

# LES GRANDES TENDANCES D'ÉVOLUTION DES PORTS EN FRANCE ET DANS LE MONDE



**GEOFFROY CAUDE (74)**

IGPEF, membre permanent du CGEDD, président honoraire de l'AIPCN (Association mondiale pour des infrastructures de navigation maritimes et fluviales)

L'activité des ports français est largement impactée par les grandes évolutions mondiales. Il faut les avoir en tête avant toute réflexion en la matière. L'AIPCN au sein de ses commissions maritime et environnementale produit des travaux qui reflètent les tendances à l'œuvre et on doit s'y reporter pour approfondir la question.

ntimentement mêlés à l'histoire maritime et au commerce international, les ports représentent pour les principaux d'entre eux des actifs stratégiques majeurs. Ce n'est donc pas le fruit du hasard si les privatisations lancées dans les années 1990 se sont limitées aux terminaux portuaires à l'exception de celle du port du Pirée, imposée par les institutions financières internationales, qui permet ainsi à l'armateur chinois Cosco de bénéficier d'une porte d'entrée privilégiée en Europe, ou que les États-Unis se soient opposés en 2006 pour des raisons de souveraineté nationale au rachat des actifs portuaires de P and O aux États-Unis par Dubai Ports World. Enfin, l'exemple le plus marquant sur le plan international n'est-il pas celui de l'explosion des trafics des ports chinois poussés par la nouvelle politique économique d'ouverture du pays et de transformation en atelier mondial ? Le port de Rotterdam perd sa place de premier port mondial en 2002 au profit de Singapour, distancé ensuite par Shanghai en 2005. En France, l'affirmation en 2017 par le Premier ministre concernant les trois portes d'accès maritimes portuaires (*port gateways*) majeures que sont Le Havre-Rouen, Marseille-Fos, ainsi que Dunkerque, ne renvoie-t-elle pas

à cette même reconnaissance de leur caractère d'actifs stratégiques ? De plus l'effet d'entraînement des ports dans l'économie est considérable : les trois *gateways* majeurs en France pèsent à eux seuls 13 milliards d'euros de valeur ajoutée et 130 000 emplois.

## Les modèles de développement et la gouvernance portuaire

Les ports européens se sont développés historiquement selon trois familles géographiques : le port hanséatique où la ville-port commerce presque par essence, le port latin avec une prééminence de la puissance publique, enfin le port anglo-saxon avec les *trust ports* indépendants de l'État et des collectivités. La typologie portuaire internationale distingue aussi les fonctions du port avec le *landlord port* ou port propriétaire, le port outil

## REPÈRES

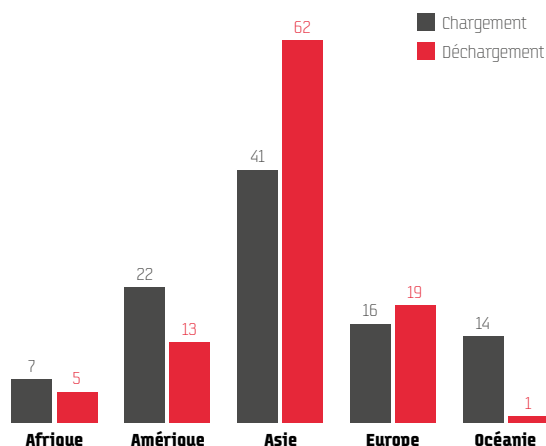
Les ports mondiaux ont très bien reflété le basculement du centre de gravité des échanges des rives de l'Atlantique vers l'Asie. L'étude produite par la Cnuced en 2020 sur les transports maritimes mondiaux montre que l'Asie représente 62 % des tonnages déchargés et 41 % des tonnages chargés dans le monde, principalement à cause des importations massives de la Chine, de l'importance du trafic intracontinental asiatique et de la croissance de la conteneurisation. Ainsi le port de Shanghai avec un trafic de 42 MEVP en 2018 et de 730 MT au total réaliserait 420 MT en conteneurs, soit près de 60 % de son trafic pour autant que le ratio moyen de 10 T par EVP ait le même sens que pour les ports français. La conteneurisation et ses développements considérables depuis les années 1990, notamment avec la capacité croissante des navires qui en résulte, ont contribué à favoriser ces adaptations des ports aux évolutions du commerce international. On passe de porte-conteneurs de 10 000 EVP à la fin des années 1990 à des emports de quelque 25 000 EVP aujourd'hui. (L'équivalent vingt pieds, ou EVP, est une unité approximative de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs fondée sur le volume d'un conteneur de vingt pieds.)

		2003	2002	2001	2000
<b>SINGAPOUR</b>	SINGAPOUR	348 MT	335 MT	313 MT	326 MT
<b>ROTTERDAM</b>	PAYS-BAS	327 MT	321 MT	314 MT	320 MT
<b>SHANGHAI</b>	RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE	316 MT	263 MT	221 MT	204 MT
<b>SUD LOUISIANE</b>	ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE	217 MT	235 MT	230 MT	223 MT
<b>HONG KONG</b>	RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE	208 MT	193 MT	178 MT	175 MT

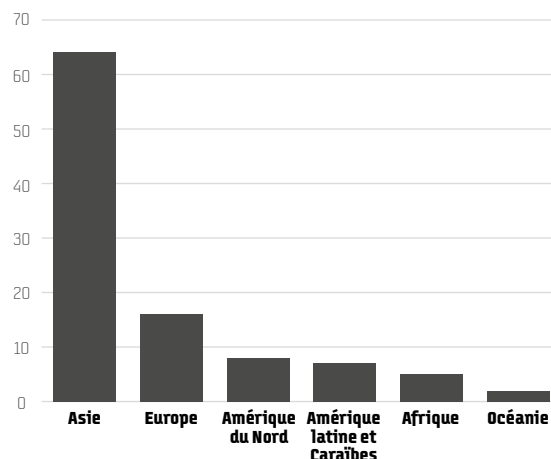
Les cinq premiers ports mondiaux de 1999 à 2003 avec leur trafic exprimé en millions de tonnes.

gestionnaire d'outillage et le port prestataire de services, la tendance générale issue des privatisations de la fin des années 1980 allant vers le port propriétaire aménageur. Plus récemment, en 2010, Patrick Verhoeven, alors secrétaire général de l'ESPO, développe les notions de port conservateur, facilitateur et entrepreneur.

Le port entrepreneur est clairement la voie du port de Rotterdam qui est devenu une entreprise publique (70 % du capital détenu par la municipalité et 30 % par l'État) avec une gouvernance resserrée (un conseil de surveillance doté de 5 à 7 administrateurs du secteur privé, nommés par les deux actionnaires publics) et un domaine portuaire propriété de la municipalité. D'ailleurs ce modèle se caractérise par une prépondérance des recettes domaniales sur celle des droits de port. Les conséquences n'ont pas été neutres, puisque le port a été assujéti à l'impôt sur les sociétés, ce qui par application des règles de concurrence européennes a induit progressivement l'assujettissement à l'IS des ports belges, français, italiens et espagnols. Pour ne pas être en reste, le port d'Anvers a aussi adopté ce statut d'entreprise publique dont la municipalité détient la totalité du capital et, plus récemment en 2018, les ports flamand de Gand et néerlandais de Terneuzen ont fusionné en une société publique transfrontalière North Sea Ports avec huit actionnaires publics. L'évolution vers le port entrepreneur prévaut aussi dans l'élaboration de la stratégie nationale portuaire française, car les évolutions économiques et les incertitudes accrues qui marquent l'économie actuelle, encore renforcées par la pandémie virale, accentuent la concurrence portuaire et obligent à gagner en esprit de décision et en rapidité d'exécution. Cela est particulièrement vrai du Brexit qui a donné lieu à de multiples démarches commerciales des ports nord-européens vers l'Irlande et, plus récemment, à une intense réflexion sur la notion de ports francs depuis l'annonce faite par le Premier ministre britannique sur ce sujet.



Commerce maritime international, par région, 2019 (part du tonnage total en pourcentage)  
source Cnuced, Review of maritime transport 2020



Débit mondial estimé des ports à conteneurs par région, 2019 (part du total des EVP en pourcentage)  
source Cnuced, Review of maritime transport 2020

## Performance des places portuaires et évolutions technologiques

Si la conscience de l'importance des hinterlands et de leur desserte massifiée (maritime, ferroviaire ou fluviale) est ancienne en France, elle reste un enjeu majeur, comme le rappelle Didier Léandri dans ce dossier à propos de la desserte fluviale des ports, car les parts modales des modes massifiés se sont beaucoup érodées au fil des années. En revanche, la prise de conscience de la logistique comme axe majeur de développement économique est plus récente : les travaux menés pour établir « France Logistique 2025 », puis ceux des présidents Daher et Hémar, ont conduit à la création récente de l'association France Logistique regroupant les professionnels impliqués dans la logistique et →

→ amorcé la structuration de cette filière dans sa double composante industrielle et de distribution. Les conséquences en sont la recherche de fluidité à la fois des opérations de formalités aux frontières et des opérations physiques sur les ports, ce qui ne peut s'opérer sans une amélioration des processus numériques associés. Les deux prestataires d'informatique portuaire communautaire que sont Soget au Havre et MGI à Marseille viennent d'ailleurs de s'associer pour créer le GIE France PCS. Les innovations technologiques sont également au rendez-vous et leur introduction requiert de s'adapter au rythme d'évolution des métiers portuaires correspondants pour contribuer à la performance des passages portuaires.

### Les trois grands enjeux d'évolution globaux

Premier enjeu, celui de la transition énergétique et écologique qui déborde du secteur portuaire et touche le *shipping* comme l'illustre Jean-Marc Lacave dans ce dossier, et qui a donné lieu en 2019 à la création de la coalition T2EM (transition écologique et énergétique du secteur maritime) grâce au Cluster maritime français et à l'Ademe. La diminution progressive des sources d'énergie carbonée et le développement des énergies marines renouvelables

**“La Chine tisse progressivement sa toile.”**

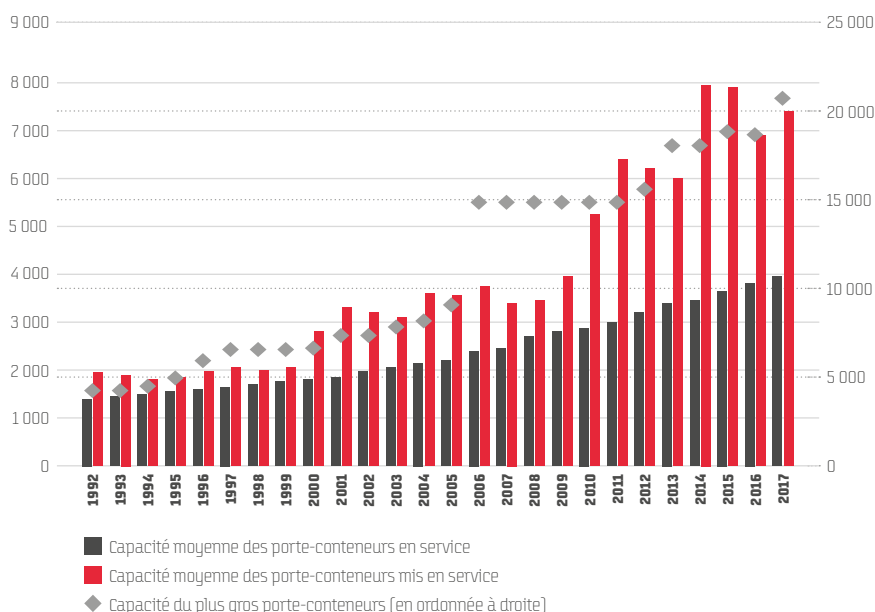
sont essentiels pour les ports français comme en témoigne l'Observatoire des énergies de la mer. La transition écologique est déjà largement engagée tant dans la conception portuaire avec la philosophie « Œuvrer avec la nature » de l'AIPCN que pour leur exploitation avec les plans d'aménagement et de développement durable, avec la reconnaissance par l'ESPO à travers le label Ecoports ou avec l'application des principes de l'économie circulaire avec les industriels portuaires. Elle nécessite aussi une simplification des procédures environnementales pour rester dans un cadre compétitif satisfaisant par rapport aux autres pays européens.

Second enjeu, celui des routes de la soie : initiative de la Chine, qui tisse progressivement sa toile pour sécuriser ses approvisionnements dans le reste de l'Asie, en Europe ou en Afrique, par les voies terrestres ou maritimes, elle conduit à des prises de contrôle des terminaux des ports, qu'Olaf Merk du FIT estime autour de 10 % aujourd'hui en Europe avec des perspectives de 25 à 50 %, voire d'espaces fonciers. L'UE vient d'en prendre conscience en infléchissant sa stratégie vis-à-vis de la Chine en mars 2019, puis en adoptant un processus de filtrage des investissements directs étrangers dans l'UE.

Troisième enjeu, celui de l'adaptation au changement climatique et de la résilience aux événements extrêmes : à la suite du *Clean Air Act* des États-Unis et de son application à la Californie, les grands ports mondiaux ont mis en place avec l'IAPH (International Association of Ports and Harbors), la *World Ports Climate Initiative*, puis, plus récemment, le *World Ports Sustainability Program*, dont la composante, déléguée à l'AIPCN, est celle de la résilience aux événements extrêmes principalement d'origine climatique (tempêtes, surcotes, houles, etc.).

### L'effet de la Covid

Bien entendu, la pandémie a durement affecté l'activité des ports, conséquence directe de la baisse des échanges mondiaux : moindre que pour les transports aériens, majeure pour les croisières et pour les trafics de passagers en ferry. La Cnuccd projette une baisse de 4,1 % du commerce international et une croissance du trafic conteneurisé mondial de 2 % contre 5,1 % en 2019. Mais cette pandémie a particulièrement touché les ports français qui ont vu décroître leurs trafics en 2020, si bien qu'un plan de relance touchant à la fois aux investissements maritimes et à ceux des voies ferrées et fluviales a été lancé pour trouver une dynamique de rebond. X



source Antoine Frémont, *Porte-Conteneurs : une croissance sans fin ? Transports, infrastructures et mobilités* 2019, p. 37-43, hal-02118560