

Les Ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine



Juillet 2017

CESER
R É G I O N
NOUVELLE-
AQUITAINE

Les Ports de commerce de Nouvelle-Aquitaine

Saisine du Président du Conseil régional

Rapport présenté par la Commission n°6
« Littoral, maritimité et hinterland »

Président de la commission : Gabriel MEYER

Rapporteur sur ce dossier : Vincent NUCHY

**adopté à l'unanimité
lors de la séance plénière du 4 juillet 2017**

SYNTHESE DU RAPPORT

Outre le constat de certaines carences en matière de politique portuaire, la stagnation voire le recul des trafics commerciaux et les difficultés croissantes des ports français n'ont pas trouvé de véritables solutions pérennes malgré les réformes portuaires successives impactant leur organisation, et les réformes territoriales.

Divers rapports (Cour des Comptes, rapports parlementaires...) ont dressé les constats et fait les analyses qui s'imposaient mais ont laissé un certain nombre de questions en suspens.

C'est dans ce contexte que le Président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine a saisi le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESER) sur « les complémentarités des ports de Nouvelle-Aquitaine et leurs capacités respectives à développer une politique de développement économique et environnemental, favorisant notamment la multimodalité fer-mer au bénéfice du report modal ».

Dans un calendrier très contraint, la commission a ainsi reçu les principaux responsables des ports de La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Rochefort/Tonnay-Charente, les représentants des Unions maritimes et portuaires, les opérateurs de transport ferroviaire portuaire, de logistique, ainsi que des représentants des syndicats.

Les concurrences

La concurrence s'exerce peu sur la fonction industrialo-portuaire dont les activités sont généralement captives sur un site. Elle n'a en fait existé que dans une phase amont, au moment de l'installation d'un établissement industriel où différents critères ont été mis en avant (foncier disponible, accès à l'énergie...) pour emporter la décision d'installation.

La concurrence s'exerce par contre dans la fonction logistique, chaque port proposant une offre. Face aux alternatives proposées, divers critères entrent aussi en ligne de compte : les aspects techniques mais aussi sociaux, la fiabilité, ou encore les facilités de desserte.

Les différents ports de la façade Sud-Atlantique mettent ainsi en avant des identités et positionnements distincts, générant une concurrence limitée sur les filières et les trafics communs aux ports considérés. Les véritables enjeux de concurrence concernent davantage le développement de nouveaux trafics sur des hinterlands plus lointains, avec d'autres ports.

Quelles complémentarités existantes et à développer ?

Des complémentarités existent en matière de services (informatique portuaire, fonctions support...), d'autres peuvent être développées : fonctions transverses (contrôle de gestion, commande publique, ressources humaines), réseau d'ingénierie portuaire, formalités administratives, gains de productivité par la mutualisation des coûts...

Elles doivent être soutenues en matière de **concertation** et de **coordination**. Il s'agit avant tout d'éviter une concurrence exacerbée, les doublons, et d'affecter au mieux l'effort public d'investissements.

Le Conseil de Coordination Interportuaire Atlantique (CCIA) instauré dans cet esprit par la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et réunissant les collectivités territoriales, l'Etat, les présidents de ports concernés, a très peu fonctionné et les professionnels n'y sont pas représentés. Le constat est donc extrêmement mitigé sur cet outil de concertation.

Les autres pistes de complémentarité sont multiples afin d'accompagner l'intermodalité, l'image « Ports de l'Atlantique » ou « Façade Sud-Atlantique » vis-à-vis de l'étranger, la recherche de financements, ou encore des complémentarités élargies avec d'autres ports français ou étrangers.

Il doit également être question de complémentarités sur de nouveaux créneaux. Les pouvoirs publics devront savoir se tourner non seulement vers l'intérieur avec l'hinterland des ports, mais aussi vers la mer... Il s'agit, en s'appuyant sur les sites portuaires, de permettre le développement de secteurs émergents liés aux ressources de l'océan (les énergies marines renouvelables notamment). Cette stratégie régionale autour du potentiel de développement de ces filières et de leurs points d'appuis portuaires peut se concevoir, dans le cadre général de la « Croissance bleue », au sein d'un cluster animé par la Région, fédérant les acteurs et favorisant la reconnaissance de la région Nouvelle-Aquitaine en la matière.

Quelle gouvernance est susceptible de faciliter ces complémentarités et synergies ?

Il convient tout d'abord de souligner **la complexité et la diversité des modes de gestion des ports** en raison non seulement de la multitude de leurs activités logistiques et commerciales mais surtout de la grande variété de leurs statuts (deux GPM et deux ports décentralisés), résultat de réformes successives¹ - n'ayant pas toutes atteintes leurs objectifs - et de l'implication croissante des Collectivités locales.

Dans ce cadre évolutif, quelles attentes ?

Afin de répondre au mieux à ces attentes, à quelle échelle faut-il désormais élaborer une stratégie portuaire commune à différentes places ? Doit-elle, pour les Grands Ports Maritimes (GPM), continuer à être conçue et portée au niveau de l'Etat ? Quelle place pour les nouvelles Régions à travers les compétences accrues que leur confère la Loi NOTRe en matière de développement économique et de transport ?

La pluralité d'acteurs et la diversité des modes de gestion des ports maritimes (gestion publique ou concédée, formes juridiques multiples : SEM, GIE, GIP, SA à capitaux publics...) rendent en fait difficile des choix tranchés, l'établissement d'une organisation type, d'un cadre unique ou de statuts unifiés.

¹ Loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire (dont les éléments de bilan révèlent un décalage entre les ambitions affichées et les résultats effectifs), la Stratégie nationale de relance portuaire (Mai 2013), la Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe), la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue (Loi Leroy).

Tableau de synthèse sur les avantages et inconvénients exprimés face à une régionalisation des ports

<p align="center">Arguments en faveur de la gouvernance régionale des ports</p>	<p align="center">Arguments en défaveur de la gouvernance régionale des ports</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Avec les lois Maptam et NOTRe qui donnent la compétence économique exclusive aux régions, celles-ci sont amenées à être de plus en plus impliquées dans le développement économique portuaire, ainsi que dans le renforcement logistique d'un territoire. • Les récentes lois de réforme territoriale ont également doté les Régions d'outils d'aménagement de leur territoire (SRADDET, SRDEII,...) que ces dernières pourront saisir en cas de besoin, pour aménager les ports et leurs hinterlands. • L'occasion de mieux intégrer encore les partenaires économiques et industriels. • L'occasion d'un contrepoids aux grands ports de dimension internationale. • La relance des investissements que l'Etat n'a pas toujours assumés. • La fin de la perception de dividendes par l'Etat. • Les plus grands ports européens sont portés par des structures communales ou régionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • La relance de l'activité des ports français ne peut être compatible avec une régionalisation des Grands Ports Maritimes. L'Etat doit garder son rôle stratège promoteur de ses ports tout en intégrant plus largement les collectivités locales et en favorisant une gestion complémentaire des ports de même façade. • Compte-tenu de leur importance économique et logistique, les ports doivent être une cause nationale de premier niveau. • GPM / Ports concédés sont deux modes de gouvernance, de gestion opérationnelle et sociale très éloignés et difficilement compatibles. • Des pluralités d'acteurs, des diversités de mode de gestion, des caractéristiques et des cultures différentes qui rendent difficilement imaginable une organisation unifiée sous obédience de la Région.
<p align="center">Arguments en faveur d'un rôle coordinateur de la Région</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une réforme supplémentaire (réforme portuaire de 2008 pour l'essentiel mal vécue ou ayant généré des difficultés).
<p><u>Porter :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • une stratégie portuaire complémentaire entre les ports pour fixer les grands axes d'actions et les coordonner, • un schéma d'aménagement et de développement inter-portuaire pour prioriser et rationaliser les investissements (éviter les doublons d'un port à l'autre, les investissements divergents...), • une stratégie commerciale commune et le développement d'une image « façade Atlantique » notamment vis-à-vis de l'étranger. • De façon générale, la coordination et la coopération interportuaire, comme nouveau mode de relation entre les acteurs du secteur. 	<ul style="list-style-type: none"> • La défense de situations établies voire favorables, voulant se préserver de nouvelles secousses et de tensions sociales avec leur impact sur l'activité et la fiabilité du port. • L'inconnue de la prise en charge du dragage. • L'Interrogation sur le maintien des financements au titre du RTE-T. • Le risque d'une focalisation limitée à l'hinterland de la région.

L'intermodalité et le report modal

En France, le transport de marchandises est largement dominé par le mode routier, loin devant le ferroviaire, en baisse tendancielle continue, et le fluvial.

Concernant le transport de fret ferroviaire et depuis l'ouverture à la concurrence, de nombreux opérateurs utilisent les infrastructures ferroviaires sur le territoire : des entreprises de la branche SNCF Logistics et des Opérateurs ferroviaires de proximité ou portuaires (OFP).

La plupart des acteurs interrogés s'accordent sur le caractère d'émulation et de développement du trafic ferroviaire de fret qu'a créé la concurrence entre la SNCF et les OFP. Malgré la forte volonté de report modal vers le transport ferroviaire portée par ces acteurs, la situation financière des transporteurs ferroviaires reste néanmoins globalement fragile, voire déficitaire, sur un marché très difficile, concurrentiel et à faible marge, entraînant le désengagement de certains opérateurs.

► Les freins au développement du transport ferroviaire portuaire

Malgré les efforts de la SNCF Réseau, jugés insuffisants en raison d'autres choix prioritaires, et les initiatives des OFP, les limites et freins concernant le transport ferroviaire sont multiples :

- des places portuaires qui structurent le territoire en plusieurs hinterlands géographiquement limités, propices aux courtes distances, et souvent défavorables au ferroviaire classique,

- la massification du fret, en l'occurrence la capacité à constituer des trains complets,

- une instabilité des péages ferroviaires dont la tendance est à l'augmentation,

- le modèle économique très dégradé des lignes ferroviaires capillaires de fret : ce réseau est pourtant fondamental et son trafic doit être maximisé afin d'en maintenir l'équilibre économique. Une mobilisation collective est donc indispensable pour assurer sa pérennité. La pression est forte sur la SNCF. Pour autant, au-delà de réponses ponctuelles, n'apparaissent pas d'engagements à la hauteur des attentes liées à cet enjeu industriel. Concernant les connections entre lignes des chargeurs et voies SNCF, des centaines de milliers de tonnes de fret sont ainsi reportées sur la route par manque de possibilités ferroviaires.

Face à ce positionnement extrêmement concurrentiel du camion, il convient pourtant de souligner que pour le transport routier, la part du coût assumée par la collectivité (infrastructures, coûts environnementaux, coûts sociaux...) est plus importante que pour le transport maritime ou ferroviaire, accentuée par le renoncement à l'éco-taxe.

Pour réaliser tout son potentiel, l'effort d'investissement doit s'accompagner d'une politique volontariste d'amélioration de la performance des sillons dont la qualité et le nombre demeurent encore une difficulté.

► Une desserte maritime conteneurs essentielle

Le port de Bordeaux est actuellement le seul véritable port de la façade Sud-Atlantique pour le conteneur, avec un potentiel de développement et sans véritable concurrence. Il occupe une position relativement faible comparativement aux ports du Havre ou de Marseille. Il est néanmoins fondamental que le port de Bordeaux continue à avoir une desserte maritime conteneurs et maintienne un trafic par feeders² ainsi qu'un parc de conteneurs vides sur le port pour faciliter et réduire le coût du transport à l'export : le Terminal à Conteneurs du grand Sud-Ouest (TCSO).

² Un **navire collecteur** (ou *feeder ship* en anglais), est un navire de petit tonnage. Il a pour but la répartition, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales et, inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.

Le développement du trafic conteneurs passe inévitablement par la reprise des activités du port du Verdon, disposant de quais en eau profonde, de moyens de manutention importants et évitant les coûts de pilotage. Ce terminal, avec un transbordement ferroviaire et/ou fluvial vers des plates-formes secondaires, doit contribuer à un objectif de report de la route vers le maritime.

Son développement doit en effet se concevoir en faisant le moins possible appel au mode routier et en utilisant à 90 % au moins le mode ferroviaire.

La ligne Bordeaux - Le Verdon a été rénovée et doit permettre le développement du trafic ferroviaire vers le terminal du Verdon, sous réserve de la mise à disposition de nouveaux sillons. Ce terminal fret, prêt à fonctionner, et cette possibilité de report modal sur une voie régénérée avec un tractionnaire ferroviaire identifié, sont pour l'instant inutilisés, la situation étant bloquée par un imbroglio juridique. C'est un immense gâchis.

La prise en compte de la dimension environnementale

La dimension environnementale a fait l'objet d'une large prise en compte dans les derniers plans stratégiques des ports de la façade Sud-Atlantique. De nombreuses actions sont en cours. Les industriels des ports (Bordeaux, La Rochelle, Bayonne) sont engagés dans le respect des réglementations spécifiques et fortement sensibilisés à la réduction des nuisances.

La commission rappelle la nécessité d'intégrer plus largement la dimension économie circulaire en prenant en compte, dans les programmes stratégiques des ports et leurs circuits logistiques, des objectifs de développement liés notamment à des filières de récupération de ferrailles et de granulats.

La question des financements

Il est primordial que la Région Nouvelle-Aquitaine intervienne et agisse dans l'optique de la redéfinition des corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à l'horizon 2023, en vue de l'introduction d'une transversale Ouest-Est (vers Rhône-Alpes et la Méditerranée), confortant l'arrière-pensée de ports de la façade Sud-Atlantique.

L'aménagement urbain et le rôle du foncier

Certains ports de Nouvelle-Aquitaine disposent de réserves foncières sujettes à beaucoup de tentations sur le plan urbanistique, résidentiel ou touristique. La volonté de développer des activités industrielles doit primer afin de maintenir, au cœur des territoires, des activités notamment logistiques prenant en compte les différentes problématiques de transport dans un souci premier de développement durable.

CONCLUSION

Au terme de ses rencontres avec les acteurs de l'activité portuaire de la façade Sud-Atlantique, la commission rappelle et affirme plusieurs éléments essentiels :

- les ports, au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires et d'exportation, doivent être un élément moteur du **développement économique et de la compétitivité des territoires**, et être soutenus comme tels.

- Leur **fonction industrialo-portuaire** est fondamentale. Dans un contexte de désindustrialisation de nombreux territoires, elle permet de soutenir la présence d'industrie en abaissant les coûts logistiques, et de soutenir l'emploi.

Cette fonction industrialo-portuaire ne doit se gérer que dans le respect et la préoccupation constante de l'environnement et des populations installées à proximité des installations.

La commission rappelle la nécessité pour les acteurs publics - Etat, Région, Départements, EPCI - de poursuivre une politique d'investissements tant au niveau des installations portuaires que de leur réseau ferroviaire.

- Si les différents établissements portuaires ne sont pas véritablement concurrents, les opérateurs économiques le sont.

Concernant les **complémentarités**, au-delà de celles existantes, de nombreuses pistes sont à engager et à valoriser.

De réelles avancées en matière de concertation et de coordination passent également par un travail commun des différentes Unions Maritimes et Portuaires ou assimilées.

- Le **report modal** des ports de la façade Sud-Atlantique doit faire l'objet d'actions volontaristes pour faciliter les accès et dessertes du fret et contribuer, dans une dimension durable, à la fluidité d'échanges fiables dans un hinterland élargi. Il est évident que l'Etat et la Région - responsables du dialogue avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales, doivent contribuer à leur régénération grâce à un volet infrastructure renforcé pour remédier à la dégradation des lignes ferroviaires capillaires.

Seule une volonté politique forte pourra soutenir le développement d'un transfert modal pour le transport de marchandises en donnant la priorité à la desserte ferroviaire des grands ports maritimes et en saisissant les opportunités du transport fluvial.

La commission constate en effet le manque flagrant de soutien politique à l'outil ferroviaire pour le transport de marchandises pour les pré et post acheminements portuaires. Elle rappelle qu'au-delà du réel volontarisme affiché par un nombre encore trop restreint d'acteurs et, souvent, de discours convenus, une économie de transport sans une place essentielle donnée au ferroviaire est à moyen et long terme inconcevable.

Elle souligne les conditions nécessaires à un tel développement : un réseau et des opérateurs de transport performants, ainsi que des conditions de concurrence équitables prenant en compte les externalités négatives (pollution, impact sur les infrastructures, accidentologie, conditions de travail...). La commission est toutefois consciente que cette dernière conditionnalité relève pour l'essentiel de l'Etat et de la réglementation européenne.

- Une large part des acteurs des places portuaires de la façade Sud-Atlantique est à l'écoute de nouvelles propositions susceptibles d'améliorer la dynamique portuaire régionale mais une certaine prudence s'exprime néanmoins. Les acteurs concernés la justifient, au-delà d'un relatif attachement aux gouvernances actuelles, par la crainte de nouvelles secousses impactant la fiabilité des ports concernés, mais aussi du fait de la complexité et de la diversité des modes de gestion des ports (spécificités marquées, multitude d'activités logistiques et commerciales, grande variété de leurs statuts résultant de réformes successives).

Quel que soit le type de gestion retenu, une gouvernance susceptible de faciliter les complémentarités et synergies nécessaires au développement économique et logistique des ports, ne pourra pourtant s'exercer efficacement sans :

- une implication accrue des collectivités territoriales et de la Région en particulier dans le pilotage des ports. Un rôle fort de la Région passe par une présence active au sein des instances de gouvernance prévue par le législateur, en s'appropriant les outils prévus par la Loi sur l'Economie bleue, notamment les Conseils de surveillance et commissions d'investissement,
- le renforcement de l'articulation du couple Etat-Région,
- la prise en compte équitable des situations particulières de chacune des places portuaires, dans le respect de leurs spécificités,
- la nécessaire concertation entre tous les partenaires et acteurs portuaires tant publics que privés,

Elle passe également par le cadre d'action que permettent les schémas régionaux (SRADDET, SRDEII) pour accompagner l'initiative portuaire dans une optique de coordination de l'activité des ports de la façade Sud-Atlantique et d'aménagement des territoires de Nouvelle-Aquitaine.

Sommaire

Les raisons de la saisine, le cadre de travail	10
I - Principales données de cadrage	11
I – 1 Les ports nationaux dans le cadre européen	11
Éléments de contexte du marché portuaire français actuel	13
II – 2 Au niveau régional (façade sud-Atlantique) Présentation des ports de la façade.....	14
II – Concurrence et complémentarités	19
II – 1 Les concurrences	19
II – 2 Quelles complémentarités existantes et à développer ?.....	21
II – 3 Quelle gouvernance est susceptible de faciliter ces complémentarités et synergies ? ...	25
▶ Rappel de l'évolution du cadre législatif en matière portuaire.....	25
▶ Dans ce cadre évolutif, quelles attentes ?.....	28
III - L'intermodalité et le report modal	33
III – 1 Le transport ferroviaire	33
L'opérateur historique.....	33
Les autres opérateurs ferroviaires	38
Les limites, les freins, les potentiels du transport ferroviaire des ports de la façade Atlantique	40
III – 2 Le transport fluvial	44
III – 3 Les oléoducs	44
III – 4 La prise en compte de la dimension environnementale.....	45
III – 5 Le rôle stratégique du foncier	47
III – 6 La question des financements.....	48
CONCLUSION.....	50
Compléments au rapport : les principales données des grands ports de la façade sud-Atlantique	52
COMPOSITION DE LA COMMISSION	65
« LITTORAL, MARITIMITE ET HINTERLAND »	65
LISTE DES AUDITIONS.....	66
INTERVENTIONS	67
EN SEANCE PLENIERE	67

Les raisons de la saisine, le cadre de travail

Outre le constat de certaines carences en matière de politique portuaire, la stagnation voire le recul des trafics commerciaux et les difficultés croissantes des ports français n'ont pas trouvé de véritables solutions pérennes malgré les réformes successives impactant leur organisation ou les réformes territoriales impactant l'exercice des compétences et leur transfert. Divers rapports (Cour des Comptes, rapports parlementaires...) ont dressé les constats et fait les analyses qui s'imposaient mais ont laissé un certain nombre de questions en suspens.

C'est dans ce contexte que le Président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine a saisi le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESER) sur « les complémentarités des ports de Nouvelle-Aquitaine et leurs capacités respectives à développer une politique de développement économique et environnemental, favorisant notamment la multimodalité fer-mer au bénéfice du report modal ».³

La commission « Littoral, Maritimité et Hinterland » du CESER, à qui ont été confiés ces travaux, a mis en place un processus d'auditions des principaux partenaires et personnalités qualifiées dans ce domaine, afin de recueillir leurs réflexions et analyses sur ces aspects.

Dans un calendrier très contraint, la commission a ainsi reçu les principaux responsables des ports de La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Rochefort/Tonnay-Charente, les représentants des Unions maritimes et portuaires, les opérateurs de transport portuaire, de logistique, de fret maritime, ainsi que les représentants des syndicats.

Elle remercie les intervenants pour leur mobilisation autour de cette saisine.

Au-delà des constats, analyses et propositions issues de ce processus d'auditions et des travaux de la commission, le rapport fait également un certain nombre de références aux différents rapports et études sortis ces dernières années sur les questions portuaires et dont certains éléments, en lien direct avec la problématique proposée, permettaient d'enrichir la réflexion engagée.

Guide de lecture :

Au cours de ces pages :

- les développements relevant de pistes de réflexion, éléments à mettre en exergue et préconisations apparaissent en encadré ;
- les considérations extraites des récents rapports sur les questions portuaires et directement en rapports avec le thème traité apparaissent en *caractères italiques*.

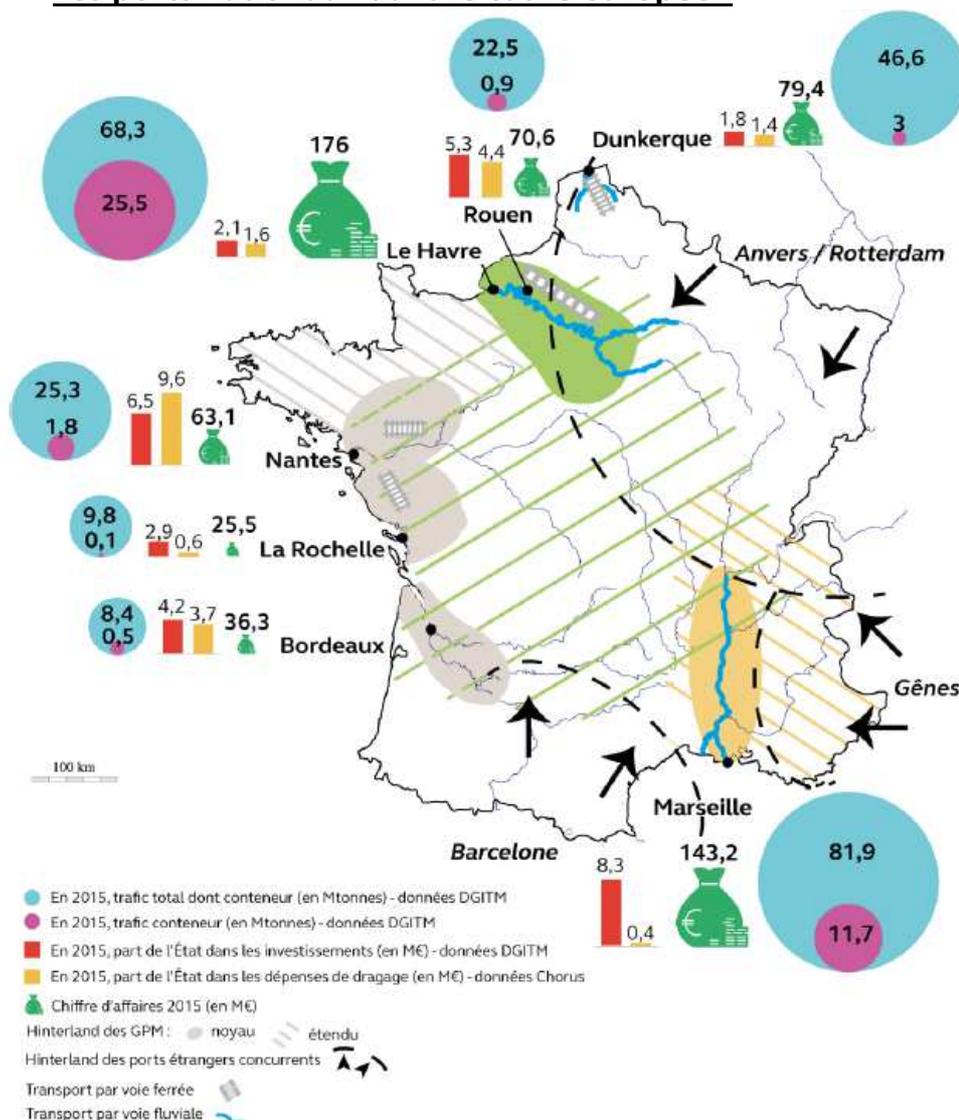
³ Cf. en annexe 1 la lettre de saisine de M. le Président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine

I - Principales données de cadrage

I – 1 Les ports nationaux dans le cadre européen

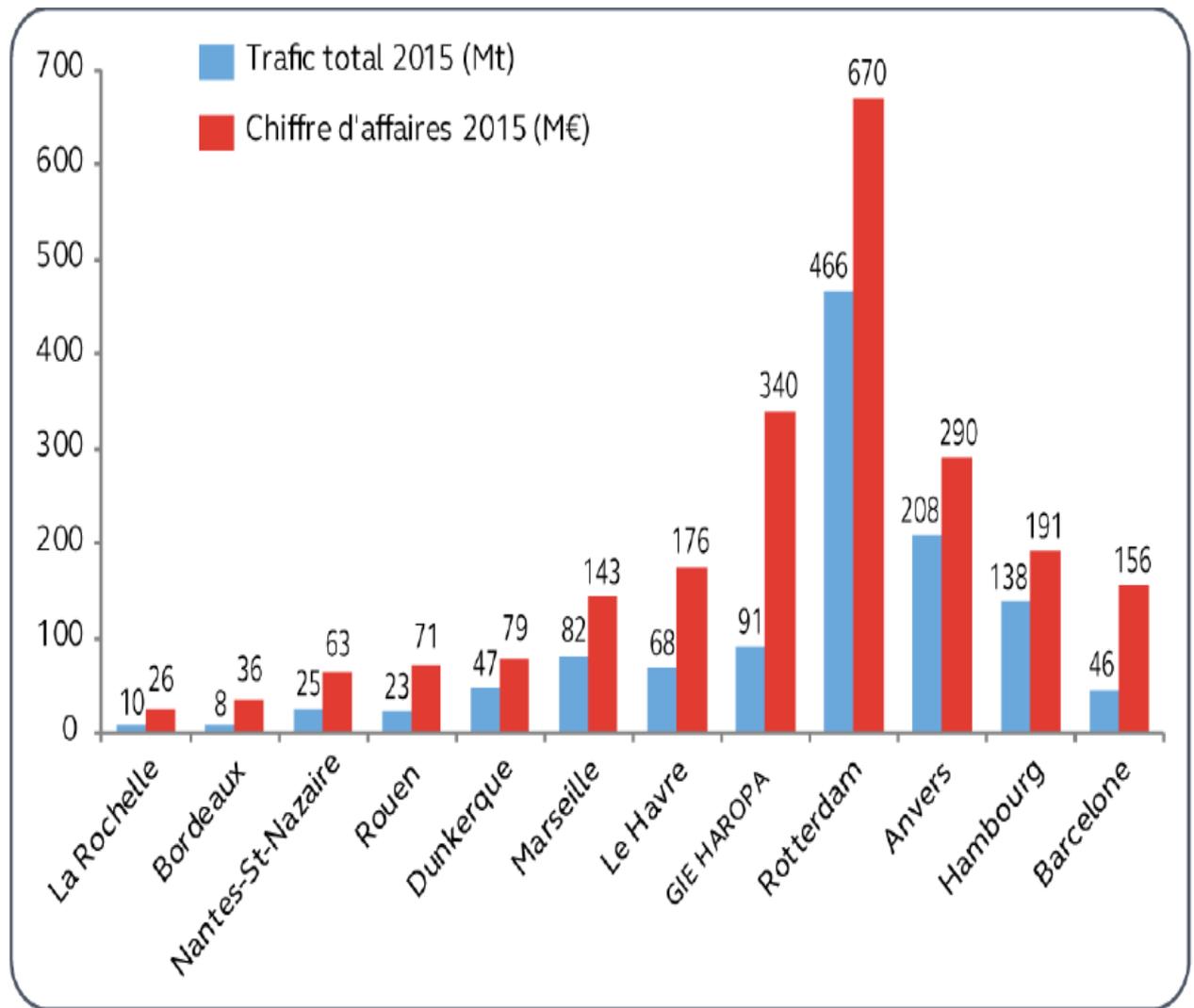
La question de la concurrence portuaire s'inscrit, au-delà du seul cadre national ou de celui d'une façade maritime, dans une dimension européenne, qu'il s'agisse des grands ports de l'Europe du nord ou de ports voisins tels que Barcelone, Bilbao ou Pasajes.

Les ports nationaux dans le cadre européen



Source : Cour des comptes d'après des données fournies par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), Chorus (Système d'information financier de l'État), des rapports de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) de 2010, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de 2014 et de la Cour des comptes sur les GPM (les données 2015 sont les dernières disponibles).

Positionnement des Grands Ports Maritimes français par rapport à leurs principaux concurrents européens



Source : Cour des comptes d'après des données Eurostat, des rapports de la Cour des comptes sur les GPM et des sites internet des ports européens (les données 2015 sont les dernières disponibles).

Le GIE HAROPA est un complexe portuaire qui regroupe, sur l'axe de la Seine, les ports de Paris, de Rouen et du Havre dans un G.I.E. (Groupement d'Intérêt Economique).

Eléments de contexte du marché portuaire français actuel

Le trafic des ports français, malgré leurs atouts maritimes, n'est pas à la hauteur du poids économique de la France dans le commerce mondial.

De plus, en dépit des réformes successives du système portuaire français, les ports hexagonaux maritimes et fluviaux, en termes de part de marché ou de trafics, sont sans cesse davantage distancés par leurs concurrents européens.

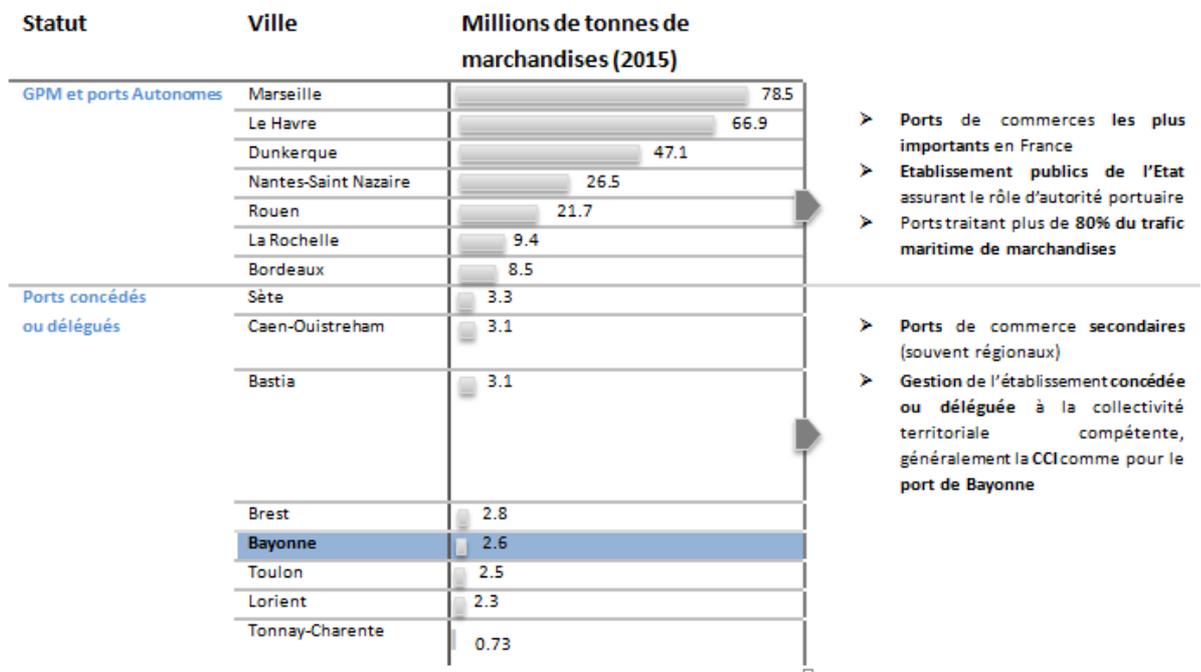
Leur activité accuse une baisse ou une stagnation globale en 2016. Si l'on peut espérer que la baisse de la production céréalière n'est que conjoncturelle, les ports risquent de faire face au ralentissement de la croissance du commerce international et à la baisse structurelle des produits pétroliers (pétrole brut).

La façade Atlantique s'inscrit tout particulièrement dans ce contexte dégradé, l'exposant à un commentaire de « première façade maritime et acteur de second ordre ». La faiblesse de l'industrialisation et de la population de leur hinterland, bridant les transports massifiés, ferroviaires ou fluviaux, contribue particulièrement à cette situation.

Pourtant, nos ports sont de véritables atouts pour notre économie et des poumons économiques pour nos territoires

Même s'il est difficile d'obtenir des chiffres exacts sur l'impact réel de l'activité portuaire en France, les projets stratégiques des GPM ont permis de mesurer l'empreinte de nos activités dans le territoire, dans les filières. Ainsi, nos ports français sont de vrais pourvoyeurs d'emplois et des poumons économiques majeurs (fiscalité, richesse produite, déplacements, tourisme, etc.). En effet, **ce sont près de 200 000 emplois qui sont directement reliés aux trafics et activités de pré et post-acheminement**⁴.

Globalement, l'économie maritime génère en 2012 près de 500 000 emplois (dont 90 000 emplois pour les activités industrielles dans les ports) soit un chiffre supérieur à celui de l'industrie automobile.



⁴ - « Insee Première » n°1573, 03/11/2015

II – 2 Au niveau régional (façade sud-Atlantique) Présentation des ports de la façade

Ports de commerce et plateformes multimodales



Extrait de l'Atlas de la région Nouvelle-Aquitaine - Conseil Régional

La région Nouvelle-Aquitaine dispose d'une façade maritime Sud Atlantique exceptionnelle, avec les grands ports maritimes de **La Rochelle** (7ème port français) et **Bordeaux** (8ème port français) qui constituent des portes d'entrée pour les grands flux internationaux.

Dans ces deux ports, d'importants investissements de mise à niveau, de développement et d'extension des infrastructures portuaires ont été réalisés afin de s'adapter aux évolutions économiques, énergétiques et environnementales du secteur du transport maritime.

La façade maritime Sud-Atlantique comprend également des sites portuaires décentralisés dotées de trafics significatifs :

- un port transféré à la Région : **Bayonne**, (9ème port français),
- deux ports transférés au département de la Charente-Maritime : **Rochefort** et **Tonnay-Charente** (respectivement 24ème et 25ème ports français).

En 2015, les ports de commerce de la façade sud Atlantique ont traité 21,35 millions de tonnes de marchandises, soit 6,2 % de l'activité nationale établie à 343,5 millions de tonnes (ce pourcentage était de 6,5 en 2014).

Sur ces dernières années, les ports de la façade sud Atlantique ont suivi des évolutions contrastées :

Port	Tonnage 2015	Evolution 2011-2015 *
GPM La Rochelle	9,81 MT	+ 9,5 %
GPM Bordeaux	8,50 MT	- 6 %
Port de Bayonne	2,32 MT	- 38 %
Rochefort-Tonnay-Charente	726 678 T	- 14 %

* Ces évolutions sont sujettes à fluctuation selon les périodes considérées en fonction d'évènements particuliers sur une année tels qu'une mauvaise récolte céréalière pour les ports de La Rochelle ou de Rochefort Tonnay-Charente ou encore la perte de clients historiques en 2012 et 2013 pour le port de Bayonne... (Cf. au chapitre « Compléments au rapport... » pour le détail de l'évolution des trafics).

Port	Forme juridique	Emploi (ETP)*	C.A 2016 (M€)
GPM La Rochelle	Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)	106	25,9
GPM Bordeaux	Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)	330	46
Port de Bayonne	Gestion par le Conseil Régional d'Aquitaine avec délégation à la Chambre de Commerce de Bayonne	47	7
Rochefort + Tonnay-Charente	Syndicat mixte géré par la Chambre de commerce et d'industrie de Rochefort et de Saintonge	132	2,5

* Les emplois directs, indirects et induits se chiffrent en dizaines de milliers d'emplois.

**Tableaux récapitulatifs des principales données sur l'activité des ports
de la façade atlantique**

Port	Trafic annuel (en 2015)	Répartition du tonnage
La Rochelle	9,8 Millions de tonnes	45,5 % céréales 28 % produits pétroliers 9,1 % produits forestiers 7,9 % vracs agricoles 7 % sables 2,5 % autres
Bordeaux	8,5 Millions de tonnes	50,47 % hydrocarbures 18,5 % céréales et oléagineux 6,93 % conteneurs 7,29 % engrais 2,96 % huiles 1,27 % charbon et coques 13,03 % autres
Bayonne	2,3 Millions de tonnes	30,1 % billettes 13,5 % ferrailles 19,2 % engrais 15,9 % maïs 3,8 % soufre 4,8 % produits chimiques 2,5 % pétrole brut 3,9 % bois 0,7 % hydrocarbures raffinés
Rochefort / Tonnay- Charente	727 000 tonnes	39,4 % céréales 32,4 % engrais 18,5 % bois 4,4 % sables, argile, pierres 3 % houille, tourbe 1,8 % ferraille, métaux 0,5 % vins

Sources : Auditions + Tableau de bord de la façade Sud-Atlantique, Edition 2016 – Direction Interrégionale de la Mer Sud-Atlantique.

Les présentations détaillées, actions menées et autres développements relatifs à chaque port font l'objet du chapitre « Compléments au rapport ».

Cf. également en annexe 2 les éléments de compétitivité des ports européens mis en avant par le rapport : « Priorities for the EU's Maritime Transport Policy until 2020 ».

Les différents positionnements des ports de la façade Sud-Atlantique

Outre leurs différences géographiques (ports d'estuaires ou fluviaux, port en eau profonde) les ports de la façade sud-Atlantique se caractérisent par des forces, faiblesses, atouts et opportunités souvent très différents et spécifiques, posant, au-delà de pistes de coopération évoquées plus loin, les limites d'une politique globale les concernant.

	La Rochelle	Rochefort/Tonnay-Charente	Bordeaux	Bayonne
<u>Atouts</u> <u>(Forces)</u>	<ul style="list-style-type: none"> Le port de la Rochelle est un port en eau profonde de la façade sud-Atlantique (il accueille, en 45 mn de pilotage des navires jusqu'à 150 000 tonnes, à fort tirant d'eau : 14,5 m à 16 m). Il profite d'un dynamisme et d'une synergie au sein de la place portuaire et d'une volonté partagée des acteurs publics. Des investissements importants l'ont fait passer d'un trafic de 7 millions de tonnes (MT) en 2006 à près de 10 MT en 2015. Une part de fret ferroviaire en constante augmentation depuis 2010. 	<ul style="list-style-type: none"> Le port bénéficie d'une réelle souplesse et d'une bonne compétitivité des manutentions, il est de capacité limitée mais il fonctionne dans un cadre de cabotage européen et dans un environnement industriel qualitatif, il bénéficie d'une réserve de capacité notamment en matière de bord à quai, il dispose également, autour du port, de réserves foncières, il est à proximité de zones d'activités industrielles avec des entreprises dynamiques dans des secteurs diversifiés et à proximité des ports (hinterland de 20 km). 	<ul style="list-style-type: none"> Un port disposant de capacités de développement (réserves foncières), des terminaux au cœur de l'agglomération, permettant d'approvisionner de façon plus économique et moins polluante les bassins de consommation et de production, des offres/trafics diversifiés, des savoirs faire internes reconnus, une capacité à renouveler le trafic, port vecteur de grandes industries (aéronautique, pétrole, chimie, ciments, pâte à papier...) et de la filière agricole. Le classement d'Ambès comme plateforme chimique référencée au titre de la réglementation Seveso. Aucun autre port de la région ne présente cette spécificité ce qui donne au port de Bordeaux un atout pour l'ensemble régional et le situe en termes de complémentarités pour l'offre portuaire. Port intérieur multi-sites et port en eau profonde au terminal du Verdon, Outil d'assèchement pour la réparation et la déconstruction des navires. 	<ul style="list-style-type: none"> Un port d'embouchure, directement et rapidement accessible, la présence sur le port d'industries et de secteurs économiques historiques, un port situé sur un axe routier et ferroviaire nord/Sud (Allemagne/Portugal) et est/ouest (Bayonne/Est de l'Europe), un trafic équilibré import/export, des réserves foncières bord à quai, importance industrielle de l'hinterland en Espagne, tous les quais sont embranchés fer, un port intégralement triplement certifié.
<u>Faiblesses</u>	<ul style="list-style-type: none"> Le port doit composer avec des contraintes spatiales car il se situe à proximité de la ville et dans une enceinte de taille restreinte. 	<ul style="list-style-type: none"> Une tendance générale à la massification des flux de marchandises vers un nombre réduit de plateformes portuaires et au report sur le routier, un accès routier très contraint à Tonnay-Charente. l'environnement immédiat pose problème du fait d'espaces portuaires très étroits, certaines zones du port et de la zone péri-portuaire sont soumises à l'aléa submersion, le trafic du port est trop dépendant de trois matières : les engrais, les céréales, et les bois scandinaves) et subit l'absence de dynamique collective de la part de la centaine d'entreprises présentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Un hinterland réduit faiblement industrialisé et peu peuplé, une localisation en estuaire sur sept sites, un manque de fiabilité des opérations, une capacité financière limitée (due notamment aux coûts de dragage), un manque de clarté de l'offre. Un réseau capillaire privilégié au carrefour de l'inter-modalité mais pénalisée par l'état du réseau capillaire n'acceptant pas la charge D (masse maximale admise par essieu de 22,5 tonnes), nécessité de dragages d'entretien 	<ul style="list-style-type: none"> Une faible capacité de stockage / vrac, une partie de l'outillage non adapté aux besoins des trafics, vétusté de l'outillage, un poste de transport de poids lourds ou de remorques par bateaux spéciaux (rouliers) non adapté aux besoins du marché, un trafic à dominante vrac rendant nécessaire une diversification dans les services logistiques (lignes régulières), une capacité limitée d'accueil de navires (gabarit des navires), le problème de la desserte routière des terminaux de Saint Bernard et Blancpignon, une absence d'infrastructures pour un terminal croisières, nécessité de dragages d'entretien.

	La Rochelle	Rochefort/Tonnay-Charente	Bordeaux	Bayonne
<u>Opportunités</u>	<ul style="list-style-type: none"> Transformer certains circuits logistiques existants ce qui suppose, outre la création du nouvel opérateur ferroviaire, de dégager de nouvelles capacités ferroviaires (sillons), de nouvelles connexions portuaires, de nouvelles capacités de stockage. L'objectif est d'arriver à 20 % de part modale ferroviaire. Atteindre un trafic de 12 Millions de tonnes et développer une plateforme industrielle à haute valeur ajoutée. Développer l'emploi sur le territoire. Des 16 400 emplois directs, indirects et induits, la volonté est de passer à 18 000 à l'horizon 2020. Poursuivre et développer la politique de développement durable et une responsabilité sociétale reconnue. 	<p>Dans le cadre d'une démarche proactive, le port se tourne vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> la recherche de diversification des marchandises, l'amplification du rôle du port dans l'économie Rochefortaise ainsi que dans l'implantation d'entreprises pour lesquelles la logistique du cabotage maritime est essentielle, la recherche de frets à l'adresse des PME de la zone périportuaire et dans une mise en réseau qui s'inscrirait dans la politique européenne de promotion des trafics maritimes et fluviomaritimes de cabotage. la réalisation d'aménagements permettant de réduire le risque submersion (réflexion en cours). 	<ul style="list-style-type: none"> Les ressources agricoles et forestières, une agglomération en fort développement démographique, un environnement favorable aux nouvelles filières, un positionnement sur le corridor Atlantique du RTE-T, un réseau ferré et fluvial à valoriser, un potentiel de développement du trafic conteneur (projet TCSO), port maritime et intérieur permettant un approvisionnement économique et écologique des bassins de consommation. 	<ul style="list-style-type: none"> Le positionnement transfrontalier, un élargissement de l'hinterland via l'OFP (notion de bord à quai élargie), une mutualisation de l'OFP avec d'autres ports (France et Espagne), des quais et outillages polyvalents permettant la créativité dans le montage de services logistiques (lignes mixtes containers /conventionnel), un port bien adapté pour les trafics maritimes à courte distance nécessitant de « petits navires », un potentiel de développement du secteur chimie du fait de la présence de LBC et des capacités d'accueil du bassin de Lacq, un potentiel du trafic containers : hinterland France, Espagne et contexte macro-économique de développement des trafics containérisés, un potentiel important de développement du multi modal notamment rail/mer et intégration possible du CEF, le développement des escales de croisières.
<u>Menaces</u>	<p><i>Autant un « Atout » qu'une « menace » :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> L'environnement marin naturel du port est sensible et à préserver. La qualité des eaux est, pour de multiples raisons, une préoccupation constante. L'existence d'un Parc Naturel Marin est une donnée à prendre en compte dans son développement ainsi que la multiplicité des usages. 	<ul style="list-style-type: none"> Le risque de délocalisation des entreprises structurantes du port et de la zone péri-portuaire (stratégie interne, évolution du contexte global d'une filière, contraintes d'aménagement, ...), l'obsolescence du cadre bâti ainsi que le risque de déqualification du front de Charente. 	<ul style="list-style-type: none"> Un patrimoine naturel exigeant, une pression concurrentielle croissante, un hinterland éloigné diffus, une réduction des soutiens financiers, 	<ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures sont gérées selon une politique de l'offre d'où la nécessité d'une vision à long terme et d'investissements préalables, la gestion de l'interface port/villes et les contraintes liées à cette situation (contraintes environnementales, réglementaires, perception du public), la concurrence de ports (espagnols) ne répondant pas aux mêmes contraintes d'exploitation, politiques, sociales, et environnementales, et en termes de dragage, la présence sur le port d'industries historiques générant une part importante du trafic (nécessité de diversification).

II – Concurrence et complémentarités

II – 1 Les concurrences

Il convient en premier lieu de se rappeler ce que sont les fonctions d'un port de commerce :

- Une fonction industrialo-portuaire par l'accueil d'industries de transformation. Le port est donc un lieu de production, souvent « Off-shore » dans la mesure où les matières transformées repartent par le port vers d'autres destinations. C'était le cas par exemple pour les raffineries de pétrole du bec d'Ambès jusqu'en 1987, ou comme c'est encore le cas à Bayonne avec la ferraille importée par la mer et transformée en billettes d'acier par les laminoirs de complexes sidérurgiques situés à proximité des installations portuaires, avant de repartir par transport maritime.

Ce phénomène est d'autant plus marqué dans le cas de ports d'estuaires (Bordeaux, Bayonne) disposant de réserves foncières permettant l'installation d'industries.

Les investissements nécessaires à ces implantations industrielles les rendent peu mobiles, les préservant des concurrences de ports de proximité, dès lors qu'elles sont installées. Il en est par exemple ainsi des activités métallurgiques présentes à Bayonne avec les laminoirs (Celsa et Añon).

Le risque le plus important pour ces activités industrielles est la fermeture des établissements et leur délocalisation du port pour des raisons de moindre compétitivité - y compris portuaires - avec leurs conséquences à la fois sur les trafics, l'emploi et les ressources financières générées tant auprès du port que des Collectivités territoriales.

- Une fonction logistique avec l'entrée de marchandises qui vont ensuite être distribuées vers l'hinterland du port ou, en sens inverse, la réception de marchandises destinées à être expédiées par voie maritime.

C'était historiquement le cas du port de Bordeaux, qui garde encore cette fonction (granulats, produits forestiers...) la situation ayant néanmoins évolué dans la mesure où des productions de l'hinterland, telles que les vins et spiritueux de Bordeaux partent désormais, pour une large part, par d'autres ports (Le Havre, Anvers, Rotterdam...) avec un préacheminement par camion ou navettes ferroviaires. Cela a été longtemps le cas de Bayonne pour l'exportation du soufre venant du gisement de Lacq ou encore du maïs... Les ports de Bordeaux et La Rochelle sont des exemples types de cette fonction logistique d'importation / exportation (produits pétroliers raffinés pour Bordeaux et céréales pour La Rochelle).

Sur quelles fonctions s'exerce plus particulièrement la concurrence entre les ports ?

Hors implantations nouvelles, la concurrence s'exerce peu sur la fonction industrialo-portuaire dont les activités sont généralement captives sur un site. Elle n'a en fait existé que dans une phase amont, au moment de l'installation d'un établissement industriel où différents critères ont été mis en avant - foncier disponible, accès à l'énergie... - pour emporter la décision d'installation.

La concurrence s'exerce par contre dans la fonction logistique, chaque port proposant une offre. Face aux alternatives proposées, divers critères entrent aussi en ligne de compte : les aspects techniques mais aussi sociaux, la fiabilité, ou encore les facilités de desserte.

Une intense compétition économique

De façon générale, les chargeurs et les armateurs, qui représentent les deux grands acteurs économiques des chaînes logistiques maritimes, placent les ports dans une intense compétition économique où ces derniers cherchent à combiner et à faire valoir leurs divers atouts.

Si les établissements portuaires ne sont pas véritablement concurrents, les opérateurs économiques le sont : il en va ainsi des produits pétroliers raffinés entre Bordeaux et La Rochelle - Bordeaux étant devenu premier port pétrolier français sans raffinerie -, des céréales où La Rochelle est en compétition avec Rouen, Nantes Saint-Nazaire et Bordeaux.

Au-delà des comparaisons portant sur les prix pratiqués, qui dépendent étroitement du degré de massification des installations, le chargeur accorde une grande importance à la régularité et à la qualité des prestations, tandis que l'armateur veille à limiter la durée du passage portuaire compte tenu du coût que représente l'immobilisation des navires. Les atouts que les ports essaient de faire jouer en leur faveur afin de développer leurs financements (droits de ports) sont en particulier :

- la qualité de la situation nautique, qui diffère d'un port de mer à un port d'estuaire,
- la qualité et la manœuvrabilité des accès nautiques,
- le nombre de lignes maritimes régulières qui desservent telle ou telle destination géographique,
- la qualité des dessertes routières, ferroviaires ou fluviales à destination de l'arrière-pays (hinterland).

En Nouvelle-Aquitaine : Ports de la façade Sud-Atlantique

Si, dans le domaine industrialo-portuaire, les concurrences entre ports de la région Nouvelle-Aquitaine sont peu marquées en raison notamment des caractéristiques géographiques et urbaines, elles existent directement vis-à-vis de Nantes/Saint-Nazaire, Rouen/Le Havre et de Bilbao ou Barcelone aux extrémités nord et sud de la région, ports ayant chacun atteint un développement plus important et disposant d'infrastructures de communication adaptées et performantes.

Les ports néo-Aquitains sont avant tout des ports de vrac : céréales pour La Rochelle et produits pétroliers raffinés pour Bordeaux.

Le port de La Rochelle ne présente qu'un faible trafic de conteneurs et ne rentre pas en concurrence avec le port de Bordeaux à ce niveau-là.

Le port Bordeaux bénéficie de son côté d'un approvisionnement équilibré en conteneurs vides notamment par voie maritime, ce qui est un atout de développement de son trafic conteneur. Le repositionnement des conteneurs vides est en effet un enjeu fort dans le commerce de conteneurisation maritime. Il est une partie essentielle de ce système global de transport efficace qui équilibre la demande et l'offre de conteneurs vides entre les ports et les régions. Le repositionnement de conteneurs vides sur Bordeaux, port maritime desservi par *feeders*⁵ hebdomadaires, permet d'alimenter dans les meilleures conditions économiques l'économie régionale en « boîtes » vides, favorisant ainsi les exportations régionales.

Pas de concurrence non plus entre les ports de La Rochelle et de Rochefort Tonnay-Charente, ce dernier étant orienté vers le cabotage, en lien avec un réseau d'entreprises locales avec lesquelles il joue la carte d'une certaine souplesse de fonctionnement.

⁵ Un **navire collecteur** (ou *feeder ship* en anglais), est un navire de petit tonnage. Il a pour but la répartition, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales et, inversement, la collecte de marchandises vers le port principal. Des lignes régulières de navires collecteurs ont été mises en place par les armateurs comme solution au gigantisme des navires ne pouvant délivrer tous les ports.

La filière économique de déconstruction de navires concerne essentiellement Bordeaux, 2ème place en Europe pour cette activité et seule place de la façade Sud-Atlantique en la matière (Brest et Le Havre étant les deux autres ports concernés en France). Cette activité industrielle ne conduit (dans l'état actuel du marché en France) pas à des concurrences, les synergies se situent avec le port de Bayonne dont les activités métallurgiques récupèrent les ferrailles.

La filière de « refit » de yachts (rénovation ou réaménagement de yachts) ne génère pas non plus de concurrence, mais plutôt des complémentarités, l'activité et le développement d'entreprises dans ce domaine pouvant s'appliquer aux deux places portuaires de Bordeaux et de La Rochelle, la concurrence jouant par contre au niveau des entreprises elles-mêmes.

Les différents ports de la façade Sud-Atlantique mettent ainsi en avant des identités et problématiques spécifiques, ainsi que des positionnements distincts, générant une concurrence limitée sur les filières et les trafics communs aux ports considérés. Les véritables enjeux de concurrence concernent davantage le développement de nouveaux trafics sur des hinterlands plus lointains, avec d'autres ports : Nantes Saint-Nazaire, Rouen, pour les céréales, Le Havre, Marseille, Anvers, Rotterdam, Bilbao et Barcelone, pour les trafics conteneurisés.

II – 2 Quelles complémentarités existantes et à développer ?

Des complémentarités de services

L'existant :

Dans le cas de la façade Atlantique, des complémentarités existent : l'informatique portuaire, notamment pour la gestion des escales des navires, initialement développée par Bordeaux puis déployée à La Rochelle et Bayonne, les fonctions supports, l'agent comptable était par exemple le même pour les ports de Bordeaux et La Rochelle jusqu'à fin 2015...

➤ Ce qui peut être développé :

- d'autres fonctions transverses (contrôle de gestion, commande publique, ressources humaines)
- un réseau d'ingénierie portuaire commun aux quatre ports et regroupant les compétences spécifiques, à l'image du CETMEF⁶ et de GEODE pour les dragages,
- les formalités administratives facilitées par :
 - la mise en place du guichet unique européen
 - la dématérialisation de l'ensemble des formalités dont les droits de port (initiée à Bordeaux et en cours à Bayonne) en étroite collaboration avec les directions des Douanes.
 - Des gains de productivité par la mutualisation des coûts (achats, gestion des pièces de rechange des outillages, assurances, énergies, etc....)

⁶ Le Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales est chargé d'élaborer et de diffuser les techniques, de conduire des études et recherches, d'exécuter des prestations d'ingénierie et des expertises dans les domaines :

- des aménagements et des ouvrages maritimes et fluviaux ;
- des phénomènes hydrauliques maritimes et fluviaux ;
- des aides et des dispositifs de sécurité intéressant la navigation maritime et fluviale ;
- des transmissions, de la télématique et des techniques satellitaires, pour l'ensemble des services du ministère chargé de l'équipement.

Il peut exécuter des prestations d'ingénierie et des expertises pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises et organismes de statut public ou privé qui lui en font la demande.

Des complémentarités en termes de concertation et de coordination (développement, projets d'investissement)

Il s'agit avant tout d'éviter une concurrence exacerbée, les doublons, et d'affecter au mieux l'effort public d'investissements.

La coopération portuaire régionale est un processus recommandé par la Commission Européenne et des instances de concertation et de coordination interportuaire existent pour les Grands Ports Maritimes :

- La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire (Cf. également en II-3) souligne la nécessité d'une coordination entre ports d'une même façade maritime. Cette coordination se matérialise par la mise en place d'un Conseil de Coordination Interportuaire Atlantique (CCIA) réunissant notamment les collectivités territoriales, l'Etat, et les présidents de ports concernés. Ce conseil adopte « un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements et de promotion des ports qui y sont représentés. Il peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens ».

Le document est transmis pour avis aux Conseils de surveillance des ports. Il est attendu qu'il donne une cohérence aux projets stratégiques des ports concernés en permettant notamment d'éviter le développement de la concurrence entre les grands ports maritimes et des investissements divergents.

Il a peu fonctionné et les professionnels n'y sont pas représentés. Le constat est donc extrêmement mitigé sur cet outil de concertation, faute d'efficacité.

Ce qu'en dit le rapport TDIE « Stratégie portuaire et défis logistiques » (2016)

Axe Atlantique : Modifier le dispositif de CCIA en place pour en faire un acteur incontournable et efficace, et explorer les pistes suivantes :

- conférer à l'organe de coordination et d'impulsion un statut de GIE, comme sur l'axe Seine,

- renforcer son rôle en rendant indispensable, dans les faits, son intervention ou son avis dans un certain nombre de processus (gros investissements, attributions de terminaux, approbation des volets portuaires des CPER...).

Il serait souhaitable en outre que tous les ports de commerce de la façade, autre que les GPM, soient associés, en particulier Brest, Lorient, Bayonne, ainsi que les principaux opérateurs privés...

Des complémentarités pour accompagner l'intermodalité

Concernant le ferroviaire, l'objectif doit être la pérennisation du réseau capillaire ferroviaire fret et l'extension du réseau en charge D (masse maximale admise par essieu de 22,5 tonnes), ainsi que le renforcement des partenariats **(Cf. le chapitre III)**. Concernant le maritime, une collaboration étroite entre services commerciaux (existante / à développer) peut, afin de proposer une alternative au transport routier, contribuer à une mutualisation de lignes régulières (Développement du trafic maritime à courte distance).

Des complémentarités en termes de mutualisation

Il s'agit de mutualiser des actions afin de réaliser des économies d'échelle et de mettre en commun certaines démarches. Des initiatives existent en ce sens :

- Représentation commune Bordeaux – Nantes en Chine (conteneurs),

- GIE VIGIE ports (programmation, conseil et autres activités informatiques) pour simplifier des formalités administratives sur une quinzaine de ports dont Bordeaux, Bayonne et La Rochelle,
- SEANERGY, salon des Energies Marines Renouvelables (EMR) avec une participation commune de la Région et de ports de la façade Sud-Atlantique,
- GIE Dragages (GEODE, programme Arc Atlantique),
- Commission Arc Atlantique.

Des complémentarités éventuelles en termes de prospection

Des prospections conjointes sont menées pour une promotion territoriale commune sur des salons tels que SITL ou Breakbulk. En matière de croisière maritime, l'Association French Atlantic Ports résulte d'un travail en réseau avec les ports de la façade atlantique, dont Bayonne, Bordeaux et la Rochelle.

Faut-il à ce titre relancer le projet de l'ex-plateforme logistique Aquitaine-Euzkadi dans le cadre de la Nouvelle-Aquitaine ?

Des complémentarités en termes d'images

Il s'agit de travailler à une image « Ports de l'Atlantique » ou « Façade Sud-Atlantique » afin de donner plus de lisibilité à ces ports dans leur ensemble vis-à-vis de l'étranger et, de façon générale, favoriser la coordination des acteurs portuaires sur la scène internationale.

Des complémentarités pour la recherche de financements

Cette complémentarité peut bénéficier en particulier de la position de leader du port de Bordeaux pour la recherche de financements Etat / Région (CPER) et fonds européens.

Des complémentarités sur de nouveaux créneaux

Les pouvoirs publics devront savoir se tourner non seulement vers l'intérieur avec l'hinterland des ports, mais aussi vers la mer... Il s'agit, en s'appuyant sur les sites portuaires, de permettre le développement de secteurs émergents liés aux ressources de l'océan.

Ces activités concernent bien sûr en particulier les énergies marines renouvelables (EMR). Les différents sites portuaires possèdent déjà une spécialisation sur certains types d'EMR (l'éolien off-shore pour La Rochelle, l'énergie houlomotrice pour Bayonne...). Leur développement ne peut néanmoins se concevoir qu'à de multiples conditions : une volonté politique, un écosystème économique fort susceptible de résoudre les difficultés juridiques et techniques, un environnement naturel favorable, et un travail sur l'acceptabilité des projets (EMR)...

Le développement de fermes aquacoles, la recherche et l'expérimentation de matériels sous-marins (dans la fosse - appelée « gouf » - de Capbreton⁷ notamment), la valorisation des bio-ressources (santé, alimentation, matériaux) supposent également de pouvoir s'appuyer sur des infrastructures portuaires.

Cette stratégie régionale autour du potentiel de développement de ces filières et de leurs points d'appuis portuaires peut se concevoir, dans le cadre général de la « Croissance bleue », au sein d'un Cluster animé par la Région, fédérant les acteurs et favorisant la reconnaissance de la région Nouvelle-Aquitaine en la matière.

⁷ Il s'agit d'un canyon sous-marin au large de Capbreton (Landes) créé par l'écartement de deux plaques tectoniques dans le prolongement de l'ancien lit de l'Adour. Il atteint 3500 mètres de profondeur.

Des complémentarités élargies ?

Sur le modèle du GIE HAROPA, il conviendrait de relancer la coopération avec Nantes mais aussi avec les ports d'Euskadi (Bilbao, Pasajes). L'idée, également, d'explorer d'éventuelles complémentarités avec les ports d'Occitanie permettrait de relier les façades sud-atlantique et méditerranéenne en ouvrant de nouvelles opportunités et perspectives de développement. Sans que la région Nouvelle-Aquitaine ne soit nécessairement à l'initiative de ces recherches de complémentarités, elle pourrait en être un acteur et un facilitateur incontournable.

L'exemple du GIE HAROPA (Axe Seine)

HAROPA est un complexe portuaire qui regroupe les ports de Paris, de Rouen et du Havre dans un G.I.E. (Groupement d'Intérêt Economique).

Cette entité à part entière permet aux trois ports de mettre en commun leurs fonctions les plus importantes dans la compétition internationale qui les oppose aux ports d'Europe du Nord : développement commercial, qualité de services des réseaux vers l'hinterland, communication, stratégie. Outre la coordination des investissements, des aménagements et des politiques environnementales, les 3 ports, associés dans le domaine de la promotion depuis 2009, proposent une offre commerciale commune en France comme à l'international (SITL, Intermodal Sao Paulo, TL China, Transport Logistic Munich...).

Ce que disent d'autres rapports en matière de complémentarité

Recommandations du rapport annuel de la Cour des Comptes – Février 2017

Une révision de la stratégie nationale portuaire dans le but de définir les voies d'une coopération plus poussée entre les ports et des priorités d'investissement.

Recommandations du rapport de la mission parlementaire des sénateurs Yannick Vaugrenard et Gérard César sur les trois grands ports maritimes de la façade Atlantique (juillet 2016)

Certains acteurs sont demandeurs pour que les ports de La Rochelle et Bordeaux soient amenés à travailler sur leurs complémentarités, et sur les services qu'ils peuvent rendre, y compris au bénéfice des industriels et logisticiens de la région de Toulouse. Des vecteurs de développement paraissent insuffisamment activés : le transport et les activités fluviales sur la Gironde et la Garonne, le tourisme en étroite coordination avec les métropoles et leur arrière-pays, l'offre de services pour les importations et exportations de conteneurs, etc...

Un projet portuaire et logistique d'ensemble est recherché, intégrant un meilleur équilibre entre développement et soucis d'environnement, conduisant trop souvent aujourd'hui à un gel de certains espaces, alors qu'une vision plus dynamique paraît possible aux acteurs économiques et aux représentants de collectivités territoriales, intégrant une optimisation des équipements portuaires en lien avec les clients des ports, et intégrant une amélioration des liens logistiques avec l'hinterland.

Ce qu'en dit le rapport « Document de coordination des Grands Ports Maritimes de la façade Atlantique » (MENSIA - 2012)

Un certain nombre d'enjeux de coopérations s'opèrent essentiellement entre deux des trois GPM de la façade Atlantique :

- entre les ports de Saint-Nazaire et de la Rochelle, le principal objet de coordination concerne le développement de la desserte ferroviaire pour atteindre les sites de production de céréales du centre ouest de la France.

- Entre les ports de La Rochelle et de Bordeaux, la coordination se concentrera sur la filière agroalimentaire sur la zone de concurrence qui s'étend du sud de la région charentaise, au nord de la région Aquitaine, ainsi que sur la logistique pour les produits pétroliers raffinés, surtout sur la zone Limousin.

- Entre les ports de Bordeaux et Nantes Saint-Nazaire, qui partagent des caractéristiques communes en tant que ports d'estuaires multi-sites, la coopération concernera plus particulièrement la performance des fonctions industrielles des ports (telles que le dragage, les infrastructures et services ferroviaires) et le positionnement des sites en amont de l'estuaire.

II - 3 Quelle gouvernance est susceptible de faciliter ces complémentarités et synergies ?

Il convient tout d'abord de souligner **la complexité et la diversité des modes de gestion des ports** en raison non seulement de la multitude de leurs activités logistiques et commerciales mais surtout de la grande variété de leurs statuts (deux GPM et deux ports décentralisés), résultat de réformes successives et de l'implication croissante des Collectivités territoriales.

► Rappel de l'évolution du cadre législatif en matière portuaire

Après les deux premières étapes de décentralisation en matière portuaire (1992 et 2004), retenons plus récemment la loi de réforme portuaire de 2008, précisée par la loi pour l'économie bleue adoptée en juin 2016.

- La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire des ports autonomes : la réforme s'articule autour de quatre axes : l'évolution des missions des sept ports autonomes (rebaptisés « grands ports maritimes »), l'organisation de la manutention portuaire, la modernisation de la gouvernance des grands ports maritimes et la définition d'un plan d'investissement.

A cette occasion notamment, le Port de La Rochelle a changé de statut.

Les grands ports maritimes (GPM), qui demeurent des établissements publics de l'État, voient leurs **missions** recentrées sur les activités régaliennes (sécurité, sûreté et police portuaire) et sur les fonctions d'aménageur du domaine portuaire.

Ces missions s'inscrivent dans une ambition de développement durable, alliant développement économique, respect de l'environnement et promotion d'une politique

de transport multimodale, où les GPM doivent s'assurer de leur développement en harmonie avec celui des collectivités sur lesquelles ils sont implantés.

Les ports deviennent propriétaires de plein droit de leur domaine.

La coordination entre les ports d'une même façade ou d'un même axe fluvial est encouragée.

Parmi les objectifs qui leur sont assignés figure l'élaboration de « **projets stratégiques** », qui pourront faire l'objet de contrats d'investissements avec l'Etat ou avec les Collectivités territoriales, en particulier pour le développement des dessertes terrestres, notamment ferroviaires. Le projet stratégique comprend l'ensemble des aspects du développement du port : aménagement et infrastructures, environnement, politique commerciale, gestion foncière...

Selon les termes de la loi, les GPM assurent en outre la gestion des interfaces avec les modes de dessertes terrestres et mettent en œuvre la politique multimodale de transport de fret décidée par le Gouvernement.

Destinée à introduire une distinction plus claire entre les missions de contrôle et la gestion courante de l'établissement, la loi institue :

- un conseil de surveillance, comprenant 15 membres, dont 4 représentants de l'Etat, 4 des collectivités territoriales et 3 représentants des salariés de l'établissement, qui délibère sur le projet stratégique du port,
- un directoire, comprenant, selon les ports, de 2 à 4 membres, chargé de la direction de l'établissement,
- et un conseil de développement, organisme à compétence consultative, qui associe l'ensemble des acteurs locaux concernés par le fonctionnement du port. Il est obligatoirement consulté sur les décisions les plus importantes du port autonome, notamment sur le **projet stratégique**.

Eléments de bilan de la réforme des grands ports maritimes français de 2008 : un décalage entre les ambitions affichées et les résultats effectifs

Les résultats effectifs de cette réforme sont restés très en retrait des attentes. Le rapport de la Cour des Comptes de février 2017 en fait un constat assez sévère :

Les grands ports maritimes français souffrent toujours d'une attractivité insuffisante

La réforme des grands ports maritimes engagée en 2008 a été mise en œuvre de manière inégale et n'a pu porter tous ses fruits, estime la Cour des comptes dans son rapport public annuel publié le 8 février 2017.

La réforme aurait en effet un goût d'inachevé et sa mise en œuvre un « coût potentiellement élevé ».

Si la réforme de la gouvernance et l'établissement de projets stratégiques ont fait l'objet d'une application assez complète et qu'il convient d'en conserver les acquis, certaines mesures (transfert des outillages, manutention) ont souffert d'une mise en application « laborieuse » ou qui « reste largement à faire », estime la Cour des Comptes. La mise en œuvre du volet social a aussi été jugée « longue et difficile ».

En outre, les leviers offerts par la réforme ont été « peu ou inégalement mis en œuvre ». « Le nouveau rôle d'aménageur confié aux ports s'est heurté à des difficultés liées à la longueur de la procédure de transfert de la propriété du domaine portuaire et au coût des travaux de remise en état des voies ferrées, remarque la Cour. Les investissements en infrastructures prévus n'ont par ailleurs pas toujours été réalisés. »

De plus, « les outils de coopération interportuaire ne se sont réellement concrétisés qu'au niveau de l'axe Seine, les ports de la façade atlantique ne s'y étant pas intéressés ».

Trafics en baisse

En outre, l'« objectif de performance et de compétitivité n'a pas été atteint », note le rapport. Après la crise économique mondiale de 2009 et les difficultés de mise en œuvre de la réforme portuaire, les trafics ont continué à baisser en France alors qu'ils sont en augmentation au niveau européen. Pour la Cour, les éléments extérieurs à la réforme (chute du trafic d'hydrocarbures ou désindustrialisation) n'expliquent que partiellement ce constat. Elle estime donc que de nouvelles évolutions sont nécessaires.

Deux leviers essentiels à l'attractivité et la compétitivité restent à développer :

-> une desserte par modes de transport concurrentiels alors qu'elle est pour l'instant presque exclusivement routière. Pourtant, malgré la loi de 2009 relative au Grenelle de l'environnement qui souligne la priorité à donner au fret ferroviaire et fluvial ;

-> une politique domaniale à dynamiser : valorisation du patrimoine, recettes liées aux domaines, concessions, terre-pleins, hangars.

- Stratégie nationale de relance portuaire (Mai 2013)

Après la période d'instabilité, liée à la mise en œuvre de la réforme portuaire de 2008, l'Etat s'est engagé dans une démarche de relance par une série de mesures et d'objectifs en matière logistique, industrielle (plan d'action prospectif pour l'implantation de nouvelles industries dans les espaces portuaires) et d'aménagement et de valorisation des espaces portuaires.

Cette initiative ne semble pas avoir été véritablement prise en compte. Elle portait pourtant un message fort sur une implication accrue des collectivités territoriales dans la gouvernance portuaire.

- En prolongement de la Loi MATPAM, la **Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe)** a ouvert la possibilité de déléguer la compétence des ports aux Collectivités territoriales (Départements, Régions), ce qui débouche, pour les quatre ports de la façade Sud-Atlantique, sur trois autorités régulatrices différentes :

- 2 Grands Ports Maritimes (GPM) : La Rochelle et Bordeaux,
- 1 port régional : Bayonne,
- 1 port (Rochefort Tonny-Charente) relevant de la compétence d'un Syndicat Mixte composé du Département de la Charente-Maritime et de la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan.

- La loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue (Loi Leroy)

La loi comporte de nombreuses dispositions touchant au transport maritime, certaines mesures intéressant directement les collectivités territoriales.

L'article 3 notamment accorde, par rapport au texte de 2008, une place plus importante à la représentation de la Région dans les instances de gouvernance des Grands Ports Maritimes en renforçant sa présence au sein du conseil de surveillance (présence de deux membres au lieu d'un seul). Cela porte à cinq le nombre de représentants des collectivités, ce qui établit une parité entre représentants de l'Etat et collectivités.

Le texte précise par ailleurs la composition de la nouvelle commission des investissements portuaires créée au sein du conseil de développement de chaque GPM, composée de deux collèges public/privé à parité, et présidée par le président du Conseil régional ou son délégué. Il lui appartiendra d'émettre un avis sur le projet stratégique du GPM avant sa transmission au Conseil de surveillance.

D'autres éléments portés par la loi pour l'économie bleue ont contribué à clarifier la gouvernance des GPM et concrétisent la montée en responsabilité des Régions :

- le Comité d'audit du GPM comprend au moins un représentant de la Région désormais impliquée dans cette instance de contrôle des comptes et de l'exécution du budget ;
- le président du Conseil régional donne son avis sur la nomination du Directeur général du GPM et des personnalités qualifiées proposées par l'Etat pour siéger au Conseil de surveillance.

► Dans ce cadre évolutif, quelles attentes ?

De façon générale, les attentes des acteurs portuaires peuvent se formaliser autour d'un certain nombre d'axes essentiels :

- coordonner l'action portuaire régionale,
- faciliter l'exercice des missions relatives à la sûreté portuaire,
- soutenir financièrement les investissements sur les ports,
- défendre l'intérêt des ports français au niveau international.

Afin de répondre au mieux à ces attentes, à quelle échelle faut-il désormais élaborer une stratégie portuaire commune à différentes places ? Doit-elle, pour les GPM, continuer à être conçue et portée au niveau de l'Etat ? Comment mieux articuler les dynamiques des acteurs économiques et les stratégies d'investissement et de développement territorial ? Quelle place pour les nouvelles Régions à travers les compétences accrues que leur confère la Loi NOTRe en matière de développement économique et de transport ?

La pluralité d'acteurs et la diversité des modes de gestion des ports maritimes (gestion publique ou concédée, formes juridiques multiples : SEM, GIE, GIP, SA à capitaux publics...) rendent en fait difficile des choix tranchés, l'établissement d'une organisation type, d'un cadre unique ou de statuts unifiés.

Le principe de la régionalisation des ports, en lien avec les compétences en matière de développement économique, de transport et d'aménagement du territoire, a pour sa part été finalement assez peu mis en avant au cours de ces travaux.

- La volonté d'une approche avant tout « pratique »

La volonté surtout exprimée est en effet plutôt celle d'une gouvernance fonctionnant sur la base de l'existant où les Collectivités territoriales, et la Région en premier lieu, seront plus largement associées (ce que la dernière réforme portuaire et la loi sur l'économie bleue se sont précisément efforcées de mettre en place).

Les auditions, tant des autorités des ports que des industriels et des représentations syndicales, laissent aussi entendre que, plus qu'une évolution de la forme de la gouvernance, l'attente est avant tout pratique et économique. Pour les gestionnaires des ports, elle concerne les moyens mis en œuvre et l'équilibre économique avec, en matière de financements, une reconnaissance européenne et/ou une prise en compte par le CPER, ou encore l'assurance de la prise en charge de l'essentiel des coûts de dragages⁸...

⁸ A la différence du port de La Rochelle, qui peut accueillir sur la plupart de ses postes à quai des navires jusqu'à 14 mètres de tirant d'eau, sans dépenses importantes d'entretien de ses accès nautiques, le port de Bordeaux doit consacrer l'équivalent de près de 40 % de ses recettes à des dépenses régulières annuelles d'entretien des accès nautiques. Une part notable de ces dépenses est certes prise en charge par l'État en application du code des transports, mais cette prise en charge n'est pas complète, et reste un sujet de débats, voire d'incompréhensions et de polémiques dans la mesure en outre où, par souci d'optimisation interportuaire, c'est un GIE constitué au niveau national qui gère en partie les moyens de dragage dont disposent les ports.

Pour les entreprises et industriels utilisateurs des installations portuaires, qui prennent leurs propres responsabilités en matière d'investissements avec l'appui notamment de l'Union maritime et portuaire⁹, la forme de gouvernance du port n'est pas leur préoccupation première (« il faut que l'outil fonctionne »), le souhait étant d'améliorer la performance portuaire et d'éviter, du fait d'une réforme de statut ou de gouvernance, de voir la situation sociale se dégrader et avec elle l'activité et la fiabilité du port. Certaines réformes (la réforme portuaire de 2008 notamment) ont été mal vécues sur le plan de la compétitivité des ports et socialement mal acceptées (Cf. en début de rapport les éléments de synthèse de la Cour des Comptes sur la réforme portuaire de 2008).

L'état d'esprit est donc plutôt de garder les structures actuelles et d'imaginer un outil juridique (GIE, Holding...) capable, dans la cohérence et la mutualisation, de gérer au mieux les intérêts des ports de Nouvelle-Aquitaine.

Cette instance devrait ainsi être dotée de la capacité de définir :

- une stratégie portuaire complémentaire entre les ports pour fixer les grands axes d'actions, leur coordination afin notamment de limiter la concurrence sur la partie logistique, sur certains trafics, voire contribuer à l'établissement d'une politique tarifaire,
- un schéma d'aménagement et de développement inter-portuaire pour prioriser et rationaliser les investissements (éviter les doublons d'un port à l'autre, les investissements divergents...),
- une stratégie commerciale commune et le développement d'une image « façade Atlantique » notamment vis-à-vis de l'étranger.

Cette notion de mutualisation des besoins et de coordination serait ainsi plus à concevoir « à la carte » (promotion en Asie des conteneurs pour Bordeaux et Nantes, GIE VIGIE entre Bordeaux, Bayonne et La Rochelle mais pas à Nantes, mise en commun des compétences et moyens spécifiques en matière de report modal et de fret ferroviaire que tous les ports de la façade Atlantique ont intérêt à développer, etc...)

Il ne faut pas oublier enfin, que la gestion et le développement des filières sont, sur les ports, l'affaire des opérateurs et des entreprises qui font appel à eux, et sur lesquels les pouvoirs publics n'ont pas prise.

Le rôle des Unions maritimes et portuaires prend ici tout son sens et l'intérêt pour les ports de la façade sud-Atlantique est de les voir se rapprocher pour un travail commun.

Une approche défendant la conception régalienne des GPM et résolument opposée à toute forme de régionalisation

La relance de l'activité des ports français ne peut être compatible avec une régionalisation des Grands Ports Maritimes. L'Etat doit garder son rôle stratège promoteur de ses ports tout en intégrant plus largement les Collectivités territoriales et en favorisant une gestion complémentaire des ports de même façade.

Cette conception s'accompagne de l'attente, de la part de l'Etat, d'une politique d'investissements, d'entretien et de maintenance portuaire et le respect de ses obligations en matière de dragage.

⁹ L'union maritime et portuaire est un syndicat professionnel rassemblant la majorité des entreprises concernées par l'activité du port. Elle est, en tant que force de propositions, associée à l'activité portuaire, notamment pour la définition du projet stratégique du port. Elle participe à l'animation du Conseil de développement, organisme consultatif sur la politique tarifaire et le projet stratégique

Ce qu'en dit le rapport « Relance des ports français, de la parole aux actes : l'urgence » - Fédération Nationale des Ports et Docks CGT (avril 2017) :

De l'Etat « actionnaire » à l'Etat Stratège et promoteur de ses ports assumant ses missions régaliennes et d'aménagement avec notamment :

- Une politique d'entretien et de maintenance portuaire plus affirmée et reconnue par la formation professionnelle (CQP) ;
- Une ré-internalisation de tous les services conformément à l'accord cadre national de novembre 2008 ;
- Dragage : l'Etat doit respecter ses obligations et permettre l'exploitation optimale du parc GIE dans une ambition plus franche de complémentarité des territoires vers le dragage des ports décentralisés ;
- Un soutien à l'économie portuaire et maritime à travers notamment la standardisation des actes administratifs, l'affirmation d'une plus grande réactivité aux décisions (via par exemple la mise en place d'un « guichet unique » pouvant faciliter l'implantation d'entreprises ou d'activités en tenant compte des équilibres généraux) ;
- Harmonisation administrative des contrôles douaniers et phytosanitaires car les écarts entre les ports demeurent une variable concurrentielle importante.

Autres expressions sur les deux Grands Ports Maritimes de Nouvelle-Aquitaine

Ce propos ne peut en aucun cas exprimer une position concertée, ferme et unanime. Les positions sont multiples, nuancées, parfois contradictoires selon les ports considérés et surtout selon les catégories d'acteurs portuaires. Il ne s'agit donc bien que d'éléments de ressenti de la part de gestionnaires ou de partenaires économiques du port, mais ils contribuent à la réflexion sur les attentes et les pistes d'actions.

Bordeaux :

Au-delà de l'état d'esprit évoqué plus haut souhaitant garder les structures actuelles en imaginant un outil juridique capable, dans la cohérence et la mutualisation, de gérer au mieux les intérêts des ports de la façade Sud-Atlantique, une autre conception s'exprime. Elle considère le port de Bordeaux comme un Grand Port Maritime, soit, mais en fait et surtout un port de dimension régionale devant d'autant plus intégrer dans ses instances décisionnelles, et non pas seulement au sein d'un Conseil de développement, les partenaires locaux et acteurs économiques.

Cette conception s'accompagne d'une certaine résignation sur les limites auxquelles se heurtera inévitablement le port, du fait de sa situation géographique et de l'absence de production et de consommation de masse de sa périphérie. Elle voit dans l'affirmation régionale du port une occasion de le positionner en contrepois local aux grands ports de dimension internationale, une occasion de gérer au plus près son potentiel foncier en faveur du développement de l'activité industrielle, et de relancer des investissements que l'Etat n'a pas toujours assumés dans son plan d'ensemble.

La Rochelle :

Le port de La Rochelle est aujourd'hui pleinement satisfait du changement de statut opéré à l'occasion de la réforme portuaire de 2008. La situation actuelle est favorable et porte une synergie certaine entre les acteurs (acteurs économiques et politiques locaux, chargeurs, personnels...) par le biais notamment d'un dialogue permanent entre l'Union maritime et le Conseil de développement.

La dynamique engagée permettrait d'envisager un nouveau cadre mais les acteurs souhaitent éviter de « multiplier les secousses » susceptibles d'enrayer la dynamique positive actuelle... Dans l'impossibilité d'un scénario parfait, ils souhaitent que soient avant tout préservées les conditions aptes à favoriser le développement du port et protéger son environnement.

Outre les deux GPM de Nouvelle-Aquitaine,

- le port de Bayonne met en avant l'accompagnement plus marqué du Conseil régional, par rapport à l'Etat, en faveur du développement du port, en particulier les investissements dans les infrastructures. Cette réactivité peut néanmoins être freinée par certaines longueurs de la décision politique confrontée, pour certains projets, à la pression d'intérêts politiques locaux.

- Les ports de Rochefort / Tonnay-Charente expriment pour leur part une double attente : celle d'une coordination portuaire au niveau régional, essentiellement en matière d'action commerciale, et celle d'une identification du port au titre du Contrat de Plan Etat-Région.

Ce qu'en dit le rapport César / Vaugrenard

La création de la grande région Nouvelle Aquitaine pose en termes nouveaux l'approche et la stratégie pour le développement des infrastructures de transport du territoire concerné. L'intérêt de la Région pour ces questions, et en particulier pour les ports, est une chance à saisir. Cet intérêt peut en effet répondre au souhait exprimé par certains acteurs économiques et politiques rencontrés par la mission pour que se dégage une gouvernance plus dynamique, responsable et réactive de l'ensemble des questions logistiques qui intéressent le territoire.

Le rapport propose « qu'un projet de décentralisation de la gouvernance des deux GPM de Bordeaux et La Rochelle soit étudié en lien avec la Région Nouvelle Aquitaine. Une structure de holding, pilotée au principal par la Région, pourrait être mise en place à cet effet. Une telle perspective nécessitera à l'évidence un travail de préparation technique et financier important, et une large concertation entre tous les acteurs. Il sera aussi nécessaire que soit fixé le mode de compensation par l'État de ses engagements en matière de dragage. Cette perspective apparaît à la mission de nature à créer l'élan nécessaire au développement des deux ports, qui est étroitement lié aux liens logistiques créés avec leur hinterland et à la cohérence des projets entre ports et territoires régionaux concernés. »

Il convient encore d'évoquer la critique exprimée par certains acteurs portuaires et en particulier les Collectivités territoriales, sur le système actuel de prise de dividendes par l'Etat, qui pèse sur la capacité d'investissement des ports.

Enfin, si le Conseil régional devient une autorité de proximité potentiellement plus apte à intervenir, la crainte exprimée est de voir la Région se focaliser sur une dimension régionale de l'activité du port alors que les flux de ce dernier ne s'arrêtent pas aux limites administratives régionales.

Tableau de synthèse sur les avantages et inconvénients exprimés par les acteurs portuaires face à une régionalisation des ports

<p align="center">Arguments en faveur de la gouvernance régionale des ports</p>	<p align="center">Arguments en défaveur de la gouvernance régionale des ports</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Avec les lois Maptam et NOTRe qui donnent la compétence économique exclusive aux régions, celles-ci sont amenées à être de plus en plus impliquées dans le développement économique portuaire, ainsi que dans le renforcement logistique d'un territoire. • Les récentes lois de réforme territoriale ont également doté les Régions d'outils d'aménagement de leur territoire (SRADDET, SRDEII,...) que ces dernières pourront saisir en cas de besoin, pour aménager les ports et leurs hinterlands. • L'occasion de mieux intégrer encore les partenaires économiques et industriels. • L'occasion d'un contrepoids aux grands ports de dimension internationale. • La relance des investissements que l'Etat n'a pas toujours assumés. • La fin de la perception de dividendes par l'Etat. • Les plus grands ports européens sont portés par des structures communales ou régionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • La relance de l'activité des ports français ne peut être compatible avec une régionalisation des Grands Ports Maritimes. L'Etat doit garder son rôle stratège promoteur de ses ports tout en intégrant plus largement les Collectivités territoriales et en favorisant une gestion complémentaire des ports de même façade. • Compte-tenu de leur importance économique et logistique, les ports doivent être une cause nationale de premier niveau. • GPM / Ports concédés sont deux modes de gouvernance, de gestion opérationnelle et sociale très éloignés et difficilement compatibles. • Des pluralités d'acteurs, des diversités de mode de gestion, des caractéristiques et des cultures différentes qui rendent difficilement imaginable une organisation unifiée sous obédience de la Région.
<p align="center">Arguments en faveur d'un rôle coordinateur de la Région</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une réforme supplémentaire (réforme portuaire de 2008 pour l'essentiel mal vécue ou ayant généré des difficultés).
<p><u>Porter :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • une stratégie portuaire complémentaire entre les ports pour fixer les grands axes d'actions et les coordonner, • un schéma d'aménagement et de développement inter-portuaire pour prioriser et rationaliser les investissements (éviter les doublons d'un port à l'autre, les investissements divergents...), • une stratégie commerciale commune et le développement d'une image « façade Atlantique » notamment vis-à-vis de l'étranger. • De façon générale, la coordination et la coopération interportuaire, comme nouveau mode de relation entre les acteurs du secteur. 	<ul style="list-style-type: none"> • La défense de situations établies voire favorables, voulant se préserver de nouvelles secousses et de tensions sociales avec leur impact sur l'activité et la fiabilité du port. • L'inconnue de la prise en charge du dragage. • Interrogation sur le maintien des financements au titre du RTE-T. • Le risque d'une focalisation limitée à l'hinterland de la région.

III - L'intermodalité et le report modal

La politique de l'Union Européenne (UE)

La promotion de modes de transport plus efficaces et plus durables, et en particulier du fret ferroviaire, constitue depuis 25 ans un volet essentiel de la politique de l'UE.

En 2011, la Commission s'est fixé comme objectif de transférer pas moins de 30 % du fret routier transporté sur des distances supérieures à 300 km vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou les voies navigables d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050.

La situation en France

En France, le transport de marchandises est largement dominé par le mode routier, loin devant le ferroviaire et le fluvial. La part modale du transport routier atteignait 87 % en 2015, contre 80 % en 2000 et 65 % en 1984. Le transport ferroviaire représentait 9,3% du trafic de fret en 2014, (contre 16,6 % en 2000 et 30 % en 1984). Les parts du fluvial et de l'oléoduc restent très faibles : respectivement 2,3% et 3,4% en 2014.

Comparativement aux autres modes de transport, le transport maritime est moins coûteux, moins consommateur d'énergie, moins agressif vis-à-vis de l'environnement, et moins onéreux en infrastructures. Le transport maritime est donc particulièrement pertinent au regard du développement durable : à titre d'exemple, un navire chargé de 30 000 tonnes transporte autant de marchandises que 1600 camions.

Il est irremplaçable pour l'acheminement des vrac et conteneurs.

90% des marchandises transportées dans le monde empruntent le mode maritime.

72 % des importations et exportations de la France s'effectuent par le mode maritime.

III - 1 Le transport ferroviaire

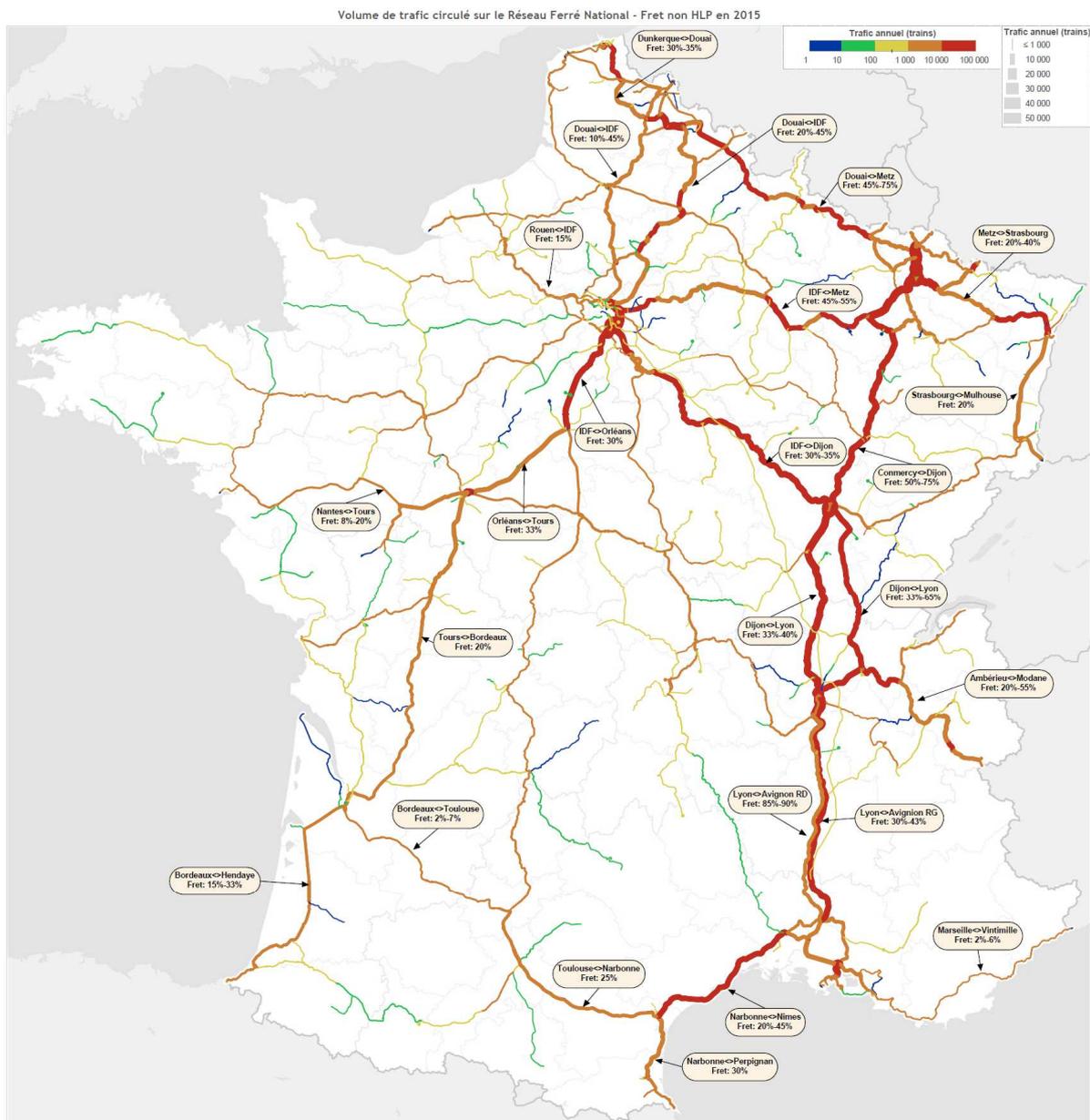
Au-delà des constats répétés d'insuffisance du trafic fret et de sa baisse tendancielle continue, le rapport souhaite faire le point sur l'activité effective du mode ferroviaire, ses partenaires, ses investissements, ses perspectives.

L'opérateur historique

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, une réforme a créé un groupe public ferroviaire constitué d'un établissement public de tête (SNCF), assurant le pilotage stratégique et la cohérence économique, et de deux établissements : le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (SNCF Réseau), et le transporteur (SNCF Mobilité) qui assure l'exploitation des services de transport, voyageurs et marchandises.

En matière d'infrastructures, SNCF Réseau se consacre essentiellement à quatre métiers : l'accès au réseau, la circulation ferroviaire, l'ingénierie et projets, la maintenance et travaux.

Répartition des circulations fret sur le réseau en 2015



Périmètre étudié : trafic circulé de trains de fret sans les trains haut-le-pied durant l'année civile 2015 sur les lignes du Réseau Ferré National disposant de points de mesure.

Exemple : En 2015 de Toulouse à Narbonne, le trafic fret circulé hors haut-le-pied est d'environ 6500 trains 2 sens confondus. Il représente environ 25% du trafic ferroviaire circulé total.

Les investissements récents et en projet de SNCF Réseau pour développer le fret ferroviaire lié à l'activité portuaire de la façade Atlantique :

Investissements pour le fret ferroviaire des ports de Nantes et de La Rochelle

- Pérenniser les trafics céréaliers de la région Centre
 - Dans le cadre des CPER et de la démarche de pérennisation des lignes capillaires fret, modernisation en cours (2015 à 2017) de plusieurs lignes de la région Centre ayant des débouchés vers les ports de Nantes - Saint-Nazaire et La Rochelle.
- Améliorer l'accès au port de La Rochelle
 - Renouvellement Voie Ballast (RVB) La Rochelle - La Pallice en 2014 : **2,4 M€** SNCF Réseau.
 - Inscription au CPER de l'amélioration de la capacité sur la ligne Lusignan – Saint-Maixent (projet voyageurs et fret) : **74,5 M€** (la participation SNCF Réseau sera décidée à la validation de l'avant-projet).
 - Etude de réservation foncière du contournement fret de La Rochelle : **333 k€** au CPER (pas de participation SNCF Réseau).
- Elargir l'hinterland de la façade Atlantique
 - Projet Voie Ferroviaire Centre Europe Atlantique (VFCEA) : projet de modernisation de la section Nevers - Chagny (électrification, gabarit). VFCEA inscrit au CPER Bourgogne.

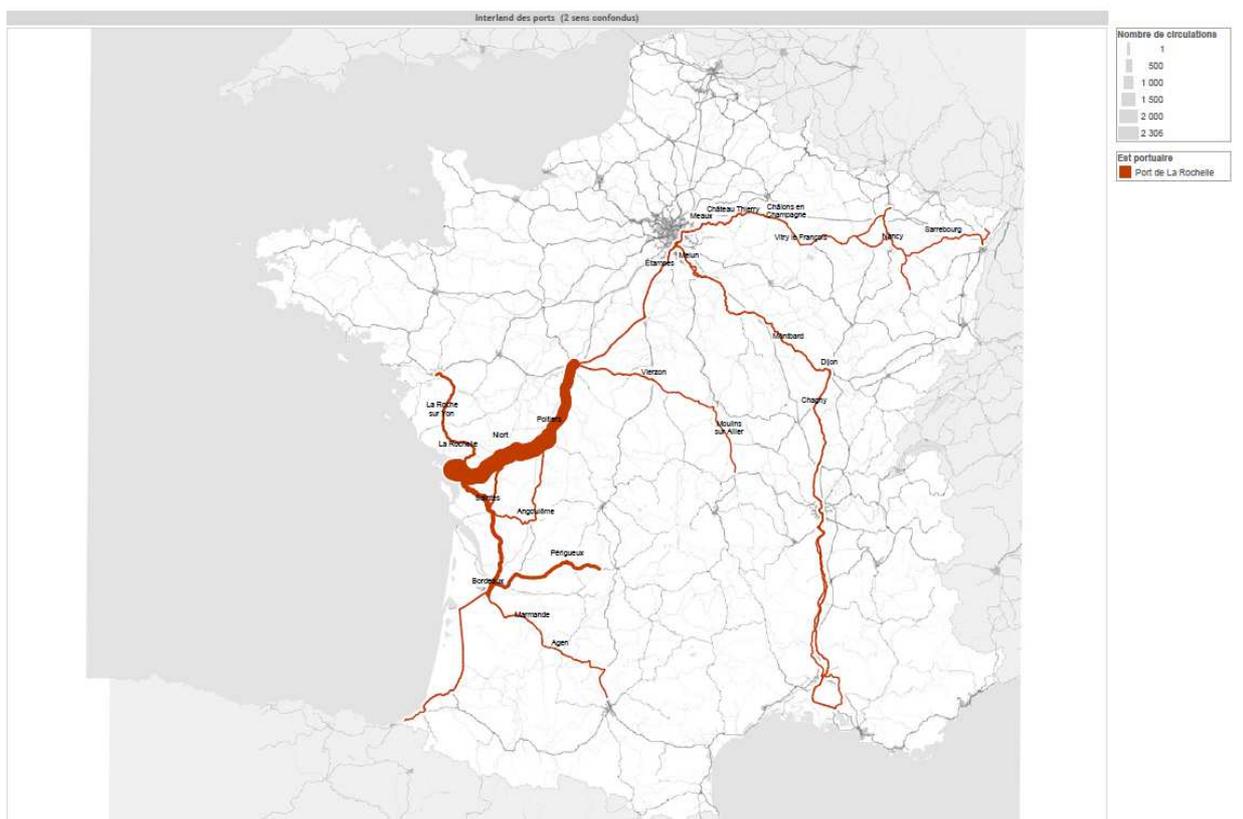
Investissements pour le fret ferroviaire du port de Bordeaux

- Créer des aménagements capacitaires pour améliorer l'accès ferroviaire au Port de Bassens
 - Modernisation en 2004 de la ligne Le Verdon - Bordeaux pour le TER + modernisation (RVB total) de la voie de ceinture Bruges - Bègles Hourcade (contournement de Bordeaux) en 2010 + mise en charge D d'une partie des voies de service menant aux voies ferrées portuaires (VFP) de Bordeaux en 2014 (**2,6 M€** SNCF Réseau + **8,8 M€** Région CPER 2007-2015)
- Pérenniser les trafics de l'industrie chimique sur la ligne capillaire fret La Gorp - Bec d'Ambès
 - Travaux de continuité d'exploitation en 2015 : **600 k€** (100% SNCF Réseau)
 - Modernisation : travaux prévus en 2016 : **20 M€**, dont 2,2 M€ SNCF Réseau (11%) + UE (RTE-T), Etat, Région, CUB.
- Pérenniser les trafics céréaliers en provenance d'Agen sur la ligne capillaire fret Agen/Auch
 - Travaux de continuité d'exploitation en 2015 : **1,6 M€** (100% SNCF Réseau)
 - Projet de modernisation : date prévisionnelle de fermeture de ligne en l'absence de tour de table : 2017 ; coût des travaux : 15 M€ ; tour de table financier en cours (participation UE possible).
- Développer le trafic conteneur au départ du Verdon
 - Projet de mise en place d'une navette au départ du Verdon : appui de SNCF Réseau via l'ouverture de plusieurs gares pour soutenir ce trafic à partir de mi 2016.

Hinterland ferroviaire du port de Bordeaux



Hinterland ferroviaire du port de La Rochelle



Source : SNCF Réseau

Focus sur la filière conteneurs

Dès les années 1970, le transport par conteneurs a révolutionné le transport maritime. Il traverse actuellement une période difficile (diminution des volumes transportés, baisse des taux de fret, disparitions et alliances de compagnies maritimes, difficultés d'approvisionnements en conteneurs...). De nouveaux marchés émergents devraient néanmoins relancer ce type de transport.

Le port de Bordeaux est actuellement le seul véritable port de la façade Sud-Atlantique pour le conteneur, avec un fort potentiel de développement, et sans véritable concurrence, l'activité du port de La Rochelle étant plus axée sur le vrac et les initiatives du port de Bayonne en la matière n'ayant pas abouti pour l'instant.

Il occupe une position relativement faible en comparaison avec les ports du Havre ou de Marseille.

Il est néanmoins fondamental que le port de Bordeaux continue à avoir une desserte maritime conteneurs et maintienne un trafic par feeders ainsi qu'un parc de conteneurs vides sur le port pour faciliter le transport à l'export : le Terminal à Conteneurs du grand Sud-Ouest (TCSO).

La desserte conteneurisée se fait actuellement sur le site de Bassens. Compte-tenu de contraintes nautiques ne permettant pas d'envisager la réception de gros porte-conteneurs de plus fort tonnage, **le développement du trafic conteneurs passe inévitablement par la reprise des activités du port du Verdon**, disposant de quais en eau profonde, de moyens de manutention importants et permettant de réduire les coûts de pilotage et temps de remontée de l'estuaire. Ce terminal, avec un transbordement ferroviaire et/ou fluvial vers des plates-formes secondaires, doit contribuer à un objectif de report de la route vers le maritime.

Son développement doit en effet se concevoir en faisant le moins possible appel au mode routier et en utilisant à 90 % au moins le mode ferroviaire.

La ligne Bordeaux - Le Verdon a été rénovée et doit permettre le développement du trafic ferroviaire vers le terminal du Verdon, sous réserve de la mise à disposition de nouveaux sillons (plus tôt le matin et plus tard le soir, en plus des trois sillons quotidiens actuellement disponibles). La ligne peut assurer le transport de plus de 100 000 conteneurs par an et seule une quantité résiduelle (notamment pour les conteneurs réfrigérés) serait assurée par transport routier.

Ce terminal fret, prêt à fonctionner, et cette possibilité de report modal sur une voie régénérée avec un tractionnaire ferroviaire identifié, sont pour l'instant inutilisés, la situation étant bloquée par un imbroglio juridique. C'est un immense gâchis.

Les autres opérateurs ferroviaires

Depuis l'ouverture à la concurrence, de nombreux opérateurs utilisent les infrastructures ferroviaires sur le territoire :

- des entreprises de la branche SNCF Logistics¹⁰ (VFLI, Ecorail...), mais aussi ECR, Colas Rail, Europorte, Régiorail,
- des opérateurs ferroviaires (OFP) : OFP Atlantique, OFP Sud-Ouest, NRS, Ferrovergne.

Qu'est-ce qu'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) ?

Le terme « opérateur ferroviaire de proximité » est un concept ouvert qui n'est défini par aucun statut mais essentiellement par la différence avec une entreprise ferroviaire à vocation nationale organisée principalement pour des trafics de trains complets à longue distance, et donc moins impliquée dans la dimension de logistique territoriale ou portuaire propre aux OFP.

En conséquence, il n'existe pas un modèle d'OFP universel, car chaque OFP se caractérisera en fonction du marché, du périmètre géographique et de la nature du trafic qu'il vise, afin d'apporter une solution logistique souple et adaptée.

L'OFP combine des compétences logistiques et ferroviaires, essentiellement des **services de transports** adaptés à son territoire et ses clients. Les wagons peuvent venir ou être à destination de clients divers : industriels embranchés, ports maritimes ou fluviaux, chantiers de transport combiné.

A ce titre, un OFP peut offrir des services de transport sur un ensemble de lignes constitué à partir de :

- une ou plusieurs lignes du réseau ferré national (RFN) de toutes catégories (principales, régionales ou capillaires fret),
- un réseau hors RFN, par exemple un réseau ferré portuaire (maritime ou fluvial), un embranchement particulier ou réseau privé.

De plus, un OFP peut offrir des services divers requis par son marché : manœuvre sur des installations terminales embranchées (ITE) ou des plateformes multimodales, prestations d'agents au sol ou de conduite, gestion et entretien d'infrastructures, maintenance de matériel roulant.

OFP Atlantique

OFP Atlantique, au capital majoritairement public, existe depuis 2010, créé à l'initiative du Grand Port Maritime de La Rochelle misant sur un développement pouvant s'appuyer sur ce mode de transport. L'opérateur intervient également sur le port de Nantes Saint-Nazaire qui est rentré à son capital, le Port de La Rochelle restant majoritaire.

La mission principale de l'OFP est donc d'être un développeur du mode ferroviaire sur les principaux flux de fret (vracons solides et liquides, produits industriels...) et un levier commercial en lien étroit avec la stratégie portuaire. Cet opérateur s'est développé rapidement avec une augmentation de trafic de l'ordre de 40 % par an. Il dessert de façon équitable les deux ports (à hauteur de 500 000 tonnes par an). L'hinterland concerné remonte jusqu'au nord de la région Centre et s'étend jusqu'à la région de Marmande (47). Le fort potentiel de développement se heurte néanmoins à l'insuffisance et aux dysfonctionnements du réseau et au problème de disponibilité des sillons (Cf. plus loin sur ce dernier point le chapitre « Les freins au développement du transport ferroviaire portuaire »).

¹⁰ SNCF Logistics est un acteur clé du transport ferroviaire (1^{ère} place en France, 4^{ème} en Europe et 8^{ème} au monde en termes de chiffre d'affaires), opérant, à travers une dizaine de sociétés, dans le transport ferroviaire et multimodal de marchandises, la gestion d'actifs roulants ferroviaires et la logistique.

OFP Sud-Ouest

Le capital d'OFP Sud-Ouest, représentatif des acteurs et des enjeux, est principalement détenu par la CCI Bayonne Pays Basque, Eurocargorail (entreprise ferroviaire), SLPB (Leader de la manutention portuaire) et MAISICA (GIE regroupant les principaux exploitants agricoles du Sud-Ouest).

L'OFP Sud-Ouest, avant sa création en octobre 2015 a fait l'objet d'études préalables auxquelles la région Aquitaine a participé en les subventionnant. Le port de Bayonne étant un port régionalisé, il est dommage que la Région ne soit pas rentrée au capital lors de sa création car, au-delà des actions qu'elle est en capacité d'impulser, c'est aussi un signe fort qu'elle aurait donné en termes de politiques de report modal et de développement durable en servant de modèle et de référence.

L'OFP Sud-Ouest se veut un outil d'optimisation des infrastructures ferroviaires au bénéfice du développement économique d'un territoire couvrant un triangle Bayonne / Bordeaux / Tarbes, et visant à faciliter l'interface ferroviaire avec la péninsule ibérique. Il représente 37,6 % du trafic ferroviaire à destination et en provenance du port de Bayonne.

Il est ainsi un opérateur proposant une offre de proximité pour les chargeurs et industriels (traction, mise à disposition de wagons, plans de stockage, connexions fermer et autres solutions logistiques vers l'Europe...).

L'OFP Sud-Ouest travaille sur une notion d'hinterland élargi : il s'agit d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (et non portuaire) c'est-à-dire au service non seulement du port mais de l'ensemble du territoire concerné dont les infrastructures publiques ont été mutualisées (avec une pression sur la SNCF pour l'entretien de ce réseau capillaire).

Son activité reste néanmoins bridée par l'insuffisance des infrastructures. L'attente est pourtant importante notamment de la part des coopératives agricoles qui étaient reliées par des embranchements ferroviaires souvent abandonnés ou hors d'état.

L'OFP a réalisé, en 2016, 100.000 tonnes de trafic et contribué à un véritable report modal de la route vers le fer (pour le maïs en particulier).

Les entreprises ferroviaires

L'exemple d'Eurocargorail

Eurocargorail assure des prestations de transports ferroviaires et de logistique, notamment dans les secteurs papetiers, agro-alimentaire, sidérurgiques, ou chimiques. Dans le cadre d'un joint-venture (50/50) avec la société américaine d'investissement et de gestion ferroviaire Railroad Development Corporation (RDC), Eurocargorail s'efforce de favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaire de proximité en France, en partenariat avec des acteurs locaux (CFR en Bourgogne, RegioRail en Languedoc Roussillon, en Lorraine et en Champagne Ardenne). De nouveaux projets sont à l'étude.

Le groupe a pris une participation de 25% dans l'OFP Atlantique et prend ainsi part à la gestion opérationnelle des activités de l'opérateur Atlantique.

La plupart des acteurs interrogés s'accordent sur le caractère d'émulation et de développement du trafic ferroviaire de fret qu'a créée la concurrence entre SNCF Réseau et les opérateurs ferroviaires de proximité ou portuaire.

Malgré la forte volonté de report modal vers le transport ferroviaire portée par ces acteurs, la situation financière des transporteurs ferroviaires reste néanmoins globalement fragile voire déficitaire, sur un marché très difficile, concurrentiel et à faible marge entraînant le désengagement de certaines entreprises.

► **Un recul du transport ferroviaire sur l'ensemble du territoire**

Les raisons essentielles du recul du transport ferroviaire sont le problème de mise à disposition de sillons, et son inadaptation aux exigences croissantes du transport de marchandises.

Les critiques se concentrent dès lors sur les opérateurs (en premier lieu la SNCF) et sur l'état des équipements¹¹.

Mais le problème est aussi celui de la **massification du fret**¹², en l'occurrence la capacité à constituer des trains complets.

Dans la régression du mode ferroviaire dans la distribution de marchandises, s'inscrit l'abandon progressif des accès particuliers aux établissements industriels en raison de l'inadaptation du fret ferroviaire aux wagons isolés. Ce segment, défini comme « tout transport ferroviaire conventionnel ne relevant pas d'un service de transport par train entier (qui comporte environ 20 wagons) d'un point unique de chargement vers un point unique de déchargement », représente un enjeu important pour certains secteurs industriels tels que la sidérurgie ou la chimie en raison des contraintes liées à la sécurité.

Dès lors, l'appel à un camion incite à une utilisation complète du mode routier jusqu'à la destination finale. La rigidité d'un mode de transport, du moins dans ses conditions actuelles, s'oppose ainsi à la souplesse de l'autre.

Pourtant, il convient de souligner que pour le transport routier, la part du coût assumée par la collectivité (infrastructures, coûts environnementaux, coûts sociaux...) est plus importante que pour le transport maritime ou ferroviaire. Cela constitue une "concurrence déloyale" réelle que la mise en place de l'écotaxe aurait compensée, et par là même une entrave au développement de ces deux modes de transport plus économes et respectueux de l'environnement.

► **Les freins au développement du transport ferroviaire portuaire**

Les pré/post acheminements ferroviaires des sept GPM représentent environ 25 % du tonnage transporté par ce mode sur le territoire.

Le Port de La Rochelle, malgré la forte augmentation de ce type de trafic ces dernières années, n'en est encore qu'à 17 % (mais devrait à court terme s'inscrire dans cette moyenne) et le Port de Bordeaux, qu'à 4,5 %...

Malgré les efforts, jugés insuffisants face à d'autres choix prioritaires, de la SNCF Réseau, et les avancées et initiatives des OFP, les limites et freins concernant le transport ferroviaire sont multiples :

¹¹ Dans un audit datant de 2005, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne tirait déjà la sonnette d'alarme face à la dégradation continue des voies ferrées. Faute d'entretien, 60% des lignes devaient être inutilisables en 2025, selon ce rapport. Réseau ferré de France (RFF) a tenu compte de cette sonnette d'alarme. Le propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires avait prévu 13 milliards d'euros, entre 2007 et 2015, pour rénover les lignes classiques. D'importants progrès doivent pourtant être encore réalisés.

¹² La massification est le fait de **regrouper des biens** afin de les **expédier par lots**. Elle prend place au sein d'un **plan de transport ou d'une organisation logistique**

- **Des places portuaires qui structurent le territoire en plusieurs hinterlands géographiquement limités, propices aux courtes distances, et souvent défavorables au ferroviaire classique.**

- **Un positionnement extrêmement concurrentiel du camion :**

Quand un pan entier des règles économiques bénéficie à un seul des acteurs, apparaît une distorsion de concurrence. C'est le cas lorsqu'on compare le routier et le ferroviaire.

La comptabilité de l'économie classique n'intègre pas les atteintes au capital humain et au capital naturel. Or, sans capital humain (les savoir-faire humains, la bonne santé productrice de travail physique et intellectuel, le bien-être et la sécurité favorables à la créativité, à la recherche, à l'innovation, la formation, etc.) et sans capital naturel (les ressources naturelles et énergétiques, le climat, la biodiversité) aucune production de richesses n'est possible. Si un des acteurs économiques n'intègre pas dans ses coûts les conséquences de ses activités sur le capital humain et sur le capital naturel, elles sont prises en compte selon des modalités diverses par le reste de la société. Ce sont les externalités. Elles peuvent être positives ou négatives.

Dans le domaine du routier, si certaines externalités sont positives (échanges assurés, souplesse, dynamisme économique,...) elles sont très majoritairement négatives et sans commune mesure avec les externalités négatives du ferroviaire. Donc, quand nous parlons de positionnement extrêmement concurrentiel, nous faisons fi des coûts engendrés par le routier (création et entretien des infrastructures, sécurité des biens et des personnes, santé des humains, changement climatique, pollutions des ressources naturelles, érosion de la biodiversité, ...) et assumés par les citoyens et leurs institutions. Compte-tenu des règles du jeu édictées par le politique actuellement, le ferroviaire n'a aucune chance de se développer à la mesure des enjeux et défis à relever.

Aussi, le CESER se saisit-il de cette question pour demander au Conseil régional d'initier dans ses champs de compétences et en relation avec l'Etat, des politiques permettant :

- d'encourager les entreprises à réduire volontairement leurs externalités négatives,
- d'en réglementer voire interdire leur production,
- de créer des mécanismes permettant de faire payer les externalités négatives à ceux qui les produisent,
- d'innover dans le domaine de la recherche fondamentale et appliquée en « économie écologique ».

- **Le modèle économique très dégradé des lignes ferroviaires capillaires de fret :**

Les ports se développent dans des conditions satisfaisantes dès lors qu'ils sont reliés à leur hinterland par un réseau ferroviaire (lignes capillaires de fret). Mais le modèle économique de ces lignes est très fragile et leur état très dégradé.

Ce réseau est pourtant fondamental et son trafic doit être maximisé afin d'en maintenir l'équilibre économique. Le projet de remise en état de la voie Agen-Auch par exemple, grâce notamment à des financements européens, permettrait d'alimenter en céréales le port de Bordeaux, ou encore la réhabilitation de la ligne de fret Bassens - Bec d'Ambès, modernisée au cours du premier semestre 2016, permet chaque année le transit de plus de 300 000 tonnes de marchandises¹³.

¹³ Les 15 kilomètres de cette ligne ont été renouvelés, moyennant un chantier de 20 M€ financé par l'Etat à hauteur de 6 M€, la Nouvelle Aquitaine (5,8M€), 1,9 M€ par Bordeaux Métropole, 2,2 M€ par la SNCF et 4,02 M€ de la part de l'Union Européenne. La ligne renouvelée va être exploitée par Capilrail, une filiale du Grand Port de Bordeaux qui en sera actionnaire majoritaire aux côtés de la SNCF. Elle pourrait, à court terme, permettre le transport de 1,5 M de tonnes de fret chaque année.

Une mobilisation collective est donc indispensable pour assurer leur pérennité, d'autant qu'il s'agit dans une large mesure de transport de marchandises lourdes (pondéreux,...) et que ces réseaux doivent pouvoir supporter la charge D.

La pression est forte sur la SNCF sans que, au-delà de réponses ponctuelles, ne soit proposé un engagement à la hauteur des attentes liées à cet enjeu industriel, notamment les connections entre lignes des chargeurs et voies SNCF. Des centaines de milliers de tonnes de fret sont ainsi reportées sur la route par manque de possibilités ferroviaires.

- La difficile et fondamentale gestion des sillons :

Le transport de fret via le mode ferroviaire nécessite structurellement une planification en amont avec une organisation plusieurs mois à l'avance, des flux réguliers ; il est peu flexible et n'offre en contrepartie que des dates de livraison approximatives et des coûts élevés. Il reste en effet un transport onéreux, et **l'augmentation annoncée du prix des sillons et le coût d'accès aux infrastructures pour les trois prochaines années (2016 -2018) est jugée par les acteurs du ferroviaire beaucoup trop élevée, tant au regard de la compétitivité de la route que de la situation du marché, ce d'autant plus que** les opérateurs ferroviaires alternatifs connaissent en France un équilibre financier précaire.

Le prix moyen des sillons fret est en effet trop élevé en France par rapport à la moyenne européenne. En 2014, en Allemagne, le coût marginal du sillon s'élevait à 2,8€ du train-kilomètre pour une qualité très supérieure contre 4,8€ en France...

La qualité des sillons proposés par SNCF est en constante dégradation ; lors de la réservation des sillons pour l'horaire de service 2016, les entreprises ferroviaires ont constaté un doublement des sillons précaires. Ils sont passés de 9,7% des commandes à 20,9%. Les sillons fermes sont eux en diminution de 16 points par rapport à l'année précédente. Les sillons fermes commandés ne sont pas toujours circulés pour des raisons diverses.

L'insatisfaction du client final ne contribue pas à redynamiser ce secteur en difficulté.

Pour réaliser tout son potentiel, un effort d'investissement doit donc s'accompagner d'une politique volontariste d'amélioration de la performance des sillons dont la qualité demeure encore une difficulté.

Il s'agit en effet d'un levier clé de développement du mode ferroviaire portuaire. Le dialogue entre ports, chargeurs concernés par les lignes capillaires de fret et entreprises ferroviaires doit améliorer la fiabilité des sillons, la capacité de réservation et d'allocation anticipée des sillons et leur productivité (c'est-à-dire leur temps de parcours).

A ces conditions, le système ferroviaire sera en capacité d'augmenter le report modal des hinterlands portuaires et de devenir un mode de transport rentable y compris sur des distances de moins de 100 kilomètres, position pour l'instant essentiellement occupée par le transport routier.

► Les potentialités

- La dynamique mise en place par certaines places portuaires en faveur du fret ferroviaire et la volonté de s'investir dans le report modal.
- Une marge de progression importante du transport ferroviaire dont la part de marché est faible.
- L'élargissement de l'hinterland des ports dès lors que le transport ferroviaire est adapté.

Le développement des dessertes portuaires ferroviaires doit par ailleurs s'accompagner de mesures destinées à éviter ou du moins éloigner les nuisances possibles (bruits des convois, odeurs des locomotives diesel, poussières des chargements) en menant au besoin des démarches de réagencement du port.

Les contournements urbains de certaines dessertes portuaires (comme c'est le cas à La Rochelle) se heurtent néanmoins à la longueur des études préalables et de leur inscription dans les PLU ou PLUI concernés...

Ce que disent d'autres rapports sur la question de la desserte ferroviaire des ports

Les recommandations du rapport de la Cour des Comptes

-> La desserte portuaire concurrentielle à mettre en place :

Pour certains GPM, les potentialités d'extension des hinterlands sont limitées (Bordeaux et La Rochelle) et les besoins de renforcement de la desserte, exclusivement routière, également. Il s'agit donc de « mettre en place une desserte des ports à la hauteur des enjeux attendus en termes de trafics ». Le fret ferroviaire est en effet « moins présent en 2014 qu'en 2006 » (-16%) alors que son développement « doit devenir une priorité » pour les acheminements à destination et en provenance des ports.

La Cour des comptes constate que l'objectif de doublement de la part relative du fret ferroviaire et fluvial, qui était prévu pour 2015, « n'a pas été atteint pour l'ensemble des sept grands ports maritimes » (Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille). Ainsi, « le potentiel du transport fluvial est sous-exploité alors qu'il apparaît fiable, sécurisé et compétitif ». Et le nombre de sillons ferroviaires réservés aux marchandises reste « encore trop faible comparé aux besoins, la priorité étant largement donnée au trafic passager ».

La haute juridiction recommande une nouvelle fois d'améliorer la desserte ferroviaire des principaux grands ports maritimes français pour renforcer leur compétitivité européenne.

Ce qu'en dit le rapport César / Vaugrenard

Elaborer et mettre en œuvre une programmation des investissements nécessaires pour arrimer profondément les trois ports de La Rochelle, Bordeaux et Nantes à leur hinterland. La mission propose que les régions de l'Ouest et du Centre prennent l'initiative, avec l'Etat, de piloter une stratégie et un plan d'action spécifique ciblé sur cette question du développement des réseaux de transport ferroviaire, routier et fluvial, et des zones logistiques en arrière des trois ports, et en lien étroit avec eux.

Ce plan devra être construit avec les gestionnaires de réseau de transport et les intervenants publics en matière de logistique, qui devront dégager les moyens nécessaires pour appuyer un développement cohérent des ports de la façade, tourné vers l'amélioration des services rendus à l'économie des régions concernées.

III – 2 Le transport fluvial

Le transport fluvial concerne essentiellement les céréales, les granulats, les produits de la filière énergétique (charbon, pétrole) et dans une moindre mesure le transport de conteneurs.

L'activité fluviale française durant l'année 2016 a enregistré un recul de 8,5 % de tonnes-kilomètre. Ce résultat s'explique en grande partie par les mauvaises récoltes. Par ailleurs, au-delà de ces éléments conjoncturels, le transport fluvial doit faire face à l'instar du transport ferroviaire à des problèmes en lien avec les infrastructures vieillissantes nécessitant d'importants investissements de régénération.

Il représente pourtant une alternative logistique durable et devrait s'inscrire dans l'évolution de la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022 (Loi du 3 août 2007 sur le Grenelle de l'Environnement).

L'activité fluvio-maritime se limite aujourd'hui au seul transport des pièces de l'Airbus A 380 entre Pauillac et Langon.

Les directions territoriales de Voies Navigables de France (VNF) ne couvrent, pour le grand Sud-Ouest, que l'ex-région Aquitaine, les seules voies concernées étant la Garonne et son canal latéral ainsi que la partie finale du cours de la Dordogne.

Voies navigables de France a lancé une réflexion sur la relance du fret fluvial sur le canal latéral à la Garonne et confié une étude, cofinancée par l'ex-Région Aquitaine, au cabinet d'étude CTS. Le Grand Port Maritime de Bordeaux a été associé.

Les pistes envisageaient :

- la mise en place d'une phase test de transport fluvial afin d'évaluer la pertinence du schéma,
- la réalisation d'opérations de dragage sur domaine VNF sur des sites clairement identifiés (environ 103 km),
 - des études de modification de péniche de type Freycinet pour mise en convoi,
 - la mise en place d'une mission d'assistance juridique (afin de définir le type et statut du service fluvial),
 - une étude d'opportunité de trafic fluvial de colis lourd,
 - une approche par site susceptible d'accueillir du trafic fluvial (quels acteurs en présence, les outils de chargement/déchargement...etc.).

En l'état actuel des choses, quelles que soient les pistes de relance, le transport fluvial de marchandises ne représente qu'un peu plus de 2 % du trafic global route/fer/fluvial (11 % par rapport au volume du transport ferroviaire et à peine 1% par rapport au transport routier).

III – 3 Les oléoducs

Un réseau d'oléoducs - contribuant au report modal - permet le transport de la production pétrolière régionale (pétrole brut) entre le lieu de production (Landes et Gironde) et le terminal dédié du port de Bordeaux (Bassens), et relie les installations de Pauillac, Bassens et Ambès (pétrole raffiné).

RESEAU VERMILION



Vermilion Energy, entreprise pétrolière canadienne, est le principal producteur pétrolier en France, à travers sa filiale Vermilion REP ; cette filiale a son siège à Parentis-en-Born dans les Landes et exploite des forages dans le Bassin aquitain depuis 1997. Le rythme d'extraction quotidien y avoisine 450 000 litres par jour, soit 3 000 barils, d'un pétrole brut d'excellente qualité.

Le gisement d'hydrocarbures de Parentis est l'un des plus grands de France, il a été découvert en 1954.

III – 4 La prise en compte de la dimension environnementale

Les ports maritimes concentrent de nombreuses activités logistiques et industrielles et agissent en interaction avec les territoires urbains. Ils constituent donc des acteurs de premier plan pour accompagner la transition énergétique.

La dimension environnementale a fait l'objet d'une large prise en compte dans les derniers plans stratégiques des ports de la façade Sud-Atlantique. De nombreuses actions sont en cours ou en préparation comme la gestion des déchets (mise en place du tri sélectif sur les quais pour le traitement des déchets de navires, collecte des déchets échoués via une association de réinsertion en partenariat avec les collectivités territoriales), la mise en œuvre de plans de gestion de zones humides sur l'espace foncier portuaire (Le Verdon), de plan de gestion des sédiments (estuaire de la Gironde et de l'Adour), la mise en place de réseaux et d'installations de récupération des eaux de pluies, la récupération des poussières...

Les industriels des Ports (Bordeaux, La Rochelle, Bayonne) sont engagés dans le respect des réglementations spécifiques et fortement sensibilisés à la réduction des nuisances (action du Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles – SPPI).

L'ensemble des ports est fortement engagé dans une démarche environnementale, les ports de Bayonne et de La Rochelle étant les seuls ports de commerce triplement certifiés (Qualité ISO 9001, Sécurité OHSAS 18001, Environnement ISO 14001).

Globalement, les principaux objectifs affichés sont d'assurer un développement durable des activités portuaires, d'assurer la police de conservation du domaine portuaire et de gérer les espaces naturels, notamment, pour les ports de Bordeaux et de La Rochelle, du fait de la présence d'un Parc Naturel Marin et de l'existence d'un SAGE sur les estuaires.

La commission rappelle également la nécessité d'intégrer plus largement la dimension économie circulaire en prenant en compte, dans les programmes stratégiques des ports et leurs circuits logistiques, des objectifs de développement liés notamment à des filières de récupération de ferrailles et de granulats.

Quelques exemples :

-L'action menée par le port de La Rochelle

Outre le développement de la part du ferroviaire, le port de La Rochelle développe notamment le photovoltaïque. Depuis 2015, cinq hangars portuaires sont équipés de panneaux photovoltaïques qui produiront, en 2016, 1500 MWh, soit la consommation de 500 ménages. Ces panneaux solaires de fabrication européenne sont recyclables. Une partie du projet a fait l'objet d'un financement participatif porté par une société rochelaise. 60 épargnants ont pu participer à cette aventure.

Port Atlantique La Rochelle a poursuivi ses efforts pour favoriser le développement du fret ferroviaire en alternative au tout routier. En 2015, le taux d'utilisation du train pour l'acheminement terrestre de marchandises vers ou depuis le Port est de 17 %, soit une augmentation de 30 % par rapport à l'année précédente. Cette évolution permet d'assurer au Port une croissance significative sans augmenter le nombre de camions sur les routes.

Afin de contribuer en interne à la limitation des émissions de gaz à effet de serre de ses salariés, Port Atlantique La Rochelle a équipé la Maison du Port d'une toiture photovoltaïque, ce qui en fait un bâtiment à énergie positive. Le Port a également commandé quatre véhicules de service électriques et les salariés participent chaque année à la semaine de la mobilité qui leur permet de tester de nouveaux modes de transports pour leur trajet domicile - travail.

Le port de La Rochelle est par ailleurs triplement certifié : Qualité ISO 9 001, Sécurité OHSAS 18 001, Environnement ISO 14 001. Il est également évalué RSE (ISO 26 000).

- Le projet PÉÉPOS du port de Bordeaux

Le projet PÉÉPOS (Port à Énergie et à Économie POSitives) a pour objectif d'accompagner la transition énergétique de l'ensemble des acteurs évoluant sur la zone industrialo-portuaire. Il s'intègre au programme RTE-T, Réseau Trans-Européen de Transport, dans le cadre de la stratégie « Transports 2050 » de l'Union Européenne qui vise notamment à augmenter sa production d'énergie renouvelable et à faire baisser de 60 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

Dans le cadre de PÉÉPOS, Bordeaux Port Atlantique met en place des actions visant à intégrer l'efficacité énergétique dans les activités portuaires, susciter de nouveaux projets innovants, favoriser le développement d'énergies renouvelables, développer de nouvelles filières sur ses terminaux et anticiper l'impact des réglementations en matière d'émissions.

En 2017, Bordeaux Port Atlantique a lancé la deuxième étape du projet PÉÉPOS, « PÉÉPOS Smart Green », pour un port bas carbone à l'horizon 2020.

Ce qu'en dit le rapport « Priorities for the EU's Maritime Transport Policy until 2020 »

Concernant la décarbonisation et la réduction des émissions atmosphériques, les ministres :

- invitent les Etats membres à travailler en vue de l'adoption en 2018 d'une stratégie initiale ambitieuse de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires, prenant ainsi en considération l'objectif de l'Accord de Paris de maintenir le réchauffement planétaire bien en dessous de 2°C, y compris les mesures supplémentaires à court, moyen et long terme visant à **définir la contribution du secteur du transport maritime aux efforts internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

- soutiennent les initiatives de la Commission pour la **promotion de l'usage des carburants alternatifs et des énergies renouvelables pour le transport maritime**, notamment des normes et de procédures harmonisées pour les connecteurs de soutage en Gaz Naturel Liquéfié dans les ports européens, afin d'améliorer les performances environnementales du secteur et d'être en conformité avec les exigences mondiales en termes d'émissions, en particulier les plafonds d'émission de soufre adoptés par l'OMI ;

- soutiennent le travail de la Commission pour **stimuler le rôle des ports dans l'écologisation du transport maritime et souligne la nécessité d'un soutien financier pour les investissements tels que l'électricité de quai ou toutes autres infrastructures d'avitaillement en carburant alternatif ;**

- invitent la Commission à poursuivre ses initiatives pour aider le secteur du transport maritime à faire le meilleur usage des incitations économiques et financières au niveau de l'Union, des Etats membres et des ports, pour **améliorer la durabilité environnementale du secteur**, y compris l'usage des fonds de recherche pour les technologies qui atteindront leur validation commerciale au cours des cycles d'investissements du milieu du siècle.

III – 5 Le rôle stratégique du foncier

Certains ports de Nouvelle-Aquitaine disposent de réserves foncières sujettes à beaucoup de tentations sur le plan urbanistique, résidentiel ou touristique.

La volonté de développer des activités industrielles doit primer afin de maintenir, au cœur des territoires, des activités notamment logistiques prenant en compte les différentes problématiques de transport dans un souci premier de développement durable.

Les secteurs classés « Seveso » comme ceux sur lesquels se développent des activités de construction nautique, de démantèlement de navire, de « refit » ou autres, doivent conserver leurs capacité de croissance par une gestion à long terme du potentiel foncier. L'implantation d'activités nouvelles sera à ce prix dans le prolongement des compétences reconnues au Conseil Régional en matière de développement économique.

Une politique foncière active visant à préserver les terrains à vocation industrielle, doit être conduite dans une vision stratégique en associant tous les partenaires concernés et notamment les collectivités territoriales et les EPCI.

III – 6 La question des financements

Les financements européens

Les investissements dans les infrastructures portuaires sont éligibles à un cofinancement de l'Union Européenne (EU) au titre du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du Fonds de cohésion (FC), en gestion partagée, mais également à celui des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et à celui du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), qui relèvent de la gestion directe de la Commission européenne.

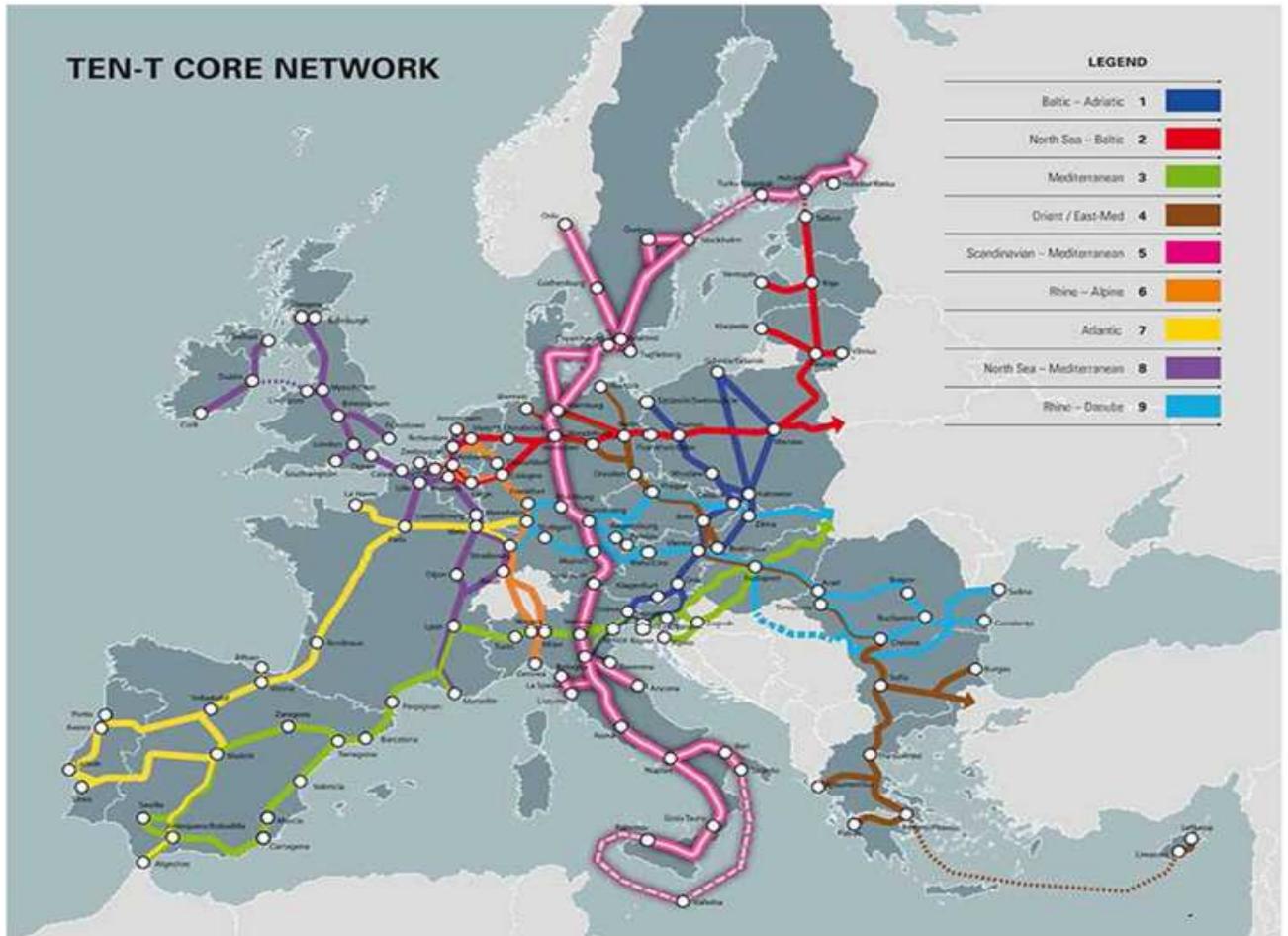
Globalement, entre 2000 et 2013, des fonds à hauteur de quelque 6,8 milliards d'euros provenant du budget de l'UE ont été investis dans les ports. La Banque européenne d'investissement (BEI) a financé des investissements portuaires sous forme de prêts à hauteur de 10,1 milliards d'euros environ, venus s'ajouter au financement provenant du budget de l'UE.

Le volet infrastructure du FEDER a néanmoins été réduit au bénéfice du domaine de l'efficacité énergétique.

Pour la Commission européenne, deux portes logistiques principales sont reconnues : Marseille et Le Havre, et la carte des réseaux transeuropéens de transport privilégie clairement ces deux entrées. Or, 95 % des fonds européens sont affectés aux axes du réseau transeuropéen de transport (RTE-T ou TEN-T en anglais). Il est par conséquent primordial que la Région Nouvelle-Aquitaine intervienne et agisse dans l'optique de la redéfinition de ces corridors à l'horizon 2023, en vue de l'introduction d'une transversale Ouest-Est (vers Rhône-Alpes et la Méditerranée), confortant l'hinterland de ports de la façade Sud-Atlantique.

Ainsi les trois grands ports maritimes de Nantes Saint-Nazaire, de La Rochelle et de Bordeaux (seul port faisant partie d'un corridor fret européen), sont à considérer avec ceux de Bayonne, de Brest et de Lorient pour une véritable reconnaissance de la façade Atlantique parmi quatre grandes façades maritimes regroupant un ensemble de ports (Méditerranée, Manche, Mer du Nord, Atlantique).

Carte du réseau transeuropéen de transport (RTE-T ou TEN-T en anglais)



Les financements Etat et Collectivités territoriales

Le port de La Rochelle est le seul port français pour lequel la Région n'intervient pas, au titre du contrat de plan Etat-Région (CPER), pour le financement des aménagements portuaires. Le port rappelle qu'il est pourtant un outil d'aménagement du territoire, domaine de compétence du Conseil régional.

Le port de Rochefort Tonny-Charente ne bénéficie pour sa part d'aucun financement autre que ceux de la concession et du Département, en rappelant que le Conseil régional n'avait pas souhaité, en 2016, s'associer au Syndicat mixte lors de sa création. Le port étant pour l'instant essentiellement adossé au Département et à la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan pour sa compétence économique.

CONCLUSION

Au terme de ses rencontres avec les acteurs de l'activité portuaire de la façade Sud-Atlantique, la commission rappelle et affirme plusieurs éléments essentiels :

- les ports, au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires et d'exportation, doivent être un élément moteur du **développement économique et de la compétitivité des territoires**, et être soutenus comme tels.

- Leur **fonction industrialo-portuaire** est fondamentale. Dans un contexte de désindustrialisation de nombreux territoires, elle permet de soutenir la présence d'industries en abaissant les coûts logistiques, et de soutenir l'emploi. Cette fonction industrialo-portuaire doit se concevoir et se gérer dans le respect et la préoccupation constante de l'environnement et des populations installées à proximité des installations.

La commission rappelle la nécessité pour les acteurs publics - Etat, Région, Départements, EPCI - de poursuivre une politique d'investissements tant au niveau des installations portuaires que de leur réseau ferroviaire.

- Si les différents établissements portuaires ne sont pas véritablement concurrents, les opérateurs économiques le sont.

Concernant les **complémentarités**, et au-delà de celles existantes, de nombreuses pistes doivent être engagées et valorisées en termes de :

- fonctionnement opérationnel (réseau d'ingénierie portuaire, formalités administratives, gains de productivité...),
- d'action commerciale commune (en consolidant un caractère commercial et pas seulement de transit),
- d'accès à l'intermodalité,
- de mutualisation,
- de prospection,
- de nouveaux créneaux d'activité (filère énergétique),
- d'image,...

Autant de défis à relever pour la mise en place d'une dynamique portuaire nouvelle.

De réelles avancées en matière de concertation et de coordination passent également par un travail commun des différentes Unions Maritimes et Portuaires ou assimilées.

- Le **report modal** des ports de la façade Sud-Atlantique doit faire l'objet d'actions volontaristes pour faciliter les accès et dessertes du fret et contribuer, dans une dimension durable, à la fluidité d'échanges fiables dans un hinterland élargi. Il est évident que l'Etat et Région, responsables du dialogue avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales, doivent contribuer à leur régénération grâce à un volet infrastructure renforcé afin de remédier à la dégradation des lignes ferroviaires capillaires.

Les moyens ferroviaires doivent être connectés aux grands corridors européens.

Seule une volonté politique forte pourra soutenir le développement d'un transfert modal pour le transport de marchandises en donnant la priorité à la desserte ferroviaire des grands ports maritimes et en saisissant les opportunités du transport fluvial.

La commission constate en effet le manque flagrant de soutien politique à l'outil ferroviaire pour le transport de marchandises concernant les pré et post acheminements portuaires. Il s'agit là d'un aspect fondamental qui s'inscrit dans une réflexion relative au modèle sur lequel fonctionnent nos économies.

La commission rappelle en effet qu'au-delà du réel volontarisme affiché par un nombre encore trop restreint d'acteurs et, souvent, de discours convenus, une économie de transport sans une place essentielle donnée au ferroviaire est à moyen et long terme inconcevable.

Elle souligne les conditions nécessaires à un tel développement :

- un réseau et des opérateurs de transport performants,
- des conditions de concurrence équitables prenant en compte les externalités négatives (pollution, impact sur les infrastructures, accidentologie, conditions de travail...).

La commission est toutefois consciente que cette dernière conditionnalité relève pour l'essentiel de l'Etat et de la réglementation européenne.

La commission préconise à ce titre la création d'une cellule ferroviaire permettant aux trois ports de mettre en commun et de capitaliser sur les compétences ferroviaires acquises.

- Une large part des acteurs des places portuaires de la façade Sud-Atlantique est à l'écoute de nouvelles propositions susceptibles d'améliorer la dynamique portuaire régionale mais une certaine prudence s'exprime néanmoins. Les acteurs concernés la justifient, au-delà d'un relatif attachement aux gouvernances actuelles, par la crainte de nouvelles secousses impactant la fiabilité des ports concernés, mais aussi du fait de la complexité et de la diversité des modes de gestion des ports (spécificités marquées, multitude d'activités logistiques et commerciales, grande variété de leurs statuts résultant de réformes successives).

Quel que soit le type de gestion retenu, une gouvernance susceptible de faciliter les complémentarités et synergies nécessaires au développement économique et logistique des ports, ne pourra pourtant s'exercer efficacement sans :

- une implication accrue des collectivités territoriales et de la Région en particulier dans le pilotage des ports. Un rôle fort de la Région passe par une présence active au sein des instances de gouvernance prévue par le législateur, en s'appropriant les outils prévus par la Loi sur l'Economie bleue, notamment les Conseils de surveillance et commissions d'investissement,
- le renforcement de l'articulation du couple Etat-Région,
- la prise en compte équitable des situations particulières de chacune des places portuaires, dans le respect de leurs spécificités,
- la nécessaire concertation entre tous les partenaires et acteurs portuaires tant publics que privés.

Elle passe également par le cadre d'actions que permettent les schémas régionaux (SRADDET, SRDEII) pour accompagner l'initiative portuaire dans une optique de coordination de l'activité des ports de la façade Sud-Atlantique et d'aménagement et de développement des territoires de Nouvelle-Aquitaine.

Compléments au rapport : les principales données des grands ports de la façade sud-Atlantique

Cette présentation des grands ports de la façade sud-Atlantique n'a pas pu préciser, faute de temps pour mener les recherches nécessaires, deux données essentielles :

- d'une part l'importance des investissements privés, essentiels en complément aux investissements publics, à l'activité et au développement des ports,
- et d'autre part les retombées fiscales associées à l'exploitation portuaire.

La Rochelle

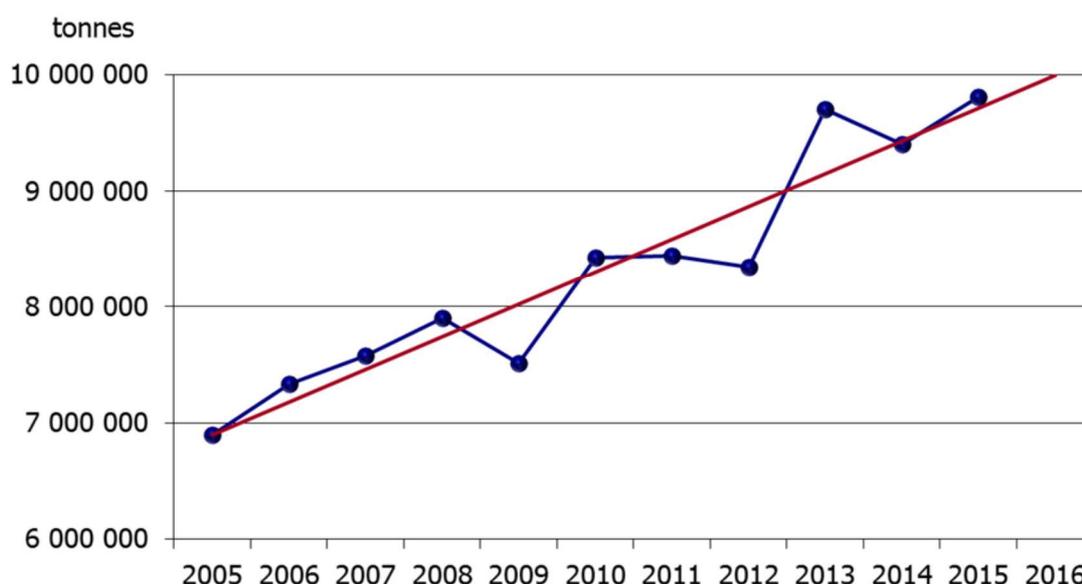
Auparavant géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie, le port est devenu port autonome en 2006 puis Grand Port maritime en 2009.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle est le 7ème GPM français, il se classe également comme :

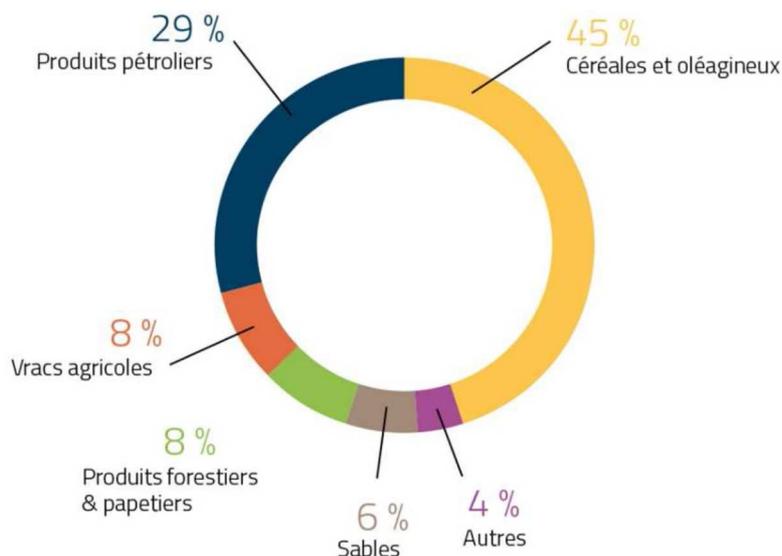
- 1er port européen pour l'importation de grumes
- 1er port français pour l'importation de produits forestiers et de pâtes à papier,
- 2ème port français pour l'exportation des céréales.

- Le trafic : son évolution et sa répartition :

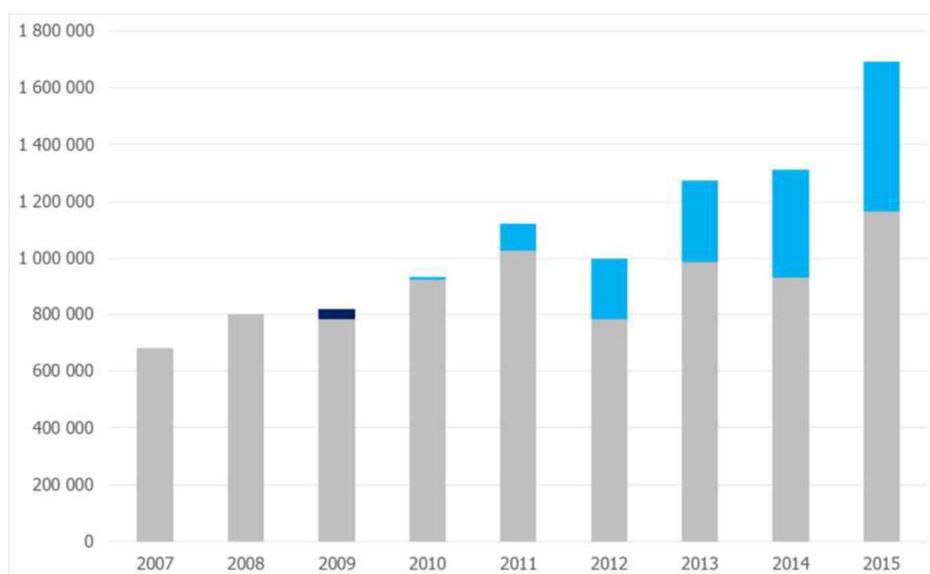
9,8 millions de tonnes ont été traitées en 2015



RÉPARTITION DES VOLUMES DE TRAFICS PAR FILIÈRE



- la part du trafic ferroviaire



Le port souffrait d'un manque d'investissements. Entre 2006 et 2015, des investissements importants ¹⁴ l'ont fait passer d'un trafic de 7 millions de tonnes (MT) à près de 10 MT, sa position de Port autonome puis de Grand Port Maritime lui ayant permis de dégager son propre autofinancement et une capacité accrue d'investissements.

¹⁴ En cinq ans, le port a bénéficié de 120 M€ d'investissements publics ainsi que de 100 M€ d'investissements privés.

Les enjeux du projet stratégique 2014-2019

Le positionnement stratégique du port de La Rochelle est orienté vers l'optimisation et la valorisation de l'espace portuaire afin d'accroître la compétitivité et la performance de la place portuaire. Il s'agit également de consolider les trafics actuels, d'engager une dynamique de développement vers de nouvelles filières afin de se positionner comme un acteur de la logistique.

Ses objectifs de développement sont les suivants :

- 20% de part modale ferroviaire
- 18 000 emplois directs, indirects et induits
- 12 millions de tonnes

Le port de La Rochelle fait le choix d'une responsabilité sociétale affichée.

C'est en établissant une relation concertée avec le tissu urbain, et en poursuivant la dynamique en faveur du développement durable que Port Atlantique La Rochelle souhaite ancrer l'image d'un port fiable et poursuivre le dialogue social dans une logique constructive. Tous ces efforts ont pour but d'esquisser le développement à horizon 2040.

Le premier chantier du port de La Rochelle est de doter le Grand Sud-Ouest d'une plateforme industrielle portuaire à haute valeur ajoutée. A l'horizon 2020, Port Atlantique La Rochelle traitera 12 millions de tonnes. La surface contrainte pour un tel niveau de trafic impose des défis techniques, et notamment de réorganiser l'espace pour continuer d'accueillir des entreprises. Le port ambitionne 60 hectares disponibles à l'issue du projet afin d'accueillir de nouvelles filières à forte valeur ajoutée et de développer les filières actuelles, afin de démontrer que l'importance d'un port ne se résume pas à son seul trafic, mais également à sa relation au territoire, aux conditions qu'il met à son développement durable.

→ Défi 1 : Créer des opportunités de développement pour les entreprises portuaires.

→ Défi 2 : Attirer et fidéliser des filières industrielles et commerciales en respectant l'environnement.

→ Défi 3 : Faire rejaillir l'activité portuaire dans l'économie du territoire.

=> Actions et résultats phares

• Un nouveau quai de 200 mètres à l'Anse St-Marc, attribué à un opérateur de terminal.

• La Repentie connectée à l'Anse St-Marc pour développer son potentiel portuaire.

• Des projets d'implantation menés dans une logique de développement durable.

Le deuxième chantier doit préparer et engager l'avenir avec les acteurs maritimes et portuaires notamment afin de maintenir l'atout majeur de port en eau profonde, avantage concurrentiel du port de la Rochelle. Cela améliorera ses capacités nautiques au regard de l'évolution croissante de la taille des navires.

Pour toujours mieux répondre aux attentes des partenaires maritimes et portuaires, Port Atlantique La Rochelle s'engage dans la modernisation de ses installations, afin de garantir une haute disponibilité, ainsi que l'amélioration de sa qualité de service.

Enfin, pour donner une vision à long terme, Port Atlantique La Rochelle engagera sur la période du projet stratégique une réflexion à 20/30 ans sur son développement futur.

→ Défi 1 : Etre le port en eau profonde de l'arc Atlantique pour les nouvelles générations de navires.

→ Défi 2 : Entretien notre patrimoine bâti et préserver les capacités de stockage.

→ Défi 3 : Préparer l'avenir du port.

→ Défi 4 : Offrir aux entreprises des services innovants et de qualité.

=> Actions et résultats phares

- Le développement de Chef de Baie qui aura été approfondi de 1 mètre.
- Une vision partagée de « La Rochelle Port 2040 ».
- Une politique de préservation foncière, construite en partenariat avec les Communes.

Le troisième chantier prévoit d'offrir aux entreprises des solutions logistiques par l'Atlantique.

Le Port de La Rochelle souhaite franchir une nouvelle étape de progression dans la maîtrise des flux de son hinterland. Après avoir lancé une démarche sur le transport ferroviaire en créant le 1er opérateur ferroviaire portuaire pour pallier l'absence d'un corridor fluvial naturel, le port souhaite aujourd'hui passer d'une logique de plateforme logistique à une logique de service point à point.

→ Défi 1 : Se positionner comme architecte de solutions logistiques.

→ Défi 2 : Densifier le maillage logistique terrestre.

→ Défi 3 : Conserver le lien ferroviaire avec ses clients.

→ Défi 4 : Etendre son Foreland.

=> Actions et résultats phares

- Lancement d'offres logistiques de pré- et post- acheminement.
- Installation de relais logistiques aux limites de notre hinterland.
- Réflexion sur les conditions de développement d'une activité de commissionnaire de transport.

Le quatrième chantier du port de La Rochelle sera de garantir au territoire une activité portuaire durable.

→ Défi 1 : Entretien et améliorer la qualité urbaine et paysagère du port.

→ Défi 2 : Etre exemplaire en matière de performance environnementale.

→ Défi 3 : Garantir le meilleur niveau de sécurité pour les hommes et les installations portuaires.

→ Défi 4 : Accroître la compétitivité économique et sociale de notre place portuaire.

=> Actions et résultats phares

- Une amélioration du lien port – ville.
- Un observatoire de la performance de la place portuaire.
- Des actions collectives visant à améliorer la compétitivité de la place portuaire.
- Un modèle de tarification simplifié et compétitif.

La dimension environnementale

Ce qui apparaissait comme une contrainte est devenu une force, par la volonté d'une prise en compte active des impératifs environnementaux. Le port de La Rochelle a fait un appel à manifestation de l'ADEME sur l'écologie industrielle et commerciale et a mené une démarche d'économie circulaire sur les déchets, solarisation des toits des hangars du port.

Le port a obtenu les Certifications ISO 9001 - 14001 – 18001 (Qualité Sécurité Environnement) et Evaluation ISO 26 000 : niveau confirmé (responsabilité sociétale).

Depuis septembre 2015 : une charte de développement durable de la place portuaire est signée entre le port, l'Union Maritime et les entreprises utilisatrices du port.

21 adhérents à ce jour s'engagent dans un cadre d'actions d'amélioration environnementale.

Rochefort Tonnay-Charente

Le Port de Rochefort fonctionne avec le port de Tonnay-Charente. Ils représentent le 1er port départemental français et se classent également comme :

- 3 ème port français pour l'import des sciages résineux,
- 6 ème port français pour l'import d'engrais,
- 9 ème port céréalier français,
- 11 ème port pour les granulats,
- 14 ème port pour la ferraille.

Un Syndicat Mixte a succédé au Département pour l'ensemble de ses fonctions (stratégie portuaire, aménagement et entretien des deux ports).

Les moyens sont mutualisés sur les deux ports qui, avec 750 000 tonnes par an, constituent le premier ensemble portuaire départemental de France.

↳ Rochefort

Le Bassin à flot est accessible par un sas, le port dispose également de 7 postes à quai, et d'une desserte SNCF. Les navires admissibles doivent avoir une longueur maximale de 120 m, une largeur maximale de 16.50 m et un tirant d'eau maximum de 6.50 m.

L'outillage portuaire est constitué de 5 grues auto motrices de 30 à 65 T de capacité, (toutes équipées de bennes de 10 et 11 m³, de grappins et de pinces à bois), et de rampes pour camions.

Les cadences des grues peuvent atteindre 400 t/h pour les vracs.

Autour du port des hangars publics et privés sont disponibles pour le stockage de marchandise.

↳ Tonnay-Charente

Port soumis à la marée, en rivière, le port de Tonnay-Charente dispose de 2 postes d'attente, de 2 postes à quais et d'un poste au silo.

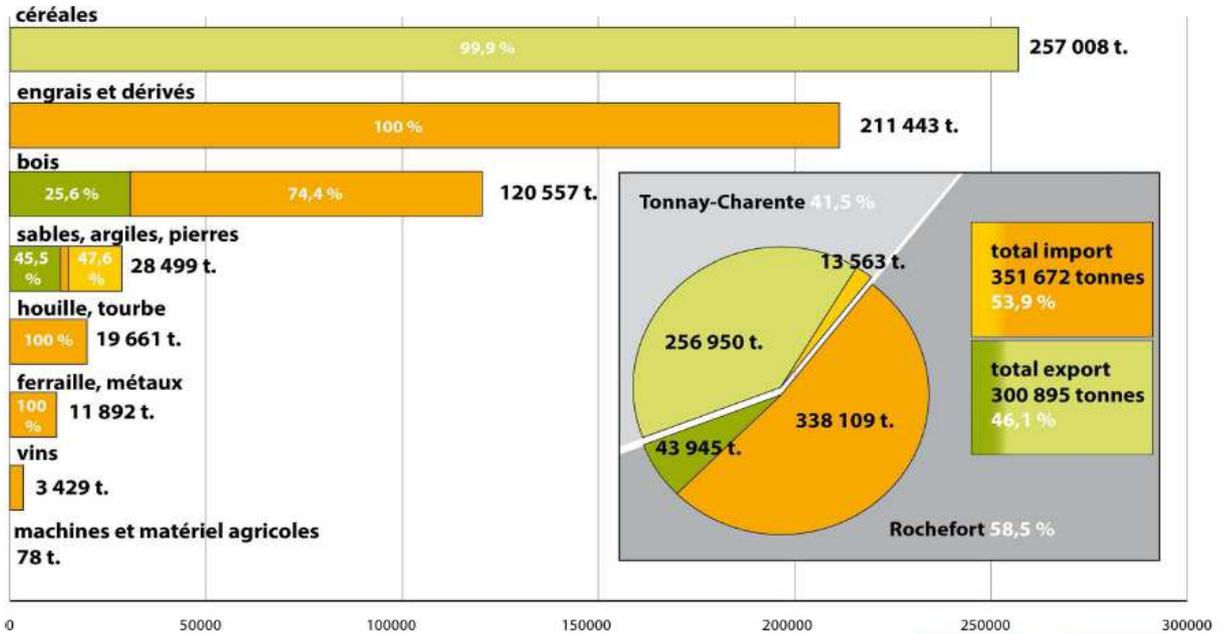
Les navires admissibles doivent respecter une longueur maximale de 120 m, mais aucune limite de largeur maximale n'est précisée. Le tirant d'eau ne doit pas excéder 6,50 m.

L'outillage portuaire est constitué de 2 grues auto motrices de 6 à 8 T de capacité, ainsi que d'un silo privé de 20 000 T de capacité en 8 cellules avec portique de chargement.

Le port est également équipé d'un oléoduc de déchargement pour navires sabliers de terre-pleins et de hangars de stockage.

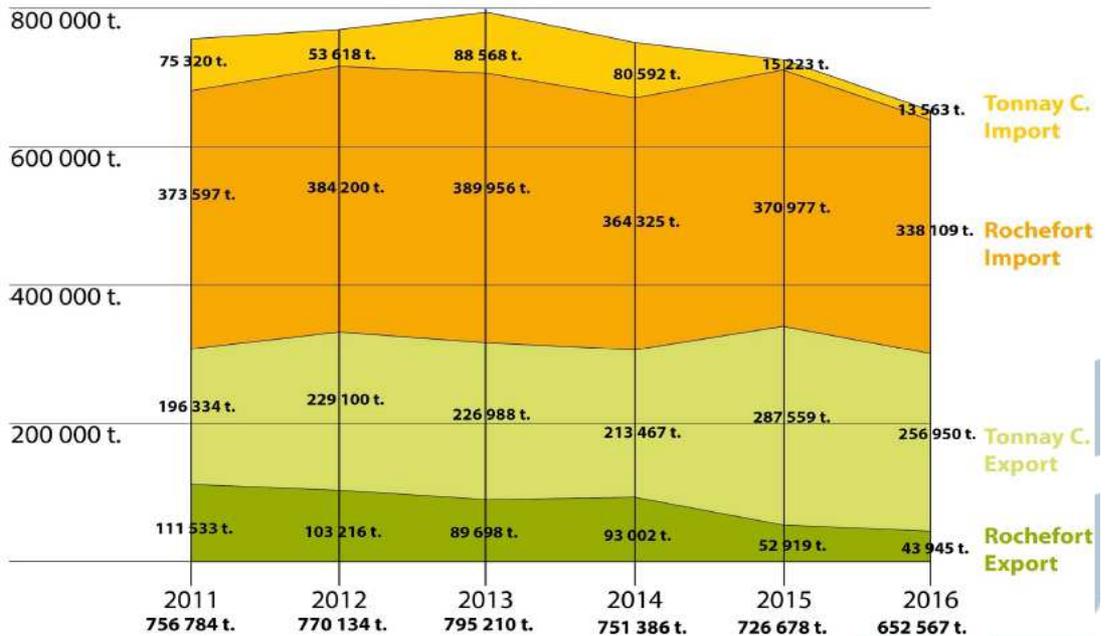
Trafic en 2016

principaux trafics des ports de Rochefort et Tonnay-Charente à fin décembre 2016
(exprimés en tonnes)



Évolution des trafics

évolution des trafics des ports de Rochefort et Tonnay-Charente 2011 à 2016
(exprimés en tonnes)



L'impact économique

Le port est un élément essentiel de la rentabilité des entreprises régionales. A défaut, l'augmentation des coûts d'approvisionnement menacerait leur pérennité :

- **Filière agroalimentaire**

D'après les volumes exportés en blé, maïs, tournesol et les rendements de ces cultures, c'est la production de 43 864 hectares qui s'exporte par les ports de commerce de Rochefort et de Tonnay-Charente ; elle concerne environ 1600 foyers d'agriculteurs.

50 % des importations d'engrais sont destinés aux approvisionnements de TIMAC

50 % alimentent la filière agricole via les circuits de distribution classiques (courtiers, coopératives, organismes de stockage, revendeurs, etc.)

- **Filière bois**

Les bois sciés scandinaves importés via Rochefort sont destinés en majorité au marché régional de la transformation.

Les coûts d'approvisionnement bénéficient de cette proximité. Il en est de même pour les trafics de granulats (import/export)

Les éléments de compétitivité du port

- un coût réduit de manutention
- des charges de dragage supportées majoritairement par l'Autorité portuaire (425 250 € HT/an)
- des investissements portés quasi-exclusivement par le délégataire et/ou l'Autorité portuaire

L'enjeu prioritaire est l'acquisition de foncier afin de gagner des zones de stockage et d'abords de quais. A cette condition, à moyen terme, le trafic pourrait être doublé.

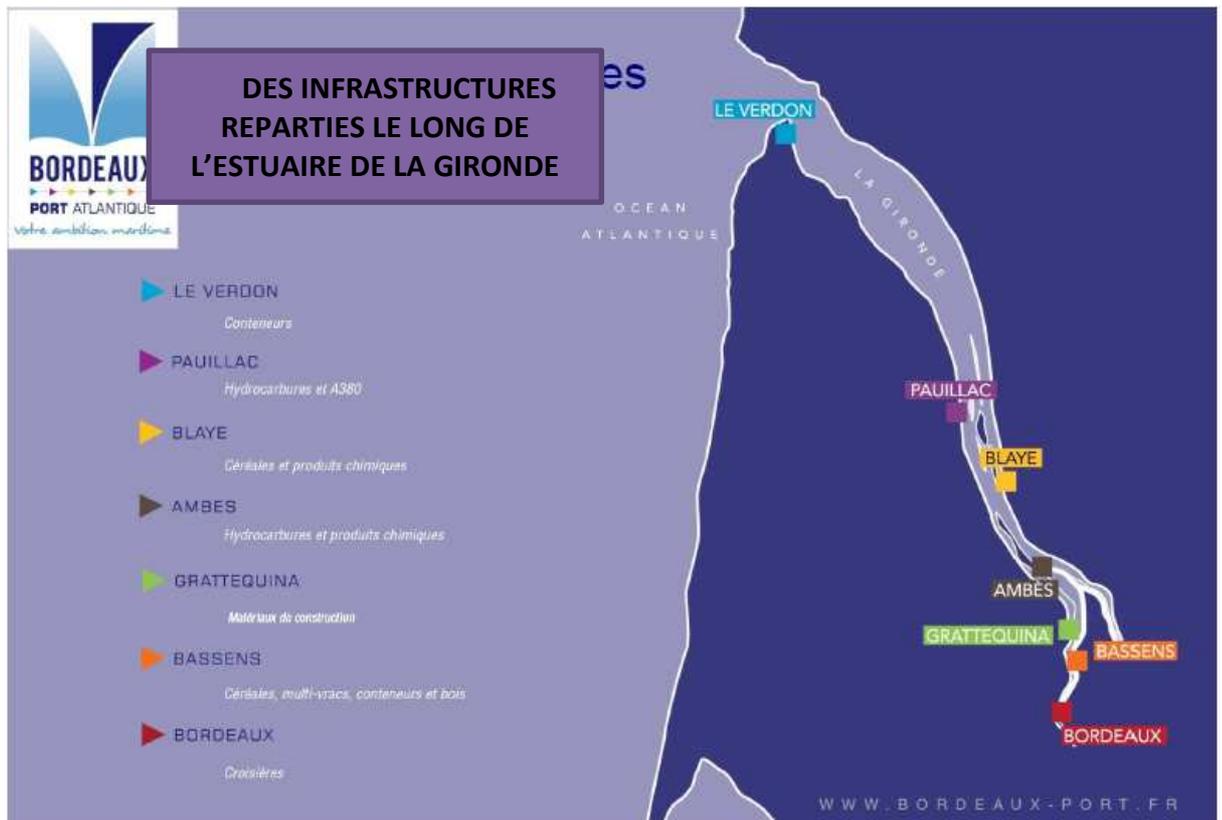
Objectifs majeurs

- faire des zones industrialo-portuaires un pilier de l'économie de l'agglomération rochefortaise,
- renouer les liens villes/ports,
- améliorer la résilience vis-à-vis du risque inondation.

Bordeaux

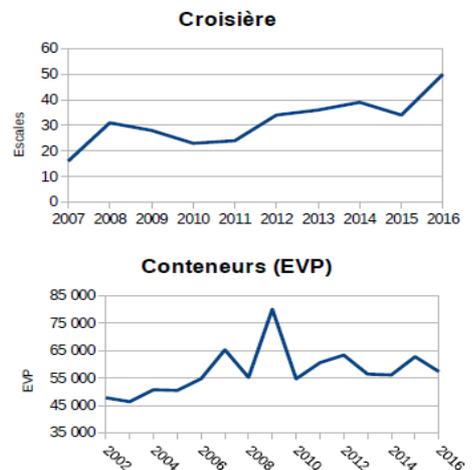
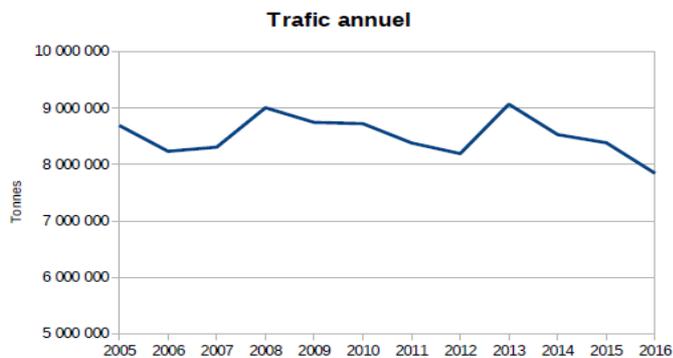
Présentation générale

- 7ème port d'Etat français, sur le plus grand estuaire européen.
- 7 terminaux spécialisés entre Bordeaux et Le Verdon, un 7ème en cours d'extension.
- Un chiffre d'affaires du GPMB de 46 M€ - 330 agents (ETP).
- Un trafic de 8 à 9 Mt/an et une cinquantaine de navires de croisière maritime.
- 2 000 entrées et sorties de navires par an.
- Une politique environnementale active sur un domaine foncier de 2500 ha dont plus de 1000 ha en zone naturelle.
- Un important atelier de maintenance industrielle et réparation navale du GPMB (100 personnes).
- 6ème port pour le trafic de produits pétroliers raffinés, 1er port sans raffinerie.



BORDEAUX PORT ATLANTIQUE

► Evolution des trafics



Avec 7 842 000 tonnes en 2016, le port de Bordeaux enregistre une baisse du trafic de 6,5 % par rapport à 2015 (essentiellement sur les céréales et les granulats) soit un recul de 543 000 tonnes.

Le pic de trafic conteneurs de 2009 est dû aux exportations de bois suite à la tempête. 2013 correspond à l'arrêt de l'activité du port du Verdon.

Focus : dragages et entretien du chenal

130 kilomètres de Chenal, dont 75 kilomètres environ à entretenir, 9 millions de m³ en moyenne dragués, transportés et immergés annuellement (80 % de vase et 20 % de sable).

Sans dragage, le port se priverait de plus de 80 % de son trafic (hydrocarbures, céréales). Le coût est de 14 millions € par an.

Tirants d'eau admissibles :

- Le Verdon : 12 m
- Bassens : 10,50 à 11 m
- Bordeaux : 8,50 m

Un Plan de Gestion des Sédiments, défini en lien étroit avec le SMIDDEST porteur du SAGE estuaire, permettra d'optimiser les dragages avec notamment l'utilisation d'une drague à injection d'eau permettant de diminuer le transport sédimentaire et l'impact sur l'ensemble de la colonne d'eau.

L'année 2017 sera surtout marquée par le lancement du programme « Gironde XL » : une opération de dragage d'un coût de 15 millions d'euros permettra d'amener le tirant d'eau de 9,5 à 10,5 mètres sur les terminaux d'Ambès et de Bassens où se concentre une large partie du trafic du port et ainsi accroître les fenêtres d'accueil de plus gros navires.

- 2015-2020 / Mise en œuvre du projet stratégique

Ambition : Le Port acteur du développement économique du territoire

- Amélioration des accès nautiques : GIRONDE XL.
- Création d'un terminal unique pour le conteneur.
- Développement des pré-post acheminements ferroviaires / fluviaux.
- Aide à l'implantation d'activités industrielles.
- Nouvelles activités liées aux outils d'assèchement.
- Innovation et économie circulaire.

A l'horizon 2019, Bordeaux sera le seul port européen de sortie des pièces de la fusée Ariane 6.

Mise en place de filières industrielles

- Affirmation de Bordeaux Port Atlantique et de son site de Bassens comme « pôle européen de référence » pour la déconstruction de navires civils et militaires.
- Le site de Bassens et la forme 3 référencés parmi les 18 seuls sites mondiaux de démantèlement agréés par l'UE.
- Réparation navale en accompagnement de l'essor de la navigation fluviale.
- Refit de yachts.
- Airbus Safran Launchers vient de confirmer au GPMB sa décision de retenir Pauillac comme port de sortie unique pour Ariane 6. Sans attendre le lancement d'Ariane 6, Airbus Safran Launchers entend mettre en place rapidement sa nouvelle logistique et faire bénéficier Ariane 5 des gains économiques générés. En attendant la réalisation des aménagements nécessaires sur le site de Pauillac, les premières opérations devraient avoir lieu sur le site du Verdon qui dispose déjà des installations et des autorisations nécessaires.

Développement touristique

- Croisières maritimes et fluviales:
 - Promotion de l'escale « Port de Bordeaux » (Bordeaux est classé 2^{ème} plus belle escale de croisière européenne et 7^{ème} mondiale).
 - Un doublement de l'activité depuis 2011 (2^{ème} port de la façade atlantique /manche derrière le Havre).
 - Escales au centre de Bordeaux pour les navires de moins de 255 m.
 - Projet de nouveau Terminal du Médoc pour les grandes unités à Pauillac (mutualisation avec les paquebots fluviaux).
 - Opportunité d'être tête de ligne.

L'offre foncière du port

- Objectif : accueillir des projets générateurs de trafic maritime
 - Des disponibilités sur chaque site portuaire et des réserves foncières importantes.
 - Mais des enjeux environnementaux forts : sur 2500 ha environ, 550 seulement sont disponibles pour accueillir des projets industrialo portuaires.

Stratégie d'aménagement

- Recherche de surfaces aménageables (hypothèses études hydrauliques)
- Choix des zones à aménager
- Plans de gestion sur les zones naturelles.

Accompagner l'intermodalité : Démarches en cours

- CAPILRAIL : sauvegarder le réseau capillaire fret. Contrairement aux autres opérateurs ferroviaires dont la mission porte sur la circulation des trains, CAPILRAIL se positionne en tant que gestionnaire des infrastructures.
- CCI Agen : Plate-forme multimodale route - fer
- VNF : Stratégie de développement d'une offre de fret sur la Garonne et son canal

Pré et post acheminements non routiers : 10 % soit 800 kt (2015)

- Fer : 6,7 %
- Fluvial : 0,7 %
- Oléoduc : 3,2 %

Accompagner la transition énergétique et le changement climatique Péépos (Port à Énergie et à Économie POSitives)¹⁵: Il s'agit d'intégrer l'efficacité énergétique dans les activités portuaires, susciter de nouveaux projets innovants, favoriser le développement des ENR et anticiper l'impact des réglementations en matière d'émissions

Accompagner la transition énergétique et le changement climatique

Péépos Smart Green : le port « bas carbone » à horizon 2020.

- Un port Opérateur d'énergies vertes :
- Énergie et industrie vertes : production et stockage de bois énergie, accompagnement d'implantations industrielles sur la plate-forme d'Ambès dans une logique d'écologie industrielle (ex: méthanisation)

¹⁵ Initié par Bordeaux Port Atlantique, le projet PÉÉPOS, Port à Énergie et à Économie POSitives, a pour objectif d'accompagner la transition énergétique de l'ensemble des acteurs évoluant sur la zone industrialo-portuaire.

Bayonne

En 2009, la CCI Bayonne Pays Basque a été choisie par le Conseil régional d'Aquitaine comme gestionnaire du Port de Bayonne pour une durée de 15 ans, sous la forme d'une délégation de service public. Elle en est le concessionnaire jusqu'en 2024.

Dans le contrat qui la lie au Conseil régional d'Aquitaine, propriétaire du Port de Bayonne, la Chambre de Commerce et d'Industrie Bayonne Pays Basque assure notamment la gestion des « superstructures » (outillages publics, terre-pleins et hangars), l'aménagement, l'entretien, l'exploitation, le développement, la mise en œuvre et le financement du dragage, le remorquage (confié à un opérateur privé), l'entretien et le développement des voies ferrées, la promotion et la gestion de l'outil économique.

Le port de Bayonne est l'un des plus importants de cette catégorie (concedés ou délégués).

- 3500 emplois directs et indirects
- 56 établissements implantés
- 1000 bateaux accueillis chaque année

Des réserves foncières en bord à quai / Zone portuaires élargies :

- Environ 55 ha de réserve foncière
- Situation en centre-ville posant un problème d'interface
- Site portuaire à cheval sur 4 communes, deux départements et deux rives.

- Le trafic annuel en tonnage, son évolution et sa répartition

▪ Perte sur les 6 dernières années de clients historiques réalisant des tonnages hors manutention publique : Méthanol (Celanese : 500.000 tonnes), Hydrocarbures raffinés (Raffinerie du midi : 500.000 tonnes).

- Baisse de trafics historiques hors manutention publique
 - Maïs → 500.000 tonnes (cause : production bioéthanol)
 - Acier → 1.000.000 tonnes (cause : Marché international / difficultés conjoncturelles du secteur)
- Objectifs affichés / Réalisations récentes
 - Démarrage de nouveaux trafics : bois, tourbe, écorces, quartz, coke de pétrole,
 - Nouvelles implantations industrielles : Laminoir des Landes, projet de l'Atlantique (CELSA)
 - Diversification des services maritimes : containers (deux tentatives), ligne régulière sur le Maroc.
- Nécessité d'adaptation des outillages publics
 - Construction de nouveaux quais
 - Acquisition d'outillage : grues et entrepôts

Marchandises	Tonnage cumulé 2012	Tonnage cumulé 2013	Tonnage cumulé 2014	Tonnage cumulé 2015	Tonnage cumulé 2016
Maïs	279 205	322 111	413 284	388 090	509 211
Pétrole brut	141 777	111 505	65 205	62 882	80 120
Hydroc.raffin.	71 380	65 389	16 963	0	15 419
Dérivés NE pétrole	26 659	52 146	62 928	74 246	82 270
Ferrailles	674 705	372 491	351 807	302 154	246 465
Billetes	881 845	628 074	620 897	478 001	549 213
Soufre	169 960	127 642	98 373	99 416	74 731
Produits Chimiques	146 251	111 755	125 483	138 277	90 448
Engrais	525 399	506 947	498 904	491 577	467 224
Bois	183 359	133 608	100 304	72 829	70 454
Divers Agro-alimentaire	30 377	48 089	43 100	28 964	47 065
Autres vracs solides	135 852	135 880	185 211	184 703	98 480
Marchandises diverses	1 850	4 879	18 380	2 440	3 199
Conteneurs	1 426		1 595		
TOTAL CUMULE	3 270 045	2 620 518	2 602 433	2 323 579	2 334 299

- le trafic ferroviaire

- Chute des trafics acheminés par voie ferroviaire du fait de la désertion de SNCF Fret et de la baisse des activités sur Lacq
- Tous les quais sont embranchés fer : création en 2016 d'un OFP Sud-Ouest

Bayonne : port régional

- accès réduit aux financements par rapport aux GPM (pas d'accès au CPER, réseau secondaire du Corridor 4 et non central)
- Seules opportunités de financement : Région et FEDER

• **Coût du dragage**

- Il représente 1/3 des revenus (2,4 M€ en 2016)
- Les ports voisins et de même taille ne supporteront pas cette charge dans les années à venir : Pasajes (pas de dragage), Bordeaux et La Rochelle (prise en charge 100% Etat), autres ports français de même taille : pas de dragage pour la majorité.
- Gros handicap pour les comptes du port car le dragage est nécessaire quel que soit le trafic et tempêtes de plus en plus fréquentes.

• **Accessibilité/tirants d'eau**

- 8,70m en entrée et 9,60m en entrée, 160 long, 22,40m large
- Maximum 20.000 tonnes
- Intempéries = fermeture du port quelques jours dans l'année

• **Moyens adaptés mais à renouveler : programme d'investissements important et continu**

- Parc de grues vieillissant et de capacité réduite
- Manque de hangars de stockage alors que Bayonne est un port de vracs
- Terre-pleins à couvrir et mettre aux normes pour traitement avant rejets
- Accès routiers à renforcer et accès ferroviaires à conforter
- Programme d'investissements proposé de 21,5 M€ sur 2017-2023

Bayonne = outil industriel et logistique performant

- Disponibilité foncière et offre de services performante à terre (OFP...).
- Climat social très calme comparé à d'autres ports, et notamment les GPM.
- Port de mieux en mieux intégré à son environnement : triple certification QSE, Schéma Directeur d'Aménagement (SDA), S3PI très actif et transparence accrue des industriels, actions d'intégration ville-port.
- Principaux développements de trafics à l'avenir : sur les quais publics, donc générateurs de revenus supplémentaires mais nécessitant des investissements soutenus.

• Accessibilité/tirants d'eau

- Fonds garantis toute l'année avec la drague HONDARRA dont il a été fait l'acquisition.
- 2 remorqueurs présents dont 1 pilotine/remorqueur et 1 remorqueur concession permettant la mutualisation de moyens avec la drague.

La prise en compte de la dimension environnementale

- Bayonne = 1er port français triplement certifié QSE
- Outillage performant et peu impactant : grues électriques, trémie aspirante, gestion des déchets, traitement des eaux...
- Mise en place de l'OFP = amélioration du service de pré/post acheminement des marchandises et solution de report modal complémentaire à terre
- Drague Hondarra : bel exemple de complémentarité des activités industrielles et touristiques au service de l'environnement :
 - 97 % des 389 000 m3 de sables dragués à l'embouchure ont été clapés => acteur majeur dans la préservation du trait de côte (378 000 m3 clapés contre en moyenne 169 000 m3 entre 2009 et 2015).
 - Réduction des volumes dragués en entretenant régulièrement les chenaux et souilles sans faire de « surdragage » (581 000 m3 contre 772 000 m3 en moyenne entre 2009 et 2015).
 - Réduction des volumes clapés en zone interne (Adour) : 0,6 % en 2016 contre 8 % en moyenne entre 2009 et 2015.

COMPOSITION DE LA COMMISSION « LITTORAL, MARITIMITE ET HINTERLAND »

Président : Gabriel MEYER
Rapporteur Général : Yves PREVOST
Rapporteur sur ce dossier : Vincent NUCHY

Collège 1	Collège 2	Collège 3	Collège 4
Henri-Vincent AMOUROUX	Christophe BAGILET	Daniel BOURDIE	
Laurent BARTHELEMY	Marc BESNAULT	Pierre DAVANT	
Laurence BEAUBELIQUE	René FERCHAUD	Georges DUPON-LAHITTE	
Jean DOIGNON	Michel FOURCADE	Gérard FILOCHE	
Marc DRUART	Pierre MARX	Bruno GUÉRINEAU DE LAMÉRIE	
Serge LARZABAL	Yves PREVOST	Michel HORTOLAN	
Pierre MASSY	Béatrice SARNAC	Stéphane LATXAGUE	
Gabriel MEYER	Éric VICTOR	Didier LECLÈRE	
Philippe MORANDEAU	Olivia WALLIG-NEGRE	Marie LEGRAND	
Bernard PERAUDEAU		Vincent NUCHY	
Madeleine RANGER		François POIRSON	
Luc SERVANT		Jean-Claude TESSIER	
		Odet TRIQUET	

Ont également participé aux travaux de la saisine :

- Mme Anne COUVEZ (Commission 4, Collège 3)
- M. Manuel DIAS VAZ (Commission 7, Collège 3)
- M. Michel TISSINIER (Commission 5, Collège 1)

Chargé de mission : Bruno DUMAS

Assistante: Emilie DECAP

LISTE DES AUDITIONS

20 avril 2017

- Pierre DELFAUD, professeur d'Economie à l'Université de Bordeaux

27 avril 2017

- Michel PUYRAZAT, Président du Directoire et Directeur Général du port de La Rochelle
- Paul-Louis COULONGEAT, Responsable d'exploitation du port de Rochefort
- Gérard PONS, Président du Syndicat Mixte des ports de commerce de Rochefort & Tonnay Charente
- Céline POUZIN, Référent portuaire au Conseil Départemental de la Charente Maritime
- Philippe JOUSSEMET, Président de l'Union Maritime et Portuaire de La Rochelle
- René MURATORE, Secrétaire Général de l'Union Maritime et Portuaire de La Rochelle

10 mai 2017

- Christophe MASSON, Directeur Général et Président du directoire du port de Bordeaux
- Etienne NAUDE, Directeur stratégie du port de Bordeaux
- Philippe RENIER, Directeur travaux et environnement du port de Bordeaux
- Patrick THOMAS, PDG de la société Balguerie

12 mai 2017

- Patrick MOATTI, Président du Conseil de Développement de Bordeaux Port Atlantique (UMP bordeaux)
- Jérôme LAMBERT, président des pilotes du Port de Bordeaux (UMP Bordeaux)
- Nicolas MUSSO, de la société MSC (Transport de conteneurs)

15 mai 2017

- Pascal MARTY, Directeur du Port de Bayonne
- Olivier HAUTIN, Marketing Manager Port de Bayonne
- Cédric LEFETZ, Responsable exploitation Port de Bayonne
- Ludovic GEFRE, syndicat CGT Dockers La Rochelle
- Manuel Vieira, syndicat CGT Dockers La Rochelle
- Jeremy BARBEDETTE, syndicat CGT Dockers Bordeaux
- Cyril MAURAN, syndicat CGT Port de Bordeaux
- Olivier BARTHEUX, syndicat CGT CCI de Bayonne
- Guillaume GABACH, Président du syndicat des cadres du GPMB
- Julien MAS, Vice-président du syndicat des cadres du GPMB
- Fabrice KLEIN, Vice-président du syndicat des cadres du GPMB
- Michel LE VAN KIEM, ancien représentant des cadres au conseil de surveillance du GPMB

1er juin

- M. Alain AUTRUFFE, Directeur Territorial SNCF Réseau Aquitaine/Poitou-Charentes
- M. Philippe BRASSELET, SNCF Géodis
- M. Olivier GEOFFROY, SNCF Géodis
- Philippe GUILLARD, Président OFP Atlantique
- M. Laurent SASAL, Directeur OFP Sud-Ouest
- M. Eric DEBRAUWERE, Président du groupe Eurorail

INTERVENTIONS

EN SEANCE PLENIERE

Intervention de M. Michel FOURCADE (Groupe CGT)

Monsieur le président, monsieur le conseiller régional, chères et chers collègues,
La CGT votera le rapport et sa synthèse sur « les complémentarités des ports de Nouvelle Aquitaine et leurs capacités de développement ».

Ce rapport reprend beaucoup de demandes formulées par notre organisation notamment :

- 1) pas d'appel à la régionalisation des Grands Ports Maritimes (GPM),
- 2) demande d'engagement de l'Etat et des collectivités locales à investir dans le développement de l'activité des ports,
- 3) utilisation du foncier disponible pour soutenir les activités industrielles et logistiques,
- 4) engagement des investissements nécessaires pour remettre à niveau et développer les infrastructures ferroviaires indispensables à l'accroissement des activités portuaires,
- 5) meilleure intégration des collectivités territoriales (et notamment la Région) dans la gouvernance des ports,
- 6) soutien au développement des activités « conteneur et vraquière ».

Ces préconisations devraient donner à la Région, à l'origine de la saisine, des axes d'intervention clairs tant il est important de bien et de mieux utiliser nos infrastructures portuaires pour favoriser le développement économique de tout le territoire.

Nous regrettons toutefois de ne pas avoir eu le temps d'approfondir la question de la gestion de ports de Bayonne et de Rochefort.

En effet, comme l'ont souligné les intervenants publics et privés du port de La Rochelle, la gestion publique s'est avérée bien plus efficace pour le développement des activités de ce port que la gestion antérieure par la CCI.

Nous regrettons de ne pas avoir pu examiner, comme l'on fait nos collègues d'Occitanie, les différentes structures juridiques qui permettraient à la puissance publique (et notamment aux collectivités), en lien avec les industriels concernés, de conserver la maîtrise totale de la gestion en étant majoritaire dans les instances de direction afin d'orienter les investissements dans le sens de l'intérêt général.

La mise en concession ne nous semble pas être un bon mode de gestion du Service Public !

Enfin, nous voulons revenir sur la question qui ne nous était pas posée clairement dans la lettre du Président Alain ROUSSET mais qui a été abordé par M. Mathieu BERGE lors de son intervention devant la commission.

A l'exception d'un seul (et encore peu investi aujourd'hui sur le port de Bordeaux...), aucun intervenant n'a souhaité un changement de statut des 2 Grands Ports Maritimes (GPM) présents sur le territoire régional. Aucun y compris les industriels ou entrepreneurs actifs sur les zones, n'a souhaité une régionalisation des GPM !

Notre organisation a fortement exprimé son opposition à un tel transfert.

La mobilisation des salariés, exprimée encore aujourd'hui par le dépôt d'un préavis de grève, montre que la CGT et notamment sa fédération des ports et docks, est particulièrement vigilante sur ce qui est peut-être dans l'air du temps, en Nouvelle Aquitaine comme au niveau national, en matière de régionalisation ou de privatisation.

La régionalisation comme la privatisation de plusieurs GPM priveraient le pays d'un outil majeur de développement et d'aménagement de son territoire !

La CGT pense, au contraire, que c'est par la mobilisation de tous, Etat comme collectivités, industriels comme salariés, qu'il sera possible de mettre à disposition des infrastructures afin de reconstruire un outil indispensable à une véritable reconquête industrielle.

Cette reconquête, comme le souligne le rapport, ne pourra se concrétiser sans que la SNCF, entreprise publique bien malade s'agissant de sa branche fret ferroviaire, retrouve une capacité et une volonté d'investir appuyée sur des choix politiques cohérents venant des élus et des gouvernants.

Cette volonté est indispensable pour mettre fin aux dégâts faits quotidiennement dans nos vies et celles de nos enfants par le tout routier en matière de fret et orienter positivement le développement économique de nos territoires.

Sachez, en tous cas, Monsieur le conseiller, que nous resterons vigilants !

Je vous remercie.

Intervention de M. Pierre DAVANT (SEPANSO)

Je partage l'intervention de la CGT.

Deux remarques :

- La SNCF, premier transporteur routier avec sa filiale Geodis, fait-elle vraiment le nécessaire pour maintenir en état et développer son réseau ferroviaire portuaire, indispensable à l'intercommunalité ?

- Si le projet de développement du port du Verdon prévoit un trafic important de containers, il serait souhaitable au préalable de connaître l'état de la voie ferrée Le Verdon - Bordeaux qui n'est, semble-t-il, pas en bon état. Le transport par voie routière de ces containers est à proscrire.

Intervention de M. Henri-Vincent AMOUROUX (Ports, transports routiers, SNCF/RFF)

Je me dois de réagir à la déclaration de mon collègue de la CGT, Michel FOURCADE.

Deux enjeux majeurs de nos ports sont la compétitivité et la fiabilité.

Les ports de Nouvelle-Aquitaine sont pourtant à l'instant même une nouvelle fois en grève à l'appel de la FNPD- CGT, ce à l'occasion de nos travaux...

C'est un signal malheureux dans la compétition entre les ports français et leurs concurrents européens ! Dois-je ajouter que les plus importants d'entre eux ont une gouvernance régionale, voire municipale ?

Le décrochage de nos ports ne peut que s'aggraver face à la persistance de tels comportements qui anéantissent les efforts des acteurs économiques de notre région pour regagner des parts de marché.

Ce sont des pratiques d'un autre temps.

Les chargeurs de notre nouvelle région ne retrouveront la confiance dans leurs ports que s'ils sont assurés que leurs marchandises n'y seront pas bloquées par des mouvements intempestifs, tels que celui que nous subissons aujourd'hui.

Intervention de M. Dominique CHEVILLON (Ligue pour la protection des oiseaux)

Chères et chers collègues, mesdames et messieurs les élus du Conseil Régional, Monsieur Le Président,

Vous dire tout d'abord que je voterai sans réserves, et nous serons nombreux à le faire, votre travail qui porte sur les potentiels de développement et les potentiels de complémentarité des ports maritimes de la Nouvelle-Aquitaine. Vous dire aussi que j'aime les ports, ils font partie de notre vie littorale et de son rayonnement. Etudiant j'ai

travaillé au port de La Rochelle - Pallice comme docker, enfant j'habitais à quelques mètres du vieux port de La Rochelle. J'aimerais cependant, même si ce n'est pas le thème du rapport que nous allons voter, exprimer quelques mots sur la dimension environnementale des ports et plus particulièrement du Grand Port Maritime de La Rochelle - Pallice que je connais bien. Les ports sont fiers de communiquer sur leurs certifications environnementales, vous le notez et vous vous en félicitez à plusieurs endroits de votre rapport. C'est bien mais ayez bien en tête que les certifications ne sont que des déclarations d'intentions des entreprises ou des organisations sur leurs activités, ce qui constitue bien sûr des objectifs tout à fait recevables et souhaitables. Dans mon entreprise j'ai d'ailleurs promu et souscrit à des certifications sur de bonnes pratiques, qu'elles soient à visées sécuritaires, d'efficacité ou d'optimisation. Qui pourrait être contre ? Seulement les intentions, les objectifs ne reflètent pas toujours la réalité des faits. Factuellement, ce qui se passe au Grand Port Maritime de La Rochelle - Pallice est bien éloigné des intentions affichées.

Depuis 5 ans, plusieurs événements graves ont jalonné la vie du Port : le décès d'un jeune ouvrier lors de la construction de la cimenterie Holcim, puis deux incendies détruisant complètement, pour le premier incendie, un hangar industriel, les deux événements ayant mobilisés les efforts de plusieurs centaines de pompiers, puis un ouvrier blessé très gravement, une pollution grave par rejet en mer des produits de déroctage du port dans la zone Natura 2000 en violation flagrante dûment constatée du cahier des charges de la Préfecture de Charente-Maritime (DDTM) qui ne prévoyait aucun rejet en mer, des nuages de poussières céréalières et autres provoquant des arrêts de travail sur le port de pêche voisin, et le dernier incident en date : l'évacuation des habitants de maisons d'habitation voisines du port suite à des fuites de cuves d'hydrocarbures (essences)... Ceci constituant les événements les plus significatifs parmi d'autres.

On rappellera que le Grand Port Maritime de La Rochelle - Pallice est classé " Seveso haut " en terme de risques. L'assureur de métier que je suis est d'autant plus étonné que dans ce site à risques, il y ait autant d'incidents graves à incidences sociales et environnementales. On voit donc bien que si les déclarations d'intentions et les certifications doivent être accueillies avec plaisir, seule la réalité des faits a de la valeur. Il faut donc apprécier ces intentions et certifications avec réserves.

Ce qui n'enlève bien sûr rien à la qualité et valeur du travail de nos collègues de la commission « Littoral, Maritimité et Hinterlant »...

Merci de votre attention

Intervention de M. Mathieu BERGE, Conseiller régional délégué aux ports

Mesdames et messieurs les conseillères et conseillers,

Je vous remercie pour la présentation de ce rapport et pour le débat que nous avons eu.

J'avais eu l'occasion d'être auditionné par la commission chargée de ces travaux. Comme je l'avais fait à cette occasion, je voudrais rappeler le contexte afin de bien préciser la position du Président de la Région et des élus de l'exécutif sur ce dossier. La commande n'avait pas pour but de vérifier la légitimité d'une régionalisation des ports, il s'agissait d'une option qui était envisagée par rapport à une nécessaire amélioration de la coordination des infrastructures portuaires de notre collectivité. Car un constat doit être fait et il apparaît de manière très claire dans le document exhaustif présenté aujourd'hui : ce sont les positionnements des ports Néo-aquitains par rapport à la concurrence nationale voir internationale. Il faut en effet se rendre compte que la somme des trafics de nos quatre ports correspond au niveau du plus petit de nos concurrents internationaux, à savoir le port de Bilbao avec ses 25 millions de tonnes. Cela montre la spécificité des ports aquitains qui doit nous amener à nous poser la question d'une nécessaire coordination et d'un travail « en meute ».

Ce rapport confirme les perceptions que nous avons et nous invite à continuer à travailler dans la direction qui est la nôtre depuis que nous avons entamé ce mandat. Il nous faut essayer de passer en phase opérationnelle sur cette meilleure coordination entre les ports Néo-Aquitains et nous nous inspirerons de certaines de vos propositions. J'aurai l'occasion d'en évoquer certaines dans ma conclusion.

Il est évident que les infrastructures portuaires ont un rôle stratégique pour notre territoire en permettant l'implantation industrielle, notamment grâce à des disponibilités foncières non négligeables sur l'ensemble de nos sites portuaires.

Vous avez évoqué la question des investissements, en invitant la Région à investir toujours davantage. La Région a toujours été présente en la matière sauf sur le port de La Rochelle, mais comme j'ai déjà eu l'occasion de l'évoquer, pourquoi la Région donnerait-elle des subventions pour des investissements si c'est pour ensuite reverser des dividendes à l'Etat ?

Je vais me permettre de comparer, sans faire l'apologie de la régionalisation, la situation des ports de Bordeaux et de Bayonne. Les investissements sur les infrastructures portuaires s'évaluent pendant les périodes de contractualisation avec l'Etat. Dans la dernière période avant la décentralisation du port de Bayonne, l'Etat, de 2000 à 2006, avait investi 10 millions d'euros sur ce port. La Région, de 2006 à 2013, a investi 37 millions d'euros.

Nous avons donc totalement assumé notre rôle en termes d'investissements lorsque nous sommes nous-même devenus autorité portuaire sur le port de Bayonne. N'y voyez pas un argument pour dire que la Région veut régionaliser à tout va.

Je me réjouis également du vote de ce rapport notamment au regard de l'argumentaire développé sur le report modal. Il est évident que le lien Fer-Mer est stratégique. Il faut renvoyer l'Etat et la SNCF à leur responsabilité sur le maintien des infrastructures ferroviaires. Je vois que vous avez également souligné le caractère stratégique des organismes ferroviaires de proximité (OFP), sachant qu'ils ne faisaient pas l'unanimité au moment où ils ont été mis en place. Le seul fait de la création de ces outils d'aménagement des territoires locaux a pourtant généré davantage de trafic fret ferroviaire de la part de l'ensemble des opérateurs.

Les OFP ont donc profité à l'ensemble des entreprises ferroviaires y compris les entreprises nationales historiques. La Région soutient le fret ferroviaire et participe aux nécessaires mobilisations pour sauver notre réseau capillaire, le seul qui nous permettra de développer le report modal.

Nous partageons également la vision d'un positionnement plus marqué dans le développement de la nouvelle économie et de l'inscription des ports dans la stratégie de l'économie bleue. Dans ce cas précis, c'est un véritable avantage de disposer de quatre infrastructures portuaires qui permettent de se positionner sur des domaines différents : l'exploration de hauts fonds à partir du port de Bayonne grâce au gouffre de Cap Breton, qui permet, à proximité de nos infrastructures, de plonger à plus de 3000 mètres, mais aussi le positionnement sur les énergies marines renouvelables, avec le fait que trois infrastructures portuaires ont une légitimité sur une technologie différente, le port de La Rochelle sur l'éolien Off-Shore, de Bordeaux sur l'hydrolien estuarien et le port de Bayonne sur le houlomoteur.

Il est donc évident que nous positionnons clairement nos infrastructures portuaires au cœur de notre stratégie d'économie bleue. Je pense également, comme cela est évoqué dans votre rapport, que nous devons avancer d'avantage dans le domaine de l'économie circulaire pour laquelle les infrastructures portuaires ont un rôle déterminant à jouer. Nous avons plusieurs modèles déjà existants notamment sur le port de Bayonne où la ferraille récupérée permet la fabrication de billettes pour les différentes industries sidérurgiques installées sur le site.

Concernant les conclusions du rapport, elles confirment notre volonté de mettre en place une instance à gouvernance régionale pour les différents ports, notamment au regard de l'inefficacité du Conseil Interportuaire Atlantique. Ce dernier, d'une part, ne prenait pas en compte les ports décentralisés et, d'autre part, s'est très peu réuni et a

produit très peu de résultats. Il nous incombe de mettre en place une instance régionale de cet ordre-là. Elle se justifie d'autant plus que le constat, comme vous l'affirmez de manière très claire, est d'avantage celui de complémentarités potentielles à mettre en place que celui d'une concurrence exacerbée entre nos infrastructures portuaires.

Il est vrai que les typologies de trafic sont différentes, avec un trafic majeur à La Rochelle sur les céréales, Bordeaux étant plutôt sur les hydrocarbures, et Bayonne sur la sidérurgie.

La question de l'environnement est effectivement centrale, surtout lorsque nous avons des ports en centre-ville. L'étanchéisation entre la ville et le port est nécessaire. Je pense que le fait d'arriver au niveau exigé des normes ISO n'est pas suffisant. Il faut être proactif en terme d'environnement avec notamment ce qui est lié aux S3PI réglementaires mais avec la possibilité de créer des associations support que financent les collectivités, ou encore, à la demande des associations environnementales, de financer des études de zones quand le besoin existe.

Nous avons également créé sur le port de Bayonne un observatoire de l'estuaire de l'Adour qui a permis de mettre en avant une bonne pratique en termes de dragage. Le dragage et le clapage côtier des sables de l'estuaire permettent de lutter contre l'érosion littorale. Il y a également un projet à La Rochelle pour le traitement des vases de dragage afin de pouvoir les valoriser et ne pas les rejeter dans le milieu.

Voilà donc les actions concrètes et les bonnes pratiques auxquelles nous devons également associer nos infrastructures portuaires.

Je partage enfin la nécessité de mobiliser toutes les formes de financement dans le cadre de coopérations avec l'Etat mais également avec l'Union Européenne en faisant apparaître dans les schémas européens l'ensemble de nos infrastructures portuaires.

Concernant l'Etat, la Région regrette que les ports décentralisés ne puissent pas inscrire leurs opérations au contrat de plan Etat-Région. C'est une véritable faiblesse. Je vous rappelle juste qu'à sa meilleure période, le port de Bayonne avait un trafic de 4 millions de tonnes, ce qui est juste à l'heure actuelle la moitié du trafic du port de Bordeaux. Cela signifie que ce sont des ports extrêmement structurants pour le territoire. Un laminoir va ouvrir au mois d'août 2017 avec 150 emplois créés et 500 000 tonnes de trafic supplémentaire à l'horizon 2020. Nous estimons que les ports décentralisés devraient pouvoir émarger au contrat de plan Etat-Région et également, mais cela dépendra des inscriptions dans les schémas européens, au financement européen.

Concernant la question de la concession et de la gestion totalement publique ou partiellement publique : nous avons connu une période difficile sur le port de Bayonne du fait de la fermeture de certains sites industriels (notamment « La raffinerie du midi » qui a fait perdre 800 000 tonnes de trafic) mais la relation avec notre délégataire se passe de manière apaisée et nous allons vers une reprise de trafics conséquente dans les années à venir du fait des investissements de la Région mais également de la gestion par la CCI de l'exploitation du port de Bayonne.

Je pense effectivement que la destination ports Néo-aquitains ou Sud Atlantique est intéressante par rapport à un marché international. Il faut que nous soyons identifiés et que nous soyons capables de montrer nos spécificités et notre complémentarité.

A l'heure actuelle, au regard de la pression démographique, au regard des attentes de transparence et d'une nécessité de bon management environnemental, nous ne pouvons plus développer nos sites industriels sans le faire dans un cadre environnemental de qualité. Ce n'est pas l'industrie contre l'environnement, ce sont les deux en même temps parce que tout projet qui ne correspondrait pas aux attentes légitimes des populations et de l'environnement ne pourrait plus voir le jour actuellement.

Je vous remercie.

ANNEXES

Annexe 1

Courrier de saisine du Président du Conseil régional



Monsieur Jean-Pierre LIMOUSIN
Président
CESER Nouvelle-Aquitaine
14, rue François de Sourdis
CS81383
33077 BORDEAUX cedex

Bordeaux, le 15 FEV. 2017

Monsieur le Président,

La Région Nouvelle-Aquitaine comporte une forte dimension atlantique avec 720 km de littoral sur lesquels se situent les ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente. Le trafic des ports néo-aquitains s'élève à 22,2M de tonnes de marchandises soit 6,7 % du tonnage national, représentant l'équivalent du trafic du port de Rouen, 6^e port français.

Considérant les ports comme des vecteurs essentiels d'aménagement du territoire et de développement économique, le Conseil Régional s'est donné pour objectif de construire une politique maritime coordonnée s'inscrivant dans une vision stratégique : la croissance bleue. La présence de ces ports, atout précieux pour l'économie et l'emploi, doit être confortée car ils restent bien en deçà de leurs potentiels.

C'est pourquoi une démarche de coordination et de collaboration entre ports de Nouvelle-Aquitaine doit s'engager pour appuyer les possibles complémentarités et synergies afin de permettre un développement coordonné et une anticipation stratégique des nouveaux positionnements sur les filières.

Je souhaite que le CESER puisse apporter son analyse concernant les complémentarités des ports de Nouvelle-Aquitaine et leurs capacités respectives à développer une politique de développement économique et environnemental cohérente en favorisant notamment la multimodalité fer-mer au bénéfice du report modal.

En effet, le ferroviaire est un des axes essentiels pour les ports de la façade tant au niveau des infrastructures (ligne capillaire) qu'au niveau des services offerts (création et développement d'Opérateurs Fret de Proximité) qu'il convient d'analyser dans un cadre global.

Je sollicite votre bienveillance afin que cette étude puisse être menée au cours du premier semestre 2017 afin d'envisager des actions concrètes avant la fin 2017

Monsieur Renaud LAGRAVE, vice-président chargé des infrastructures, des transports et des mobilités assisté de Monsieur Mathieu BERGE, conseiller délégué aux ports et aéroports, coordonneront ce travail avec l'appui de Madame Françoise COUTANT chargée de la transition énergétique, Vice-Présidente et Monsieur Bernard UTHURRY, Vice-Président chargé du développement économique et de l'économie numérique

Ils sont bien sûr à votre disposition afin de vous accompagner dans la réalisation de cette étude.

En vous remerciant par avance de la contribution précieuse que votre assemblée pourra apporter, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Rousset', written over a rectangular box. The signature is stylized and includes a checkmark-like flourish at the end.

Alain ROUSSET

Annexe 2

Ce que dit, en matière de compétitivité, le rapport : « Priorities for the EU's Maritime Transport Policy until 2020 »

« Concernant la compétitivité, les ministres

- rappellent que **des ports modernes et bien connectés ainsi qu'un transport maritime à courte distance efficace jouent un rôle clé pour préserver et attirer de nouvelles industries et activités logistiques**, pour relier les différentes régions au sein du marché intérieur de l'Union et pour soutenir l'écologisation des transports ;

- appellent à une connectivité renforcée, en termes de liens maritimes fiables, fréquents et durables, afin de combler les écarts existants, d'éviter l'isolement et d'offrir aux régions insulaires, périphériques et ultrapériphériques des opportunités de croissance égales ;

- insistent sur le besoin de stimuler la création d'un réseau de corridors de transport multimodaux connectant les zones industrielles, périphériques et insulaires et présentant des équipements de transbordement modernes, **des infrastructures portuaires efficaces et durables**, des évolutions vers l'automatisation et des technologies avancées, encadrées législativement et administrativement de façon appropriée, et appellent à **la poursuite des travaux à cette fin dans le cadre des orientations pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, en faisant un usage optimal des instruments financiers adéquats et des subventions ;**

- rappellent les Conclusions du Conseil adoptées le 28 février 2017 sur **le rapport spécial N° 23/2016 de la Cour des comptes européenne** relatif à l'investissement dans les ports maritimes qui soulignent un certain nombre d'enjeux relatifs aux ports maritimes, **dont les orientations sur les Aides d'Etat pour les ports maritimes, la poursuite du développement d'un Règlement Général d'Exemption par Catégorie (RGEC) pour certains investissements portuaires, le besoin de fonds plus importants pour les ports, la nature spécifique des infrastructures portuaires et la pleine intégration des ports au réseau RTE-T** ».

Annexe 3

La position de l'Europe sur le trafic ferroviaire de marchandises¹⁶

La mobilité des marchandises, une composante fondamentale du marché intérieur de l'UE, est essentielle au maintien de la compétitivité de l'industrie et des services européens. Elle a un impact considérable sur la croissance économique et la création d'emplois. Ces dernières années, le transport intérieur de marchandises dans l'UE (qui englobe les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable) s'est stabilisé, en volume, autour de 2 300 milliards de tonnes-kilomètres par an, le transport routier comptant pour quelque 75 % de ce total.

Cependant, les transports ont également une incidence négative sur l'environnement et sur la qualité de vie des citoyens de l'UE. Ils représentent environ un tiers de la consommation d'énergie et du total des émissions de CO₂ dans l'UE. Favoriser le remplacement du transport routier par des modes de transport efficaces et durables, comme les transports par chemin de fer et par voie navigable, pourrait permettre de réduire la dépendance de l'Europe vis-à-vis des importations de pétrole ainsi que la pollution. Selon l'Agence européenne de l'environnement, les émissions de CO₂ provenant du transport ferroviaire sont 3,5 fois inférieures, en tonnes-kilomètres, à celles causées par le transport routier.

Des modes de transport plus durables permettraient également de contribuer à réduire les coûts associés à la congestion des routes, lesquels, suivant les prévisions actuelles, devraient augmenter d'environ 50 % d'ici à 2050, pour atteindre près de 200 milliards d'euros par an, et à faire baisser le nombre d'accidents liés aux transports.

La promotion de modes de transport plus efficaces et plus durables, et en particulier du fret ferroviaire, constitue depuis 25 ans un volet essentiel de la politique de l'UE. Dès 1992, la Commission européenne a fait de la modification de l'importance relative des différents modes de transport l'un de ses principaux objectifs. En 2001, elle a confirmé qu'il importait de redynamiser le secteur ferroviaire, et s'est fixé pour objectif de maintenir la part de marché du fret ferroviaire dans les États membres d'Europe centrale et orientale à 35 % d'ici à 2010. Enfin, en 2011, la Commission s'est fixé comme objectif de transférer pas moins de 30 % du fret routier transporté sur des distances supérieures à 300 km vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou les voies navigables d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050.

Les objectifs politiques de l'UE en matière de transfert des marchandises de la route vers le rail se sont traduits, au niveau de l'Union, par une série de mesures législatives visant principalement à ouvrir le marché, à garantir un accès non discriminatoire à ce dernier, ainsi qu'à promouvoir l'interopérabilité et la sécurité. En outre, le budget de l'UE a contribué au financement de projets ferroviaires à hauteur de 28 milliards d'euros environ entre 2007 et 2013.

¹⁶ Eléments du rapport de la Cour des comptes européenne – 2016 (Cf. Bibliographie en fin de rapport)

Bibliographie

- Rapport annuel de la Cour des Comptes – Février 2017
- Façade Sud-Atlantique, Monographie de l'économie maritime (édition 2016) – Direction Interrégionale de la Mer Sud-Atlantique
- « Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE : toujours pas sur la bonne voie » - Cour des Comptes Européenne - 2016
- « Stratégie portuaire et défis logistiques : quels leviers pour des dynamiques de long terme ? » - TDIE - Octobre 2016
- Rapport de la mission parlementaire des sénateurs Yannick Vaugrenard et Gérard César sur les trois grands ports maritimes de la façade Atlantique (juillet 2016)
- Document de coordination interportuaire des Grands Ports Maritimes de la façade atlantique - MENSIA (Novembre 2012)
- « Relance des ports français, de la parole aux actes : l'urgence » - Fédération Nationale des Ports et Docks CGT (avril 2017)
- « Quelle stratégie et quelle gouvernance portuaires en Occitanie / Pyrénées-Méditerranée ? – Rapport du CESER Occitanie – Janvier 2017
- Priorities for the EU's Maritime Transport Policy until 2020
- Règlement (UE) 2017/352 du Parlement Européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports
- Universalis – Ports maritimes
- « Insee Première » n°1573, 03/11/2015
- Revue « Infrastructures et mobilité » - Février 2017
- Objectif OFP : Opérateurs ferroviaires de proximité
- La Documentation française.



Crédit photos : S.HUSTE/GPMB - PAT GPMB - CCI Bayonne Pays Basque, Bertrand LAPEGUE - @Galewski Christophe-CCIRS - Michel BERNARD

Édition : service reprographie du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine

Dépôt légal : novembre 2017
ISBN n°978-2-11-152386-9



SITE DE BORDEAUX

14 rue F. de Sourdis
CS 81383
33077 Bordeaux Cedex
Tel. 05 57 57 80 80

SITE DE LIMOGES

27 Bud de la Corderie
CS 3116
87031 Limoges Cedex 1
Tel. 05 55 45 19 80

SITE DE POITIERS

15 rue de l'Ancienne
Comédie - CS 70575
86021 Poitiers Cedex
Tel. 05 49 55 77 77



Ceser Nouvelle-Aquitaine



ceser-nouvelle-aquitaine.fr
