



COLLOQUE ORGANISE PAR L'AFPI LE 29 MARS 2013 A PARIS

**MASSIFICATION, MUTUALISATION, MULTIMODALITE :
LES PLATE-FORMES DU 21^{ème} SIECLE POUR UN
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DURABLE**

LES TEMPS FORTS DU COLLOQUE

Accueil des participants par M. Jacques KOPFF, Président de l'AFPI.

Jacques Kopff, en tant que Président de l'AFPI, accueille les participants. Il rappelle que l'Association a été créée en 1994 en partant du constat que les ports intérieurs ne sont pas connus ni reconnus à la hauteur de leur contribution à l'économie. La création d'une structure spécifique les représentant et portant leur parole s'est imposée comme une évidence pour remédier à cette situation. L'AFPI compte aujourd'hui 22 membres, représentant l'ensemble des grands bassins de voies navigables en France. Sa représentativité ne souffre donc d'aucune contestation.

Le colloque qu'elle organise aujourd'hui vise à réfléchir ensemble sur des thématiques qui sont centrales pour les ports, mais aussi bien au-delà. Preuve en soit la diversité des intervenants qui ont accepté de venir partager leur compétence et leur expérience. L'ampleur des thèmes abordés est telle que ces sujets ont été sériés au travers de 2 tables-rondes :

- La 1^{ère} a pour ambition de positionner les ports intérieurs par rapport aux grandes évolutions du monde de la logistique : mutualisation des moyens, massification des flux, multimodalité des transports. Comment les ports sont-ils placés au regard de ces évolutions, les subissent-ils ou en sont-ils les promoteurs ? La table-ronde doit esquisser des pistes de réflexion porteuses d'avenir : collaboration accrue avec les ports maritimes, introduction de services nouveaux, favorisation d'une intermodalité plus aboutie...
- La 2^{nde} traitera des questions de gouvernance, qui font de plus en plus figure de préalables. Les ports évoluent dans un cadre réglementaire, institutionnel et politique très strict. De plus, comme ils n'ont pas tous le

même statut, les autorités auxquelles ils rendent compte, les règlements auxquels ils doivent se référer et les modes de financement auxquels ils ont recours différent, parfois sensiblement. Il y a sans doute des choses à réformer, à modifier, à améliorer, peut-être même à inventer. Faire coïncider les échelles de temps des entreprises d'une part, et des entités en charge de la gouvernance d'autre part, voilà le défi à relever.

Allocution enregistrée de M. Dominique BUSSEureau, ancien Ministre des Transports.

Le colloque est inauguré par la diffusion d'une allocution enregistrée de M. Dominique Bussereau, ancien Ministre des Transports. Dans celle-ci, M. Bussereau rappelle toute l'importance des ports dans l'économie actuelle. La France a besoin de grands lieux d'échange, et cela commence par les ports, intérieurs et maritimes. La compétitivité de ces derniers, mise à mal par la concurrence des ports étrangers, a nécessité d'opérer une grande réforme, dont les premiers effets commencent à se faire sentir en dépit de la crise. Un des éléments de cette compétitivité des ports est la qualité de leur desserte. « Il faut mettre le paquet sur l'équipement et la desserte des ports » dit notamment le Ministre. Pour ce faire, il faut continuer à promouvoir la multimodalité en soutenant les initiatives prises dans ce domaine : la liaison Seine-Nord et les plate-formes qui y sont prévues, les OFP qui se développent dans plusieurs ports Français. M. Bussereau prône également une collaboration accrue entre les ports, et il cite en exemple la structure créée par les ports du Havre, de Rouen et de Paris, Haropa. Il exprime sa déception de ne pouvoir participer aux débats et souhaite un bon colloque à l'auditoire.

Intervention liminaire par M. Jacques TRORIAL, ancien Ministre, Président délégué de l'Union des Ports de France.

M. Trorial articule son intervention autour de la nécessité qu'il y a pour tous les acteurs de la logistique à collaborer. Plus qu'une option stratégique, c'est aujourd'hui une nécessité, ils y sont obligés. Nous sommes dans un monde d'intelligence collective. Il plaide pour que la France conserve un potentiel industriel important, car c'est l'une des clés pour construire un outil logistique puissant. « Les ports intérieurs et maritimes sont les soutiers de l'économie » souligne-t-il pour mettre en exergue la situation particulière des ports et leur importance pour l'économie en général. Il ne peut y avoir de pays prospère sans port performant. M. Trorial indique cependant que rien ne se fait sans effort, rien ne vient tout seul. C'est l'abondance et la qualité de l'offre logistique qui attire les trafics dans les ports. C'est une leçon qu'ont apprise nos voisins du Nord, et qui leur vaut aujourd'hui de compter les ports les plus puissants d'Europe. Il termine son allocution en appelant tous les acteurs du secteur à se

mobiliser et à trouver les voies de stratégies collaboratives nouvelles, tournées vers l'avenir et associant les Collectivités Territoriales.

Le texte de l'intervention de M. Trorial est reproduit ci-dessous in extenso.

PORTS MARITIMES, PORTS INTERIEURS, UN RESEAU UNIQUE POUR UNE MEME MISSION

Jacques TRORIAL, Président Délégué de l'Union des Ports de France, Ancien Ministre

1. Nous sommes « condamnés » à jouer ensemble

Les ports sont par nature les plates-formes idéales ; les ports maritimes parce qu'ils sont les passages obligés des échanges entre la mer et la terre ; les ports intérieurs parce qu'au service des plus fortes concentrations de consommation et de production, ils sont les seules plates-formes en mesure d'offrir la tri modalité des modes de transport terrestre, route, voie ferrée, voie d'eau.

Ensemble, ports maritimes et intérieurs, grâce aux infrastructures qui les relie, constituent la base de l'ossature logistique à l'échelle nationale et européenne.

D'où l'importance pour nous tous d'être branchés sur les couloirs vitaux du Réseau transeuropéen de transport, les RTET.

D'où, a contrario, l'absurdité dangereuse de ces implantations logistiques dans les quasi déserts de la rase campagne, au mieux à une croisée d'autoroutes, mais sans le fer ni la voie d'eau, à l'écart des centres de production et de consommation.

2 Nous devons être « obsédés » par la reconquête industrielle et logistique

Evidemment cette reconquête ne dépend pas que de nous mais la géographie, l'histoire et nos dispositifs d'accueil et d'implantation sont autant d'atouts pour aider à ce redéploiement.

N'oublions pas que la plupart des ports maritimes ont donné naissance aux XIX et XX siècles à des bassins industriels, aujourd'hui en régression ; idem, fréquemment pour les ports intérieurs établis dans des zones denses de peuplement et de consommation.

Or aujourd'hui, production industrielle, transports, stockages et préparations logistiques sont étroitement imbriqués ; de ce fait les plates-formes portuaires reviennent au premier rang des localisations attirantes.

Cette ouverture à l'industrie et surtout à la logistique des espaces portuaires ou contigus est la vraie supériorité des ports de l'Europe du Nord.

Chacun sait que la valeur ajoutée est là, plus que dans le transport proprement dit, et donc, les emplois aussi, même si la logistique en crée moins (à l'hectare) que la production industrielle.

Dans la fabrication comme dans la distribution, la complexité parfois stupéfiante des chaînes et circuits appelle le plus souvent une localisation sur plateforme portuaire, assurant du même coup la disponibilité sur place de la gamme des prestataires de services et nourrissant l'indispensable massification.

3 Nous devons donc nous « mobiliser »

Dans la mondialisation nous nous sommes laissés déborder.

Déborder par un insuffisant soutien à l'industrie que nous avons trop souvent abandonnée aux pays émergents ou à l'Europe de l'Est.

Déborder parce que nous avons sous-estimé le rôle que la logistique pouvait jouer pour compenser, au moins en partie, la désindustrialisation.

A présent, nous avons, nous ports maritimes et intérieurs, deux tâches prioritaires.

Primo, surmonter une erreur de conception ou des « obstacles » écologiques qui maintiennent une coupure absurde entre nos deux principaux ports et le fleuve qui les dessert, c'est l'affaire de Port 2000 au Havre et à Marseille du lien entre Fos 2XL et le Canal du Rhône.

Secundo, nous acharner à faire prévaloir les besoins des acteurs économiques face à l'attitude souvent dogmatique et paralysante des défenseurs inconditionnels de l'environnement : de Natura 2000 en zones marines protégées ou en défense de la biodiversité, nous sommes fréquemment corsetés, toujours retardés.

Là comme ailleurs il existe des solutions intelligentes, on les a trouvées au Havre pour les « crapauds calamites » en bonne entente avec les écologistes locaux.

L'avenir des espèces rares ne doit pas faire oublier le devenir de l'espèce humaine !

Heureusement cela bouge et votre colloque vient à point pour sceller entre tous les ports une alliance offensive.

Depuis quelques années les exemples heureux foisonnent : démarrage d'Haropa, succès de Dourges et « fluvialisation » des flux Dunkerquois, association des ports de la Moselle dans une vision logistique unifiée incluant les conteneurs, groupement des 9 ports du Rhin supérieur, animation de l'axe Rhodanien de Fos à Lyon et sur la Saône.

Tout cela est de bon augure.

Nous sommes tous des réalisateurs engagés, donc obligatoirement des réalistes, nous pouvons nous appuyer sur les élus locaux qui ont pris avec détermination leurs nouvelles responsabilités portuaires et jouent aussi d'une influence accrue dans les grands ports maritimes d'Etat.

Ces élus partagent nos objectifs dès lors qu'ils prennent conscience du formidable atout de développement que constituent les plates-formes portuaires, maritimes et intérieures.

Achevons de les convaincre en les associant toujours plus étroitement à notre action.

C'est l'une de nos tâches, à nous tous, modestes soutiers de l'économie.

Haut les cœurs !

1^{ère} Table-ronde : de nouveaux défis et un nouvel environnement réclament de nouvelles plate-formes : de quelle nature et comment les organiser ?

Dans un contexte concurrentiel mondialisé de plus en plus sévère, les entreprises sont en quête de partenaires performants et fiables. C'est vrai dans tous les domaines, et notamment dans la sphère hautement stratégique de la logistique. Lorsqu'elles doivent sélectionner des lieux pour s'y implanter, ou choisir un partenaire si elles ont fait le choix d'externaliser leur logistique, elles recherchent des localisations et des systèmes d'organisation qui leur permettent de répondre à leurs besoins tout en limitant les coûts. Parmi les sources d'économie et de performance, la mutualisation des moyens et autres processus collaboratifs sont de plus en plus utilisés.

Or, la mise en œuvre de ces nouvelles stratégies semble facilitée par la concentration de plusieurs prestataires et de plusieurs métiers sur un seul site. Ces plate-formes logistiques multi-services ont donc logiquement le vent en poupe.

Parallèlement, les acteurs du transport, soumis à la pression de leurs clients qui leur demandent des services sans cesse plus étendus à des prix sans cesse plus tirés, sont conscients qu'il leur faut faire évoluer leurs schémas de transport et identifier de nouvelles potentialités issues de l'utilisation des modes dits alternatifs à la route. Une multimodalité réelle peut contribuer à une optimisation des process logistiques, en complément d'autres mesures. Les plate-formes logistiques multi-services sont elles-mêmes à la recherche de potentialités supplémentaires leur permettant de gagner en efficacité et donc en attractivité. La multimodalité devient l'une de ces potentialités que recherchent les grands logisticiens.

Dans cette optique, les ports intérieurs disposent d'indéniables atouts. Ils disposent de facilités logistiques par essence multimodales. Ceci dit, ces arguments ne suffisent pas à entraîner une adhésion massive, les chiffres le montrent. Comment les modes de transport peuvent-ils mieux collaborer pour apporter des réponses à ces tendances nouvelles ? Quels sont les services qu'une

entreprise doit absolument trouver sur une plate-forme ? Pourquoi une entreprise fera-t-elle le choix de s'implanter sur un terrain portuaire plutôt que sur tout autre, uniquement pour l'accès à la voie d'eau ?

INTERVENANTS

- Geoffroy CAUDE (Délégué Général de l'UPF, Union des Ports de France)
- Didier DIEUDONNE (Vice-Président AFPI, Directeur Général Délégué du Port Autonome de Strasbourg)
 - Christian GRANIER (Vice-Président de la Commission Fluviale de TLF)
- Christian ROSE (Directeur général adjoint de l'AUTF Association des Utilisateurs de Transport de Fret)
 - Alexis ROUQUE (Vice-Président AFPI, Directeur Général de Ports de Paris)
 - Loïc SIVIEN (Délégué au projet de synergie fluvio-ferroviaire - SNCF-Géodis)

- Les premières questions de l'animateur, M. Karel VANROYE, portent sur les stratégies collaboratives et la mutualisation. Il ressort des interventions que la mutualisation n'est pas encore très répandue en France. Le processus, dont on parle beaucoup il est vrai, n'en est encore qu'à ses débuts. En termes d'efficacité, dans le domaine de la logistique et des transports, la mutualisation est fonction du nombre de participants. Plus ce nombre est élevé, et plus les retombées en termes d'économies peuvent être importantes. Il est intéressant de noter d'ailleurs que des actions de mutualisation peuvent s'avérer profitables lorsqu'elles sont menées dans une même entreprise, entre différents services ou départements. Il existe à ce niveau un potentiel énorme, qu'il peut sembler plus facile à priori à exploiter qu'entre entreprises différentes. En période de difficultés, comme celle que nous traversons actuellement, les méthodes qui permettent de limiter les coûts sont privilégiées. Si les stratégies de mutualisation sont identifiées comme étant efficaces sur ce point, elles ne manqueront pas de se développer.
- La massification des flux se présente comme un corollaire, l'un des effets possibles du processus de mutualisation. C'est notamment par ce biais que le mode fluvial fait son entrée dans le monde de la mutualisation, qui n'était envisageable dans un premier temps qu'au niveau du transport routier. En collaborant, les entreprises parviennent à actionner des volumes plus importants qui deviennent pertinents pour des transports de masse, ferroviaires ou fluviaux.
- Dans tous les cas, la multimodalité des transports est considérée comme inéluctable. Elle est appelée à s'imposer de plus en plus à l'avenir. Même

entre des modes qui se trouvaient en concurrence frontale sur des marchés bien spécifiques, notamment celui des flux massifs, comme cela a été le cas pour le fluvial et le ferroviaire pour le transport des produits de BTP, les produits de carrière, les céréales...les vues collaboratives progressent. La recherche de complémentarités entre le mode fluvial et le chemin de fer est en cours, preuve que l'idée fait son chemin que l'alliance sera plus constructive et porteuse d'avenir qu'une lutte stérile. Bien entendu, les ports, tant maritimes que fluviaux, seront bénéficiaires de cette évolution dans la mesure où ils constituent les principaux points de confluence entre les modes ferroviaire et fluvial. Au-delà des motivations environnementales, la multimodalité s'imposera sur des critères économiques, en apportant la preuve d'une fiabilité opérationnelle et d'une pertinence économique au moins égale à celle de combinaisons tout-route.

- Néanmoins, il ne faut pas s'imaginer que le seul fait pour une plate-forme logistique d'être multimodale suffit pour assurer le succès. Les plates-formes doivent être multiproduits et multiservices. Elles doivent pouvoir assurer l'optimisation des flux pour divers types de trafic, pas uniquement les conteneurs. Il leur faut également assurer des services pour être en mesure d'attirer des entreprises. Par exemple, pour les sites qui opèrent des flux internationaux, la disposition de facilités douanières est quasi-obligatoire. La seule disponibilité de plusieurs modes de transport sur un site n'est pas suffisante pour attirer des opérateurs. Elle doit s'accompagner d'une offre de services couvrant une large gamme de spécialités. La transition énergétique et la distribution urbaine sont identifiées comme des facteurs puissants d'implantation sur un port, or si elles requièrent la multimodalité, elles doivent aussi être transcrites au travers de services. D'ailleurs, la problématique n'est pas seulement de s'implanter sur un port intérieur, mais aussi, et même surtout, d'en utiliser les services.
- Dans ce contexte, une collaboration accrue entre ports maritimes et ports intérieurs est requise. C'est une tendance lourde initiée aux Pays-Bas et en Belgique, où les ports de Rotterdam et d'Anvers notamment ont dû, par nécessité logistique, structurer leur Hinterland et conceptualiser cette approche autour de la notion de « Gateway », la porte étant le ou les ports maritimes et la voie l'axe fluvial qui l'accompagne. Le même phénomène s'observe désormais en France. La collaboration entre les GPM du Havre et de Rouen et le Port intérieur Ports de Paris sous le nom d'HAROPA est bien connue de tous. Une initiative semblable a été prise entre le GPM de Dunkerque et les plate-formes de Ports de Lille et de Delta 3 sous le nom de Nord Gateway. Sur l'axe Rhône-Saône, une collaboration sous une forme un peu différente existe sous le nom de MedLinkPort, qui vise là

aussi à faire de Marseille-Fos un Gateway Méditerranéen au sud de l'Europe. Même s'ils restent fondamentalement différents sur certains points, ports intérieurs et ports maritimes sont confrontés aux mêmes enjeux, aux mêmes défis et une collaboration accrue entre eux ne peut qu'être bénéfique aux uns comme aux autres. Une collaboration plus étroite entre ports maritimes et intérieurs est également identifiée comme un facteur positif pour la création de solutions multimodales, les flux massifiés sur les corridors en arrière des façades maritimes étant susceptibles d'être opérés par la voie d'eau ou encore par trains.

2^{ème} Table-ronde : quel accompagnement sur le plan réglementaire et de la gouvernance ?

La création et l'aménagement de plate-formes dédiées aux transports et à la logistique sont soumis à un ensemble de textes qui visent à en encadrer le fonctionnement. Les cadres réglementaire, institutionnel et politique dans lesquels évoluent ces sites varient selon la nature de l'entité qui en assure la gestion. Or, il est essentiel que ces entités soient lisibles par les acteurs économiques, qui ont besoin d'avoir des interlocuteurs stables avec lesquels ils peuvent construire des relations durables. Les ports intérieurs sont dans ce cas. Cette exigence figurait déjà dans la Communication sur une Politique Portuaire Européenne de la Commission Européenne en Octobre 2007 : « *Les ports sont des passerelles stratégiques pour les approvisionnements en marchandises et en énergie, et des nœuds économiques essentiels. Ils nécessitent des investissements tant publics que privés et, partant, un degré raisonnable de sécurité juridique* ».

Les ports intérieurs sont directement confrontés à des questions de gouvernance. Ils sont dotés de statuts et de règles de fonctionnement hérités de leur passé, qui leur ont permis d'apporter une contribution décisive à l'essor industriel et à la croissance des échanges, mais qui se révèlent parfois aujourd'hui peu ou mal adaptés à l'évolution générale de l'économie et de la société. Leur imbrication dans le monde des entreprises, qui répondent à des règles différentes et se placent sur une échelle de temps différente (et infiniment plus rapide) peut les mettre en difficulté lorsqu'il s'agit de décider rapidement et de s'engager sur le long terme.

Dans ce contexte, l'intervention de nouvelles entités comme les Collectivités Locales n'est-elle pas souhaitable ou nécessaire ? Quels sont les nouveaux schémas qui permettraient aux plate-formes logistiques et aux ports de gagner

en efficacité et de redevenir pleinement des partenaires fiables pour des entreprises en quête de stabilité et de sécurité ? Les modèles anciens comme les concessions sont-ils encore d'actualité ?

Parallèlement à ces interrogations sur leur fonctionnement juridique, les ports, souvent situés au cœur de villes dont ils ont contribué au rayonnement et à la richesse, sont aujourd'hui rejetés vers les périphéries. Et cela en dépit des éminents services qu'ils pourraient rendre en matière de distribution urbaine, d'évacuation des déchets etc... Ils sont l'objet de toutes les convoitises pour leur foncier. Comment concilier les exigences d'augmentation du trafic fluvial et les velléités de réappropriation des bords à canal à des fins de résidence ou de loisirs ? Comment promouvoir un dialogue plus apaisé entre villes et ports ?

INTERVENANTS

- Michel COTE (Directeur du Développement économique et Portuaire à la Compagnie Nationale du Rhône CNR)
- Bruno DELSALLE (Directeur Adjoint de l'AIVP Association Internationale Villes et Ports)
 - Luc GAILLET (Commission Aménagement du Territoire de CCI France)
 - Marc PAPINUTTI (Directeur Général de VNF Voies Navigables de France)
 - Benoît PONCHON (Vice-Président AFPI, Directeur du Port Fluvial d'Arles)
- Isabelle RYCKBOST (Directrice de la FEPI Fédération Européenne des Ports Intérieurs)
 - Jacky SCHEIDECKER (Directeur des Ports de Mulhouse-Rhin)

- M. VANROYE interroge tout d'abord les intervenants sur la position des Collectivités Territoriales. L'opinion unanime est que celles-ci vont devoir s'investir de plus en plus dans le domaine portuaire, en partie du fait du désengagement de l'Etat. Les ports sont des outils qui ont un impact trop important sur l'économie locale pour ne pas justifier une implication des Collectivités qui acquièrent par ailleurs de plus en plus de compétences dans le domaine de l'action économique. Il est donc cohérent que les Collectivités cherchent à participer plus étroitement.
- Le modèle de la concession, largement utilisé pour développer des grands équipements dont les ports, est aujourd'hui remis en question. Il doit être possible de faire autrement, mais il faut le faire en tenant compte du passé. Le problème principal du système concessif tient à sa limitation dans le temps. Comment sécuriser des investissements lorsque le terme de la concession se rapproche ? Les CCI qui sont souvent concessionnaires de ports intérieurs se trouvent confrontées à ce problème. Lorsque se

présente une entreprise disposée à s'implanter sur une zone portuaire et à y engager des investissements lourds, comment peut-on ne pas être en mesure de l'assurer que ses droits seront respectés au-delà du terme normal de la concession si ce terme est proche (moins de 10 ans, voire 15 ans pour des investissements très lourds) ? Des solutions existent sur le Rhône, où la durée des conventions consenties par la CNR peut dépasser 2023, date de la fin de la concession consentie par l'Etat à la CNR. Dans de tels cas, la convention fait l'objet d'un arrêté préfectoral qui garantit l'engagement de l'Etat vis-à-vis du droit d'occupation du domaine public au-delà de la fin de concession. Les investissements immobiliers se trouvent donc sécurisés sur la base des amortissements comptables. Ce type de montage n'est pas encore de règle et de longues procédures sont souvent nécessaires qui handicapent lourdement les ports intérieurs qui ont à s'y soumettre. Une réforme de l'aspect « couperet » de la fin de concession apparaît aujourd'hui comme indispensable pour que les ports puissent continuer à accueillir des entreprises et à générer de l'activité et de l'emploi.

- L'émergence de nouveaux modèles de gestion n'est pas évidente, notamment du fait de la grande variété des statuts qui existe aujourd'hui. Cette diversité n'est d'ailleurs pas une spécificité Française. Chez nos voisins d'Europe Occidentale, les mêmes causes produisent les mêmes effets. La grande diversité des statuts complique fortement la gouvernance. Il est cependant relevé que la Société portuaire est un outil qui manque dans la panoplie. La tendance de fond qui voit s'allier des compétences diverses pour faciliter l'atteinte d'un objectif commun pourrait être appliquée dans le domaine portuaire, sous la forme d'une Société qui regrouperait à la fois des partenaires institutionnels, mais aussi des opérateurs privés pour garantir une exploitation conservant un caractère public, donc ouvert à tous, mais aussi une ouverture réelle sur le monde de l'économie et de la concurrence. La gouvernance doit être faite pour permettre la bonne application d'une stratégie, et non l'inverse. La souplesse est la qualité recherchée aujourd'hui pour permettre à l'indispensable cadre juridique et réglementaire de s'adapter rapidement aux mutations rapides de l'économie.
- Les questions portent enfin sur les relations parfois conflictuelles, toujours compliquées, entre villes et ports. Dans la mesure où ces entités sont condamnées à cohabiter, la question cruciale est de comprendre comment un dialogue constructif peut être instauré. Il y a de part et d'autre une méconnaissance de l'autre partie, qui génère des incompréhensions et est à la source des conflits. Une mixité entre culture urbaine et culture portuaire est indispensable. Pour promouvoir cette

mixité, les ports doivent s'ouvrir sur l'extérieur davantage qu'ils ne le font aujourd'hui. Cette ouverture ne doit d'ailleurs pas se limiter aux Elus et aux techniciens qui en dépendent, mais aussi au grand public. Des opérations comme les portes ouvertes, des visites guidées pour des groupes, des manifestations événementielles sont autant de possibilités pour que le citoyen s'approprie son port et le considère comme un acteur de la ville à part entière. Un nouveau mode de relation entre la ville et le port est à inventer. Depuis plusieurs années, les ports intérieurs apportent des services aux villes afin d'améliorer leur acceptabilité. En matière de distribution urbaine, pour la logistique des déchets, afin d'améliorer les grands chantiers de rénovation urbaine, les ports mettent à la disposition des villes leur savoir-faire en matière de gestion des flux et leurs infrastructures spécialisées. Cette stratégie génère quelques résultats positifs mais ne saurait constituer à elle seule une solution. Là aussi donc, de nouvelles approches sont à inventer. Il est aussi relevé que les ports doivent plus communiquer sur ce qu'ils représentent en termes d'emplois, de ressources pour les villes sur le territoire desquelles il se développe, afin de pouvoir mettre en face de nuisances, réelles ou supposées, des résultats positifs sur le plan économique.

Intervention de Clotûre par M. Dimitrios THEOLOGITIS, Chef de l'Unité « Ports & Navigation Intérieure » - DG MOVE - Commission Européenne.

M. Theologitis remercie les intervenants qui l'ont précédé et salue la bonne qualité des débats. Il rappelle qu'une évolution importante s'est produite sous le second mandat du Président de la Commission Européenne Manuel Barroso. En effet, la réglementation n'est là que pour soutenir la croissance. Elle ne doit pas être ressentie comme une entrave mais bien plutôt comme un instrument en faveur de l'objectif premier qui est de relancer l'activité en Europe.

En matière de transport, la DG MOVE est là pour assurer la coordination entre les politiques des Etats-membres. C'est aux Etats Membres de prendre les grandes décisions pour leur territoire. Simplement, lorsque ces initiatives ne suffisent pas ou lorsqu'elles impliquent plusieurs pays, l'intervention Européenne est indispensable pour garantir une parfaite coordination des politiques. Cette action est encore plus importante en période de crise, où les ressources budgétaires sont plus difficiles à mobiliser.

M. Theologitis indique que le problème des concessions, dont il a été abondamment question dans la table-ronde portant sur la gouvernance, est un sujet d'étude aussi pour la Commission Européenne. Un cadre européen doit être adopté. L'objectif est de garantir le libre-accès de tous au marché et l'absence de toute discrimination. Cependant, la Commission a décidé d'appliquer dorénavant le principe de réciprocité pour ce genre de marchés ou d'appels

d'offre. Seuls pourront concourir les candidats provenant de pays qui acceptent pour leur propre marché les candidatures de pays membres de l'Union. Si ce n'est pas le cas et que le pays reste fermé, ses ressortissants ne seront pas autorisés à concourir.

Il rappelle également que le programme Naiades II est encore en cours d'application et qu'il s'intéresse à tous les aspects de la navigation : infrastructures, environnement, équipages, transmission de données.

Il conclut son intervention en indiquant que les ports intérieurs, à leur demande, n'ont pas été inclus dans le champ d'application de la politique portuaire, qui a récemment fait l'objet d'une révision. Aux yeux de la DG MOVE, et cela s'est vérifié lors du colloque, les ports maritimes et les ports intérieurs, en dépit d'indéniables points de convergence et d'intérêts communs, demeurent trop différents pour se voir appliquer des règles similaires. Sans doute un cadre réglementaire devra un jour être prévu pour mieux cerner les activités des ports intérieurs dans l'Union Européenne, mais la situation actuelle est satisfaisant et ne nécessite pas d'intervention dans l'urgence.

Conclusion générale par M. Jacques KOPFF, Président de l'AFPI

Jacques Kopff remercie chaleureusement M. Theologitis pour son intervention et l'ensemble des intervenants pour la qualité des débats. Il relève que la richesse des thèmes abordés aurait nécessité de pouvoir disposer de bien plus de temps. En effet, plusieurs pistes de réflexion ont été esquissées qui auraient mérité d'être creusées plus avant mais qui n'ont pu l'être faute de temps. Cela a été particulièrement vrai sur la question de la gouvernance. Aussi souhaite-t-il lancer une idée : ne serait-il pas possible, dans la dynamique de ce colloque, de poursuivre les réflexions engagées dans le cadre d'un groupe de travail multipartites sur les modes de gouvernance, l'avenir des concessions, les modifications éventuelles à y apporter ? Le but n'est pas de créer une commission de plus. Ce groupe de travail serait limité dans le temps mais nanti d'une mission : produire un document, un ensemble de propositions qui servirait de cadre aux services de l'Etat en charge de faire évoluer les institutions.

Qui aurait vocation à faire partie de ce groupe ? Le Ministère bien sûr, VNF, la CNR, CCI France, l'AFPI, l'AUTF sans doute pour faire le lien avec les utilisateurs des ports, l'AIVP pour garder le contact avec les problématiques urbaines. Peut-être d'autres encore ?

L'important est de pouvoir faire vivre ce groupe, d'organiser les réunions, de suivre et de piloter ses travaux. Un animateur est donc nécessaire. M. Jean-Charles LOUIS, Président de la CAMIFEMO et concessionnaire du Port de Thionville, indique qu'il est prêt à accepter cette charge. M. Kopff l'en remercie vivement et le charge officiellement de mettre en place ce groupe de travail.

A la suite de cette proposition, le colloque est clôturé et les participants invités au buffet déjeunatoire organisé au second étage dans le même bâtiment de la Fédération Française du Bâtiment.