



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



LOGISTIQUE
SEINE-NORMANDIE

LOGISTIQUE SEINE-NORMANDIE (LSN) FEDERE LES ACTEURS ECONOMIQUES DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE DE NORMANDIE :

Prestataires logistiques, transporteurs, industriels chargeurs, syndicats professionnels du transport, organismes de formations et institutions...

Avec pour mission de valoriser la filière logistique normande, LSN intervient auprès des TPE et PME régionales pour renforcer leur compétitivité et les aider à monter en compétences.

Logistique Seine-Normandie est un lieu de réflexion, de travail et d'échanges sur des questions professionnelles telles que la logistique durable, la gestion des risques, la logistique industrielle...

Véritable pôle de ressources et d'expertise territoriale, LSN participe activement aux réflexions sur la réglementation et les projets d'aménagement du territoire aux côtés des responsables des politiques publiques.

CAHIER D'ACTEUR LOGISTIQUE SEINE-NORMANDIE

UNE STRATÉGIE PORTUAIRE NATIONALE PARTAGÉE ET COHÉRENTE !

Il semble que le principal enjeu tourne autour de la gouvernance et de la politique nationale.

En effet, le Port de Dunkerque souhaite développer son activité conteneur, en vue, notamment de l'arrivée du Canal Seine Escaut.

Mais le Port de Dunkerque doit-il avoir un rôle majeur à jouer sur le conteneur ? D'autres ports et notamment celui du Havre ont été portés nationalement pour tenir ce rôle de leader et des investissements importants lui ont été accordés pour qu'il soit et demeure en pole position au niveau national.

Quel intérêt avons-nous à voir Le Havre perdre des trafics au détriment du port de Dunkerque ? Quel intérêt pour la compétitivité nationale portuaire ? car c'est bien de cela dont il s'agit...

Nous devons penser collectivement à la stratégie portuaire de notre pays. Nous avons tous à y perdre si nous exacerbons les compétitions entre nos places portuaires car le terrain de jeu est mondial et européen.

La France doit jouer collective, penser les complémentarités, mettre en avant les spécificités de chacun.

C'est à ce prix que nous continuerons tous à exister.

VERS UNE POLITIQUE MARITIME ET PORTUAIRE NATIONALE



Etre cohérent dans le choix des investissements

Il convient de stopper rapidement le saupoudrage des financements publics. Des investissements importants ont été réalisés dans certains ports et notamment celui du Havre parce que l'Etat croyait en son avenir et à sa position de 1^{er} port conteneurs français. C'est la place qu'occupe aujourd'hui le Grand Port Maritime du Havre. Malgré tout, les investissements sur Port 2000 demeurent essentiels pour améliorer l'évacuation des marchandises par voie fluviale. Il manque également deux postes à quai.

Il nous paraît essentiel avant d'entamer de nouveaux projets, d'apporter au Port du Havre les dernières infrastructures dont il a besoin.

Il ne s'agit pas d'opposer le Port de Dunkerque au Port du Havre, mais bien de rationaliser d'une part les financements publics (quid d'un port dans lequel on a beaucoup investi mais dont les dernières infrastructures manquent) mais également de ne pas créer de concurrence exacerbée entre les ports français afin d'être mieux armés et compétitifs face aux Ports du Range Nord.

Jouer les complémentarités et valoriser les spécificités

Il nous paraît peu productif d'avoir une démarche concurrente entre les ports français. En effet, même si les stratégies de développement restent internes aux ports, il ne nous paraît pas opportun d'accentuer un basculement de certains trafics conteneurs du port du Havre vers le port de Dunkerque.

Ce dernier aujourd'hui traite environ 300 000 EVP par an, tandis que le port du Havre en traite quasiment 3 millions. La perte potentielle de certains trafics au détriment du Havre viendrait fragiliser sa position tandis que le port de Dunkerque, même s'il annonce un doublement d'ici à 2030, n'atteindrait que 600 000 EVP...

Ne devrions-nous pas tenter de réfléchir aux complémentarités et accentuer les spécificités de nos ports français ?

Nous serions collectivement tous gagnants car rappelons le, la compétition est mondiale.

Exacerber la compétition entre nos ports n'aura pour effet que de nous fragiliser, les uns et les autres.



Porter une politique nationale forte

Pour ce faire, nous avons besoin que l'Etat mène une politique maritime et portuaire forte.

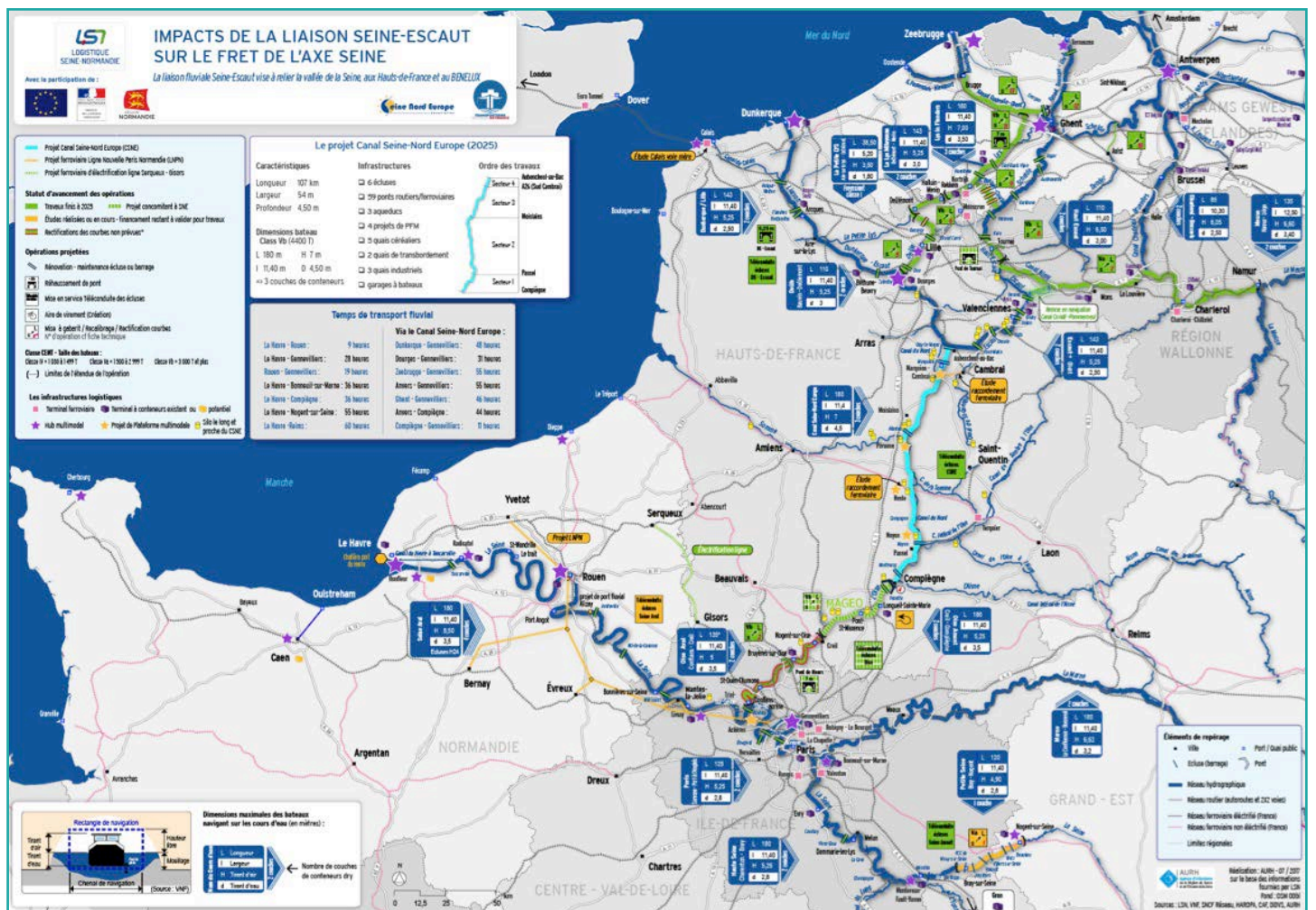
L'Etat doit jouer son rôle d'Etat stratège et accompagner les ports français à se coordonner, à penser complémentarité, à focaliser ses investissements en fonction des spécificités de ces derniers.

Un retro planning et des objectifs d'évaluation doivent être fixés car l'enjeu est bien que collectivement, la France portuaire soit compétitive face à nos concurrents nord européens.

Cela ne veut pas dire que le port de Dunkerque ne doit pas traiter du conteneur. Nous savons tous que les logiques logistiques des armateurs et des chargeurs dépendent de divers facteurs et la France doit pouvoir offrir différentes solutions et différents schémas à ces derniers. Mais les dominantes doivent être fortement marquées et les investissements par rapport à ces dernières dédiés.

En effet, les ressources d'investissements publics étant limitées il est nécessaire de prioriser et compléter les besoins en infrastructures identifiées, notamment les liaisons ferroviaires sur l'Axe Seine, les liaisons fluviales de la Seine vers le canal Seine Escaut via les aménagements sur l'Oise... Avec l'arrivée du canal Seine Escaut, le Port de Dunkerque doit se positionner davantage sur le vrac en provenance de la Belgique, les hauteurs de ponts pour rejoindre l'île de France limitant sa compétitivité sur l'activité conteneur.

Nous devons réfléchir ensemble à la construction d'une grande Région logistique France – Normandie/Hauts de France au service de l'île de France. Mettons en œuvre nos complémentarités plutôt que d'exacerber les concurrences !



Avoir une démarche commerciale nationale

Si une telle stratégie axée sur les points forts et les spécificités marquées de chacun de nos ports est mise en place, nous pourrions plus aisément commercialiser collectivement notre offre.

En cela, le GIE Haropa doit servir d'exemple. La marque Haropa est connue internationalement et les commerciaux d'Haropa vendent aujourd'hui les services des trois ports de l'Axe Seine.

Pourquoi ne pourrions-nous pas espérer demain avoir ce type de démarche à l'échelle nationale ?

La France maritime est axée autour de trois grandes façades maritimes : La Manche, l'Atlantique et la Méditerranée.

Il nous paraîtrait judicieux de porter haut et fort des ports référents par façade pour le conteneur : le port du Havre pour la façade Manche Atlantique et Marseille pour la façade méditerranéenne.

Le Port de Dunkerque pourrait être valorisé de la même manière sur ses atouts propres.

Nous ne pouvons plus continuer à œuvrer comme par le passé. Nous sommes à un véritable tournant. Le trafic maritime explose, la concurrence internationale est de plus en plus exacerbée et la France, si elle veut continuer à exister dans la carte mondiale doit s'organiser autour de la question portuaire.

Développer le corridor Est/Ouest

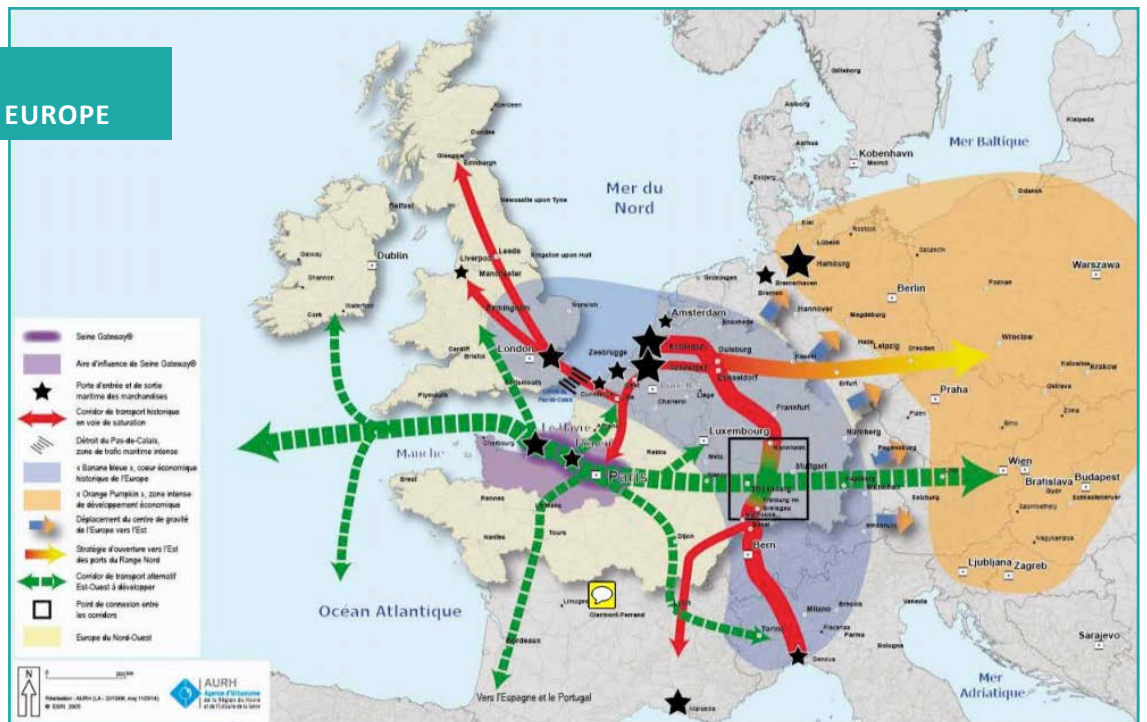
L'Europe d'aujourd'hui concentre son développement économique sur un axe Nord/Sud au travers notamment de la populaire banane bleue.

Qu'en est-il de l'Axe Ouest/Est ? L'hinterland portuaire de la France est aussi tourné vers l'Allemagne...

Il est donc nécessaire, au-delà des infrastructures purement portuaires de doter nos ports de lignes ferroviaires qui permettent l'évacuation des marchandises vers l'Est de l'Europe.

Mais tout cela doit être pensé, priorisé et arbitré collectivement.

POSITIONNEMENT GÉOSTRATÉGIQUE EN EUROPE



Revoir la gouvernance portuaire

Nous l'avons vu, les stratégies portuaires sont aujourd'hui appréhendées en silos, port par port. Il n'y a pas de véritable politique nationale et les choix en termes d'investissements d'infrastructures sont peu partagés (en dehors des débats publics...).

Qu'en est-il de la place des privés ? Privatiser les ports en France semble utopique et ce n'est pas ce que nous souhaitons. Malgré tout... les acteurs privés n'ont qu'une voix consultative dans la stratégie des ports.

Regardons les modèles de nos ports concurrents... Les acteurs privés sont présents dans les instances décisionnelles. Leurs voix comptent parce qu'ils investissent massivement dans leurs ports.

Ils connaissent parfaitement leurs flux et les évolutions à venir et sont donc des acteurs prépondérants dès lors que l'on parle de stratégie portuaire.

Ils doivent impérativement faire partie du tour de table. Ils sont par ailleurs nos meilleurs ambassadeurs pour vendre nos places portuaires.

Nous devons trouver un schéma de gouvernance qui associe l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs privés pour penser stratégie, pour penser cohérence, pour penser complémentarité et enfin pour penser priorité d'investissement.

Donner plus de place aux régions

La stratégie nationale relève du ressort de l'Etat c'est indiscutable. Malgré tout, les régions ont un rôle essentiel à jouer dans la gouvernance portuaire.

Elles sont aujourd'hui très réactives en termes d'investissement et sont une ressource prépondérante dans l'écosystème portuaire.

En effet, la compétitivité de nos ports se joue aussi par notre capacité à avoir une politique tarifaire compétitive, à avoir un bassin de main d'œuvre disponible et formé... et même si selon nous la stratégie portuaire doit être nationale, les territoires auront toujours un rôle à jouer pour conforter le développement de nos ports.

Peser sur les orientations européennes

Enfin, si la France est en capacité de prouver qu'elle mène une politique maritime et portuaire cohérente, rationnelle, partagée, nous aurons alors toutes nos chances pour peser davantage dans les décisions de la Commission Européenne.

L'Europe travaille sur une politique maritime et portuaire européenne. Mais les acteurs présents aujourd'hui sont les ports du Nord de l'Europe. Ce sont eux qui influent sur les décisions et ce sont eux qui auront demain la plus grande faculté à aller mobiliser les financements.

La Région Normandie, sous l'impulsion de l'UMEP (Union Maritime et Portuaire du Havre) a monté une Task Force pour défendre les intérêts de la place portuaire normande auprès des instances européennes. C'est une démarche régionale qui a le mérite d'exister et qui produit ses premiers résultats. Mais tentons de prendre de la hauteur. Quand verrons-nous une délégation française portuaire défendre ensemble les intérêts de nos ports auprès de la commission ?