

LE NOUVEAU CAP DES ESPACES PORTUAIRES

Malgré ses côtes, ses fleuves et ses dizaines de ports de commerce, de plaisance ou de pêche, « la France reste un pays de terriens », estime Stéphane Raison, directeur général d'Haropa Port. Les ports sont toujours vus comme des sites compliqués que la population observe avec défiance. Les habitants des villes portuaires eux-mêmes, toujours prompts à vanter la douceur de vivre au bord de l'eau et à brandir leur identité entre terre et mer, ne mesurent pas toujours la diversité de ce qui se passe dans les bassins et les hangars. Si

ceux qui y travaillent perçoivent le dynamisme économique qui s'y déploie, ils n'ont pas forcément conscience du potentiel de développement et de transformation environnementale que recèle la machine portuaire.

Lever de renouveau urbain, la mutation des ports a pu donner lieu à des opérations de requalification urbaine très réussies, à Marseille par exemple, où le Vieux-Port a

retrouvé sa place centrale dans la vie de la cité phocéenne, grâce au réaménagement mené au début des années 2010 sous la direction de l'architecte Norman Foster. Lequel avait

déjà piloté vingt ans plus tôt la renaissance du port intérieur de Duisbourg, dans la vallée de la Ruhr, sinistrée suite au déclin des industries lourdes.

EN PREMIÈRE LIGNE POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Ces activités, qui ont longtemps pesé sur l'image des ports maritimes, appartiendraient désormais au passé d'après les acteurs du secteur portuaire, qui voient poindre l'heure d'un renouvellement industriel salvateur : « Suite à la réforme de 2008 qui a fait passer les autorités portuaires du statut d'exploitant à celui d'aménageur », raconte Stéphane Raison, la crise des subprimes a plongé les ports dans une situation très difficile et mis sur pause la mutation attendue pour faire entrer le secteur dans le monde de l'après-industries lourdes. Mais aujourd'hui, la dynamique a repris. Avec des projets innovants qui pourraient faire des ports français et internationaux le fer de lance d'une relance économique plus durable.

En témoignent les deux projets de production de biocarburants, annoncés au Havre par Elisabeth Borne le 25 juillet ; mais aussi la mise en service de l'usine Siemens, au Havre toujours, qui produit des nacelles et des pales d'éoliennes offshore, ou encore les processus d'optimisation énergétique et de captation de CO₂ en cours à Dunkerque. « Les ports sont en première ligne pour mener à bien la transition

DEPUIS 2008, LES PORTS ONT UN STATUT D'AMÉNAGEUR QUI PERMET DE CONSTRUIRE DES PROJETS DE RÉINDUSTRIALISATION



énergétique, indique Bruno Delsalle, General manager de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP). Ils disposent par exemple de foncier et de bâtiments aux toits plats sur lesquels développer des panneaux photovoltaïques. En connexion avec l'espace marin, l'écosystème portuaire va en outre jouer un rôle clé pour produire et maintenir le parc éolien offshore, mais aussi pour faire le lien entre la mer et la terre et récupérer les énergies produites. »

Les grands fleuves auxquels sont adossés les principaux ports européens — l'Elbe pour Hambourg, le Rhin pour Rotterdam, l'Escaut pour Anvers, la Seine pour Haropa Port — ouvrent enfin de nouvelles opportunités de développement de transports plus durables que la route. « Aujourd'hui, les territoires ne se posent pas encore la question de leur accessibilité, souligne Stéphane Raison, mais quand ils seront contraints de se plier aux contraintes des ZFE [zone à faibles émissions, NDLR] et du ZAN [zéro artificialisation nette, NDLR], ils vont devoir trouver de nouvelles solutions de dessertes. » La voie fluviale, couplée au ferroviaire, est une solution qui conjugue proximité et efficacité. L'option prise par Ikea, qui livre désormais ses clients parisiens par barge jusqu'au port de Bercy, trace de nouveaux horizons pour résoudre l'éternel problème logistique, à l'échelle micro, du dernier kilomètre.

UN RÔLE STRATÉGIQUE

À l'échelle macro, le rôle stratégique des ports ne date pas d'hier. Né avec la première révolution industrielle, il s'est consolidé avec la mondialisation. Si l'image du porte-conteneurs Ever Given, bloquant en 2021 le canal de Suez, a pu fragiliser ce modèle de développement, nombreux sont les signaux qui confirment qu'il a de beaux jours devant lui : le projet politique chinois des « nouvelles routes de la soie », qui vise à maîtriser les corridors maritimes et tout un réseau de terminaux portuaires entre l'Asie et l'Europe, tout comme les frappes russes sur les ports ukrainiens, attestent de l'importance économique et géopolitique des ports dans le monde. »



La France des ports en quelques données

La France compte soixante-six ports de commerce maritimes, dont dix grands ports maritimes (GPM) et un port d'intérêt national (Saint-Pierre-et-Miquelon). Parmi les dix GPM, six sont en métropole (Dunkerque, Haropa Port, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille) et quatre en outre-mer (Guyane, Martinique, Guadeloupe, Port-Réunion). Le statut de GPM ou Grand port fluvio-maritime s'est substitué en octobre 2008 à celui de port autonome. Établissements publics de l'État, ils exercent la fonction d'autorité portuaire.