

« 6 questions à »

Geoffroy Caude

délégué général de l'Union des ports de France

Geoffroy Caude est délégué général de l'Union des ports de France depuis 2010. Ingénieur général des Ponts et Chaussées, il a exercé en tant que sous-directeur des transports par voies navigables puis sous-directeur des affaires économiques à la direction des transports terrestres au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (1990-1995), directeur de l'exploitation et du développement puis directeur de l'outillage au Port autonome du Havre (1995-1999) et directeur du Centre d'études techniques maritimes et fluviales (1999-2009). Il préside la commission maritime de l'Association internationale de navigation (AIPCN), ainsi que la commission scientifique et technique du projet de liaison fluviale Seine-Nord Europe.



Six ans après la réforme portuaire, les ports français sont-ils en train de relever le défi de la compétitivité? Quels sont les principaux handicaps qui les ralentissent encore?

Geoffroy Caude - La réforme portuaire de 2008 a été parachevée au cours de l'année 2012 dans l'ensemble des grands ports maritimes de métropole et dans la plupart des autres ports. Le transfert de l'activité d'outillage aux entreprises de manutention a permis à celles-ci d'organiser les opérations de façon autonome et de gagner en compétitivité. A la suite d'actions commerciales importantes menées auprès des clients, armateurs et chargeurs, notamment en Asie, les grands ports ont commencé à regagner des parts de marché et à retrouver la confiance de leurs clients grâce à un climat social apaisé depuis près de trois ans. Ainsi, de 2011 à 2013, la part de marché du port du Havre sur la rangée Nord pour les conteneurs est passée de 5,8% à 6,4% grâce à une nette reprise du marché des transbordements de grands armements

« Les principaux handicaps des ports concernent d'abord leur image, car les habitudes des clients sont bien ancrées, et la faible part des modes massifiés »

comme MSC. Dans un contexte général d'activité économique ralentie, ce signe est très encourageant.

Les principaux handicaps concernent d'abord leur image, car les habitudes des

clients sont bien ancrées, et la faible part des modes massifiés que sont le fer (si l'on fait exception de Dunkerque) et la voie fluviale. Ils se situent aussi au niveau des multiples initiatives qui enserrant les ports français dans des réseaux de contraintes environnementales, urbaines et de sécurité des riverains qui, pour compréhensibles qu'elles soient, n'en constituent pas moins des obstacles à l'implantation de nouvelles activités lorsqu'on les compare au niveau européen.

En tenant compte des tensions budgétaires actuelles, quels sont les projets de nouvelles infrastructures ou de nouveaux services les plus nécessaires pour renforcer l'hinterland ferroviaire et fluvial des grands ports maritimes et permettre le report modal et la massification des trafics? Le canal SNE en fait-il partie? Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) peuvent-ils jouer un rôle important?

G. C. - Les ports français ont communiqué en leur temps à la commission Mobilité 21 les priorités d'investissements qui leur apparaissent essentielles et ils se sont réjouis que la commission ait jugé pertinent de recommander au gouvernement d'investir fortement dans les ports. Je citerai, pour Dunkerque, Cap 2020 et l'aménagement de certaines voies ferroviaires pour des trains longs sur l'axe Dunkerque-Lille-Metz ou leur électrification. Pour Haropa sont concernés la troisième phase de Port 2000, le prolongement du grand canal maritime vers le canal de Tancarville, le contournement de Rouen par la liaison A28-A13, ainsi que la création d'une plateforme multimodale à Achères. Pour le

grand port maritime de Marseille, il s'agit des travaux routiers de l'A56 afin de contourner Fos ou encore du traitement du nœud ferroviaire lyonnais.

Quant au canal Seine-Nord, le ministre ayant confié au député du Nord Rémi Pavvros une mission particulière à ce sujet, les ports ne se sont pas prononcés sur le projet, qui n'a pas été évalué de ce fait

« Sur le marché logistique, Marseille a pour principal concurrent Anvers et joue la carte d'un temps de navigation inférieur et d'une desserte ferroviaire ou fluviale de son hinterland pour regagner des parts de marché, vers la Suisse par exemple »

par la mission. Ils constatent avec intérêt que le projet Mageo, qui établit une jonction à grand gabarit de l'Oise entre le début du canal Seine-Nord et sa confluence aval avec la Seine, a bien été retenu par Mobilité 21 et qu'il est intégré au projet présenté par le député. La compétitivité entre les ports de l'Axe Seine et leurs concurrents situés au nord du canal Seine-Nord pourra ainsi être mieux assurée.

L'exemple du port de Hambourg illustre bien que la multiplication d'opérateurs ferroviaires vers les ports est possible. Le fait qu'en 2013 l'OFP La Rochelle, avec l'entrée à son capital du port de Nantes, soit devenu l'OFP Atlantique est un exemple de cette dynamique.

Le regroupement au sein d'Haropa des ports de Paris, Rouen et Le Havre est-il



une initiative en voie de réussite ? Pourrait-elle se reproduire ailleurs, en particulier en créant « un Haropa du sud », comme l'a estimé urgent Thierry Guimbaud, directeur des services de transports à la DGITM, en conclusion du colloque que l'UPF a co-organisé avec le ministère de l'Ecologie et l'association TDIE en décembre 2013 ?

Geoffroy Caude - Des trois formes de coopération interportuaire qui concernent l'Axe Seine, la façade atlantique et, plus récemment, les grands ports maritimes des Antilles et de la Guyane, celle d'Haropa

« La coopération autour de l'axe Rhône-Saône (Medlink), qui a permis d'accroître les services fluviaux ou ferroviaires, pourrait sans doute être amplifiée si elle prenait la forme d'un "Haropa du sud" méditerranéen et rhodanien »

joue le rôle de précurseur. Elle fait aussi davantage sens car elle se situe le long d'un axe majeur de pénétration logistique, la Seine, dont le bassin, qui irrigue cinq régions - Haute et Basse-Normandie, IDF, Champagne-Ardenne (Nogent-sur-Seine) et Bourgogne (port de Gron) -, est essentiel à l'approvisionnement de l'agglomération parisienne. Le GIE Haropa, par ses initiatives logistiques et sa force de communication commerciale, a franchi en 2013 la barre des 90 Mt, avec une croissance de 6% en 2012, ce qui représente une des meilleures progressions de la rangée nord-européenne.

Une coopération de même nature s'est montée autour de l'axe Rhône-Saône, qui porte le nom de Medlink et qui a permis d'accroître les services fluviaux ou ferroviaires : elle pourrait sans doute, comme le suggère Thierry Guimbaud, être amplifiée si elle prenait la forme d'un « Haropa du sud » méditerranéen et rhodanien.

Quelle est votre analyse de la filière logistique française aujourd'hui, dont les ports sont un maillon essentiel ? La plate-forme de Dourges reste à ce jour la seule plate-forme multimodale de cette importance. Les capacités logistiques portuaires permettant d'évacuer rapidement les conteneurs sont souvent insuffisantes, de même que les sillons. Quels

sont les premières réalisations ou projets permettant d'améliorer la situation ?

G. C. - La réforme de 2008 a largement contribué à l'accélération des implantations logistiques dans les ports français, ce qui contribue amplement à les ramener dans la course avec leurs concurrents. C'est ainsi que Marseille a pour principal concurrent sur ce marché Anvers et qu'il joue la carte d'un temps de navigation inférieur et d'une desserte ferroviaire ou fluviale de son hinterland pour regagner des parts de marché, vers la Suisse par exemple.

De même, Haropa offre à ses clients des solutions logistiques globales et participe notamment à l'amélioration de la logistique d'approvisionnement du quart nord-ouest de la France, sachant que son hinterland va bien au-delà. Sur le marché des conteneurs, il détenait en effet en 2013 plus de 35% de parts de marché de l'ensemble de la façade ouest et plus de 25% en Rhône-Alpes. Dunkerque a une vocation particulière pour participer à la distribution des fruits ou autres produits frais ainsi qu'à leur distribution vers la Grande Bretagne.

Des chantiers multimodaux sont appelés à se développer au Havre et à Marseille. De son côté, l'Union européenne a reconnu les ports comme nœuds du réseau central des RTE-T : ainsi, pour la France, font partie du réseau central les sept ports maritimes de Dunkerque, Calais, Le Havre, Rouen, Nantes-St-Nazaire, Bordeaux et Marseille, tandis que le réseau global compte dix-neuf autres ports maritimes de métropole ou d'Outre-mer.

Les ports sont-ils appelés à développer encore leurs activités industrielles générant du trafic, en particulier à travers l'accueil des énergies renouvelables ? La préservation des espaces naturels peut-elle constituer à cet égard un handicap ?

G. C. - Comme l'ensemble des grands acteurs économiques, les ports sont appelés à adopter une approche privilégiant les activités durables compatibles avec leur environnement, ce qui suppose des équilibres à négocier dans le cadre de leurs plans de développement stratégiques avec les industriels, les logisticiens, les acteurs portuaires, les riverains et les associations en charge de la préservation des espaces naturels et de leur biodiversité. Il en va ainsi des énergies renouvelables dans le contexte

de la transition énergétique. Mais ils ne pourront le faire, comme l'a très bien montré le rapport récent rendu au ministre par le CGIET (Serge Catoire et Françoise Gadbin) et le CGEDD (Jean-Marc Lacave et Gérard Patey) sur « la mise en œuvre des projets portuaires pour y développer durablement les activités industrielles logistiques », que si l'application de la réglementation est rendue plus cohérente, à l'instar d'autres pays européens⁽¹⁾.

En conclusion du même colloque, Thierry Guimbaud a évoqué l'émergence des « ports maritimes 2.0 ». Qu'en pensez-vous et quels sont les premiers effets de la stratégie nationale de relance portuaire élaborée par l'Etat en mai 2013 ?

G. C. - La fluidité logistique passe aussi par la fluidité des opérations de saisie d'information et de contrôle administratif : des efforts importants ont été menés et se poursuivent, par exemple avec la direction

« L'UPF a prévu, le 9 septembre prochain, de réaliser une journée d'échange particulière avec la direction des services de transport, le CMF et le CEREMA pour parler de planification portuaire stratégique »

générale des douanes et des droits indirects. De même, la direction des services de transport est chargée de mettre en œuvre le guichet unique portuaire qui doit être opérationnel, selon la directive européenne 2010-65, au 1^{er} juin 2015. Elle vient de confier à l'UPF la maîtrise d'ouvrage déléguée de deux modules de ce projet, concernant le portail d'entrée du dispositif et le module de saisie embarquée à bord des navires.

C'est en ce sens que l'UPF partage la vision des « ports maritimes 2.0 » et qu'elle a prévu, le 9 septembre prochain, de réaliser une journée d'échange particulière avec la direction des services de transport, le CMF⁽²⁾ et le CEREMA⁽³⁾ pour parler de planification portuaire stratégique. ■

(1) Voir page 20 (ndlr).

(2) Cluster maritime français (ndlr).

(3) Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (ndlr).