

Intervention de Yann Helary : Gijon

1/ Plusieurs constats

Premier constat : importance des régions

Les Régions européennes sont des acteurs du système portuaire :

- Soit parce qu'elles sont directement l'autorité de tutelle des ports
- Soit parce qu'elles sont co-actrices du développement portuaire

Les régions participent donc au financement des infrastructures et à la gouvernance des ports.

Deuxième constat

Les ports ont besoin de se développer à la fois à cause de la croissance des échanges internationaux et (conteneurs, énergies, industries...) le développement de pays comme la Chine, l'Inde ou le Brésil et de la nécessité de trouver des alternatives au "tout route" (cabotage, autoroutes de la mer).

Les développements portuaires territoriaux **doivent néanmoins avoir une justification économique** majeure et être en cohérence territoriale avec les besoins locaux, nationaux, européens et ...mondiaux.

La croissance de l'activité portuaire ne doit pas être qu'extensive en terme d'emprise, mais aussi intensive par l'optimisation du travail, **en apportant les réponses adéquates aux questions sociales et environnementales** avec d'éventuels accompagnements pour la modernisation des équipements portuaires.

Troisième constat

L'intégration européenne demande une homogénéisation des pratiques portuaires à l'échelle du continent notamment en matière de financement public, de règles de concurrence et de transparence en appliquant les mêmes règles, comme l'a dit M. TRESTOUR, **d'internalisation des coûts aux opérateurs routiers.**

Quatrième constat

Une attente collective forte en matière de préservation de l'environnement, dorénavant la règle sur les ports, avec l'imposition par l'UE (via des directives habitat, oiseaux, déchets, qualité de l'air) de mesures touchant les espaces terrestres, l'eau et l'air.

Cinquième constat

La confusion, toujours présente, entre le Short Sea Shipping classique et l'autoroute de la mer me fait dire qu'aujourd'hui le concept des autoroutes de la mer n'est pas suffisamment défini.

Que le premier critère soit d'abord et avant tout un projet privé n'est plus discuté. Mais il me semble que le critère principal devrait poser la question fondamentale du nombre de camions retirés de la route dès lors qu'une autoroute de la mer est en service. Sans doute pourrait-on considérer qu'un projet qui ne modifierait pas significativement le trafic routier sur les axes encombrés serait qualifié de Short Sea Shipping et non d'AM.

2/ Le rôle des régions

- Autant que les Etats, les collectivités territoriales doivent participer à la recherche d'une meilleure adéquation entre le développement économique, les bonnes pratiques concurrentielles, la préservation environnementale et le règlement des questions sociales. Autant de questions qui intéressent les régions au premier chef, puisqu'elles sont les interlocuteurs pertinents au plus près du terrain.
- Les ports sont pour les régions un instrument de développement économique et souvent une interface de la globalisation.
- Les ports sont dans bien des cas dans des phases d'extension spatiale pour répondre à la croissance des échanges extra et intra européens ce qui s'avère dévoreur d'espace à proximité des zones préservées ou fortement urbanisées.
- La région a un rôle majeur à jouer dans la prise en compte parallèle des objectifs de développement et de préservation (Objectifs de Lisbonne). Ce qui est une ambition globale pour le continent (Livre vert) l'est aussi pour tous les territoires et en particulier les régions.
- Les régions peuvent être des acteurs majeurs pour participer aux côtés des places portuaires et des administrations nationales à l'accompagnement « environnemental et social » de l'espace portuaire. C'est-à-dire gérer « l'empreinte environnementale » des ports et de leurs industries de proximité.
- Cette empreinte environnementale passe par l'internalisation des coûts externes, y **compris sociaux et environnementaux**, des activités de transport.
- Ce principe doit devenir la règle des politiques de l'UE et des Etats membres pour l'ensemble des modes, **afin de favoriser ceux présentant les meilleurs critères vis-à-vis des intérêts collectifs.**
La Région des Pays de la Loire finance une étude universitaire à ce sujet.

Afin de maintenir l'équité européenne, il faut des règles communes légitimes et respectées.

Les régions peuvent accompagner de façon efficace et concrète, les processus d'harmonisation européenne.

Les instruments régionaux sont à la fois dans la gouvernance (que la Commission laisse aux choix des Etats membres) et dans le financement.

Conclusion

Pour autant, la politique de développement des ports et du transport maritime **alternatif à la route** doit avoir une forte cohérence territoriale sur l'ensemble de l'Europe.

Dès lors, les régions européennes engagées dans ce type de développement doivent être **complémentaires et non systématiquement concurrentielles**.

Finalement, peut-être doit-on aujourd'hui réfléchir et s'interroger sur la construction d'un cluster européen du développement portuaire associant les autorités locales, les états, les ports et les entreprises. L'avantage en serait une vision d'ensemble du transport maritime évitant les concurrences stériles, les financements hasardeux et l'assurance que les règles de concurrence soient bien les mêmes pour tous les acteurs.

Je vous remercie.