ce que certains ont appelé un mille-feuilles de monopoles ou d'autres une fédération de tribus. On ne refait pas l'Histoire, on en tient compte pour évoluer.

Les résultats du Port sont bons et nous devons concourir à les rendre encore meilleurs. Nous ne devons pas oublier aussi que la concurrence avec les Ports européens est dure et que leur progression n'est pas moins forte que celle des Ports français. Aujourd'hui la situation de l'ensemble urbain estuarien est très favorable puisqu'elle repose sur une synergie assez exceptionnelle de volontés fortes, économiques, politiques, sociales. C'est une chance historique à saisir et la place portuaire ne peut être qu'au coeur de cette dynamique. Nous avons souhaité vous associer à ce questionnement qui nous concerne tous et nous sommes heureux de vous accueillir nombreux à cet échange.

---

## Préambule à l'ouverture des débats

François Coulon  
journaliste

L'objectif de cet après-midi de travail, c'est de se mettre tous autour d'une table et de peut-être mieux se connaître, mieux se parler et surtout avec en ligne de fond, en ligne de mire, cette nécessité de développer l'activité du port de Nantes-Saint-Nazaire. Vous aurez la parole et on essaiera d'avoir un esprit de dialogue constructif, ce qui nécessite, on peut le dire en préambule, la sérénité des esprits de tout un chacun. On abordera fatalement des sujets qui ne sont pas toujours dénués de passion. On essaiera de le faire très calmement, de façon constructive. Il y aura d'abord quatre exposés introductifs avec quatre invités. Vous aurez ensuite la parole après chacun de ces exposés pour rebondir sur ce qui aura été avancé et puis ensuite il y aura un grand débat général et là aussi vous aurez la parole de la façon la plus libre qui soit. On entre dans le vif du sujet. Je vous présente tout de suite le plus globe-trotteur de nos invités, le plus jeune aussi, vous avez 29 ans, Yann Alix, vous êtes chargé d'études au centre de formation et de recherche en transport maritime du Québec. Vous avez la double nationalité. Vous avez la caractéristique d'avoir suivi une formation à la fois à l'université de Caen mais aussi à celle de Montréal. Et puis vous avez également participé à pas mal de missions un petit peu partout dans le monde, notamment en Argentine, en Pologne, au Maroc et dans pas mal d'autres pays. Avec vous, on va prendre de la hauteur tout de suite, vous allez nous en donner un peu tout au long de cet après-midi. Le thème de votre exposé c'est "les ports dans le monde, quels enseignements ?" Eh bien, on attend les enseignements.

## Forum "Ports"

---

Yann Alix

L'objet de cette première communication dans le cadre du Forum portuaire consiste à prendre du recul afin de poser les jalons d'une réflexion sur la place du port de Nantes-Saint-Nazaire dans le développement de la métropole régionale de Nantes. Dans ce sens, la caractérisation des tendances modernes dans la gestion et l'organisation des grands ports à l'échelle du monde devient un véritable défi. Il convient de dresser un portrait de l'évolution des grands ports du monde sans verser dans une généralisation excessive. Il faut mettre en relation les modèles dominants de développement portuaire avec les défis portuaires nantais. En d'autres termes, il est important de trouver des repères visant à prendre de la hauteur tout en restant proche des réalités portuaires locales.

L'évolution moderne des grandes places Portuaires mondiales :

Il n'existe pas de modèle unique de gestion portuaire tout comme il n'existe pas de format de référence pouvant assurer le développement optimal d'une organisation portuaire. Néanmoins, un trait commun au développement portuaire mondial récent repose sur une spécialisation physique et fonctionnelle des terminaux .

En fait, il est intéressant de constater que le port s'inscrit dans une logique spatiale duale. D'une part, le port s'appréhende dans une logique de développement mondial avec une concurrence sans frontières. De l'autre, le port tend à se fragmenter en une série de terminaux ayant des revendications fonctionnelles et commerciales distinctes.

Nouvelle entité géographique de référence, le terminal devient un élément autonome avec une gestion intégrée répondant aux aspirations d'un opérateur indépendant. La spécialisation des terminaux portuaires a été rendue possible par la modification progressive du rôle de l'autorité portuaire dans la gestion des infrastructures et superstructures. L'autorité portuaire s'est progressivement départie des opérations commerciales pour laisser se développer des opérateurs spécialisés indépendants de terminaux.

Un modèle dominant de gestion portuaire s'impose à l'échelle mondiale : le landlord port. Selon une étude de l'IAPH réalisée en 1999 auprès de 210 ports mondiaux représentant plus de 50 % du trafic portuaire mondial, le schéma de landlord port concerne 70 % des établissements retenus.

Le schéma de landlord port consiste à concéder les fonctions commerciales du terminal à un opérateur spécialisé qui s'engage selon des clauses contractuelles négociées préalablement avec l'autorité portuaire . Cette dernière conserve une fonction régaliennne avec la responsabilité générale de l'espace foncier, de la sécurité et de la veille environnementale. De même, l'autorité publique gère la planification générale du développement du port et l'opérateur doit nécessairement se référer au préalable à l'autorité portuaire pour toute modification des activités sur le terminal.

Les opérateurs commerciaux indépendants deviennent des partenaires économiques des autorités portuaires et mettent à disposition une expertise unique de gestion portuaire. Il s'est produit une véritable révolution avec la diffusion mondiale d'entreprises spécialisées dans la gestion intégrée de l'ensemble des activités industrielles et commerciales à l'interface entre la mer et la terre. Une nouvelle forme de hiérarchisation portuaire se constitue en concordance avec le développement de ces exploitants privés de terminaux.

Hutchison, P&O Ports, Eurogate, ICTSI... autant de compagnies qui ont émergé sur un nouveau marché mondial des ports pour satisfaire les besoins d'un échange standardisé des marchandises. A l'instar des grandes chaînes hôtelières, les exploitants de terminaux ont comme ambition de mettre en place un véritable réseau mondial de prestations. Les services portuaires et logistiques tendent à devenir semblables, que l'on se trouve dans un port sud-américain, asiatique ou européen. Une sorte de "label qualité" vise à fidéliser les clientèles portuaires (armateurs, grands chargeurs industriels, entreprises internationales de logistique) en offrant des services et des produits portuaires homogènes. Ces gestionnaires de terminaux ont investi les cinq continents parce que la demande de prestations s'est globalisée. L'uniformisation qualitative des services portuaires et logistiques représente le principal argument commercial de ces nouvelles entreprises mondiales. Les moyens utilisés recouvrent la maîtrise technologique de l'information et l'intégration de la totalité des étapes liées au transfert de la marchandise depuis l'espace marin vers l'espace terrestre. Les nouveaux gestionnaires de terminaux développent la plupart du temps leur propre système de gestion informatique des données accompagnant tout mouvement de marchandise. Les fonctions commerciales demeurent sous la responsabilité contractuelle de l'exploitant privé. Enfin, les négociations directes avec les entreprises et les syndicats de manutention atténuent les risques de différends et offrent une fiabilité essentielle à la pérennité de l'image commerciale de l'opérateur portuaire indépendant. En d'autres termes, la gestion d'un terminal est devenue une activité économique et commerciale comme les autres et plusieurs spécialistes mondiaux valorisent un savoir-faire portuaire auprès d'institutions publiques pour créer des réseaux portuaires d'un nouveau type.

À cette expérience de ports-réseaux qui s'impose à l'échelle de la planète, plusieurs grands armements de lignes régulières répondent par leur propre logique d'expansion portuaire. C'est le cas notamment du numéro un mondial du transport des conteneurs : le danois Maersk Line. Avec un réseau de terminaux disséminés aux interfaces stratégiques de l'échange des conteneurs, c'est l'ensemble des relations classiques entre le port et la compagnie maritime qui se trouve remis en cause.

En facilitant l'implantation de concessions, l'autorité portuaire s'offre une forme de garantie de trafic et limite, par ricochet, les risques avérés de la versatilité des choix stratégiques de déploiement des armements. De même, l'autorité portuaire partage les risques financiers et se déleste d'une partie des impératifs économiques liés aux investissements en matériel de haute technologie.

L'exacerbation de la compétition entre les places portuaires façonne un nouvel ordre portuaire mondial avec une redistribution des rôles et des responsabilités des acteurs impliqués dans le transport intermodal des marchandises. Cette logique novatrice de réseaux de ports n'est pas sans poser la question de la fragilisation de l'autorité portuaire. L'intégration verticale des différents maillons de la chaîne intermodale de transport par quelques grands armements bouleverse les rapports de force entre les ports, les transporteurs terrestres et les armements maritimes. La saga sur la localisation finale de la concession du super terminal de Maersk sur la côte nord-est de l'Amérique du Nord s'avère à ce propos un exemple édifiant.



Les ports ne peuvent se contenter de regarder face à la mer pour s'assurer un avenir. Le paradigme du triptyque portuaire du professeur André Vigarié prend une dimension nouvelle et originale avec l'intégration du Port dans les schémas intermodaux et logistiques terrestres. Le gigantisme naval et portuaire pose un réel problème dans la gestion optimale des pré et post-acheminements terrestres. Les économies d'échelle générées par une massification continue sur l'espace océanique exigent de trouver des solutions terrestres viables à moyen et long terme. L'autorité portuaire a un rôle majeur à jouer dans la promotion de l'accessibilité terrestre et la qualité de la desserte de son arrière-pays. La réussite d'une prestation en porte-à-porte découle avant tout de la maîtrise des circulations en amont et en aval des espaces portuaires et des segments maritimes.

L'exemple de l'Alameda Corridor en Californie du sud représente une infrastructure unique qui soutient la projection portuaire du duo Los Angeles-Long Beach. Ces deux entités concurrentes ont investi conjointement afin de se doter d'un véritable couloir intermodal dédié uniquement au transfert des conteneurs des terminaux portuaires vers les gares de triage ferroviaires. L'amélioration de la compétitivité des deux têtes portuaires californiennes devrait se traduire par une réduction des temps de transit entre les marchés asiatiques et nord-américains. Les rapports coût/distance et temps/distance seront en quelque sorte " sublimés " par l'optimisation d'une intégration intermodale au départ des terminaux portuaires californiens.

Les autorités portuaires californiennes, accompagnées des revendications des opérateurs privés de terminaux, démontrent le rôle prégnant de la sphère portuaire dans la pérennisation de son positionnement concurrentiel. Le Port s'inscrit véritablement comme un maillon actif d'une chaîne intégrée de transport. C'est aussi le cas du Port de Montréal et de la fidélisation d'une clientèle américaine localisée à plusieurs centaines de kilomètres des quais de la métropole québécoise.

La réussite du Port demeure intimement liée à la viabilité économique et logistique d'une route intermodale qui emprunte le fleuve Saint-Laurent. Avec un tirant d'eau limité à 11,3 mètres et une situation géographique à 1 600 kilomètres de l'Océan Atlantique, le Port de Montréal persiste à se démarquer par la promotion d'un corridor intermodal unique entre les marchés industriels du Nord-Est américain et ceux du Nord-Ouest européen.

La pérennité portuaire montréalaise dans le secteur extrêmement concurrentiel de la ligne régulière passe par le jeu primordial de coordination de l'autorité portuaire entre toutes les composantes du système intermodal. L'autorité portuaire doit en permanence consolider les liens économiques et stratégiques qui unissent les mailles de la chaîne logistique. L'autorité portuaire a un rôle pro-actif et doit nécessairement être le vecteur des synergies intermodales.

Il ne faut surtout pas oublier le fait que l'autorité portuaire est un acteur essentiel dans l'attraction et la fidélisation des chargeurs et des transporteurs afin de pallier une constante immuable : sa fixité dans des systèmes de transport en constante évolution.

## CONCLUSION

Le marché mondialisé des échanges maritimes ne cesse de se libéraliser sous l'impulsion de réformes nationales et supra-nationales. La demande croissante de prestations intermodales d'envergure internationale façonne les conditions d'une nouvelle forme de prestations portuaires. Le retrait progressif de la tutelle gouvernementale au profit d'agents économiques indépendants ou privés entraînent une redistribution des rôles des acteurs sur les places portuaires.

D'un côté, l'autorité régaliennne s'est recentrée sur son action fédératrice au sein de l'ensemble de la communauté portuaire. L'autorité portuaire est devenue un coordonnateur stratégique essentiel au développement de la place portuaire dans son ensemble. Ses moyens d'action reposent sur la planification et la promotion du Port auprès des utilisateurs/clients. Elle dispose aussi du pouvoir de négociation au moment de l'attribution des concessions de terminaux et édictent les conditions contractuelles en concertation avec le futur partenaire commercial. Finalement, l'autorité portuaire se dégage progressivement des actions commerciales pour se concentrer plus sur un rôle d'encadrement et de supervision du transfert portuaire.

D'un autre côté, le Port a vu apparaître des opérateurs indépendants de terminaux qui vendent un "savoir-faire" commercial aux autorités publiques. Le risque financier de l'opération commerciale des prestations sur le terminal incombe directement au gestionnaire indépendant. Ce dernier a négocié le champ de ses activités et de ses responsabilités suivant les clauses contractuelles signées avec les autorités publiques compétentes. Il établit ses méthodes de gestion avec ses propres outils technologiques et négocie directement avec ses partenaires commerciaux en respect des critères de performances énoncés dans les contrats. L'avènement des opérateurs internationaux de terminaux a radicalement changé l'acception classique du rôle stratégique d'un outil portuaire pour les intérêts d'une nation. Une nouvelle géopolitique portuaire s'implante avec des gestionnaires asiatiques en Europe de l'Ouest ou des intérêts américains dans les concessions à venir en Chine !

Le territoire portuaire, par définition fixe, est longtemps resté sous l'autorité exclusive des autorités publiques souveraines. Avec la cession des fonctions commerciales aux intérêts d'entreprises privées, une nouvelle ère de la gestion des terminaux portuaires est en marche.

Bibliographie proposée par Yann Alix

Goss R., (1990), " Economic policies and seaports : 2. The diversity of Port policies ". *Maritime Policy and Management*, 1990, vol.17, no. 3, 221-234.

ISEMAR (1998), Synthèses sur le transport maritime 1997-98 - Les typologies : un outil d'analyse des ports. Saint-Nazaire. 100-120.

Smaghe J., (2000), " Les nouveaux systèmes portuaires dans le monde ". *Académie de marine. Communications et mémoires*. Séance du 22 novembre. 89-104.

Pour avoir une information exhaustive sur le sujet, il convient de se reporter aux travaux du professeur Jean Grosdidiers de Matons avec notamment l'ouvrage de référence :

Grosdidier de Matons J. (1999), *Droit, économie et finances portuaires*. Presses de l'École Nationale des Ponts et chaussées. Paris. 1094 p.

Damas P. & Gillis C., (2001), " Inside the Maersk machine ". *American Shipper*, mars, 55 - 61.

Heaver T., (1995), " The implication of increased competition among ports for Port policy and management ". *Maritime Policy and Management*, 1995, vol. 22. 125-133.

Containerisation International, 1999, *Sea-Land / Maersk opt for NY/NJ*. June, p.12.

Vigarié A., (1979), *Ports de commerce et vie littorale*. Édition Hachette. Paris. 492 p.

Slack B., (1998), " Intermodal transportation " in *Modern Transport geography*, version 2 sous la direction de Brian Hoyle et Richard Knowles. Chichester, Wiley. 263-289.

Alix Y., (2001), " Le Corridor Alameda à Los Angeles : pour une nouvelle dimension des systèmes de transport intermodal ". 50ème Congrès annuel de l'Association canadienne des Géographes, 29 mai - 3 juin 2001. Montréal.

Alix Y., (2001), " El modelo de integración de los modos de transporte aplicado al caso de las actividades del puerto de Montreal ". Segundo ciclo de Conferencias - Transporte y producción. FUNDOSMIL, 26 y 27 avril 2001. Buenos-Aires.



François COULON

Merci à Yann Alix pour cette présentation. Il y a peut-être des réactions à chaud à ce premier exposé liminaire ?

En ce qui me concerne, je voudrais poser la première question à Yann Alix. Vous êtes parmi nous à Nantes depuis quelques jours, vous avez rencontré des acteurs locaux et j'aimerais connaître votre premier regard sur la place portuaire de Nantes-Saint-Nazaire, au cœur de la mondialisation que vous avez l'habitude d'étudier régulièrement ?

Yann ALIX

Ma vision est celle de l'extérieur. La façade atlantique est excentrée vis-à-vis du cœur industriel européen. Elle a donc deux options, celle de se recentrer ou celle de se décentrer encore davantage. Je sais que ce n'est pas facile de fédérer une dynamique qui permet de tirer Saint-Nazaire et toute la façade atlantique vers le cœur industriel européen. Il faut des moyens d'action, de négociation dont la mise en oeuvre n'est pas toujours simple, mais elle est en tout cas indispensable pour ne pas laisser dériver la façade atlantique. Il y a un risque à se cantonner dans des trafics spécialisés qui ne sont pas nécessairement générateurs de main-d'œuvre ou de plus-value. Il faut tout faire pour que Nantes-Saint-Nazaire ne s'éloigne pas des grands axes de développement parce que les conséquences seront difficiles à assumer.

François COULON

Et tout cela va très vite, ça se joue en ce moment ?

Yann ALIX

Tout va très vite en effet. L'exemple de Montréal est très intéressant à mettre en parallèle avec cette façade atlantique. Il y a 25 ans, des universitaires, des professionnels ont commencé à dire qu'il fallait arrêter de faire de la marchandise générale diverse et conteneurisée à Montréal, que c'était un investissement perdu. 25 ans plus tard... Montréal est à 1 million de boîtes et prend encore des parts de marchés à New York. Il y a eu 25 ans de négociations pour en arriver là et aller chercher les trafics. En fait, la position stratégique et géographique de New York n'a jamais été valorisée par une intégration intermodale de transport. La logique montréalaise est un bon exemple pas forcément facile à suivre compte tenu des moyens disponibles, mais elle mérite d'être méditée pour Nantes-St Nazaire. Il faut être optimiste, peut-être que dans 25 ans Nantes-Saint-Nazaire en sera à 1 million d'EVP.

François COULON

C'est une perspective séduisante... je vous propose maintenant d'écouter les questions de la salle.

Gilles DENIGOT, Directeur d'ASM

Je réagis à chaud sur les comparaisons faites par Yann Alix pour l'avenir du Port de Nantes-St Nazaire. Je crois qu'effectivement il faut persévérer pour intégrer les éléments que vous avez donnés. J'ajouterai une réflexion sur les caractéristiques européennes qui font que les marchandises diverses et principalement conteneurisées ont tendance à fréquenter de plus en plus les Ports du range Nord et notamment les Ports du Bénélux, avec tous les problèmes que ça peut poser par la suite pour ramener ces marchandises vers le cœur de l'Europe. Franchement ce n'est pas inutile tant au niveau économique qu'environnemental de considérer qu'ici nous pouvons être une pénétrante pour le centre de l'Europe. Cela éviterait les saturations dans les Ports du Nord. Ça nécessite bien entendu des moyens, ceux que vous avez évoqués, en ce qui concerne les autoroutes et les dessertes, etc., que nous n'avons pas aujourd'hui, mais je crois qu'il ne faut surtout pas baisser les bras.

Yann ALIX

Pour rebondir sur ce qui vient d'être évoqué, je voudrais ajouter que les Ports du Sud de l'Europe semblent avoir été plus prompts que ceux de l'Atlantique. L'Italie, à l'heure actuelle, qu'elle soit au Nord ou

au Sud constitue l'exemple, notamment quand on regarde la Spezia, d'un pays qui a su construire son réseau. L'Italie dessert maintenant le sud de l'Allemagne. Il y a 15 ans on aurait dit que desservir le Sud de l'Allemagne depuis le Nord de l'Italie, était une belle "foutaise". Trieste et puis Luka Koper sont dans la même logique.

Les représentants de LuKa Koper, lors d'une manifestation portuaire à Buenos Aires, ont fait une présentation dont l'objet était de démontrer qu'ils étaient la porte du cœur de l'Europe. Un discours de ce genre n'était pas évident à tenir et il peut paraître exagéré, mais Luka Koper s'est déclaré porte de l'Europe pour les marchandises du cône Sud.

Les sud-américains ont pris cette affirmation comme ils ont voulu, mais c'est vrai que quand on a une connaissance de l'Europe, on se dit "pourquoi pas ?".

Michel QUIMBERT, Président du Port Autonome de Nantes-St Nazaire

J'ai apprécié l'exposé de Yann Alix et je voudrais apporter un certain nombre de réflexions.

Première réflexion : Lorsqu'on parle de mondialisation, l'expression est partiellement adaptée. Que l'on parle de globalisation, de massification des flux, cela est certain. Mais si on observe les statistiques des échanges mondiaux, on s'aperçoit que les échanges de et vers l'Europe ont tendance à se réduire. Les échanges intraeuropéens croissent par rapport aux échanges de et vers l'Europe. C'est vrai aussi pour le marché américain, comme pour le marché sud-américain, de même que pour l'Asie. On voit bien qu'il y a une émergence de marchés régionaux qui impliquent d'ailleurs une réponse nouvelle et c'est la raison pour laquelle on réfléchit en termes de transport maritime de proximité un peu partout dans le monde.

C'est une dimension importante. La mondialisation recoupe des réalités extrêmement différentes et il faut être très rigoureux pour bien analyser le problème.

Deuxième réflexion : La globalisation des entreprises constitue effectivement un phénomène importante. Elle implique une réflexion géopolitique qu'il faut conduire jusqu'au bout. Les Ports européens se sont opposés à la reprise du premier manutentionnaire de Rotterdam par Hutchison, tout simplement parce que le fait de confier 70 % de la manutention de Rotterdam à un opérateur qui est en fait sous-tendu par la Chine populaire pose un problème, en termes de géopolitique, qui n'est pas négligeable. Cette réflexion en introduit une autre : est-ce que des États qui peuvent financer le rachat de n'importe quelle structure dans un système d'économie libérale, peuvent finalement dominer un marché ? On s'aperçoit du développement important de la politique d'implantation dans le monde de quelques multinationales, qui sont en fait des multinationales étatiques parce qu'entièrement financées par l'État d'origine, et dans le cas d'espèce par la Chine populaire.

Il y a un Port qui est émergent, c'est le Port qui se trouve en face de Singapour. Il va être créé de toutes pièces et avec le concours de Maersk il deviendra probablement le quatrième Port de conteneurs dans le monde. Le financement procède du même ordre, c'est un financement d'État. Plus près de nous, le Port de Bilbao a investi 1 milliard de dollars, les constructions en cours représentent à peu près 5 fois le volume d'Antifer. Et dans ce cas, il y a une réflexion qui n'est pas entièrement régionale, qui n'est pas non plus entièrement d'État mais qui est une réflexion politique au plan de la dimension continentale que j'évoquais tout à l'heure. J'aimerais avoir votre sentiment à ce sujet.

Troisième réflexion : En termes de plus-value il ne faut pas avoir d'idées fausses. Il n'y a pas un trafic noble qui serait celui des lignes régulières, des lignes-mères et un trafic moins noble, moins porteur de plus-value qui serait le trafic énergétique ou le trafic de vrac. Une analyse un peu affinée sur l'ensemble des Ports européens montre que le trafic de vrac est extrêmement porteur d'emplois et que les plus-values localement enregistrées à partir de terminaux de vracs sont sensiblement plus intéressantes que beaucoup d'autres terminaux.

Je tiens à ce propos à votre disposition des éléments comparatifs entre Algésiras et des terminaux du style de ceux de Zeebrugge. Il faut donc se garder d'avoir une appréhension fautive en termes de plus-value des différents trafics. Enfin, et je rebondis sur ce que disait M. Denigot avec beaucoup de pertinence, il est vrai que pour développer une activité portuaire il faut que l'hinterland soit parfaitement bien desservi en matière de liaison ferroviaire et de liaison routière rapide.

Dernière réflexion : l'Europe vient de publier son livre blanc. Il confirme une réalité que nous connaissons tous, à savoir que le transport routier en Europe représente 86 %, le transport ferroviaire 4 %, le transport aérien et maritime prenant le reste. L'ambition européenne n'est pas de modifier les parts modales, mais simplement de les maintenir. Il est vrai que si on laisse faire, la part modale de la route va encore croître, au détriment des autres parts. Est-ce que véritablement nous pouvons, au départ de Nantes-Saint-Nazaire, où les sorties de marchandises par fer représentent 7 % environ au-dessus de la part générale européenne, formuler une offre par rapport à des concurrents qui disposent de couloirs ferroviaires extrêmement forts ?

Vous évoquiez le cas de Gênes qui bénéficie des infrastructures ferroviaires du nord de l'Europe. Les grands Ports du Nord bénéficient d'infrastructures ferroviaires. Ici nous avons beaucoup de mal à faire passer un train de marchandises, car le succès du TGV et la limite des infrastructures ferroviaires fait que nous avons un handicap pour rejoindre l'Europe centrale qui est évidemment considérable et la solution ne dépend pas du Port, ni des acteurs, ni des responsables politiques régionaux. Cela suppose évidemment des décisions politiques à long terme qui se heurtent à un double problème : c'est d'abord que le financement des infrastructures ferroviaires est considérable et qu'à chaque fois que l'on cherche à implanter une infrastructure nouvelle on se heurte aussi des sensibilités écologiques, même si la protection de l'environnement passe par un accroissement des parts modales non routières. C'est une chose qu'il faut dire et répéter.

L'alternative, car je veux être positif, c'est peut-être le transport maritime de proximité qui a un intérêt environnemental évident et un intérêt en terme de congestion ferroviaire et routière qui ne l'est pas moins.

François COULON

Maître Quimbert n'est pas seulement Président du Port, il est aussi avocat, ce qui peut expliquer la longueur du plaidoyer...

Yann ALIX

Je donnerai quelques éléments de réponse dans la même logique de *feeder*ing et de *shortsea*. M. Quimbert disait que s'il n'y a pas d'opportunité réelle et consensuelle de développer du transport terrestre autre que routier, allons-y par la mer.

Je rappelle que tout le monde ne peut pas devenir un Port mondial avec des grands réseaux et des grands acteurs, mais qu'il y a des niches qui peuvent très bien se développer en étant des spécialistes du *shortsea*.

Dans ce cas, vous allez développer votre activité portuaire de façon presque écologique bien évidemment, mais aussi de façon économique, parce que vous allez développer des nouveaux types de marchés sur lesquels vous êtes très rapidement le spécialiste et donc vous allez devenir une "porte". Vous allez être un nouveau Port de transbordement de seconde zone ou quelque chose d'équivalent. Et cela pourra constituer la réponse à vos problèmes de circulation terrestre.

M. Quimbert a également évoqué le cas d'Hutchison. Il est bien évident que c'est un groupe soutenu par le gouvernement chinois. Il faut cependant mettre quelques bémols aux risques de cette logique géopolitique mondiale qui pousse à laisser ses trafics à des acteurs étrangers. Les Ports ont des pouvoirs importants de négociation pour gérer les conditions d'installation d'un opérateur comme Hutchison. Prenons l'exemple de Buenos Aires où l'Etat, sous le gouvernement Menem, a tout laissé faire. Elle se retrouve 10 ans plus tard avec une situation ingérable où les armateurs font ce qu'ils veulent. C'est cette logique qu'il ne faut pas reproduire, bien évidemment, et se donner les instruments efficaces de la négociation. Je ne connais pas les conditions de l'éviction d'Hutchison de Rotterdam mais l'État a son pouvoir, de même que l'autorité portuaire, pour se doter de ces instruments, au moment de la négociation et de l'implantation d'un acteur intermodal international.

La marge est encore importante avant que les Chinois contrôlent les ports européens... Le rôle des gouvernements et des autorités portuaires doit rester prépondérant pour gérer cette logique d'installation d'acteurs privés ou indépendants sur les terminaux portuaires.

En ce qui concerne les plus-values, M.Quimbert va à l'encontre de beaucoup de choses qui sont établies avec ou plus ou moins de vérité. Si tout le monde cherche à se mettre sur les conteneurs ou sur la marchandise générale, ce n'est peut-être pas non plus par hasard. Si on prend l'exemple de Montoir, le méthane passe par là grâce à un investissement public de grande envergure. S'il fallait faire passer ce méthane avec la nécessité de supporter la mise en capital pour la construction d'un méthanier moderne sous des investissements privés, je ne suis pas sûr que les conditions de réussite soient les mêmes. Vous preniez aussi l'exemple d'Algésiras. Il s'agit en fait d'un centre de transbordement et les conteneurs ne vont même pas sur l'arrière-pays. Il n'y a pas de plus-value sur un terminal comme Algésiras ou tout au moins elle est moins importante parce qu'il n'y a pas de traitement de la marchandise. Il n'y a pas de traitement du conteneur, parfois il ne touche même pas terre. Il passe d'une liaison trans-Europe-Asie à Europe-Amérique du Nord sans toucher le sol espagnol. Donc, bien évidemment vous n'avez pas une plus-value immédiate sur le terminal et sur le Port.

Yves THUAL, Secrétaire du Syndicat CGT du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire  
Yann Alix a pris en référence deux exemples : le premier à Montréal, avec ses 11 mètres de tirant d'eau, qui a cru à son développement et le second à New York, qui, lui malheureusement, s'est empêtré pendant des années dans ses problèmes d'autorisations de dragage.

Yann ALIX  
Entre autres problèmes... parce qu'il y a eu aussi d'autres soucis à New York.

Yves THUAL  
Je voudrais reprendre l'exemple du Port de Nantes-Saint-Nazaire où l'on parle depuis plus de 20 ans du développement sur les secteurs de Lavau et maintenant de Donges-Est. On s'empêtré aussi sur ce problème de développement du Port avec la masse d'autorisations qu'on arrive pas à obtenir. Aujourd'hui c'est un projet qui est prévu dans le cadre du contrat de plan État-Région pour 2000-2006. Mais dans le même temps, pour que ce projet puisse venir à terme, il faut des autorisations administratives, émanant du Ministère de l'Équipement ou du ministère de l'Environnement, qu'on n'arrive pas à obtenir, et plus spécialement pour ce qui concerne l'Environnement. Dans le même temps, nous allons connaître une période électorale et bien évidemment on nous dit que dans ces périodes il n'est pas facile de lancer des enquêtes publiques. On s'aperçoit malheureusement que tout est bon pour freiner le développement de notre Port alors que, comme cela a été rappelé, pendant ce temps-là, les Ports du Nord continuent de se développer. Nous sommes inquiets à ce sujet et l'exemple récent d'AZF à Toulouse doit nous inciter à réfléchir encore plus sur la possibilité de développer notre Port sur une zone comme celle de Donges-Est qui est quand même une zone loin de toute habitation, où on pourrait traiter un certain nombre de trafics que ce soit des trafics pulvérisants ou d'autres qui sont plus ou moins dangereux, tels des amonitrates ou autres engrais. On pense qu'il y a des cartes à jouer et dans le même temps tout est bloqué par des mesures environnementalistes. On se pose beaucoup de questions. Est-ce qu'on a, oui ou non, une volonté de développer notre Port ?

Yann ALIX  
Je voudrais juste ajouter un mot, bien que je ne connaisse pas suffisamment la situation locale. Tout est dépendant des priorités stratégiques de développement du territoire d'un État. Pour supporter des coûts de dragage, il y a pas une entreprise privée qui veuille s'y mettre. C'est bien difficile de rentabiliser, en termes de dragage, tout un investissement qui demande souvent une ambition politique avérée. Dans ce cas, il faut se retourner vers les acteurs politiques. Peut-être que M. Patey, en tant que Directeur du Port, a un point de vue sur ce sujet ?

Gérard PATEY, Directeur du Port  
Je n'exprime pas un avis politique sur ce point. On a effectivement un dossier de développement sur le secteur de Donges-Est. Il est un petit peu difficile à sortir compte tenu de certaines contraintes envi-

ronnementales. M. Thual l'a évoqué avant moi et il est vrai que le Ministère de l'Environnement freine actuellement une étape du dossier. Mais, je n'ai pas de commentaires particuliers à faire là-dessus.

François COULON

Il s'agit de freins que d'autres n'ont peut-être pas dans certains pays...

Gérard PATEY

C'est un dossier qui connaîtra d'autres vicissitudes dans le futur, certainement.

Yann ALIX

Je pense que la préoccupation écologique est dénuée de toute couleur politique. Il y a plusieurs exemples de Ports qui sont complètement bloqués par des problèmes environnementaux. New York a mis 25 ans à draguer. Ça posait un énorme problème écologique et économique. C'est pour ça que les acteurs privés ne voulaient pas s'y mettre. Quand vous commencez à draguer des chenaux qui n'ont pas été dragués depuis 100 ans dans la zone de New York, je peux vous assurer qu'il en sort des choses bizarres. Il y avait 6 000 carcasses de voitures sur le premier kilomètre. Ça ne se recycle pas, on ne fait pas du terre-plein avec de la carcasse de voitures...

François COULON

Monsieur Jacques Marcadon, vous êtes Professeur à l'Université de Nantes au pôle Mer et Littoral. Vous allez nous parler maintenant des Ports français, de leur mode d'organisation, de leur dynamique de développement. Je vous propose la parole pour votre exposé.

## Jacques Marcadon

Pour traiter cette question je pense qu'il faut d'abord se demander ce qu'est un Port. C'est un prestataire de services répondant aux besoins de deux types de clients : le navire et la marchandise. C'est aussi un organisme répondant aux besoins d'échanges qui fixent les économies urbaines, il aide l'économie régionale et est un agent actif de l'aménagement du territoire. Les changements récents, que mon collègue Yann Alix a évoqués, portent sur l'organisation des Ports eux-mêmes qui entrent dans un modèle universel, celui de l'espace portuaire constitué de terminaux spécialisés. On en arrive donc à cette observation que le terminal est devenu l'élément constitutif des Ports.

Seulement, qu'est-ce qu'un terminal ? À ma connaissance, il n'y a aucune définition juridique du terminal qui soit universellement reconnue, le droit étant très variable selon les situations nationales. L'organisation des Ports français offre l'exemple de la simple concession d'outillage public, ainsi que l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public. Et la base, le cadre juridique, c'est que nos Ports font partie du domaine public. Ceci posé, nous verrons :

- dans un premier temps la réalité de ces terminaux spécialisés,
- dans un deuxième temps les mutations en œuvre dans l'organisation des Ports,
- et enfin les conséquences sur les dynamiques de développement.

Les terminaux sont des espaces définis par leur unité de lieu, leur unité de fonction, leur unité de gestion.

- Unité de lieu : c'est évident sur les terrains de grande valeur situés au bord des quais.
- Unité de fonction, elle est tout à fait visible par les équipements spécialisés pour traiter tel ou tel type de marchandise. Dans le cas des grands vracs nous aurons des terminaux minéraliers, pétroliers, méthaniers, etc... mais ça vaut aussi pour toutes les marchandises diverses, les terminaux rouliers de type transmanche, les terminaux à conteneurs naturellement et aussi les terminaux pour les frets conventionnels, comme par exemple le terminal fruitier de Saint-Nazaire, celui de



Dieppe, les terminaux sucriers de Dunkerque, Calais ou Rouen. Dans chacun de ces cas nous constatons l'importance des investissements nécessaires au fonctionnement de ces terminaux. Les cavaliers-gerbeurs, les portiques, tout cela représente des investissements lourds.

- Unité de gestion du terminal : elle présente un handicap pour les Ports français. Si l'autorité de tutelle concessionnaire portuaire contrôle la gestion technique des outillages, elle ne prend pas à son compte la gestion commerciale. Et l'animation commerciale dépend des sociétés de manutention qui, compte tenu du coût des investissements, s'associent dans des montages financiers avec les métiers de la filière : chargeurs, transitaires, négociants, transporteurs... Il y a à ce sujet une évolution étonnante, par comparaison avec ce qui existe à l'étranger, c'est le désengagement des armements français de la gestion des terminaux. C'est le cas de la CGM qui s'en est détachée avant sa privatisation en 1996, mais aussi du groupe Bolloré qui jusqu'à 1999-2000 représentait un groupe bien intégré avec la SCAC, Delmas-Vieljeux et le groupe SAGA. À partir de 1999-2000 il y a eu un désengagement, non pas que le groupe soit absent des terminaux ici et là, mais ce n'est plus, me semble-t-il, un axe prioritaire dans la stratégie du groupe.

En parallèle, on assiste à "l'intrusion" de capitaux étrangers sur les terminaux français depuis la fin des années 90. On pourrait lister et évoquer Seainvest à Dunkerque et à Fos et dans une quinzaine d'autres ports dont la Basse-Loire. On pourrait citer aussi NFTI (Nord France Terminal International), filiale de la société belge Interferryboat, elle-même filiale des Chemins de fer belges, mais également Nova Natie à Boulogne, Westerlund ou Mondia Forest à Rouen.

Si je prends le cas de Westerlund, nous constatons ce qu'évoquait Yann Alix, c'est-à-dire une structure de Port-réseau. Il a évoqué les lignes conteneurisées, les terminaux à conteneurs... mais dans le vrac on constate que cela existe aussi de même que dans les marchandises diverses conventionnelles. Dans le cas de Westerlund c'est une entreprise Anversoise, spécialisée dans les produits forestiers et installée à Rouen et à Anvers mais qu'on retrouve à Changzhou à 90 km de Shanghai, en Indonésie puis aux États-Unis à Charleston.

Je dirais que cette organisation des espaces en terminaux a accéléré depuis une dizaine d'années une évolution dans nos Ports. Cette évolution est marquée par une série de mesures et ce sont ces mutations dans l'organisation des Ports que je vais évoquer maintenant, en les listant très rapidement.

Je ne prends donc que trois aspects me semble-t-il majeurs :

- le premier, c'est la modification des droits d'utilisation du domaine public avec la loi du 24 juillet 1994 qui investit l'utilisateur des droits et devoirs du propriétaire dans l'exercice des activités contenues dans les conventions aux concessions d'ouvrages pour une période allant jusqu'à 70 ans. La loi assouplit les règles dans les relations entre la ville et le Port. Auparavant, quand le Port vendait ses actifs, l'argent devait être reversé au ministère du Budget. Désormais, un Port peut déclasser un terrain, devenu urbain, et réinvestir le produit de cette vente. Il y a donc une évolution des droits d'utilisation.
- le second aspect, c'est la banalisation du travail portuaire, puisqu'on partait de la loi du 6 septembre 1947 fondée sur le principe de l'intermittence et qui a été remplacée par la loi du 9 juin 1992, qui, malgré les violentes oppositions qu'elle a suscitées, est fondée sur la mensualisation. Les dockers sont majoritairement devenus les salariés directs des entreprises avec, parfois, la création de structures nouvelles de type sociétés anonymes constituées par un pool de manutentionnaire en partenariat avec les dockers, c'est l'exemple d'ASM, à Saint-Nazaire.  
Par conséquent, la manutention, côté dockers, n'a plus l'image de monopole de la Fédération des Ports et Docks comme auparavant, avec dans ce nouveau paysage social la coordination nationale des travailleurs portuaires et assimilés qui regroupe comme nous le savons les dockers de Saint-Nazaire et ceux de Dunkerque.
- Le troisième volet qui marque les mutations dans l'organisation des Ports, c'est le développement, en partenariat, des fonctions commerciales. Il s'agit du décret du 9 septembre 1999 complété par celui du 19 juillet 2000 qui témoigne de la volonté de déverrouiller les relations entre les Ports et

les capitaux privés. Les Ports autonomes disposent de la liberté d'investir dans des partenariats économiques avec des sociétés, groupements, entreprises privées intervenant dans le domaine portuaire et, c'est ce qui est intéressant, paraportuaire : pré et post-acheminement, Port sec... Aux possibilités de concession d'outillage public ou privé est venue s'ajouter maintenant la convention d'exploitation de terminal.

Les exemples que l'on cite sont ceux de Dunkerque avec un GIE qui associe le Port et le groupement belge SEAINVEST et qui a repris SAGA terminaux portuaires. De la même façon un schéma similaire existe sur le terminal à conteneurs, toujours à Dunkerque, où le partenaire du Port est Interferryboat.

Toutes ces évolutions ont des conséquences sur les dynamiques de développement qu'il faut observer à plusieurs échelles : locale et régionale d'une part et à plus petite échelle ensuite. Ces nouvelles structures élémentaires que sont les terminaux spécialisés simplifient les espaces portuaires et d'une certaine mesure en contestent l'unité.

En effet, chaque terminal, désormais, a des intérêts portés par des opérateurs de plus en plus puissants. Ça vaut pour les divers, ça vaut aussi pour le vrac.

Les opérateurs sont de plus en plus puissants et devant eux le risque existe que les autorités portuaires ne fassent que constater l'amenuisement de leur pouvoir d'arbitrage. Il y a aussi le risque de déstructuration des communautés portuaires traditionnelles avec la contestation d'un certain nombre de services communs entretenus par des monopoles de fait. Et là, je ferai référence à ce rapport de 1997 des métiers de la filière portuaire et des grands armements et opérateurs internationaux réunis dans un GIP, qui était un véritable réquisitoire contre les coûts des Ports français, notamment les tarifs de pilotage, de remorquage et les droits de Port. Il en découlait une quinzaine de propositions d'inspiration très libérale visant à la négociation directe entre les acteurs. Le droit communautaire, actuel ou en projet, va d'ailleurs dans ce sens-là puisqu'il y a en préparation un projet de directive européenne sur les services portuaires.

Cette évolution n'est pas sans risques pour les Ports et leur environnement. En ce qui concerne la place portuaire, on peut s'interroger sur les politiques gagnantes pour la collectivité dans un tel contexte.

Je vais en suggérer deux ou trois :

- Je pense qu'il est possible de susciter, dans un tel contexte, une relance de ce que j'appellerais la complexité portuaire en valorisant la rupture de charges qui est source de valeur ajoutée. L'interruption d'une chaîne de transport, par définition, représente un coût dont il faut se prémunir. Mais si une entreprise s'interpose à ce moment-là afin d'enrichir le produit en question, par un traitement de la marchandise, cela valorise cette rupture de charges.  
C'est ce que l'on pourrait appeler une logique de co-traitance qui peut avoir le mérite de fidéliser les acteurs et qui s'inscrit dans une mentalité de place portuaire. C'est d'ailleurs aussi tout l'intérêt de la politique d'élaboration des chartes portuaires qui entrent dans cette logique visant à défendre les intérêts de la communauté portuaire dans son ensemble et l'économie urbaine et régionale. Il me semble que ces premières chartes portuaires en France ont été finalisées au printemps 1997.  
Récemment d'ailleurs, l'implication des collectivités territoriales va même plus loin puisque c'est début mars 2001 que le Conseil Général de Seine-Maritime et ses partenaires, la Ville de Dieppe et la CCI, ont racheté le Port privé de New Haven, ceci dans le but de maintenir une ligne abandonnée par les compagnies privées avec à la clé les emplois en jeu en France et en Angleterre.
- Une autre piste, peut-être en contradiction avec notre conception française traditionnelle individualiste et centralisatrice du système portuaire, consisterait à s'orienter vers une coopération par segment littoral entre les Ports. Là encore, des essais de rapprochement sont en œuvre. C'est

l'exemple, nordique encore, entre Dunkerque, Calais et Boulogne qui sont distants de 80 km environ. Les choses ne se font pas en un jour mais le dossier avance. Une structure commune pourrait voir le jour en 2003.

La tâche n'est pas simple et il y a des difficultés pour harmoniser les missions administratives et commerciales, aujourd'hui exercées par le Port autonome, par un service maritime des Ports de Boulogne et de Calais et par deux CCI.

En ce qui concerne notre Port Atlantique, c'est en novembre 2000 que les statuts de l'association des PNOA (Ports Nord-Ouest Atlantique) ont été signés. Cette association va bientôt s'étendre.

À l'échelle des hinterlands et des avant-pays, le développement des terminaux implique une sélection de ses relations. On constate un handicap géographique des Ports français qui a d'ailleurs été souligné par les interventions précédentes, notamment si on prend l'exemple des terminaux à conteneurs qui sont tiraillés selon deux tendances : un drainage continental en ligne sur les espaces de plus en plus étendus vers l'Est et une collecte maritime en nœuds par des transporteurs de plus en plus mondialisés. Dans ce contexte, nos Ports, sauf Le Havre, n'ont pas de très gros atouts. Cela nous conduit à cette question, largement débattue et qui était évoquée précédemment, de la desserte terrestre des Ports, de la politique ferroviaire, routière, fluviale...

En conclusion, je voudrais souligner que la loi de 1965 créant les Ports autonomes a été une réponse pertinente aux défis qui se posaient alors. Il me semble aussi que les structures portuaires, issues de cette loi, ont su faire face en grande partie, pas toujours totalement, aux défis rencontrés au fil des années. La question est aujourd'hui de savoir si ce cadre reste le meilleur pour répondre aux besoins d'échanges du XXIème siècle et aux besoins des communautés littorales.

.....

François COULON

Merci Professeur Marcadon. Pour rester dans notre timing, je vous propose qu'on écoute maintenant Gérard Patey, Directeur du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire. C'est l'occasion de faire le point sur le positionnement du Port par rapport aux autres Ports français, européens, sur les perspectives et les projets en cours.

Gérard PATEY .....

Je vais être un peu plus "terre à terre" que les orateurs précédents en parlant de notre Port plus en détail. Je crois qu'on peut clairement donner aujourd'hui au Port de Nantes-St Nazaire un qualificatif d'europpéen puisqu'il a durablement, à quelques aléas prêts, atteint un total de 30 millions de tonnes de trafic. La tonne de trafic est une unité couramment utilisée par les portuaires, même si elle est un peu hétérogène, puisqu'on mélange aussi bien du pétrole, des conteneurs, des magnétoscopes, du sable, et toutes sortes de choses qui n'ont évidemment pas la même valeur, même si bon nombre de vrac créent une valeur ajoutée au passage portuaire.

Ce trafic de 30 millions de tonnes est à peu près du même ordre de grandeur au plan européen que Zeebrugge, Liverpool ou Bilbao. Au niveau européen, nous sommes plutôt autour de la 25è place puisque les Ports les plus importants atteignent 300 millions de tonnes environ, comme celui de Rot-

terdam. Si on regarde l'évolution dans le temps des Ports autonomes français entre leur création en 1966 et aujourd'hui, on voit très nettement que le Port de Nantes-Saint-Nazaire a plutôt mieux tiré son épingle du jeu que les autres Ports français avec un indice de progression de 330, alors que Rotterdam, sur la même période est à 240 et Anvers à 220.

Nous avons donc tout lieu d'être relativement satisfaits de cette évolution dans la durée et cela doit nous conduire à cesser de nous autoflageller. Je précise aussi que nous raisonnons en dernier lieu sur des trafics de l'année 2000. Incontestablement, le début de l'année 2001 est plus décevant et les chiffres sont en baisse par rapport à l'année dernière.

Néanmoins, nous considérons que la vision tendancielle conduit plutôt à espérer de revenir rapidement à la hausse.

À titre indicatif, si on regarde la progression sur 15 ans des Ports européens, nous ne sommes plus en tête mais néanmoins, nous gardons une position tout à fait honorable, si on excepte des Ports comme Algésiras qui ont vu leur progression marquée essentiellement par les transbordements de conteneurs.

Il faut aussi positionner le Port par rapport aux densités de populations d'activités économiques et industrielles en Europe. Il y a malheureusement un relatif désert français par rapport à des secteurs comme celui qu'on dénomme la "banane bleue". Ce désert de l'Ouest explique la difficulté et le challenge auquel nous avons à faire face pour attirer et faire passer par nos Ports de la façade atlantique

des marchandises qui sont quand même principalement liées aux importations et exportations de ces zones très denses.

Signalons un aspect géographique de ce Port qui rejoint ce qu'indiquaient tout à l'heure les deux orateurs précédents sur la notion de terminal. En fait, le Port est passé d'un ensemble de quais multi-usages, comme ceux qu'on a connus à Nantes, à une série de terminaux qui, à défaut d'être opérés globalement comme certains terminaux mondiaux, sont quand même des terminaux spécialisés par type de marchandise.

Aujourd'hui, on traite les marchandises terminal par terminal avec une forte majorité dans les 55 km entre Nantes et Saint-Nazaire. Une grande partie de l'activité se concentre sur le secteur Donges-Montoir avec une série de terminaux les uns derrière les autres, un dédié au pétrole, un au méthane, un à l'agroalimentaire, un aux conteneurs, un aux voitures. On ne traite plus, sur un même quai, alternativement du charbon, de la farine..., chaque quai a son utilisation.

Le Port a un rôle répondant à un certain nombre de fonctions :

- une fonction industrielle : c'est l'alimentation des usines qui sont implantées sur notre Port par exemple,
- une fonction de négoce : c'est le cas typique du bois ou du soja. A côté du Port se trouve également une place de négoce de ces produits, c'est-à-dire qu'il y a des acheteurs qui sont présents et des produits qui s'achètent et se vendent,
- une fonction de transit : c'est une fonction classique avec ou sans valeur ajoutée au passage,
- une fonction de transbordement : elle est un peu plus exceptionnelle mais pour certaines activités

nous transbordons des conteneurs en provenance d'Anvers ou de Bordeaux qui arrivent ici par feeders et qui repartent vers les Antilles françaises.

En ce qui concerne l'impact économique du Port, nous avons fait appel à l'Université de Nantes, par le biais du laboratoire "Len-Corail", qui a évalué à 25 000 environ les emplois générés par le Port. Sur ces 25 000 emplois, il y a à peu près 4 800 emplois de fonction directement portuaire (Port autonome, dockers, transitaires, manutentionnaires, pilotes, consignataires..) et 20 000 qui sont en fait des emplois d'industries qui ne pourraient exister sans le Port. En matière d'emplois purement portuaires nous sommes une entreprise importante mais qui n'est pas la plus grosse de l'estuaire. Par contre, nous avons toujours en tête l'impact que nos performances peuvent avoir sur un ensemble d'industries et sur la compétitivité des entreprises jusque dans les régions Bretagne et Poitou-Charentes.

On peut difficilement raisonner sur les problèmes qui ont été évoqués en généralité tous trafics confondus. On est obligé de faire une approche produit par produit car la problématique est différente selon les natures de produits.

Le premier produit-phare est le gaz naturel liquéfié. Nous avons le plus gros centre de réception européen avec 10 milliards de m<sup>3</sup> de capacité annuelle. Nous y recevons du gaz algérien dans le cadre d'un contrat entre Gaz de France et l'Algérie, mais également, plus récemment, du trafic nigérian qui était importé par Gaz de France à la fois pour son compte propre et pour celui de la société productrice d'électricité italienne, aucun terminal italien ne pouvant recevoir des navires suffisamment importants. Ce produit est donc importé chez nous et redélivré à la frontière italienne. Dans ce cas, c'est un

trafic pour lequel nous fondons des espoirs mais qui n'a pas encore atteint aujourd'hui sa pleine échelle puisque nous sommes à 4,8 millions de tonnes et nous avons encore une perspective de progression de 1,5 million de tonnes.

Autre produit-phare : le pétrole. Nous avons la raffinerie Total-Fina-Elf qui est un établissement très important en France et en Europe, le deuxième français pour ce groupe avec une capacité de 11 millions de tonnes par an qui n'est atteinte en fait ou ne peut être atteinte que dans les années extrêmement favorables. Cette raffinerie a subi des programmes de modernisation importants au cours des dernières années. Incontestablement, son niveau de marche n'est en aucun cas lié à la prestation portuaire. Néanmoins, il est bien clair que la qualité et le coût de la prestation que nous fournissons restent des éléments déterminants lorsqu'il y a des choix d'investissements à faire et nous avons bien sûr comme objectif constant de donner satisfaction aux plus gros clients du Port qui représentent à peu près la moitié de son activité en tonnage.

Dernier produit-phare : le charbon. Ce charbon constitue principalement l'alimentation d'une centrale EDF. Le trafic tourne entre 800 000 tonnes – quand l'hiver est doux et que les centrales hydro-électriques et nucléaires fonctionnent bien – et 2,5 millions de tonnes dans les situations inverses. L'impact de la prestation portuaire est assez limitée sur le niveau de trafic.

Avec ces trois produits, gaz, pétrole et charbon, on a balayé 70 % de l'activité du Port pour laquelle je vous ai indiqué, au moins dans une vision de court terme, que nos performances avaient peu d'impact, les variations étant erratiques. Même en cas de baisse des prix ou des tarifs, les trafics peuvent baisser aussi bien qu'augmenter sans qu'il y ait de relation de cause à effet.

Les 30 % de trafics restants (non énergétiques) sont beaucoup plus diversifiés et sont liés de beaucoup plus près à la qualité de l'activité et de la prestation offerte par le Port autonome et l'ensemble des acteurs de la place portuaire. On trouve dans ces 30 % à la fois les marchandises diverses sous forme conteneurisée, trafic roulier bois, etc... mais également une part importante de vrac.

Les 120 000 conteneurs par an constituent une belle performance puisqu'il y a eu 5 années consécutives de croissance annuelle de 25 %. Par contre, à l'échelle mondiale et européenne, il faut savoir se repositionner. Les principaux Ports à conteneurs européens sont d'ailleurs toujours concentrés dans les mêmes secteurs évoqués précédemment. Pour donner un ordre de grandeur, Rotterdam est à 6 millions de conteneurs par an, Hambourg, Anvers, Félixtove sont à 3 millions de conteneurs par an. Le premier Port français, Le Havre, se situe à 1,5 million de conteneurs par an et le deuxième, Marseille, est à 7 ou 800 000 conteneurs. Derrière, 3 Ports sont dans un mouchoir, Dunkerque, Rouen et Nantes-Saint Nazaire avec 100-120 000 conteneurs.

Au plan mondial, les plus grands Ports à conteneurs se situent à 15 ou 16 millions de conteneurs par an. Et cela augmente très vite. Nous avons une dimension relativement modeste mais il faut se rappeler notre position par rapport aux lieux de grosses productions industrielles qui sont quand même les principaux importateurs et exportateurs de conteneurs. L'activité de l'Ouest français est certes brillante mais si on élimine les vracs agroalimentaires (céréales notamment qui se transportent assez difficilement en conteneurs), les tronçons d'Airbus ou les paquebots des Chantiers de l'Atlantique qui voyagent autrement, on voit bien que le potentiel de marchandises conteneurisables, émis par nos industries, à une distance raisonnable de Nantes-Saint Nazaire, est assez limité. J'ai voulu évoquer aussi avec vous ce que représente un coût de transport de conteneur de bout en bout. Pour un exemple, Tours-La Réunion, sur un montant d'une vingtaine de milliers de francs, la ligne correspondant au passage portuaire, au moins à l'opération physique de passage conteneurs est de 1 500 francs, ce qui est en fait répercuté à l'exportateur ou à l'importateur pour passer à travers le Port. En revanche, la ligne transport d'approche est de 3 500 francs et on retrouve souvent la même valeur à l'autre extrémité. C'est un exemple sur des lignes nord-sud, donc vers des DOM-TOM. Si l'on prend des lignes comme Europe-Asie où les taux de frets maritimes sont dramatiquement bas, le transport terrestre aux deux extrémités représente largement plus que les deux tiers du coût total de bout en bout.

Nous devons attacher une importance particulière à l'amélioration de nos dessertes terrestres. Ce n'est pas uniquement une question de construction de kilomètres d'autoroutes ou de voies ferrées, même si c'est très important, mais c'est surtout une question d'organisation du service, des réseaux de plate-formes intérieures où se concentrera le fret qui sera ensuite ramené chez nous.

Aujourd'hui, à court terme en matière ferroviaire, ce qui nous manque avant tout c'est un opérateur qui accepte d'ouvrir des services réguliers entre Montoir ou Nantes-Saint Nazaire et des points de concentration de fret plutôt que d'avoir des kilomètres de voies ferrées supplémentaires. On peut, de ce point de vue, regretter le manque de dynamisme ou de volonté des transporteurs ferroviaires. Pour les conteneurs, malgré ces difficultés, nous pensons que nous sommes partis des directions les plus simples. Nous avons des départs directs vers les Dom-Tom et l'Afrique et nous pensons que grâce au feederling nous allons progressivement nous implanter sur l'Est-Ouest, c'est-à-dire l'Extrême-

Orient et l'Amérique. Ce sera une affaire de longue haleine et nous nous fixons un objectif de l'ordre de 300 000 conteneurs à l'horizon 2015. Nous gardons de l'ambition mais il faut être conscient des éléments qui jouent en notre défaveur.

S'agissant du trafic roulier c'est un secteur très particulier puisque cela concerne essentiellement des échanges entre la France et le Portugal au sein du groupe Peugeot-Citroën. On a une piste de développement qui est celle qu'évoquait le Président Quimbert tout à l'heure. Incontestablement, le trafic de haut roulier intraeuropéen a vocation à se développer, ce qui est attendu fortement par toutes les



autorités européennes, et nous avons certainement un potentiel et un marché important à développer de ce côté-là.

En ce qui concerne le bois, Nantes-Cheviré est le deuxième Port français avec beaucoup de négociants installés et de transformateurs de la matière. Cette activité est fragilisée d'une part par les conditions nautiques d'accès à Nantes, d'ores et déjà assez limitées par rapport aux besoins, et d'autre part par une concurrence redoutable du Port voisin de La Rochelle-La Pallice. Un certain nombre d'opérateurs se sont déplacés à La Pallice ou ont créé une deuxième implantation là-bas.

L'aliment du bétail est un de nos produits majeurs, pour lequel nous avons acquis 50 % de parts de marché en France. Nous sommes partis d'un mode de fonctionnement un peu artisanal et nous sommes arrivés aujourd'hui à un terminal au sens technique du terme. Par contre, au sens juridique du terme, nous en sommes encore très loin, puisque coexistent sur le bord-à-quai, le Port autonome qui fournit des outils avec leurs conducteurs, des entreprises de main-d'œuvre qui fournissent des dockers, des entreprises de manutention qui coordonnent cela et qui apportent encore quelques compétences et du matériel complémentaire, puis des stockeurs en arrière. Le nombre d'intervenants est grand et on se trouve loin de la notion de terminal intégré, d'opérateur unique sur ce site. Néanmoins nous avons réussi par un effort de place, de qualité et de compétitivité à augmenter nos parts de marché.

Pour les silos céréaliers on a connu un redémarrage grâce aux investissements récents qui ont lieu sur Saint-Nazaire. Malheureusement la très mauvaise récolte de la saison va se ressentir fortement dans les prochains mois.

Pour ce qui concerne les ambitions du Port, elles sont aujourd'hui décrites à travers un document intitulé "Port Atlantique 2015".

Son ambition se décline en trois thèmes principaux :

- s'affirmer comme un grand Port européen en dépassant 40 millions de tonnes en 2015.
- évoluer en symbiose avec le marché. Il s'agit d'insister sur l'aspect gain de parts de marché dans les conteneurs, créer de nouveaux centres de distribution de transbordement et essayer d'obtenir des implantations industrielles et logistiques.
- aménager l'estuaire. Il faut réussir à faire un équilibre entre développement économique et l'environnement et assurer ainsi un développement durable pour l'estuaire qui comporte de très grandes richesses dans le domaine environnemental, particulièrement en matière d'habitat et aussi dans le domaine ornithologique.

S'agissant de la problématique d'aménagement et de répartition des trafics entre l'amont et l'aval, il faut rappeler que le pôle amont représente 10 % du trafic total mais surtout 25 % du trafic de marchandises diverses. Il est très lié au développement de la fonction négoce du Port.

En ce qui concerne la place portuaire et sa modernisation, elle doit prendre en compte les évolutions du contexte :

- l'intégration croissante du transport maritime et du passage portuaire dans les chaînes logistiques de bout en bout,
- le développement du cabotage, tel qu'il est prôné par la Commission européenne,
- le projet de directive portuaire,
- la mise en place de nouvelles intercommunalités et l'implication croissante des collectivités territoriales dans la stratégie de développement portuaire.

François COULON

Merci M.Patey pour ce tour d'horizon. Est-ce qu'il y a des commentaires ou des réflexions à faire à partir de cet exposé assez exhaustif ?

Michel QUIMBERT, Président du Port autonome de Nantes-St Nazaire

Mon propos ne sera pas long, ce n'est pas l'avocat qui va s'exprimer, encore que cela doit être un signe des temps, le Président du Port d'Anvers est aussi un juriste. La plupart des Présidents des Ports américains le sont également, comme la plupart de mes collègues espagnols. Soit les Ports ont besoin de juristes, soit les juristes se sont transformés en économistes, ce qui rejoindrait une vieille tradition où les facultés étaient communes. Je voudrais simplement compléter ce que disait le professeur Marcadon sur deux points.

Premièrement du point de vue du droit européen, les choses sont en pleine effervescence. Les Ports français doivent respecter les dispositions de la directive européenne sur la transparence, c'est-à-dire que nous sommes obligés à la vérité économique et financière. Ceci ne sera pas sans conséquence car nous ne pourrions pas financer des trafics par d'autres trafics, dans la durée.

Il y a une autre directive en gestation c'est celle sur les services portuaires qui instaure les règles européennes de la concurrence. Elle donne lieu à des prises de position diamétralement opposées. Les Ports du Nord y sont plutôt hostiles, les Ports latins, espagnols, français, italiens y sont très favorables. C'est un signe des temps de voir que des Ports européens du Sud qui étaient traditionnellement plutôt conservateurs, voire protectionnistes, deviennent au contraire les champions de l'intégration du droit européen en matière portuaire. Les réticences viennent plutôt de nos voisins du Nord, en particulier allemands, qui sont soucieux de voir que certaines dispositions pourraient affecter leur liberté de réguler les coûts de la domanialité publique. C'est l'espace qui devient cher et important, c'est une donnée à prendre en compte.

Par ailleurs au plan européen, le programme "Marco Polo" va être mis en œuvre de façon certaine. Il va permettre à l'Europe de subventionner, à hauteur de 30 %, tous les investissements relatifs à des transports maritimes de proximité dans des zones où on ne va pas créer une concurrence artificielle avec des systèmes qui fonctionnent déjà. Nous sommes, dans notre région, face à une liaison qui est incontestablement à désenclaver. Tout ce qui concerne le trafic pyrénéen fait l'objet d'une congestion reconnue. Par conséquent, nous pouvons nous inscrire dans le programme "Marco Polo" qui apporte 30 % de l'investissement et 100 % des frais de représentation.

Enfin, je voudrais ajouter que l'association des Ports Nord-Ouest Atlantique (PNOA) que j'ai l'honneur de présider compte actuellement comme membres, les Ports de Brest, de Lorient, de Nantes-Saint Nazaire, de La Rochelle, de Bordeaux et Bayonne. Nous avons également la demande d'adhésion du Port de Rochefort. Notre projet est d'intégrer dans ce système d'autres grands Ports comme Bilbao – dont le trafic est de 27 millions de tonnes contre 32 à Nantes-St Nazaire – et aussi des Ports du Nord, de manière à avoir ce que l'on appelle maintenant le "merroutage", le camion de la mer. Cela suppose des changements techniques, une évolution des conceptions de la manutention, une évolution considérable dans le secteur public mais aussi dans le secteur privé.

François COULON

Merci M. Quimbert. Nous allons prendre d'autres interventions.

Michel CANIO, Président d'ALTRO, Association Logistique Transport Ouest.

Au niveau du développement des infrastructures, je m'étonne de constater qu'il n'y a pas eu d'inscription dans une prospective à long terme. Ce qui est prévu en matière ferroviaire, c'est la modernisation de la ligne actuelle Tours via Tours, dont le Président Quimbert savait très bien que ça prendrait du temps, et qu'à terme ce serait déjà obsolète parce qu'on évoque 2010, alors que l'investissement est de 2,5 milliards de francs et qu'il faudrait le réaliser pour 2005.

Par ailleurs, il y a ce projet porté par notre association, de transversale Alpes-Atlantique à la fois pour les voyageurs et le fret. Cela résoudrait un grand nombre de problèmes au niveau européen, et pas seulement pour la Loire-Atlantique ou la Région Pays de la Loire. Je souhaite que notre proposition soit au moins étudiée. Les Ports de La Rochelle et de Bordeaux soutiennent l'étude. Un colloque est prévu à Clermont-Ferrand pour demander cette étude aux autorités de l'État et de l'Europe. Avant de creuser des tunnels, il faut au moins creuser les idées...

À ce propos je voudrais savoir pourquoi le Port de Nantes-Saint Nazaire ne participe pas à cette démarche prospective ? Il faut du temps pour mettre en chantier. Penser 2020 ça commence dès aujourd'hui.

François COULON

Merci. M. Patey peut répondre ?

Gérard PATEY

Dans mon exposé, je n'ai pas eu le temps d'évoquer les dessertes terrestres sauf pour dire que les services me paraissent au moins aussi importants que les infrastructures. Néanmoins, nous nous battons aussi pour les infrastructures au sein de diverses associations principalement en matière de routes dans le cadre de l'association Atlantique-Rhin-Rhône et en matière de voies ferrées dans le cadre de RACO, Rhône-Alpes-Centre-Ouest. Nous considérons comme un enjeu prioritaire d'avoir de bonnes liaisons sur la région lyonnaise et Rhône-Alpes depuis Nantes-Saint Nazaire. Nous sommes bien sûr intéressés par tout développement du réseau dans cette direction. Cela concerne le Port, mais également d'une façon générale l'ensemble de la Région Sud-Bretagne, dont la desserte en matière de transport combiné est particulièrement mauvaise vers Rhône-Alpes.

François COULON

M. Hug de Larauze, je vais vous demander de rallier le pupitre pour la dernière intervention. Vous êtes président de l'UMBL, l'Union Maritime de la Basse-Loire. On fait le point avec vous sur le poids économique de la place portuaire de Nantes-Saint Nazaire.

## Bruno Hug de Larauze

Je vais essayer d'être conforme à l'état d'esprit de ce Forum du Conseil de Développement et particulièrement à ce qui a été demandé par le Président Régent c'est-à-dire de tenir compte de l'hétérogénéité de l'assistance.

C'est aujourd'hui une occasion intéressante de participer à un débat de société civile et de faire découvrir le rôle de ce Port qui est ancré à Nantes et qui est à l'origine de la création de la Ville. Il s'est déplacé petit à petit vers l'aval et est devenu moins visible à Nantes. Pourtant c'est un Port très important et qui s'est beaucoup développé.

Pour expliquer la logistique portuaire, j'ai choisi de décrire d'abord l'organisation de la chaîne de transport en partant d'un produit fabriqué par une usine qui le confie ensuite à un transporteur. Ce transport peut s'effectuer par fer, par route ou par barge d'ailleurs : c'est ce qu'on appelle le préacheminement jusqu'au Port. La barge est peu coutumière ici mais ça arrive dans les Ports du Nord de façon très importante. Ensuite on arrive dans les hangars portuaires dans lesquels on peut faire deux types d'activités, soit du stockage de marchandises sans y faire de valeur ajoutée soit au contraire y modifier la marchandise, la regrouper pour mutualiser les coûts de transport et la charger sur un navire bord-à-quai. Ce navire traverse ensuite l'océan pour être déchargé à destination par le réceptionnaire qui est en général un chargeur. Certains opérateurs portuaires peuvent être exportateurs ou importateurs, c'est-à-dire propriétaires de la marchandise et donc selon le type de contrat passé, responsables de l'assurance et de l'acheminement du transport. C'est important parce que selon la nature du contrat, le chargeur propriétaire de la marchandise peut décider de passer par un Port ou un autre, c'est ce que je veux souligner.

Ce n'est pas forcément l'opérateur lui-même, le propriétaire de la marchandise, qui assure seul le mode de transport. Il peut le confier à des professionnels que sont des transitaires, des organisateurs

de transport, qui sont plus connus sous le nom de commissionnaires en transport. Ces derniers vont avoir un professionnalisme qui les conduit à massifier leurs flux logistiques sur les endroits où ils disposent le plus de compétences et où ils ont un intérêt objectif pour le client d'amener la marchandise.

Ils vont donc avoir une logique rationnelle, économique et financière et vont essayer de donner la meilleure satisfaction possible à leur client. Le risque est de perdre ce client qui irait évidemment vers un autre commissionnaire en transport.

La communauté portuaire regroupe donc un grand nombre de professionnels portuaires, environ 5 000, dont à peu près 20 % au Port autonome, les autres étant répartis dans les métiers qui traitent la marchandise ou le navire lors de l'escale. Il y a également les emplois industriels, 20 000 supplémentaires environ. Ces emplois correspondent aux besoins des industriels qui utilisent le Port pour exercer et développer leurs activités. On pense par exemple à la raffinerie Total-Fina-Elf ou bien à la construction navale par exemple.

L'important est d'identifier les attentes réelles des chargeurs, c'est-à-dire des propriétaires de marchandises, de leurs représentants ou des réceptionnaires. Il vont s'intéresser à trois éléments :

- l'évolution du marché dans l'hinterland du Port, c'est-à-dire ce qui peut être desservi de façon compétitive et économique. Il faut vérifier si cet hinterland est "travaillable" de façon intéressante et pérenne. L'investigation dans un nouveau site portuaire, d'une nouvelle chaîne logistique coûte de l'argent à un investisseur, il va donc vérifier en premier lieu si l'hinterland est intéressant. Nous

sommes situés dans un "Finistère européen", vraiment à l'Ouest, un peu en dehors des grands flux logistiques. Il est donc fondamental que nous soyons très attractifs.

- la fiabilité et la compétitivité sur le long terme de l'environnement social et économique du Port. C'est là que se joue la rentabilité. L'investisseur a déjà supporté des coûts importants et il ne souhaite pas changer trop fréquemment son schéma logistique. Chaque changement représente un coût prohibitif sans avantage facturable à son propre client et il est donc important qu'il soit en confiance.
- la compétence des hommes et des femmes. On a peu parlé de cet aspect jusqu'à maintenant, sauf de façon un peu macroéconomique, mais c'est fondamental. Les investisseurs, les décideurs, quels qu'ils soient, ont un rapport d'homme à homme. S'ils sentent, dans un environnement, qu'au-delà des qualités des systèmes mis en place, il y a des interlocuteurs pérennes qui croient en l'avenir d'un Port, c'est un élément absolument déterminant. C'est un des avantages de notre région. Les acteurs économiques sont ici, en général, des gens courageux et fonceurs.

Il faut donc sécuriser ceux qui ont des pouvoirs de décision car on ne peut pas les obliger à passer par le Port de Nantes-Saint-Nazaire, ce sont eux qui choisissent. C'est un enjeu important pour nous et on a les atouts pour ça.

Pour transporter la marchandise, il faut également des navires et donc des armateurs. Il y a deux types d'armateurs :

- les armateurs de ligne régulière, c'est-à-dire ceux qui font passer un bateau à horaire fixe et qui chargent la marchandise qui doit être bord-à-quai au moment où le bateau passe. C'est ce qu'on retrouve souvent dans les "liners", pour le conteneur par exemple,
- les armateurs qui vont vers la marchandise. C'est le cas d'un grand chargeur qui décide de livrer une grosse quantité de marchandise à un endroit donné et qui affrète un navire en conséquence. C'est le cas par exemple de l'aliment du bétail.

Il est clair que les logiques de ces deux catégories d'armateurs ne sont pas du tout les mêmes. Une ligne régulière est intéressée pour savoir si chaque coût d'escale est compétitif. S'il ne charge pas un minimum de boîtes (nom utilisé dans le jargon portuaire pour parler d'un conteneur), l'armateur va se retrouver dans des situations où son compte d'escale, c'est-à-dire le coût d'escale d'un navire, va être déficitaire. Cela peut arriver ponctuellement mais ça ne doit pas durer trop longtemps. C'est donc un enjeu particulièrement important d'être attractif, c'est-à-dire d'avoir des coûts d'escales qui soient acceptables, y compris avec un niveau de conteneurs peu élevé. Aujourd'hui, il devient difficile de rentabiliser une escale à Montoir en dessous de 50 conteneurs. On est dans une situation où la compétitivité d'un Port, la création de nouveaux trafics, de nouvelles niches résulteront forcément de la souplesse, de la fiabilité et de la compétitivité de cette offre. Dans le cas d'un armateur de vracs, la logique est différente. Il va d'un endroit à l'autre, là où est le marché. Dans ce cas, la compétitivité du Port peut paraître, dans un premier temps, moins importante. En fait, ce n'est pas le cas parce que les armateurs vont proposer au chargeur des tarifs qui prendront en compte un certain nombre de coûts d'escale, d'incidents éventuels et surtout la possibilité ou non d'avoir un fret retour. Quand un bateau arrive plein, le fait de repartir vide sur un autre Port pour se positionner, représente pour lui des coûts extrêmement lourds qui vont entraîner un surenchérissement de son coût de fret aller. Il faut vraiment veiller à un équilibre global du fret. La perspective de trafic équilibré sur un Port est déterminante. Pour le vrac à Nantes-Saint Nazaire, la position est plutôt favorable. On est adossé aux deux premières régions agro-alimentaires françaises et c'est une chance pour nous. En matière de vrac on a cette possibilité d'équilibrer nos frets. Ces opérateurs portuaires constituent une chaîne et sa solidité se mesure surtout à la résistance du maillon le plus faible. Ce qui est important, ce n'est pas tellement d'avoir des zones de fierté par rapport à des compétiteurs, c'est que l'ensemble de la chaîne soit plus fiable et plus sûre que celle de nos compétiteurs. Mais rechercher la compétitivité, ça ne répond pas seulement à un objectif purement économique, ça répond aussi à des logiques sociales, de développement des emplois associés. Quand on arrive à créer de la valeur ajoutée, on crée des emplois et les 25 000 emplois qui sont directement ou indirectement liés au Port doivent nous inciter à la réflexion. Cela peut aussi donner un atout absolument décisif aux industriels qui auraient une offre compétitive sur

notre Port, ce qui est déjà le cas dans beaucoup de trafics. Nous avons donc intérêt à structurer ces trafics et ces activités.

Ensuite, il y a une logique environnementale et sécuritaire. Le développement des transports par navire, en particulier par cabotage, connaît des changements. Jusqu'à maintenant on parlait beaucoup du cabotage, mais il y avait peu d'incitations très concrètes. Aujourd'hui la logique de l'évolution européenne repose sur deux choses : la compétitivité des services portuaires et l'impact vraiment important de la sécurité en général. Cette sécurité des biens et des personnes, avec 40 000 morts sur les routes européennes, devient absolument prioritaire. Les alternatives au transport routier par camions, notamment sur les grandes distances, vont donc être encouragées et cela va sans doute prendre un relief tout à fait particulier. C'est une opportunité pour le développement portuaire qu'il faut anticiper et il ne faut pas attendre que la contrainte extérieure arrive. L'objectif que nous devons avoir est d'être "séduisants". Si nous ne le sommes pas, d'autres schémas logistiques prendront le pas sur le nôtre. Je rappelle à nouveau que quelqu'un qui met en oeuvre un nouveau schéma logistique n'est pas prêt d'en changer rapidement.

Je voudrais terminer en évoquant les projets de plate-formes logistiques. Pour faire de la logistique, c'est-à-dire acheminer une marchandise d'un point à un autre, il est intéressant d'avoir la possibilité de connecter plusieurs offres de transport. En France on s'aperçoit qu'à part la région parisienne, les grands projets de zones logistiques se situent essentiellement en zones portuaires, y compris d'ailleurs Strasbourg. La particularité de l'Ouest est de comporter beaucoup de petites plates-formes logistiques, routières et ferroviaires, autour du Mans, de Tours, d'Angers. Ce sont aujourd'hui des alternatives pour beaucoup de transporteurs, à mi-parcours entre la région parisienne et l'Ouest, mais elles ont aussi pour conséquence d'être des bases de rapatriement de marchandises. Il nous faut donc être attractifs pour les ramener vers notre Port parce qu'il n'y a rien de pire que de constater que ces bases intermédiaires acheminent ensuite des transports vers Le Havre ou vers les Ports du Nord : Rotterdam et Anvers. Je crois que cet enjeu des schémas logistiques est aujourd'hui fondamental pour nous. Si nous sommes capables, et c'est ma conviction, de travailler ensemble pour que les différents opérateurs, armateurs, chargeurs... aient envie de passer par notre Port, je pense que nous avons réellement des atouts sur Nantes-Saint Nazaire qui sont complètement exceptionnels. Ça ne viendra pas tout seul, il faut que nous soyons séduisants. On ne peut pas se contenter de faire aussi bien qu'ailleurs, il faut que nous fassions mieux qu'ailleurs, que nous soyons plus fiables, plus compétitifs.

.....

François COULON

Merci M. Hug de Larauze. La parole est maintenant donnée à la salle pour réagir.

Philippe GROsvALET, conseiller général de Loire-Atlantique

Je suis un simple observateur, attentif et curieux, des questions portuaires. Je suis aussi un peu acteur puisque le Conseil Général contribue au financement des infrastructures portuaires. Je suis un peu perplexe sur les visions opposées qui se développent dans le monde portuaire, que l'on soit représentant de l'administration portuaire, élu local, opérateur, représentant des personnels, docker ou tout autre métier dans le Port. On observe des visions contradictoires en matière de développement portuaire et à aucun moment on évoque ce qui me semble être le plus déterminant en matière de développement portuaire c'est-à-dire le politique. À ce propos, je remercie le Président Régent d'en faire un débat citoyen. Le politique, dans ce domaine, ne peut s'exprimer qu'au niveau national. Quel que soit le mode opératoire choisi, quelles que soient les stratégies commerciales et les options retenues en matière d'aménagement portuaire, tout le monde s'accorde pour dire que les investissements nécessaires sont colossaux et dépassent largement les capacités d'une Chambre de Commerce, d'une

Région, fut-elle aussi importante que celle des Pays de la Loire, et même bien évidemment les possibilités du Port autonome lui-même.

L'acteur politique, pour l'instant, on ne l'entend pas. À aucun moment on évoque la définition d'une politique ambitieuse en matière portuaire et maritime, tous gouvernements confondus. En ce qui me concerne, je suis socialiste et je développe ce discours dans mes propres instances pour dire qu'à aucun moment on a affiché une politique ambitieuse en matière maritime, que ce soit en matière d'aménagement portuaire, dans le domaine de la construction navale ou du trafic et des échanges maritimes. Il faut donc sortir d'un débat de spécialistes et je remercie à nouveau le Président Régent pour son initiative. Pour en faire véritablement un débat citoyen il faut qu'il soit porté au niveau de la représentation nationale, parce que nous avons une responsabilité collective, quelles que soient les options de développement que nous défendons.

Le simple citoyen local peut se situer pour ou contre l'aménagement de Donges-Est, pour ou contre la régionalisation, pour ou contre la libéralisation des investissements et des équipements, pour le service public... mais les enjeux sont de niveau national et, entre la Région et l'Europe, l'Etat doit se faire entendre. Je vous invite à interpeller la représentation nationale sur ce sujet à l'occasion des échéances électorales qui nous attendent.

Michel CORDIER, membre du Conseil de Développement

J'ai entendu beaucoup de choses intéressantes et en particulier sur la sécurité. On a évoqué Donges-Est comme un site intéressant dans la mesure où il est loin de l'habitat. Dans une période où l'imprévisible n'est pas nécessairement improbable, j'aimerais en savoir plus sur les risques encourus dans le cadre des perspectives de développement du trafic de méthane et de pétrole, sous l'aspect explosif ou asphyxiant. En fait, quel est notre stockage et quel volume, transformé à la pression atmosphérique, prendrait-il ? À partir de quand devient-il explosif ? C'est une question de sécurité qui n'est peut-être pas nécessairement de la compétence du Port mais qui constitue un point important pour les réflexions du Conseil de Développement.

François COULON

C'est une question d'actualité. Est-ce qu'en la matière, M. Patey peut répondre ? Est-ce que Donges-Est par exemple, puisque c'est l'axe de développement, est une zone à risques, même si elle est relativement éloignée des habitations ?

Gérard PATEY

Sur l'estuaire de la Loire, entre l'agglomération nantaise et toute la zone Nantes-Saint Nazaire, il y a un certain nombre d'industries classées "Seveso" : le terminal Gaz de France à Montoir ou l'usine d'engrais ou tel ou tel autre établissement. S'agissant du pétrole et du gaz, ils sont classés Seveso mais induisent surtout des dangers de type sabotage ou attentat. Je ne suis pas spécialiste de ces questions, il faudrait demander à Gaz de France et à Total-Fina-Elf de s'exprimer sur ce sujet. En ce qui nous concerne, nous prenons des mesures au niveau de la circulation des navires, mais le process industriel à l'intérieur de ces usines relève de leur compétence.

Pour le site de Donges-Est, c'est une opportunité pour traiter dans de bonnes conditions des produits dangereux ou polluants dans une zone éloignée de tout lieu habité. En revanche, s'il n'y a pas d'habitants, il y a des animaux, notamment beaucoup d'oiseaux. C'est aussi une contrainte qu'il faut gérer. Je pense que c'est une chance de disposer d'un site aussi vaste près de la Loire, où on peut encore un peu approfondir le fleuve. C'est une zone de grande surface loin de tout lieu habité, avec la Loire à proximité. C'est un site qui mérite d'être exploité dans le cadre d'un développement durable de l'estuaire.

François COULON

S'agissant des problèmes de sécurité, on peut constater qu'un train passe toujours au milieu d'une raffinerie...

Gérard PATEY

On s'écarte un peu du sujet du Port... qu'il y ait un train qui passe à travers une raffinerie, ça peut poser question, mais je ne suis ni à la SNCF, ni à la raffinerie, et je ne peux pas répondre à cette question.

François COULON

Henri Favre, vous êtes membre du Conseil de Développement au sein duquel vous représentez l'union départementale CGT. Après avoir entendu les différentes interventions, avez-vous un commentaire particulier à faire ? Quelle est votre perception des choses sur ce dossier du développement portuaire ?

Henri FAVRE, membre du Conseil de Développement

En tant que représentant d'une organisation syndicale, nous sommes des salariés au cœur des entreprises qui vivent sur l'estuaire. Nous considérons que le Port est à l'intersection de deux grandes filières, l'une terrestre avec toutes les activités humaines sur terre et une maritime avec l'activité portuaire proprement dite, la construction des bateaux, leur maintenance et celle de tous les équipements. Ce sont des enjeux considérables. Yann Alix a décrit ce qui se passe dans l'activité portuaire. On vient d'un temps d'activité où les industriels, au sens large du terme, façonnaient les paysages et les flux de transport. Aujourd'hui, les flux de transport s'organisent. Même si les conteneurs ne représentent qu'à peine 10 %, ils sont quand même l'activité montante et celle qui va façonner l'ensemble des flux des circuits de transport.

Au-delà de la localisation des points d'embarquement-débarquement, il y a un phénomène qui doit nous interroger, c'est celui de la place des centres de décisions. On a de moins en moins de prise sur certains événements ou décisions et cela démontre l'importance des pouvoirs publics dans la réglementation des actions économiques et sociales.

L'enjeu essentiel c'est l'emploi. L'estuaire c'est 800 000 habitants, il faut à minima 400 000 emplois dans cet estuaire avec toute la diversification que cela représente. Dans le milieu des transports maritimes, il y a naturellement des évolutions qui vont se produire, des qualifications qui vont évoluer, des activités, des services nouveaux qui vont apparaître. Cela va concerner aussi la dimension sécurité, qu'il faut absolument intégrer. Nous connaissons bien les processus chimiques, dans quelles conditions ils se produisent, nous savons aussi quelles sont les conditions de travail qui doivent les accompagner et quelles sont les règles de sécurité qu'il convient de respecter.

Plus globalement, cela pose la question de la place de l'homme et nous pensons qu'au sein des entreprises le rôle des comités hygiène-sécurité doit être considérablement renforcé, c'est le premier maillon de la chaîne de sécurité et il ne doit pas y avoir de maillon faible dans ce système-là. Nous voyons apparaître aussi les notions de "traçabilité". Les activités humaines, pour longtemps encore je pense, consommeront des équipements, de la nourriture, de l'énergie, du papier, autant de produits qui transitent par voie maritime... Cela implique la nécessité d'avoir une grande politique maritime.

François COULON

Merci, Henri Favre. D'autres interventions ?

André-Hubert MESNARD, Professeur de droit public à l'Université, membre du Conseil de la Communauté Urbaine

Yann Alix nous a montré Montréal comme un modèle nord-américain. C'est intéressant mais il faut peut-être relativiser le modèle. La comparaison avec Nantes est cependant intéressante dans la mesure où il s'agit d'un trafic portuaire équivalent du nôtre. C'est également un trafic de fond d'estuaire, même si le Saint-Laurent est d'une autre dimension que l'estuaire de la Loire. Montréal est infiniment plus loin du grand océan que Nantes.

Il serait intéressant éventuellement de poursuivre la comparaison avec le Canada, en matière de statuts notamment. Au Canada il y a des Ports fédéraux, des Ports avec un statut autonome... Ma ques-



tion porte sur la politique du gouvernement fédéral canadien et sur l'aide que reçoit le Port de Montréal dans le cadre de cette grande politique de moyens de communication dont vous avez dit qu'elle est tournée vers les grands lacs en fait, et vers New York en même temps. Il y a vraiment une comparaison qui mérite d'être poussée.

J'ai un deuxième point à préciser sur lequel j'aimerais qu'on débattenne. Le titre du colloque est "la place portuaire, un atout pour la métropole". Je crois qu'il y a un terme qu'on n'a pas encore employé, c'est justement celui de métropole. Est-ce que nous avons véritablement une métropole ? Est-ce que le débat entre Port et pouvoir politique est un débat à deux ou à trois voix ? Une métropole ou deux agglomérations ? Quelle est la place de ce débat portuaire dans la construction métropolitaine ? Monsieur le Président Régent, je voudrais avoir votre sentiment à ce sujet.

François COULON

Merci à vous. Président Régent, la métropole, comment se construit-elle, est-elle encore une construction théorique ?

Jean-Joseph RÉGENT, Président du Conseil de Développement

Je pense qu'on a, dans l'esprit des habitants, un concept qui a préexisté aux décisions de nature politique. Le concept de Nantes-Atlantique est né dans le milieu consulaire et a fait monter une volonté de se rapprocher, d'étudier ensemble parce qu'il y a effectivement une rationalité et des convergences. C'est si vrai qu'après s'être fait dépouillées de leur Port et après avoir cessé de se chamailler depuis quelques décennies, les deux Chambres de Commerce de Nantes et de Saint Nazaire ne font plus qu'une. Je pense que c'est un exemple de construction émanant de la société civile qui n'a pas attendu des décisions d'ordre général. Ce sont les citoyens, en particulier les chefs d'entreprises, qui ont trouvé rationnel de se mettre ensemble.

Le mouvement impulsé par la création de la Communauté Urbaine de Nantes a été un élément important de ce processus. J'ai eu l'occasion de dire aux élus, lors de la séance d'installation de la Communauté, qu'il s'agissait d'une décision historique dont ils seraient fiers plus tard. C'était le seul moyen véritablement de se mettre ensemble pour mobiliser des ressources à la fois humaines et financières. C'est aussi la mobilisation d'une intelligence collective pour développer des projets. J'ai rencontré, avant ce Forum, Joël Batteux et d'autres représentants de St Nazaire qui s'associent à moi pour réaffirmer qu'il y a une vraie communauté entre nous. Le lien, la colonne vertébrale de cet ensemble, c'est le Port et c'est le même Port. Il débute au bord de l'océan et va jusqu'à Nantes avec différents sites, mais c'est la même entité.

La loi de 1966 sur les Ports autonomes a eu un effet tout à fait considérable, malgré les résistances qu'on a pu rencontrer entre les ensembles sociaux nantais et nazairien. Tous ceux qui sont déjà depuis un certain temps dans cette région connaissent le poids de l'histoire et des sociologies.

Mais aujourd'hui ce qu'il faut retenir c'est la convergence des élus de toutes tendances, des collectivités, Communauté Urbaine de Nantes, Communauté d'Agglomération de Saint-Nazaire, Département, Région, sur les grands projets qui consolident les conditions du développement de l'estuaire. Il y a une vue communautaire, quasiment un consensus, et c'est fondamental. Indépendamment de la formulation politique qui en résultera, c'est la poursuite et la consolidation du processus de métropolisation qui est importante.

Les développements que nous avons devant nous, en particulier le grand aéroport, vont complètement changer la façon de poser le problème du territoire. Je pense que c'est à cette échelle-là que les choses se jouent. Les schémas de cohérence territoriale (SCOT) qui vont s'élaborer prochainement vont permettre de tester comment les territoires peuvent trouver leurs équilibres. Ce ne sont pas des équilibres simplement économiques, ils sont aussi de nature sociale, culturelle. Il y a un mode de vie partagé dans cette communauté. Dans l'estuaire, cette communauté s'est constituée avant que la formulation politique soit élaborée.

François COULON

Yann Alix, la comparaison avec Montréal ?

Yann ALIX

Pour bien comprendre, il faut rappeler que l'unité fédérale canadienne n'a pas 200 ans. L'élément centralisateur et fédérateur était l'État. Pendant longtemps, à partir d'Ottawa, on a essayé de superviser et d'organiser, avec cette difficulté que dans un pays qui fait 22 fois la France, il est difficile de savoir ce qui se passe partout. En termes portuaires, l'État fédéral a joué un rôle de mobilisateur pour conduire des politiques cohérentes à tous les endroits du pays. Au début des années 80, l'État fédéral canadien s'est rendu compte que ça ne fonctionnait plus et qu'il y avait un déphasage total avec les réalités commerciales et économiques des Ports. Les plaintes sont venues des acteurs portuaires eux-mêmes. Les Ports de Montréal, de Vancouver et d'Halifax, qui sont les trois grands Ports canadiens, impliqués notamment dans le vrac et dans la marchandise générale diverse, ont exprimé des doléances face à l'État fédéral. Ils ont réclamé du pouvoir, tout simplement pour être en corrélation avec la demande des clients.

En 1983, a été initié un premier processus de libéralisation du service portuaire qui a abouti en 1998, à la création des APC (Administrations Portuaires Canadiennes), qui donnent du pouvoir aux plus grands Ports canadiens, en leur donnant, en quelque sorte, les clés.

La gestion des Ports est devenue plus autonome. L'administration portuaire de Montréal a ainsi créé son conseil d'administration qui est composé de professionnels du secteur, autant privés que publics, afin de proposer des politiques cohérentes de développement.

L'administration portuaire canadienne de Montréal est une entité publique, une autorité portuaire totalement indépendante, elle réinvestit ce qu'elle gagne. Elle est évidemment reliée à Ottawa pour des considérations fiscales, elle paye des impôts tout simplement. Mais la gestion du terminal se fait par des opérateurs indépendants qui ont négocié leur installation avec l'autorité portuaire. Les manutentionnaires ont négocié leurs contrats avec les opérateurs. Ce n'est pas un modèle unique. Il y a aussi des problèmes à Montréal, avec certains corps de métiers, certains gestionnaires, mais depuis 1998 l'autorité portuaire canadienne à Montréal est quasi autonome dans sa façon de gérer le Port. Elle est ainsi mieux en phase avec les demandes puisqu'elle est dans un processus de croissance qui a été segmenté. On a abandonné le vrac qui était analysé comme peu porteur pour le Port de Montréal et on s'est repositionné sur des trafics plus générateurs d'emplois et de retombées économiques.

Gilles DENIGOT

Quand Gérard Patey affiche le potentiel du Port à 40 millions de tonnes possibles en 2015, je partage évidemment cette opinion. Mais les choses ne sont pas gagnées d'avance. C'est un combat permanent et ce n'est pas parce qu'on affiche un objectif qu'on va l'atteindre. On peut connaître des difficultés. On en rencontre actuellement et j'espère qu'elles sont conjoncturelles. Depuis le début de l'année, il y a un ralentissement. Il faut donc rester vigilants et ne pas s'endormir sur nos lauriers.

J'ai entendu aussi que nous étions un peu "le Finistère de l'Europe" avec un hinterland qui n'est pas la banane bleue, etc... bien sûr nous savons tout ça. Mais l'hinterland du Havre c'est de venir chercher du fret à Redon, l'hinterland du Havre c'est de faire du feeder pour aller chercher du fret par-dessus Montoir jusqu'à La Pallice. Ça ne veut pas dire grand-chose si on pose le problème différemment. Tout dépend de la volonté que nous avons d'essayer de nous étendre, d'aller plus loin dans notre démarche commerciale.

Je voudrais intervenir aussi sur un autre sujet. Sur le Port il y a des avis partagés, voire opposés mais ce n'est pas un problème. Tous les gens qui travaillent sur le Port et qui le soutiennent sont des gens passionnés. Sur certains points ils ne partagent pas le même point de vue. À propos de Donges-Est, je n'ai pas forcément la même opinion que certains ici mais ce n'est pas fondamental.

Nous devons essayer d'avancer ensemble sur les points de convergence, plutôt que de nous opposer sur ce qui déjà nous sépare initialement. Nous devons être capables de créer en permanence un dialogue social riche et communautaire. C'est ce qui me paraît important, il faut rechercher les points de

convergence pour développer notre place portuaire et par conséquent les emplois. Quand M. Hug de Larauze dit qu'il nous faut, du fait de notre situation, des atouts supplémentaires, qu'il nous faut être meilleurs, je n'entends pas avec ma casquette de syndicaliste qu'il nous faut forcément être moins chers. Il nous faut être meilleurs globalement et je ne veux pas qu'il y ait de malentendu dans l'interprétation de mon propos. C'est mon point de vue.

Il est vrai que nous n'avons pas suffisamment de fret et qu'il faut travailler nos dossiers un peu plus. Il faut être capables à travers le type d'initiative prise aujourd'hui par le Président Régent, de rechercher des points de convergence.

On a parlé aussi de la complexité du système portuaire avec le chargeur, le transitaire, l'armateur etc..., système d'autant plus complexe que très souvent les transitaires sont liés aux opérateurs portuaires privés dans le système français.

J'ai constaté déjà qu'une grande partie de nos opérateurs français que ce soit la CGM ou le groupe Delmas, se sont un peu désengagés. Je m'en inquiète parce que les transitaires qui sont chargés de faire le choix des Ports sont souvent choisis par des opérateurs étrangers qui n'ont pas forcément intérêt à faire du commerce avec les Ports français. Ils n'y ont pas intérêt parce qu'ils n'ont pas trouvé leur place pour s'installer dans les Ports français. C'est un problème qu'il faut étudier plus en profondeur.

François COULON

Merci à vous. Gérard Patey ou Bruno Hug de Larauze, souhaitez-vous réagir ? Maître Quimbert ?

Bruno Hug de LARAUZE

Aujourd'hui, il y a plusieurs choses qui sont importantes : soit on génère une confiance, soit on ne la génère pas. La confiance ça ne se décrète pas, ce n'est pas rationnel. Mais si on la génère on devient le mieux-disant. Ce n'est pas seulement un problème de coût. Il ne faut pas oublier qu'on a un poste acheminement, un préacheminement qui est réel, qui est une réalité pour Nantes-Saint Nazaire et notre hinterland s'en trouve pénalisé. Il est fondamental effectivement que l'on puisse rentrer dans un schéma logistique. Les décideurs aujourd'hui sont devenus plus complexes. Dans l'Histoire, les Ports sont nés d'une volonté de l'État, d'abord militaire, et puis ensuite le Colbertisme a fait les Ports de commerce et puis on s'est retrouvé au XX<sup>e</sup> siècle dans les "trente glorieuses" avec une logique d'aménagement du territoire très marquée par des équipements structurels et dont le Président Guichard a été vraiment l'un des piliers essentiels pour le développement du Port Nantes-Saint Nazaire.

Aujourd'hui les centres de décisions deviennent beaucoup plus compliqués. Il faut bien sûr une volonté de l'État, des collectivités territoriales, mais aussi une volonté des propriétaires de marchandises et des armateurs. Si on n'arrive pas à créer ce creuset dans lequel l'ensemble de ces gens se retrouvent avec des opérateurs, on peut être supplanté par une offre mieux-disante que la nôtre. Cette offre sera encore plus attractive si elle se situe sur un flux de marchandises important.

Gérard PATEY

Je voudrais revenir sur ce qu'a dit M. Denigot. Si Le Havre vient à Redon pourquoi n'allons-nous pas au Havre ? Je suis tout à fait d'accord, mais je crois que ce n'est pas une question d'autocensure et que ça ne relève pas forcément d'une stratégie portuaire nationale. Ce sont les réalités qui amènent à ce constat. Le problème du trafic de conteneurs est un problème de massification. Plus on est gros, plus on grossit dans ce secteur-là. Le Havre bénéficie de l'arrière-pays de la région parisienne qui lui permet d'attirer des lignes régulières et d'aller rechercher des clients qui sont plus loin. Nous-mêmes avons quelques points forts, tels que les DOM-TOM ou la côte occidentale d'Afrique. Je ne me sens absolument pas limité pour aller chercher du trafic en région parisienne ou aux franges de l'agglomération havraise. Il n'y a vraiment aucune autocensure de ma part.

En ce qui concerne Donges-Est, ce n'est pas un but en soi. Il y a une ambition commune qui est de développer l'activité portuaire et pour y parvenir nous considérons que nous n'avons pas d'autre choix. Compte tenu de l'état d'occupation des sites actuels de Montoir, nous devons ouvrir un nouveau site. Après réflexion, on est arrivé à la conclusion que Donges-Est était le seul site raisonnablement

possible que nous puissions ouvrir pour tenir compte à la fois des contraintes techniques, financières et environnementales. Sur le dernier point il y a des divergences d'appréciation mais sur le fond j'ose espérer que nous sommes tous d'accord, que nous avons une ambition commune de développer l'activité portuaire.

Yves LAINÉ, membre du Conseil de Développement

J'ai été pendant une dizaine d'années le premier Directeur commercial du Port autonome de Nantes-Saint Nazaire. Je l'ai quitté en 1976 pour devenir armateur et je suis un peu étonné de ne pas avoir entendu ici la voix des armateurs. Je suis aussi Vice-Président de l'Association Logistique Transport Ouest : ALTRO. J'ai été un armateur bien particulier puisqu'il s'agissait de car-ferries avec Brittany Ferries. J'étais Directeur du développement dans cette entreprise, le Président étant Alexis Gourvenec. À ce titre, j'ai essayé de travailler avec le Port autonome de Nantes-Saint Nazaire et je n'y suis pas arrivé. Et je voudrais dire comment on peut chercher des projets, des maillages, aller très loin dans les études de faisabilité et finalement ne pas trouver l'appui, quel qu'il soit. L'appui est nécessaire pour réaliser des projets. Il ne s'agit d'ailleurs pas forcément que de projets maritimes.

L'objectif de tout le monde ce sont les flux, la massification, finalement le rabattage, l'effet d'entonnoir et on veut évidemment en faire profiter un réseau, un Port. J'ai une expérience dans ce domaine puisque j'ai participé à la création de six lignes de car-ferries, nous n'en avons jamais fermé une et y compris la première pour le Port autonome de Nantes-Saint Nazaire puisqu'il s'agissait de Saint Nazaire-Vigo.

Il faut donc des appuis et l'attractivité ou l'esprit de conquête ne suffisent apparemment pas. J'avais rencontré un jour à Roscoff, André Graillot le Directeur du Port à l'époque et j'avais noté son esprit conquérant mais malgré cela nos projets ne se sont pas réalisés.

Ça ne s'est pas réalisé parce qu'il n'y avait pas derrière ce que nous avons trouvé seulement en Bretagne et en Normandie, à savoir des gens qui portent avec nous un projet avec des espoirs concrets de retombées, sous la forme de SEM. Il ne s'agissait surtout pas de subventions. Nous n'avons pas pu faire quelque chose bien que des projets très concrets aient été étudiés de part et d'autre, s'agissant de projets de traversées de proximité, fret et passagers. Il y aurait d'ailleurs beaucoup à dire sur la non-préhension du rôle des passagers comme partenaires du fret et du fret comme partenaire des passagers, mais c'est un autre débat.

Alors, je pose une question au Président Quimbert. J'entends parler du programme européen "Marco Polo". Est-ce que "Marco Polo" s'adresse uniquement aux infrastructures, aux Ports ? Ou peut-il s'adresser aussi à ceux qui ont un projet commun à faire avec un Port, par exemple un armateur ?

Michel QUIMBERT

Monsieur Lainé ça nous rappelle des souvenirs lointains, n'est-ce pas ? Je ne vais pas vous parler du projet que vous évoquez parce qu'il faudrait qu'on y passe quelques heures. Je souhaite simplement répondre aux différents intervenants. Je voudrais dire à M. Grosvalet que le Port est toujours ouvert et à la disposition des élus. Nous avons reçu 3 000 personnes l'année dernière. Mais je voudrais surtout lui rappeler que pour la première fois dans l'histoire du siècle, on a pris en compte les Ports dans des schémas de développement et d'aménagement du territoire en France, c'est la première fois que c'est réalisé. Et lorsque j'ai entendu certains esprits chagrins dire que ce schéma de développement n'était pas suffisant, je me suis dit qu'ils ne l'avaient pas lu suffisamment. C'est un schéma prospectif à long terme qui acte la nécessité de désenclaver les Ports en matière terrestre, et, en ce qui nous concerne, qui prend en compte Donges-Est, Cheviré 4 et quelques autres projets de développement qui nous sont indispensables.

J'ajoute qu'il y a une politique européenne. Il est vrai que la commission européenne a travaillé à de nombreux sujets avant de s'intéresser à une politique commune des transports et que l'appréhension de ces problèmes au niveau européen est relativement récente.

C'est d'ailleurs ce qui explique l'accroissement considérable de textes, déjà pris ou à l'étude, ce qui effraie les uns ou rassure les autres...

Ce qui est vrai aussi, et je fais écho à ce que disait le Président Régent, c'est que depuis des années je me suis personnellement déplacé maintes fois pour positionner le Port de Nantes-Saint Nazaire, non pas en Port uniquement métropolitain ou régional, mais comme Port interrégional. J'ai multiplié les contacts avec les Présidents des différentes Régions, la notre bien sûr et je suis en parfait accord avec le Président Fillon, mais aussi la Bretagne, la région Poitou-Charentes et même la région Centre.

L'avenir du Port de Nantes-Saint Nazaire, comme celui des Ports français, est de s'asseoir sur un espace interrégional et d'avoir une convergence et un consensus avec les élus des différentes régions susceptibles de constituer leur hinterland immédiat. C'est une approche réaliste. Mais la géographie et la nature ont fait que nous ne disposons pas d'un dégagement fluvial comme le Port de Rotterdam. Il y a des réalités dont il faut prendre conscience et il faut avoir toujours un peu de réalisme lorsque l'on communique.

En ce qui concerne la question de M. Cordier, il est vrai que les Ports français ont un défaut. Ils ont une communication qui est très souvent négative. On a, en France en matière portuaire, une propension généralisée à l'autoflagellation. Je voudrais seulement faire observer que les Ports autonomes français (plus Calais) représentent un tonnage global de 300 millions de tonnes. Si l'on ajoute les Ports concédés aux Chambres de Commerce, et les quelques Ports départementaux et municipaux, nous avons le deuxième ensemble portuaire européen.

Ce n'est certes jamais suffisant mais c'est une réalité qu'il faut prendre en compte. Si en France nous n'en avons pas suffisamment conscience, nos interlocuteurs extérieurs, et notamment ceux des institutions européennes, savent bien rappeler que nous ne sommes pas les plus malheureux qui soient. S'agissant de la sécurité, elle est à la fois à long et court terme. À court terme, il y a l'événement majeur du type "11 septembre", auquel nous avons été spécialement sensibles car les locaux du Port de New York étaient situés dans le World Trade Center qui abritait beaucoup d'industries, de services liés à la vie maritime.

Puis, il y a la sécurité à long terme. Cela concerne l'environnement, la pollution visible ou pas, les effets sur les climats... Une vigilance de tous les instants est indispensable et nous y veillons avec le concours des pouvoirs publics.

Il y a aussi et surtout une congestion des transports qui devient quasi permanente. La vitesse moyenne du transport modal routier en Europe est de 17 km/h, c'est-à-dire que les temps de trajet sont à peu près de l'ordre de ce qu'ils étaient il y a plusieurs siècles. Ceci ne manque pas d'inquiéter, car si le développement économique n'est pas seulement lié au développement des échanges et des transports, il y a quand même un lien évident. Il faut certes affiner les études sur ce thème et le mérite du livre blanc de la Commission européenne est de combattre certaines idées reçues à ce sujet.

Mais le transport maritime est lui-même un facteur de sécurité. Un caboteur qui viendra à Donges-Est ce sera 300 camions en moins sur la route, le trafic interportuaire entre Nantes et Saint Nazaire c'est 500 camions de sable par mois et quelques centaines de camions par jour sur le trafic pétrolier. On pourrait multiplier les exemples.

François COULON

Merci. Jean-Claude Demaure, vous vouliez prendre la parole ? vous êtes universitaire et nouveau membre du Conseil de Développement.

Jean-Claude DEMAURE, membre du Conseil de Développement

M. Patey a montré un graphique intéressant sur l'évolution des trafics dans les différents Ports de France et je voudrais revenir sur l'effondrement du trafic de Bordeaux. Pourquoi, comment ? Pas simplement pour refaire l'Histoire, mais pour comprendre. J'ai quelques idées sur la réponse, mais est-ce qu'il y a eu un déficit de portage politique local ? Est-ce que l'estuaire est trop grand ? Est-ce qu'il y a un déficit de métropolisation ? Est-ce qu'il y a un éloignement par rapport aux autres grandes villes ? En ce qui concerne la réflexion du Président Régent sur les avantages et les inconvénients de la loi de 1965 sur les Ports autonomes, je voudrais faire une observation. J'ai suivi avec intérêt ce qui s'est passé au Port depuis les années 70 et j'ai vu passer un certain nombre de Directeurs qui arrivaient en

général de Bordeaux. Quand ils arrivaient à Nantes, ils avaient tendance à enlever des trafics à Bordeaux. Ils quittaient ensuite Nantes pour le Havre et là-bas ils enlevaient des trafics à Nantes. Je schématise de manière un peu caricaturale, mais c'est une partie de la réalité.

Est-ce qu'il y a aujourd'hui sur la façade atlantique un Port de trop, Nantes ou Bordeaux ? Comment résoudre ces problèmes de compétition, sains dans le domaine économique, mais qui peuvent toucher à une concurrence parfois stérile, même avec un schéma de développement portuaire au niveau national ? Comment se nourrir de l'histoire et de l'analyse de l'évolution de Bordeaux pour ne pas retomber éventuellement dans ces erreurs ?

François COULON

Comment faire en sorte de se nourrir des échecs éventuels des autres ? Pourquoi Bordeaux est-il en échec et pas Nantes ?

Gérard PATEY

Je voudrais d'abord rappeler que l'activité portuaire est une activité économique. Un homme politique ou un fonctionnaire de l'État, quelles que soient leurs qualités, ne suffisent pas à faire passer les trafics d'un Port à l'autre. La volonté politique est importante mais pas suffisante pour avoir un trafic de conteneurs à Nantes-Saint Nazaire équivalent à celui de Rotterdam. Ce sont des décisions d'acteurs économiques qui prévalent, sauf cas exceptionnel du type du choix du Port de débarquement du méthane algérien .

Historiquement, la perte de Bordeaux a été causée par la fermeture des raffineries dans l'estuaire de la Gironde. Je n'en connais pas les motivations, mais tout le monde sait qu'il y a eu de fortes crises de surcapacité de raffinage en France et l'essentiel s'est concentré sur Bordeaux.

Dans le domaine des marchandises diverses, la massification, la nécessité de regrouper les trafics a eu raison de petits Ports, notamment par rapport au trafic de vin... Tout le monde se demande toujours pourquoi les vins de Bordeaux, de Cognac, ne sont pas exportés par Bordeaux. En matière de conteneurs, Bordeaux est parti plus vite que Nantes mais il n'a pas tenu la distance, parce que le volume minimum pour un Port à conteneurs est de plus en plus important.

Bruno de Larauze a évoqué des escales de 50 conteneurs. On peut imaginer un démarrage à 50 conteneurs, mais il faut multiplier par 10 pour avoir durablement une grosse ligne de conteneurs. Même à Nantes-Saint Nazaire il faut qu'on maintienne, sur des destinations comme l'Afrique, de l'ordre de 200 conteneurs par escale. Sur les Antilles, Guadeloupe et Martinique, c'est 500 boîtes par escale, grosso modo au moins 10 % de la capacité du navire. Quand on sait qu'il y a des 6-7 000 EVP qui circulent, en dessous de 10 % de l'escale, ils ne se poseront même pas la question. Peu important alors les droits de Port ou telle ou telle aide de l'autorité portuaire, la nécessité est de remplir le navire. Bordeaux a souffert particulièrement de cet effet de massification.

Enfin, depuis quelque temps il n'y a pas de trafic que nous ayons enlevé à Bordeaux, ni réciproquement d'ailleurs. La compétition Nantes-Bordeaux ne me paraît pas être d'actualité. La compétition est beaucoup plus sévère avec le Port de La Pallice dans le domaine du bois. Certes, il y a des lignes qui décident d'escaler ou non à Bordeaux ou Nantes-Saint Nazaire, d'envoyer par le train leurs conteneurs à destination de l'Afrique, de Bordeaux sur Nantes, ou réciproquement mais il n'y a pas de guerre ouverte entre les Ports, en tout cas pas au niveau des autorités portuaires et je ne pense pas non plus au niveau des opérateurs portuaires.

Yann ALIX

Dans cette logique émergente de réponse du Port, comme entité de plus en plus petite face à des enjeux de plus en plus gros, vous faites face à des armateurs qui ne veulent pas décharger en dessous de 500 conteneurs, voire plus. Des chargeurs industriels se regroupent et donc se dirigent vers ces simples corridors massifiés. La logique de réponse de certains Ports est de se développer en réseau : des réseaux de Port et non plus des Ports réseaux. Ce sont des gens qui, plutôt que de se livrer une guerre assassine, vont simplement s'associer pour mieux supporter.

Cette logique n'est même pas nationale ou régionale, elle est supranationale. Seattle, Tacoma et Vancouver se sont associés pour essayer de faire des missions commerciales en Asie pour contrer les initiatives de Los Angeles et de Long Beach.

On a donc une logique aussi de massification des autorités portuaires. Ce ne sont peut-être pas les bons termes parce qu'on est encore à un stade émergent mais on commence à avoir des associations d'autorités.

Évidemment dans ce cas, l'autorité portuaire prend l'initiative pour des intérêts économiques et commerciaux et n'est pas pilotée par une autorité politique décentralisée (cf Washington ou Ottawa). Ce sont toujours des initiatives locales et régionales d'associations afin de répondre à des logiques massifiées. Pourquoi pas des Ports massifiés ? On est dans la prospective mais on a des exemples en Nouvelle-Zélande ou en Amérique du Sud où les Ports commencent à s'associer en échangeant de l'information, de la technologie et maintenant les nouveaux produits marketing communs.

François COULON

Philippe Audic, vous êtes Délégué régional EDF et membre du Conseil de Développement. Vous souhaitez prendre la parole.

Philippe AUDIC, membre du Conseil de Développement

Ma question ne porte pas sur les relations de l'entreprise EDF avec le Port. J'ai trouvé l'exposé de Yann Alix très intéressant sur l'alliance entre les Ports de Los Angeles et de Long Beach. Par comparaison, je m'interroge sur l'association entre les Ports de la façade atlantique. Avec une analyse extrêmement courte, on peut se demander si l'association entre petits Ports fait forcément un grand Port. Je me demande donc si dans la stratégie du Port de Nantes-Saint Nazaire, il n'était pas opportun de se rapprocher d'un grand Port européen, Rotterdam, par exemple. Rotterdam n'a plus d'espace dans son Port, sature tous ses moyens d'évacuation et achète d'ores et déjà des espaces dans d'autres Ports. Je me demande, si pour le Port de Nantes-Saint Nazaire, une alliance avec un Port de type "hub" comme Rotterdam ne pourrait pas constituer le support d'un certain développement.

François COULON

Alors, Nantes-Saint Nazaire, résidence secondaire de Rotterdam ? Gérard Patey nous répond...

Gérard PATEY

Je voudrais préciser un point. Le Port de Rotterdam n'est pas aussi saturé dans ses espaces. Il construit même avec, semble-t-il, des difficultés moins importantes en matière environnementale que chez nous. Par contre, le vrai risque de Rotterdam c'est la congestion des accès terrestres. Il est tout à fait exact qu'ils vont finir par être bloqués au niveau des routes et des voies ferrées d'accès. En ce qui concerne les achats d'espace, ce n'est pas une action de l'autorité publique, c'est un opérateur privé de Rotterdam qui est en train d'acheter un terminal en Europe. En outre, le Port de Rotterdam qui ne s'appelle pas "Port autonome de Rotterdam" mais ça revient au même, est sous la tutelle de la commune et non pas de l'État. Ce n'est pas cette autorité qui achète un Port, c'est un des manutentionnaires. S'agissant de s'associer, il faudrait que Rotterdam y soit intéressé. Et pourquoi faire ? La réponse n'est pas simple. Dans le cas des PNOA, on sait qu'on a des enjeux, des dossiers communs à régler, qui sont notamment les dessertes vers l'Est de la France et des plates-formes intérieures communes. Il y a aussi le projet de Vierzon dont on recommence à parler et qui est actuellement dans une phase d'études et de réflexions. Mais on a effectivement un sujet commun : comment rattacher la façade atlantique au cœur de l'Europe ? Sur des enjeux on peut jouer gagnant-gagnant avec nos collègues des Ports voisins.

François COULON

Un mariage, des intérêts bien compris avec un Port du Nord important, est-ce que ça vous paraît une idée intéressante à creuser ou pas, Yann Alix ?

Yann ALIX

Juste un exemple pour répondre brièvement. Le Port de New York a déjà passé des accords avec le Port de Rotterdam mais pour des échanges technologiques, de gestion optimisée de terminaux, etc. Le Port de New York a aussi été à Suez avec les autorités du canal pour faire la promotion de cette route qui passerait par la Méditerranée, directement sur New York, pour court-circuiter toute l'Europe du Nord. Le Port de New York a déjà mis des milliers de dollars pour aller faire sa promotion auprès du canal de Suez, via aussi les chargeurs asiatiques.

Je ne réponds pas vraiment à la question sur Nantes-Saint Nazaire puisque je ne vois pas non plus, à première vue, l'intérêt de complémentarité. Mais on voit bien cependant que le développement se joue aussi à travers de l'acquisition et l'échange de savoir-faire.

M. ROCHER, Mouvement national de lutte pour la défense de l'environnement

Je voudrais d'abord témoigner des progrès accomplis pour discuter du Port. En 1966, une telle réunion était impossible et il y a eu beaucoup de changements. La question essentielle pour nous, qui sommes aussi attachés au développement économique, est celle de l'environnement. Depuis 1994 a été signé le plan "Loire grandeur nature" et, à la même époque, a été envisagée l'extension du Port Nantes-Saint Nazaire qui devait déboucher sur 2005.

Il y a eu des débats, des avancées, mais maintenant il y a un blocage. Que peut-on faire pour faire sauter le blocage du développement de ce Port qui est, tout le monde en convient, indispensable ? Il y avait eu des exigences pour que le Port fasse un effort du point de vue de la défense de l'environnement avec, par exemple, la remise d'un certain nombre d'hectares au conservatoire du Littoral. Ces exigences ont été satisfaites mais le blocage semble persister. Notre mouvement a pris l'initiative d'écrire au ministre pour avoir des éclaircissements. Aujourd'hui d'autres projets sont évoqués comme un nouveau franchissement de la Loire. Quant à nous, nous sommes disponibles pour favoriser le développement du Port tout en protégeant l'environnement.

Michel CANIO

Je reviens sur la question de RACO. Il faut faire RACO mais ce n'est pas RACO ou ALTRO, c'est-à-dire ce projet de grande transversale qui permet d'arriver et de se rapprocher du cœur de l'Europe. Le Port de Nantes-Saint Nazaire ne soutient pas encore ce projet alors que d'autres à Bordeaux ou à La Rochelle le soutiennent. Je voudrais demander au Président Quimbert pourquoi le Port de Nantes est encore réticent.

Michel QUIMBERT

Le Port de Nantes-Saint Nazaire se situe dans une démarche globale au sein de son partenariat PNOA (Ports Nord Ouest Atlantique). Par conséquent, avant de prendre une position sur la proposition d'adhérer à une association sur un autre "barreau", nous souhaitons faire une étude et mener une concertation avec notre partenariat. Nous vous répondrons, non pas en tant que Port de Nantes-Saint Nazaire, mais dans le système PNOA. Je reviens également sur les transferts technologiques. Nous les pratiquons déjà. Les systèmes informatiques de toute nature qui sont actuellement en place au Port de Nantes-Saint Nazaire sont des systèmes développés avec d'autres Ports. En ce qui concerne la prospection commerciale évoquée par Yann Alix nous sommes aussi très actifs. Nos commerciaux participent à de nombreuses manifestations, dans le système du PNOA ou avec d'autres Ports.

Nous adhérons aussi à une organisation qui s'appelle "European Sea Port Organisation" dans laquelle on trouve tous les Ports d'Europe qui ont une démarche globale sur certains sujets, en particulier face aux Ports asiatiques. Il y a de plus en plus une réponse massifiée européenne face au gigantisme de la mondialisation et de la globalisation.

Yann ALIX

Juste une précision. Quand on va défendre son propre intérêt, on peut avoir l'étiquette Nantes-Saint Nazaire, puis celle d'une communauté de Ports de la façade Ouest, puis celle d'une communauté euro-



péenne de Ports, tout simplement en suivant l'échelle géographique de la défense de l'intérêt portuaire. Pour aller à Singapour il vaut mieux y aller avec la casquette européenne. La promotion portuaire est maintenant à l'échelle du monde, proche ou lointain.

François COULON

D'autres questions ?

Nicolas TERRASSIER, ISEMAR, Institut Supérieur d'Économie Maritime

On a bien montré que l'enjeu était la mondialisation, la globalisation. On peut resituer cet enjeu à l'échelle régionale mais dans une dimension renouvelée par rapport à ce qu'était la régionalisation loco-locale. En matière de trafic de conteneurs, les Ports de la rangée atlantique, dans l'ensemble des Ports européens, représentent 3, 4 %. Les Ports du Bénélux c'est 40 %. On voit que, même en associant toutes les ressources d'un "arc", on ne parvient pas à contrecarrer le poids de ces grands opérateurs et de cette fameuse banane bleue. Il faut donc jouer avec d'autres acteurs qui sont internationaux. On semble craindre les opérateurs internationaux comme Hutchison, par exemple. On a dit aussi que les grands armateurs nationaux avaient tendance à se retirer de la manutention portuaire. Il ne reste donc plus que les acteurs locaux. Ma question est la suivante : "Comment les Ports de la rangée atlantique veulent-ils travailler avec les acteurs locaux et quelles facilités veulent-ils leur offrir pour travailler sur la création de ces grandes plates-formes logistiques qui constituent le véritable avenir de notre Port et de l'ensemble des Ports de la façade atlantique ?"

François COULON

Vous êtes intéressé par la réponse, Yann Alix ?

Yann ALIX

Face à un opérateur indépendant du terminal, quelle que soit son étiquette politique, qu'il soit ou non supporté par un État, on a deux options : soit on le craint, soit on fait tout pour qu'il vienne. Ce qui est en train de se passer dans le système français, c'est qu'on a une "minorisation" des opérateurs de terminaux. Il y a un risque de devenir de plus en plus petit en rapport aux autres Ports européens et mondiaux qui eux ne font que croître. Les manutentionnaires français pèsent peu et n'ont pas suffisamment de capacité de mobilisation en capital pour aller investir ailleurs que chez eux. Les Ports africains ne sont pas sous le contrôle des manutentionnaires français qui perdent de plus en plus leur crédibilité sur les terminaux africains. Il est possible de conserver le pouvoir aux mains de l'autorité portuaire en discutant des conditions imposées aux opérateurs de terminaux internationaux. Soit on les accepte sur le territoire, soit on les refuse systématiquement. Hutchison à Rotterdam, c'est un peu une question de protectionnisme. Si on ne s'ouvre pas à l'étranger, l'étranger ne s'ouvrira pas non plus. En Europe, Hutchison ou PSA vont dans les pays où ils sont le mieux acceptés. En Italie, ils arrivent progressivement. Les opérateurs amènent du trafic. Ils ont une expertise portuaire qui donne confiance. Par conséquent soit on s'isole et on conforte cet isolement en phagocytant notre maîtrise de l'outil portuaire parce qu'on devient de plus en plus petit face à des logiques mondiales et grossissantes, soit on a un esprit d'ouverture par rapport à la concurrence. Tout l'enjeu est là. Est-ce qu'on doit s'ouvrir en ayant les capacités de faire face à la concurrence ou doit-on rester avec un esprit de non-ouverture, quitte à se trouver de plus en plus isolé face à une évolution européenne où l'insertion des opérateurs privés de terminaux se fait relativement bien ?

Jacques MARCADON

En complément de ce que vient de dire Yann Alix, j'ajouterai que la question des chaînes me semble importante. Hutchinson et les grands opérateurs jouent dans une certaine catégorie. Or, si on se place à l'échelle de nos Ports Atlantique, à Lorient, Brest ou Saint-Malo, la catégorie n'est plus la même. On a des groupes en France dans le domaine fruitier par exemple qui sont très correctement implantés. On a à La Pallice, à Saint-Malo, je pense à la TIMAC en particulier, des groupes qui gèrent des tra-

fics importants pour l'économie régionale mais ça ne va pas intéresser un Chinois de Hong Kong, voire même un Singapourien. Dans certains cas, nos acteurs français, sont, à mon avis, en situation pérenne. Les Ports moyens correspondent aux besoins d'une économie régionale et locale. Si les acteurs sur place offrent des solutions viables pour les entrepreneurs, il n'y a aucune raison que ça ne perdure pas. Dans la catégorie des grands flux conteneurisés Est-Ouest, c'est une autre dimension qui bien sûr intéressera les grands prédateurs asiatiques.

Yann ALIX,

Il y a deux échelles de lecture radicalement différentes et je ne suis pas d'accord avec le Professeur Marcadon. Quand les asiatiques sont allés en Amérique Latine il n'y avait rien. Quand ils sont arrivés à Rosario, il n'y avait que 3 700 km de voies fluviales non développées avec une promesse gouvernementale d'investissement. Ces gens-là ont créé leur propre réseau, c'est leur propre synergie qui a créé leur force.

Hutchison ne va certes pas arriver demain à Nantes-Saint Nazaire, c'est évident. Mais à mon avis, dans une logique européenne, la place portuaire française se fragilise par le fait qu'elle est trop petite en termes de segmentation d'acteurs qui n'arrivent pas à converger pour devenir puissants. Pourquoi ne pas avoir quelques manutentionnaires portuaires sur toute la façade Ouest, pas une myriade mais quelques-uns, afin de grossir par la taille tout simplement. Il faut s'exposer aux risques, non pas pour le court terme mais pour les 15 ou 20 ans qui viennent. C'est l'exemple de La Spezia qui n'avait rien du tout et qui est devenu grand.

C'est dans cette logique de long terme qu'il faut s'inscrire pour se donner les moyens d'accueillir, peut-être pas les plus grands acteurs, mais pour se développer par l'interne et avoir quelques grands manutentionnaires internationaux français qui pourraient acheter des terminaux ailleurs et valoriser toute une filière de transport.

Jacques MARCADON

Dans notre région, nous avons de nombreuses PME qui résistent bien aux crises et qui ne posent pas le problème de ces grandes "cathédrales" rassemblant 5 000, 10 000, 15 000 emplois et qui du jour au lendemain peuvent fermer. Par analogie, je pense que les réseaux de Ports moyens vont jouer, dans le domaine maritime, le même rôle. Ces Ports moyens répondent aux besoins des économies régionales avec des gens qui ont besoin de la confiance.

Si les acteurs de la filière ont confiance, ils ne vont pas s'adresser ailleurs. Cette série de Ports moyens que nous avons sur la façade Atlantique est une chance et ce réseau peut se défendre.

Yann ALIX

Je préfère la logique de complémentarité à celle du supposé phagocytage par un étranger qui viendrait défendre des intérêts qui ne sont pas les nôtres. Voir un grand s'installer sur la façade Ouest ce n'est pas nécessairement la mort de tous les autres.

Bruno HUG De LARAUZE

Ces échanges sont intéressants parce qu'on voit bien l'importance de la culture du "et" qui doit imprégner la culture du "ou" exclusif. Les schémas directeurs n'ont plus le même sens aujourd'hui. Si demain Hutchison s'intéressait à Nantes-Saint Nazaire, il faudrait l'accueillir sans ostracisme. Pour Maersk, il n'y a pas eu de corporatisme des opérateurs privés. Le problème c'est qu'effectivement ça ne vient pas tout de suite et pas tous les jours. C'est pour cela qu'il faut développer la culture du "et". Si on a la chance d'avoir des acteurs locaux qui croient dans un Port, qui investissent et qui globalement essaient de créer des nouveaux trafics qui eux-mêmes vont rapporter une pérennisation de l'activité, qu'on les accueille et qu'on les soutienne lorsqu'ils prennent des positions amenant parfois des remises en cause, je crois qu'on peut avancer beaucoup plus loin. Je voudrais aussi réagir aux propos du Président Quimbert sur l'ensemble des Ports français qui constituent le deuxième acteur européen. Ce n'est pas le cas au niveau des opérateurs portuaires et c'est aujourd'hui un enjeu majeur.

On peut se réjouir que certains grands opérateurs internationaux viennent chez nous, pas seulement asiatiques, mais aussi européens, mais à la condition que ça ne crée pas une culture exclusive par rapport aux autres opérations. Et je voudrais redire avec force que si on a des opérateurs, de toute nature et pas seulement manutentionnaires dans une région, qui ont envie de créer des nouveaux projets, de les porter, je pense que c'est une chance phénoménale. Le jour où les centres de décision s'en vont ailleurs et que 10 ans plus tard on n'est plus qu'une petite agence sur le Port, ce jour-là on a du mal à orienter les choses stratégiques. Il faut garder cela en tête à tout moment et pour toute décision.

Yves BLANCHE, Vice-Président national du Club des exportateurs, membre du Conseil de Développement

On parle beaucoup de transport. Il ne faut pas oublier que dans la région il y a beaucoup de PME. Quand une PME veut envoyer un matériel, elle utilise des transitaires qui eux choisissent le meilleur Port au point de vue délais, coût, transport... Si on a un conteneur pour la Corée, on va faire en sorte de passer par le Port de Nantes. Par contre si on fait du trafic avec l'Allemagne avec un camion plein au départ de Nantes, il ne partira pas malheureusement par bateau. Si on a des colis spéciaux au départ de Nantes on va affréter au besoin un navire pour les transporter, en liaison avec un transitaire mais c'est ce dernier qui choisira le transport pour l'entreprise. La PME n'a pas les moyens de choisir son trafic et ce sont les PME qui sont majoritaires dans la Région.

Xavier LAMORY, Vice-Président de la CGPME, membre du Conseil de Développement

Le débat lancé sur l'Aéroport de Notre-Dame des Landes est peut-être l'occasion d'une réflexion globale sur les plates-formes multimodales, les connexions ferroviaires marchandises, les liaisons qui évitent Paris, autoroutières, aériennes et évidemment... maritimes. Il serait intéressant d'étudier ce genre d'expériences de benchmark sur des villes qui auraient conçu ce genre d'équipements.

Bruno HUG De LARAUZE

Je voudrais préciser pour l'anecdote que le multimodal existe déjà chez nous. À St Nazaire, il y a EADS qui utilise l'aéroport de la Chambre de commerce de St Nazaire pour acheminer les tronçons d'Airbus et d'un autre côté il y a le projet, développé par le Port, de plate-forme de transformation roulière avec des convois de barges sur la Loire. Cela ouvre des perspectives intéressantes de développement, notamment au regard de la construction de l'A 380.

François COULON

Après plusieurs heures de débat riche, je vous propose qu'on mette un terme à nos échanges. je demanderai simplement au Président Régent de nous livrer une conclusion.

Jean-Joseph RÉGENT

Ma conclusion sera très brève. Je suis particulièrement heureux de la qualité de nos échanges. Le Port est traditionnellement un sujet passionnel et parfois houleux et nous avons montré aujourd'hui que cette passion pouvait être intelligemment "positivée". Ce qu'il faut retenir surtout, c'est que notre discussion a permis de resituer la problématique du développement de l'estuaire dans ses activités portuaires. C'est un élément essentiel et c'est important de le faire dans le cadre d'un débat de société civile qui permette une vraie ouverture et l'expression d'une volonté citoyenne de s'associer à des projets. Cette rencontre ne débouchera certes pas sur des miracles mais elle en appelle d'autres. C'est une pierre blanche sur un chemin à construire ensemble.

Je voudrais aussi souligner que, dans un secteur souvent porteur de conflits, il y a surtout une communauté d'acteurs qui partage, et je la partage personnellement avec eux, une vraie passion pour le Port. C'est dans cette passion et dans la richesse de nos débats que nous trouverons le chemin de notre développement, dans la valorisation de notre identité maritime.