

Des connexions massifiées avec l'hinterland

Le point sur les investissements attendus par les ports français dans le cadre des CPER, avec Geoffroy Caude, délégué général de l'Union des ports de France/UPF.

NPI - Quelles sont les attentes des ports français vis-à-vis des prochains contrats de plan ?

Geoffroy Caude - L'Union des ports de France ne suit pas les demandes de ses adhérents de façon individualisée. Mais les attentes des ports ont toutefois été identifiées lors d'échanges que nous avons eus au cours d'un travail collectif, qui visait à faire part de nos priorités à la commission « Mobilité 21 ». L'idée que nous avons essayé de faire passer est la suivante : depuis la réforme portuaire de 2008-2012, les ports français sont dans une dynamique de reconquête de parts de marché. Les investissements publics doivent donc viser trois objectifs importants : d'une part, l'adaptation aux clients, chargeurs et armateurs, et à leurs demandes ; d'autre part, l'amélioration des chaînes logistiques, grâce au développement des modes massifiés ; enfin, un double travail en réseau doit être réalisé, au niveau européen - les ports français ayant leur rôle à jouer dans les réseaux transeuropéens de transport - et au niveau territorial, pour inscrire les ports dans le réseau industriel et logistique local.

NPI - De quelle façon ces objectifs peuvent-ils être atteints ?

G. Caude - L'UPF a défini quelques chantiers prioritaires : tirer parti des grands axes fluviaux que sont la Seine et le Rhône, renforcer la coopération entre ports maritimes et fluviaux, connecter les Grands Ports maritimes aux plates-formes multimodales terrestres, réaliser des chantiers multimodaux dans l'hinterland, améliorer la desserte fluviale et ferroviaire des ports et développer les autoroutes de la mer là où cela est possible et utile. De ces priorités, nous déduisons trois grands axes d'investissement pour les prochaines années : la continuation des grands chantiers en cours, une meilleure connexion des ports avec leur hinterland, par voie fluviale et ferroviaire, et enfin l'implantation de nouvelles plates-formes logistiques, tant localement, à proximité des ports, que dans un hinterland plus lointain.



Geoffroy Caude, délégué général de l'UPF.

NPI - Comment ces axes d'investissement pourraient-ils se traduire localement ?

G. Caude - Certaines de nos préconisations ont d'ores et déjà été retenues par la commission « Mobilité 21 » et devraient naturellement se retrouver dans les CPER. Pour citer quelques exemples, il s'agit, pour Dunkerque, du projet « Cap 2020 », de l'aménagement pour les trains longs et de l'électrification du réseau ferroviaire.

Canal de Tancarville - Améliorer la connexion des ports avec leur hinterland doit faire partie des objectifs prioritaires des CPER, selon l'UPF.



Pour Haropa, sont concernés la troisième phase de Port 2000, le prolongement du grand canal maritime, la liaison A28-A13 et la création d'une plate-forme multimodale à Achères. Le long de l'axe Rhône, il s'agit des travaux routiers de l'A56 ou encore du traitement du nœud ferroviaire lyonnais.

NPI - Ces projets sont-ils ceux que l'UPF souhaite voir inscrits aux CPER ?

G. Caude - C'est en tous cas ce que demandent les ports. Mais le détail doit être évalué localement ; l'UPF n'intervient pas dans ce processus. Les ports préfèrent travailler directement avec l'Etat et les Régions. Beaucoup de projets portuaires n'ont pas été retenus par la commission « Mobilité 21 », qui a établi ses choix de façon rigoureuse au regard de leur intérêt au niveau national, dans un contexte financier contraint. La tâche de l'UPF, à présent, consiste à s'assurer que ses recommandations seront bien prises en compte dans les CPER et à faire son travail de lobbying si ce n'était pas le cas.

Propos recueillis par Etienne Berrier ■