

Colloque scientifique

*Gouverner et administrer des espaces sous tension –  
Ports et communautés portuaires d'Europe en mutation*

# Les relations interportuaires en France (éclairages européens) : Concurrence et coopération

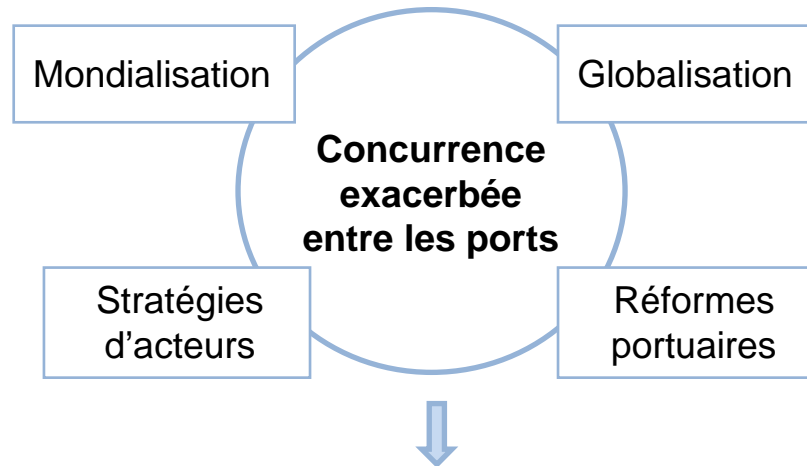
Anne GALLAIS BOUCHET, Romuald LACOSTE

Nantes, 20 octobre 2011



ERA Fret  
SPLOTT  
IFSTTAR





## ***ACCENTUATION DES NOUVELLES DYNAMIQUES DE COOPERATION***

Travail de recherche sur les modes de coopération en France.  
Double approche : Géographie et Droit.

### Deux axes d'études :

- Les domaines de la coopération.
- Les cadres de la coopération en France.




# Les domaines de la coopération interportuaire

Trois clés pour une lecture de la coopération portuaire

clés	appréciation	exemples
<b>Domaine d'action</b>	Non conflictuel à potentiellement conflictuel	Marketing, infrastructures
<b>Effet sur l'activité</b>	Quantitatif ou qualitatif, faible à élevé	Trafics, système TIC
<b>Bénéfice</b>	Egal ou différencié	Formation, création de lignes

Source : Gallais Bouchet & Lacoste, 2011

- Conflictualité et consensus.
- Effets quantitatifs ou qualitatifs.
- Notion de bénéfices mutuels mais différenciés.

 De multiples combinaisons possibles : 3 exemples, à 3 échelles, dans 3 régions.



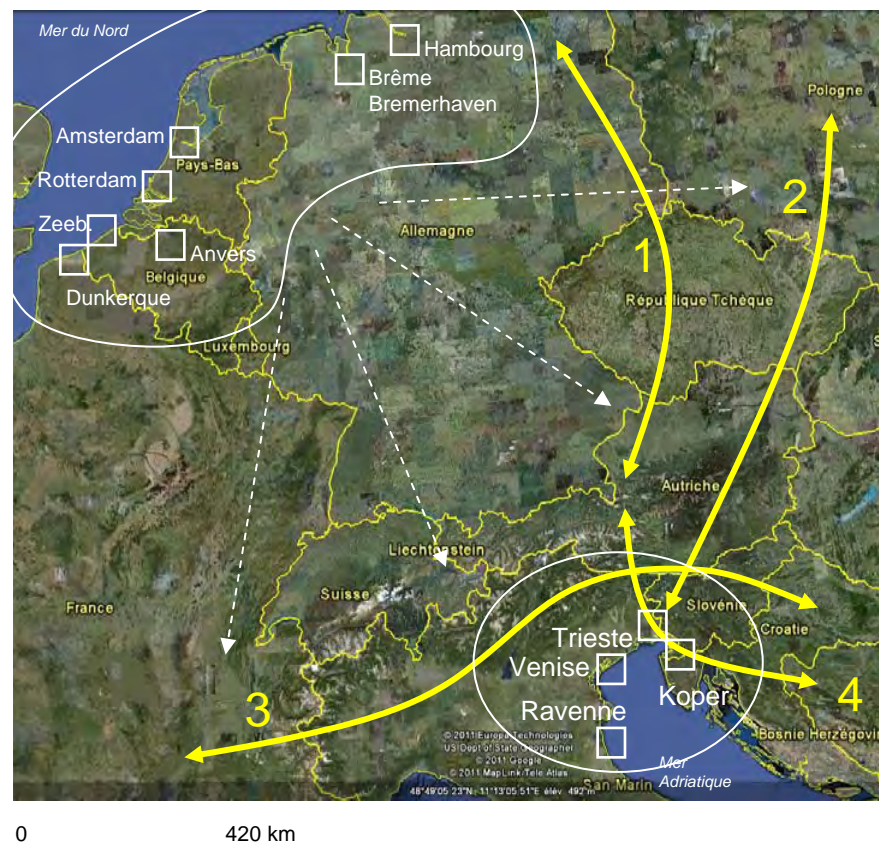
# Les domaines de la coopération : bénéfiques égaux

Echelle européenne - domaine d'action non conflictuel - effets attendus qualitatifs puis quantitatifs - bénéfiques égaux

## Ports du nord de l'Adriatique : **association d'autorités portuaires (NAPA). En cours.**

Objectif : promouvoir les ports du nord de l'Adriatique comme porte d'entrée alternative du continent européen, face à la rangée nord.

- ❑ Promotion auprès des armateurs et des chargeurs : salon Transport Logistic China (2010).
- ❑ Intégration du système d'information entre les ports (échanges de données harmonisés).
- ❑ Lobbying européen pour influencer les tracés des corridors de fret.
- ❑ Marketing vert (comparatif des émissions de CO2 en provenance d'Asie vers NAPA et rangée nord).



- 1 Corridor Salzburg- Malmö
- 2 Corridor Adriatique - Baltique
- 3 E 70 La Corogne - Varna
- 4 Corridor X

Rappel du trafic total des ports en 2009 : Rotterdam : 387 Mt, Anvers 158 Mt, Hambourg 110 Mt. NAPA 100 Mt.



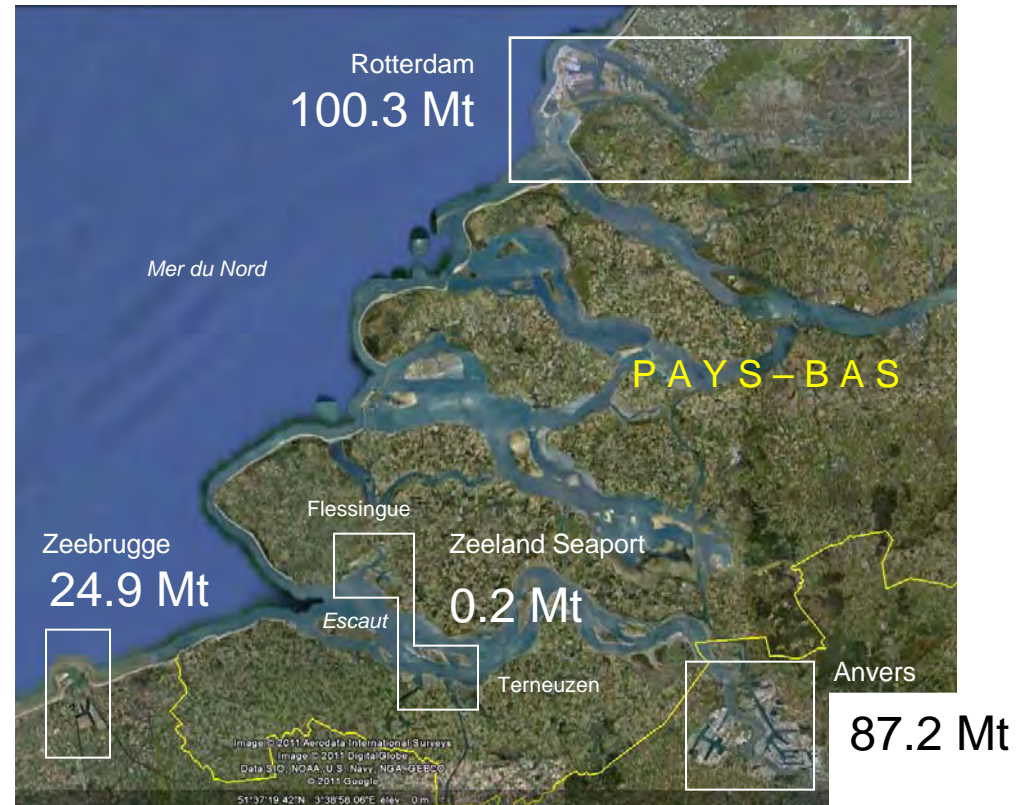
# Les domaines de la coopération : bénéfiques différenciés

Echelle régionale - domaine d'action potentiellement conflictuel - effets attendus quantitatifs et qualitatifs - bénéfiques différenciés

## Rotterdam / Flessingue : **ouverture de terminaux conteneurs. Echec.**

Création de EMS, société chargée du développement de projets portuaires (Westerschelde container terminal, Axelse vlakte)

- ❑ Motivation de Rotterdam : **contrôle des tarifs portuaires d'un concurrent potentiel.**
- ❑ Motivation de Flessingue : **développement du trafic de conteneurs (2 Mevp ou 20 Mt).**
- ❑ Apport de Rotterdam : **savoir-faire en développement de projets portuaires.**
- ❑ Apport de Flessingue : **disponibilité foncière bord à quai.**



Trafic conteneurs 2009 en millions de tonnes

0 35 km



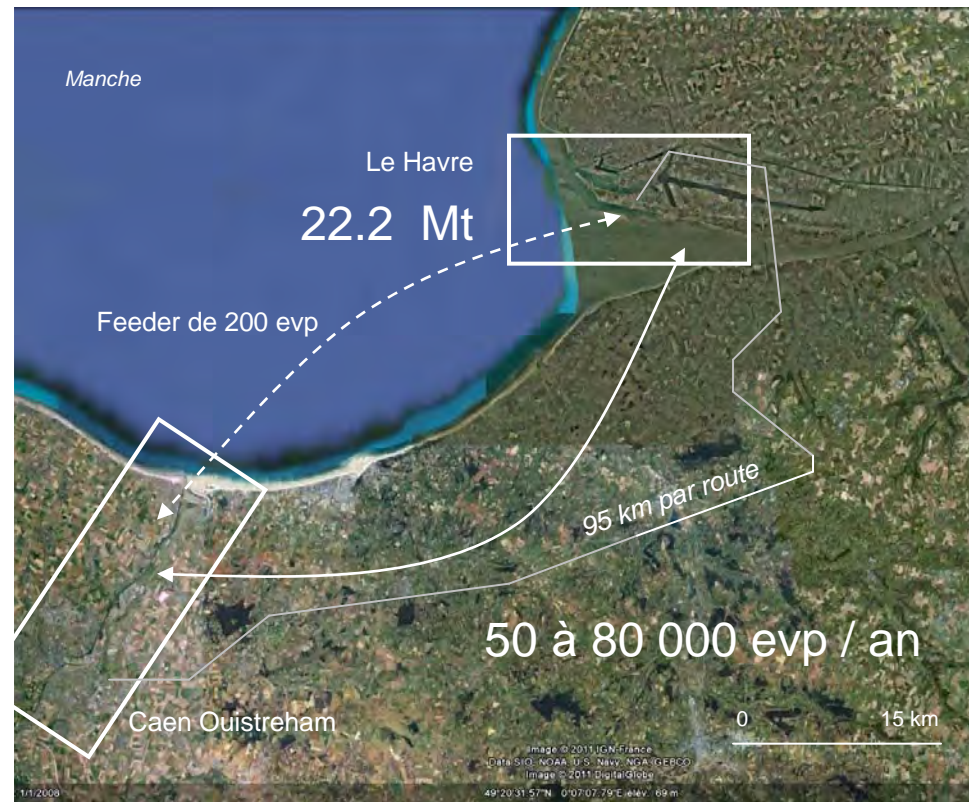
# Les domaines de la coopération : bénéfices différenciés

Echelle locale - domaine d'action non conflictuel - effets attendus quantitatifs et qualitatifs - bénéfices différenciés

## Le Havre / Caen : **ouverture d'une ligne de feeders . En cours**

Convention de partenariat : CFT, Logiseine (TN-CFT)  
Sogemar, CCI Caen, PNA, GPMH.

- ❑ Motivation du Havre : **promotion du report modal et massification des pré & post acheminements.**
- ❑ Motivation de Caen : **développement du trafic de conteneurs.**
- ❑ Apport du Havre : **rôle de générateur de trafics conteneurs.**
- ❑ Apport de Caen : **potentiel de trafic conteneurs transférable de la route vers la mer.**



Trafic conteneurs 2009 en millions de tonnes

# Les mécanismes de coopération interportuaire en France

Loi 2008-660 de juillet 2008 portant réforme portuaire : *Création des Grands Ports Maritimes*.

Objectif global : renforcement de la compétitivité de l'ensemble des ports français face à leurs homologues européens.

- ➔ Outils pour renforcer la compétitivité de chaque port : gouvernance, commandement unique.
- ➔ Outils pour favoriser la coopération entre les ports afin d'améliorer la cohérence des projets, de limiter la concurrence entre les ports nationaux, et d'optimiser les relations qu'ils entretiennent avec leur hinterland.

Les outils de coopération interportuaire

	Caractères		
	Transversalité de la tutelle	obligation	Outil mis en avant par la loi 2008-660
Conseil de coordination interportuaire	non	oui	oui
Groupement d'intérêt public	oui	non	oui
Convention <i>ad hoc</i>			non
Prise de participation			oui
Groupement d'intérêt économique			non

Source : Gallais Bouchet & Lacoste, 2011



# La gouvernance entre les ports

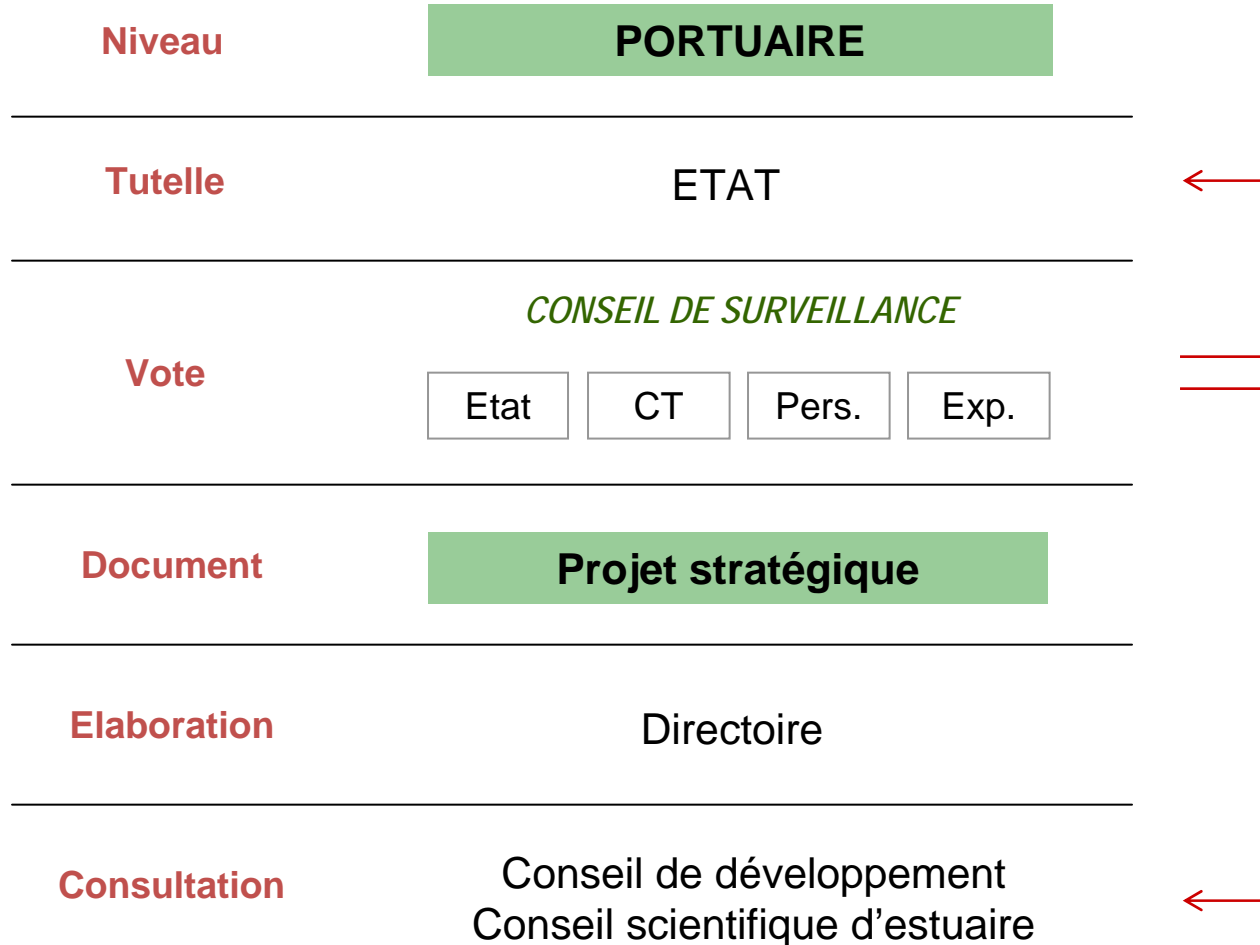


CT : collectivités territoriales.  
Pers. : représentants du personnel.  
Exp. : experts et personnalités qualifiées.





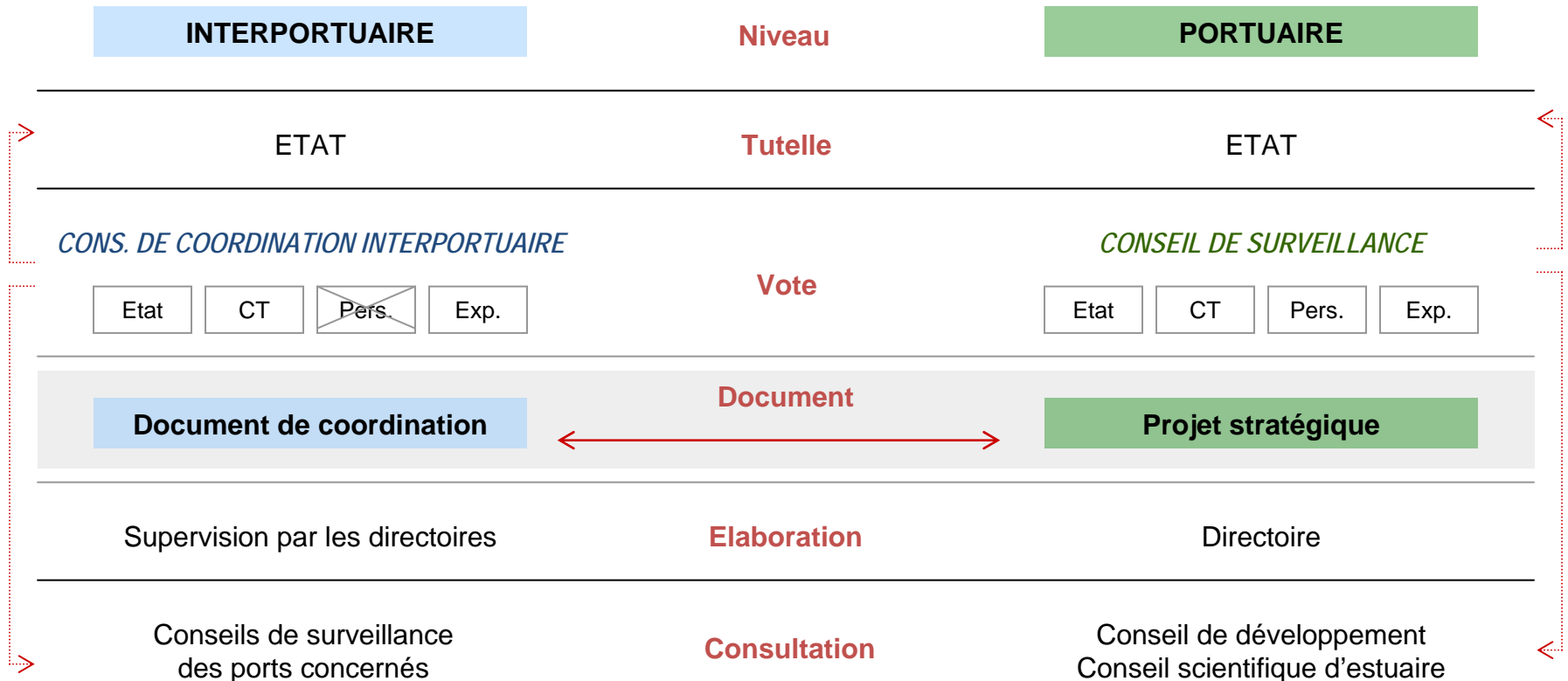
# La gouvernance au sein du port



CT : collectivités territoriales.  
Pers. : représentants du personnel.  
Exp. : experts et personnalités qualifiées.



# Le parallélisme des structures de gouvernance



➔ Risque de défaut d'arbitrage, part du compromis, effet sur les actions engagées.



# Focus : le conseil de coordination interportuaire de la Seine

## GPM du Havre, GPM de Rouen, PA de Paris

Créé par le décret n°2009-556 de mai 2009.

Installé le 15/10/2009.

Président : C. Gressier.

*Collectivités territoriales concernées :*

Régions Haute-Normandie et Ile-de-France

Communautés d'agglomérations du Havre et de Rouen et Conseil de Paris.

Trafics portuaires 2010\*

	Le Havre	Rouen	Paris
Total	70 203	26 687	20 864
Conteneurs	2 400	129	126
Vracs liquides	42 388	12 474	438
Vracs secs	3 395	12 114	3 774

\* trafics en Mt, conteneurs en 000 evp.

Source : ISEMAR

## OBJECTIFS

- Définir des orientations stratégiques communes aux 3 ports.
- Coordonner leurs politiques d'aménagement en termes de dessertes terrestres (fluvial et ferroviaire) notamment.
- *In fine*, améliorer la logistique d'approvisionnement de l'Ile-de-France et du quart Nord Ouest de la France.

## PARTICULARITE

Double inscription du CCIS dans la réforme portuaire de 2008 et dans le projet du Grand Paris.

= Un projet interportuaire cohérent avec un projet urbain et de territoires.

# Conclusions

- ❑ Variété des échelles, des domaines, des outils et des effets de la coopération en Europe.
- ❑ En France : la loi portant réforme portuaire (2008) met en avant un outil particulier : le conseil de coordination interportuaire.
- ❑ L'analyse qualitative de la structure et du fonctionnement de cet outil met en évidence des failles potentielles (défaut d'arbitrage, rapports de force, compromis, consensus).
- ❑ Le dépassement de ces failles résidera dans la combinaison qui sera faite de 3 clés de lecture de la coopération : domaines d'action choisis, effets qualitatifs et /ou quantitatifs attendus et bénéfiques mutuels mais égaux ou différenciés.
- ❑ Au-delà, les conseils de coordination interportuaire auront d'autant plus de réussite qu'ils s'intégreront dans un projet de territoires.



Merci de votre attention

Anne GALLAIS BOUCHET  
gallais.bouchet@isemar.asso.fr

Romuald LACOSTE  
romuald.lacoste@developpement-durable.gouv.fr



ERA Fret

SPLOTT

IFSTTAR

