



Paul Turret, le directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar), plaide, à un mois et demi de décisions attendues sur les ports au Cimer, pour une politique portuaire nationale, couplée à des pactes territoriaux avec les collectivités.

Il faut aux ports français un vrai engagement national

La question récurrente de la gouvernance portuaire est de nouveau à l'ordre du jour. Faut-il réformer la gestion des grands ports maritimes ?

Il faut éviter de raisonner comme si on voulait réformer la gouvernance pour la gouvernance. La question, selon moi, est plutôt de savoir si le modèle du conseil de surveillance des grands ports maritimes imaginé il y a dix ans est toujours pertinent. Ne faut-il pas imaginer un conseil d'administration réunissant les acteurs directement responsables ?

Avec des personnalités qualifiées, même non actionnaires, comme à Anvers ?

Je pense plutôt à un vrai conseil d'administration, avec les actionnaires et les financeurs pour clarifier qui décide et qui paye. L'idée selon moi est de revoir la notion de projets stratégiques qui se heurtent à un court terme incontrôlable tellement il est devenu fluctuant – on voit bien que les trafics varient brutalement, tel le conteneur qui croissait à deux chiffres l'an passé au Havre et à Fos pour revenir à des niveaux bien plus faibles cette année – et à un long terme quasi inimaginable. Il faut sortir d'une lecture très programmatique qui promet sur des longues périodes même s'il faut l'avoir dans les cartons. Pourtant, il faut inscrire quelque part une capacité développable le moment venu. La modernité, c'est l'opportunisme du temps court et le pragmatisme du temps long.

Mais ne faut-il pas bien une politique portuaire avec une vision ?

Elle passe par un plan d'entreprise pour chaque port en ne cherchant plus un « éléphant blanc » – industriel ou trafic salvateur –, mais en visant des marchés concrets, des



Solène Le Roux

« La modernité, c'est l'opportunisme du temps court et le pragmatisme du temps long. »

business réels. Il faut, plus que jamais, aller conquérir les trafics avec les dents, avec le soutien des territoires si besoin dans le cadre de pactes avec les collectivités. Cela passe en même temps par une politique portuaire nationale, pourquoi pas organisée à travers un comité stratégique portuaire français, réunissant les directeurs de ports, mais aussi les acteurs ferroviaires et fluviaux et des grands clients.

Et l'autonomie des ports alors ?

La France n'a que sept ports d'État, moins que le Maroc, deux fois moins que l'Italie même après la réforme qui en a réduit le nombre. Cela peut justifier une véritable stratégie d'État sans doute avec les territoires selon des formules à trouver. L'État dominant dans les ports d'axe et les territoires domi-

nant dans les autres.

Avec une politique portuaire passant par des décisions dans l'intérêt de l'économie nationale ?

Oui. Il faut une politique pour planifier le développement des terminaux à conteneurs, la modernisation du roro, renforcer les axes ferroviaires longue distance, équiper les ports de courant de quai, favoriser fameuse transition énergétique qui, on le voit avec le charbon, risque de détruire surtout pour l'instant de l'industrie portuaire.

La politique d'axe qui a fait l'objet de plusieurs rapports présentés récemment au gouvernement va-t-elle dans ce sens ?

Oui. Mais je pense qu'il faut être très pragmatique avec des axes

fluviaux courts pour le conteneur, Le Havre - Gennevilliers, Fos - Lyon et Dunkerque - Lille, complémentaires d'une offre ferroviaire plus ambitieuse drainant les marchés dans la concurrence belge. Il faut développer le ferroviaire en associant gestion des terminaux et opérateurs des trains. Dans son rapport très critique sur le terminal multimodal du Havre, c'est d'ailleurs ce que la Cour des comptes suggère.

Vous évoquez le courant de quai. L'écologie est-elle une carte à jouer pour les ports ?

Oui, si on cesse de parler des ports comme étant au service du développement durable, ce qui ne veut rien dire selon moi, mais plutôt comme susceptibles d'offrir des solutions de services pour les industriels, accompagner les stratégies d'efficacité énergétique et de réduction des nuisances. Il faut voir les ports comme des gestionnaires de disponibilité énergétique au service de la transition écologique. L'écologie industrielle est une évidence pour faire des complexes portuaires des écosystèmes coproductifs, avec des synergies à l'intérieur du port dont peut profiter aussi l'espace urbain.

Et le smartport ? Un gadget ?

Non, c'est un incontournable. Il faut associer tous les systèmes – gestion des escales, des marchandises, des terminaux et des entrepôts logistiques – dans une cohérence nationale. L'innovation, dont les ports peuvent être les moteurs, doit être au cœur des stratégies des places portuaires, au service de la compétition portuaire nationale. C'est en grande partie ici que se joue la (re)conquête de parts de marché sur Anvers. ■

Propos recueillis par
Thibaud TEILLARD

