

**REPONSE DE L'UNION DES PORTS DE FRANCE A LA CONSULTATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE
SUR LE FUTUR RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
COM (2010) 212 FINAL**

L'Union des Ports de France est la fédération professionnelle des ports de France. Elle regroupe quarante-cinq établissements publics ou sociétés gestionnaires de ports et représente ainsi la quasi totalité des ports de commerce et la grande majorité des ports de pêche français tant en métropole qu'outre-mer.

L'Union des Ports de France salue la démarche de la Commission européenne initiée avec le Livre Vert sur le réexamen de la politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) de consulter les parties prenantes dans le cadre de la révision de la politique du RTE-T.

Dans sa réponse au Livre Vert, l'Union des Ports de France :

- soulignait l'importance de la jonction des projets nationaux d'infrastructure de transport, constituants du RTE-T actuel, afin de permettre une création de valeur ajoutée à l'échelle européenne ;
- souscrivait au maintien d'un réseau global et soutenait la création d'un réseau intermodal plus restreint articulé par les nœuds principaux de transport, ports, aéroports et principaux points de connexion intermodale ;
- proposait une définition de ce réseau à partir
 - o des axes majeurs de transport au sein de la Communauté mais aussi des flux majeurs d'importation et d'exportation de la Communauté (trafics transocéaniques, TMCD intracommunautaire et avec les pays voisins de l'UE dont ceux de l'Union pour la Méditerranée) ;
 - o d'une analyse des faiblesses des axes majeurs de transport pour rechercher les voies de création de valeur ajoutée communautaire, à l'exemple de dessertes non congestionnées comme axes alternatifs et solution de désencombrement des axes de transports et ports saturés.

L'Union des Ports de France souhaite par cette deuxième contribution rappeler l'importance des places portuaires françaises pour l'économie nationale et européenne et préciser les critères et principes qu'elle souhaite voir être mis en œuvre dans le cadre de la planification du réseau global et du réseau central en réponse à la consultation sur la future politique du réseau transeuropéen de transport - Com (2010) 212 final.

Les ports français, pierres angulaires des échanges commerciaux et de l'économie nationale et européenne

En 2009, le trafic global des ports métropolitains, malgré la récession mondiale, a atteint 347,9 millions de tonnes, dont 78% sont manutentionnés dans les Grands Ports Maritimes¹. Ces trafics représentent à la fois des échanges de produits de base vitaux pour l'économie (produits pétroliers bruts et raffinés, charbon, engrais, produits agroalimentaires) mais également des échanges de produits manufacturés à forte valeur ajoutée. Les performances des ports français s'apprécient en tenant compte de la structure du commerce extérieur français :

- les importations, en tonnage, proviennent pour plus des deux tiers de pays européens et sont composés pour près de moitié par des produits pétroliers ;
- pour les exportations, environ quatre cinquième des tonnages sont destinés à des pays européens avec une structure de produits échangés plus diffuse qu'à l'importation.

A titre d'exemple, on notera pour les Grands Ports Maritimes une répartition égale entre les flux intraeuropéens et les flux internationaux : un peu plus de 50% des trafics traités correspondent à des échanges intraeuropéens, 24% à des échanges avec le continent africain, 11% à des échanges avec le continent asiatique et enfin 11% à des échanges avec le continent américain².

Les ports français, essentiels à la dynamique économique des zones dans lesquelles il sont implantés, sont des outils majeurs au service du commerce extérieur tant pour les échanges internationaux que communautaires (50/50).

Un réseau européen de transport au service d'une Europe industrielle forte et durable

Il convient de favoriser l'émergence d'un réseau paneuropéen de transport et de veiller à l'équité de traitement de tous les territoires européens en matière d'infrastructure de transport. Il ne s'agit pas là de développer ou d'améliorer des infrastructures de transports nationales qui seront ensuite juxtaposées voire pour certaines reliées entre elles aux frontières mais de prévoir avec les Etats membres **un véritable réseau européen de transport irriguant l'économie et l'industrie européenne uniformément depuis un ensemble de portes d'entrée, dont les ports, nœuds de service entre la terre et la mer, font nécessairement partie.**

C'est à cette condition que l'Union européenne atteindra les objectifs fixés par la Stratégie Europe 2020 (COM(2010)2020). Ainsi, le développement d'une base industrielle forte et durable comme moyen d'action pour parvenir à une croissance durable devra se traduire par la garantie d'un accès effectif des entreprises de toute l'Union au marché unique et au marché international. Concrètement cela doit amener l'Europe à mettre en place un réseau européen de transport desservant non seulement les entreprises de négoce mais aussi celles agissant dans les domaines de la production et de la transformation. A ce titre, **le futur réseau de transport européen et plus particulièrement le réseau central devra être au service de tous les types de trafics et donc de toutes les activités portuaires : le vrac solide et le vrac liquide, le conteneur mais aussi les marchandises conventionnelles et roll-on roll-off. Il serait trop restrictif et dangereux pour l'avenir de l'Europe de se concentrer uniquement sur le trafic de marchandises conteneurisées.**

Concernant le trafic de marchandises conteneurisées, **l'Union des Ports de France rappelle que les concepts de multiports gateway regions et de stand-alone ports sont des concepts académiques approximatifs ne présupposant pas des performances actuelles ou futures des ports.** Il est exact que certains ports maritimes et fluviaux s'inscrivent dans un même ensemble géographique ou situés sur un

¹ Grands Ports Maritimes (GPM) : statut des ports de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille

² Source : MEEDDM/DGITM/DST/PTF4

même axe fluvial organisent une coordination interportuaire relative aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion. Néanmoins, cette coordination ne préjuge pas d'une meilleure performance de ces ports face à des ports plus isolés. **Il serait regrettable de considérer la performance d'un port en regard de son isolement et de n'envisager à priori ces ports plus isolés comme des ports n'ayant qu'une fonction de transbordement. Il serait effectivement judicieux de prendre en compte la fonction de desserte de l'hinterland européen de ces ports plus isolés.**

Le réseau global : un outil d'aménagement du territoire structuré par les plates-formes portuaires

L'Union des Ports de France partage l'avis de la Commission européenne selon lequel le futur réseau global devrait garantir l'accessibilité au réseau central et contribuer à la cohésion interne de l'Union ainsi qu'à la mise en œuvre efficace du marché intérieur.

Le réseau global doit donc être une référence pour l'aménagement du territoire européen. Il est indispensable que chaque territoire de l'Union européenne soit connecté au réseau global au travers des axes du réseau central, épine dorsale du futur réseau de transport européen. Par ailleurs, afin de contribuer à la mise en œuvre efficace du marché intérieur, le réseau global devra être conçu de façon à répondre aux enjeux du développement durable et plus concrètement contribuer à un report modal fort. **C'est pourquoi tous les ports français engagés dans le trafic international et intra-européen et leurs dessertes massifiées maritimes et terrestres ont vocation à intégrer le réseau global.**

D'une manière générale, la constitution du réseau global devra prendre en compte les principes définis par la Commission européenne, c'est-à-dire la prise en compte du réseau existant et

- le moderniser en fonction des progrès de sa mise en œuvre et l'adapter, le cas échéant, aux changements dans la planification nationale ;
- inclure, si nécessaire, les liaisons et les noeuds sélectionnés et clairement définis qui font défaut, dans tous les États membres, pour garantir une planification homogène du réseau et l'interconnexion des réseaux nationaux, ainsi que pour contribuer de manière significative aux objectifs du RTE-T ;
- éliminer du réseau global existant les voies sans issue et les liaisons isolées, sauf si leur présence se justifie par des particularités géographiques.

Le réseau central : la recherche d'une épine dorsale multimodale durable

L'Union des Ports de France adhère aux principes et aux objectifs énoncés par la Commission européenne : faire du réseau central le fondement d'un système de transport efficace, à intensité réduite en carbone, sûr et sécurisé, en assurant la continuité des projets en cours, en accordant l'attention requise à la suppression des principaux goulets d'étranglement et en se basant en grande partie sur l'infrastructure existante. Ces principes se concrétisent notamment par un réseau multimodal et interopérable fiable, efficace, durable, sécurisé et sûr.

Afin de parvenir aux objectifs d'intégration territoriale et de cohésion, de répondre aux futurs besoins du marché intérieur, d'accompagner le développement des flux commerciaux extérieurs, **il est essentiel que les plates-formes portuaires structurent le réseau central dans la mesure où elles ont une fonction d'organisation et de connexion multimodale avec les hinterlands.**

Toutefois, la sélection des ports qui appartiendront à ce futur réseau central est extrêmement délicate et doit faire l'objet d'un examen minutieux des conséquences sur l'avenir de l'économie des régions maritimes dont les ports n'auront pas été retenus. Il est ainsi primordial que la Commission européenne conserve une certaine souplesse dans les critères qui seront retenus pour la sélection des ports et que cette dernière soit cohérente avec les schémas d'infrastructures de transport nationaux. **Le réseau central ne doit pas constituer un frein au développement des régions dont le port n'aura pas été retenu dans le**

réseau central. A cet effet, s'il est démontré qu'un port peut accompagner le développement de l'économie d'une région et contribuer à la valeur ajoutée européenne, il serait logique que celui-ci et sa desserte maritime et terrestre le cas échéant puissent intégrer le réseau central à posteriori.

Les critères de sélection des ports doivent non seulement comprendre l'efficacité de leurs dessertes maritimes et terrestres du territoire communautaire mais aussi et surtout leur propension à contribuer à un système de transport européen durable.

De l'efficacité des dessertes maritimes et terrestres du territoire communautaire

Une desserte maritime et terrestre du territoire efficace répond aux principes d'une limitation des coûts de transport, de temps de transport correspondant aux exigences de la chaîne logistique et d'une empreinte sur l'environnement la plus faible possible. A court terme, l'efficacité économique, énergétique et environnementale suppose de concentrer les trafics sur certaines portes d'accès et certains axes de transport afin de tendre vers la massification des volumes. Toutefois, l'Union européenne ne doit pas s'engager dans la voie de la facilité qui conduirait à aggraver artificiellement la concentration et donc la saturation de certaines infrastructures des modes de transport massifiés en soutenant l'augmentation de leurs capacités.

A court terme, la massification des volumes devra être favorisée intelligemment en s'appuyant sur une analyse factuelle des coûts, dont les coûts externes, de l'ensemble des maillons de la chaîne de transport, c'est-à-dire de bout en bout. Cette analyse devra néanmoins être assortie aux perspectives d'évolution de l'organisation industrielle et logistique.

A la construction d'un réseau de transport européen durable

L'Union des Ports de France estime important de ne pas fonder le diagnostic du système portuaire européen et de sa desserte maritime et terrestre en vue de déterminer le futur réseau central portuaire uniquement sur l'organisation actuelle des trafics maritimes et de leur pré et post-acheminements.

Dans un objectif d'utilisation raisonnée des fonds européens à moyen et long terme, il est en effet primordial de **disposer des conclusions d'un exercice de prospective sur l'organisation industrielle et logistique européenne** dont les facteurs principaux sont la démographie, les coûts de l'énergie et des externalités du transport, la localisation des sites de production industrielle et agricole en Europe et dans le reste du monde ainsi que les innovations technologiques. C'est à cette condition que l'Union européenne pourra disposer d'un réseau de transport solide, durable et prêt à répondre aux futurs enjeux économiques.

Par ailleurs, la durabilité du transport ne se compose pas uniquement des efforts effectués dans le domaine de l'efficacité énergétique et environnementale des acteurs du transport. **Il est urgent que l'Union européenne dispose d'une infrastructure de transport centrale qui, en raison de l'accroissement des échanges maritimes, ne s'asphyxiera pas de façon cyclique.** A cet effet, l'Union européenne doit favoriser pour son futur réseau central l'émergence d'un ensemble de portes d'accès à son territoire réparties de façon à l'irriguer uniformément afin de proposer aux logisticiens un ensemble de solutions pertinentes. **Aussi, l'optimisation de l'utilisation des fonds européens, la minimisation des travaux d'infrastructure d'envergure et le respect des principes généraux du développement durable devraient s'appuyer sur les capacités résiduelles des infrastructures de transports.** Ceci permettrait de ne pas conforter les faiblesses actuelles du réseau en réinjectant un financement public aux axes à forte densité de trafic. D'une part, le financement de l'augmentation de capacités des infrastructures desservant des marchés existants devrait être portée par ces marchés et **l'Union européenne devrait promouvoir l'utilisation des capacités résiduelles qui ne sont parfois pas utilisées en raison d'un chaînon défaillant.** C'est ainsi sur les chaînons défaillants que l'Union européenne devrait se consacrer dans la mesure où l'effet de levier que peut avoir

un financement public sur une section de réseau est indéniable. **Les principaux ports français disposent de capacités résiduelles mais sont aujourd'hui freinés dans leur contribution à la mise en place de solutions logistiques pertinentes en raison d'une connexion inexistante ou défailante aux projets prioritaires ou aux corridors de fret européens. Les intégrer au réseau central conduira à la mise en place d'une desserte durable de l'économie et de l'industrie européennes.**

Pour résumer, le futur réseau central des ports de l'Union Européenne doit être construit à partir :

- des infrastructures portuaires, des trafics maritimes et de l'organisation des dessertes maritimes et terrestres actuels ;
- des perspectives d'évolution de ces systèmes au regard des facteurs d'organisation industrielle et logistique au niveau européen et mondial ;
- d'une recherche de la concentration des flux en des points d'entrée offrant un système de transport efficace et durable de bout en bout. Cette recherche de concentration des flux ne doit pas systématiquement être fondée sur les axes de transport massifiés saturés. Certaines infrastructures de transport offrant un potentiel d'efficacité économique, énergétique et environnementale ne sont à l'heure actuelle pas pleinement exploitées en raison des faiblesses ou de l'absence de certains maillons et conduisent naturellement les logisticiens à emprunter les axes déjà saturés. La rentabilité globale de l'amélioration ou de la mise en œuvre d'un maillon sur l'ensemble du système de transport doit être retenue comme un des critères principaux de sélection. **Les ports français répondent à cet objectif de rentabilité globale et disposent de capacités résiduelles dont la pleine exploitation ne repose que sur l'amélioration de leurs dessertes terrestres massifiées.**

La fluidité, sécurité et sûreté des transports

Il est naturel que les initiatives de l'Union européenne dans le domaine de la fluidité, la sécurité et la sûreté des transports soient applicables aux infrastructures qui composeront le réseau européen de transport. Toutefois, il est logique que les efforts dans le domaine de la fluidité soient prioritairement concentrés sur les axes du réseau central. Ainsi, le réseau central doit être cohérent avec les futurs corridors ferroviaires pour un fret compétitif, les corridors ERTMS et les corridors RailNetEurope. Nous insistons sur le fait que le futur réseau central ne doit pas être construit à partir de ces corridors mais ces corridors devront être étendus aux axes du futur réseau central. **L'Union européenne doit considérer la France et ses ports comme une porte d'accès européenne au monde en soutenant l'amélioration de leurs dessertes massifiées. Il serait dangereux et contraire à toute logique de développement durable de n'envisager la France que pour sa fonction de transit entre des ports de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud.**

La particularité des autoroutes de la mer et du transport maritime à courte distance

Il importe que la Commission européenne prenne en compte les potentialités de l'espace maritime européen sans barrières dans la construction du futur RTE-T. En effet, l'amélioration de la fluidité des échanges maritimes intra européens modifiera la perception continentale et terrestre du réseau de transport. Ainsi, il est indispensable que l'Union européenne accorde une attention toute particulière au développement des lignes de transport maritime à courte distance. Ce mode de transport doit être mis en œuvre pour répondre aux besoins du marché mais également dans un souci d'aménagement du territoire et de sécurisation des transports. L'Union des Ports de France estime indispensable de conserver la possibilité de créer, dans le cadre du réseau central, des lignes maritimes à courte distance, dans une logique de transport multimodal de bout en bout. L'ensemble des ports maritimes européens a donc vocation à intégrer ce futur réseau central. **A ce titre, l'Union des Ports de France rappelle le rôle des ports français dans le cabotage maritime nord-sud mais également dans le développement des autoroutes de la mer en Atlantique et leur potentiel dans le développement des autoroutes de la mer méditerranéennes.**

Par ailleurs, la garantie de la continuité de l'accès au Royaume-Uni pour les marchandises unitarisées, y compris celles transitant par mode ferroviaire, implique de préserver et de développer le maillon maritime rapide. L'accident survenu en septembre 2008 dans le Tunnel sous la Manche, lui-même partie intégrante du Réseau Européen ferroviaire, montre clairement la **nécessité pour l'Union Européenne de garder un axe maritime courte distance à très grande capacité entre la France et le Royaume-Uni pour éviter tout phénomène de congestion de type « bottleneck » dans les décennies à venir.**

La place des ports français dans le futur réseau central du RTE-T

De ces considérations, il ressort que les principaux ports maritimes et intérieurs français et leurs dessertes maritimes et terrestres sont aujourd'hui absents ou inefficacement intégrés aux projets prioritaires de l'actuel RTE-T ou des corridors de fret. Ils ont vocation à être mieux et, dans certains cas, plus complètement intégrés au réseau central. Il n'est en effet pas pensable de concevoir un réseau de transport européen durable sans portes d'accès situées sur les façades Manche / Mer du Nord, Méditerranée et Atlantique françaises.


Le Délégué général
Geoffroy CAUDE