

L'ASSOCIATION TRANSPORT-DÉVELOPPEMENT-INTERMODALITÉ-ENVIRONNEMENT (TDIE), DONT LE SÉNATEUR (LR) DES ALPES-MARI

Les propositions de l'association TDIE pour améliorer la compétitivité des ports français

L'association Transport-Développement-Intermodalité-Environnement (TDIE), dont le sénateur (LR) des Alpes-Maritimes Louis NEGRE est coprésident et le député (PS) du Calvados Philippe DURON coprésident délégué, a organisé la semaine dernière un colloque intitulé « Stratégie portuaire et défis logistiques : quels leviers pour des dynamiques de long terme ? ». En amont de cet événement, l'association a élaboré cinq orientations pour une stratégie portuaire nationale partagée, fruits d'une quarantaine d'auditions, et de deux déplacements au Havre et à Marseille.

La France est la 5^{ème} puissance portuaire européenne, avec plus de 360 millions de tonnes de fret et 30 millions de passagers par an. L'ensemble de l'activité maritime (flotte, ports, pêche, industrie navale, Etat, recherche, etc.), en dehors du tourisme littoral, génère plus de 300 000 emplois directs dans les bassins locaux. Les emplois directs des sept grands ports maritimes métropolitains représentent près de 40 000 personnes. Haropa, groupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris, est le 4^{ème} ensemble portuaire européen.

TDIE appelle tout d'abord à « intégrer la politique portuaire aux politiques économiques et territoriales ». Il convient selon l'association, d'encourager le regroupement des ports par axes et façades, mais aussi de renforcer l'implication des collectivités territoriales dans la gouvernance et le développement économique et logistique des ports « tout en renforçant l'articulation du couple Etat-Région dans les stratégies de développement portuaire ». Parallèlement, la « visibilité, le partage et la continuité » de la Stratégie portuaire nationale doivent être assurés.

Les orientations prônées par TDIE consistent en outre à « renforcer l'activité des places portuaires et la coopération des acteurs portuaires entre eux », mais aussi à « assurer le modèle économique des ports français ». « Les ports français souffrent de capacités d'autofinancement et de volumes d'investissement modestes, ainsi que d'un endettement important. Enfin, les participations de l'Etat au fonctionnement et aux investissements portuaires s'amenuisent année après année », constate l'association. Elle suggère donc que l'Etat établisse un plan

d'investissements d'avenir « avec une programmation à au moins 10 ans, éclairée par une prospective à 20 ou 30 ans ».

Les hinterlands portuaires, c'est-à-dire les « arrière-pays » portuaires, doivent être renforcées et étendues, indique aussi TDIE. Cela peut passer, selon l'association, par une fluidification des outils administratifs, la facilitation des implantations logistiques, la réalisation de travaux d'infrastructures de fret prioritaires, et par le renforcement du fret ferroviaire et fluvial.

L'image des ports français doit enfin être renforcée, selon l'association, à l'étranger mais aussi auprès du personnel politique. Pour atteindre cet objectif, TDIE suggère par exemple d'encourager la création de directions commerciales, de marketing et de communication au sein des groupements portuaires de façade. « Une de leurs missions pourra être d'interpeller les élus locaux et nationaux, ainsi que le public, sur l'importance des ports dans l'économie et le développement territorial français (emploi, tourisme...) », souligne l'association. ■

