HAL open science

Les ports intermédiaires normands et leur(s) territoire(s)

Arnaud Serry, Margaux Pasquier

▶ To cite this version:

Arnaud Serry, Margaux Pasquier. Les ports intermédiaires normands et leur(s) territoire(s). Ports et territoires normands 2021, pp.15-35, 2021. hal-03445948

HAL Id: hal-03445948

https://normandie-univ.hal.science/hal-03445948v1

Submitted on 21 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LES PORTS INTERMÉDIAIRES NORMANDS ET LEUR(S) TERRITOIRE(S)

Arnaud Serry
Maître de conférences en géographie
Université Le Havre Normandie - UMR CNRS IDEES

Margaux Pasquier
Ingénieure d'étude - Université Le Havre Normandie
UMR CNRS IDEES
Master 2 Humanités Numériques - Université de Rouen Normandie

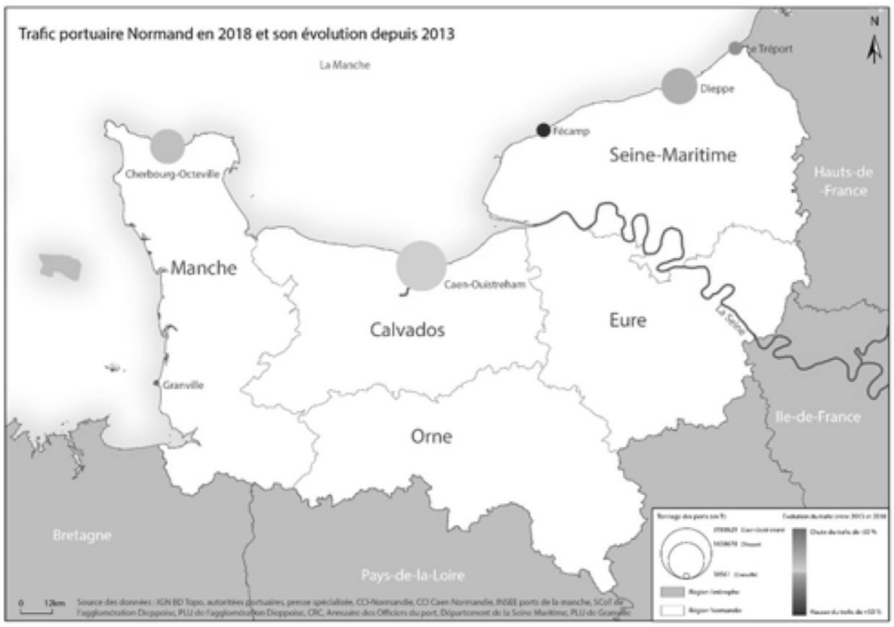
Introduction

La Normandie est une région étroitement liée à la mer dans l'imaginaire général. En effet, une grande partie de ses frontières est constituée de littoraux truffés de ports depuis Granville jusqu'à Dieppe, voire le Tréport. Les acteurs du territoire utilisent cette particularité maritime pour s'affirmer à l'échelle nationale et européenne, malgré une culture normande essentiellement terrienne.

La maritimité normande est également une réalité économique. En 2018, les ports Normands ont traité collectivement 100,75 millions de tonnes de marchandises soit près d'un tiers du total national. Néanmoins, à l'échelle Normande, c'est construit un oligopole régional des trafics portuaires autour du port du Havre et de port de Rouen, tous deux situés sur la Seine. Le tonnage total du port du Havre en 2018 était de 70 millions de tonnes et celui du port de Rouen atteignait les 23 millions de tonnes, soit à eux deux plus de 90 % des trafics portuaires Normands (Serry, 2018).

Les six autres ports de la région, Caen-Ouistreham, Dieppe, Cherbourg, Granville, Fécamp et le Tréport, sont sous la tutelle de collectivités territoriales. Ils connaissent ainsi des trafics modestes (Figure 1) généralement spécialisés.

Figure 1 : Evolution du trafic portuaire normand de 2013 à 2018



Réalisation/conception : Jules Garraud & Ronan Kerbiriou

Ce sont ces ports sont ici qualifiés d'intermédiaires en comparaison aux Grands Ports Maritimes de la région qui peuvent à une échelle plus globale être considérés comme des ports moyens (Raulin, Loubet, Serry, 2020). Ils sont également en lien avec les ports du littoral régional centrés uniquement sur la pêche et/ou la plaisance.

L'objectif de ce chapitre est de mettre en évidence les relations ainsi que les jeux d'acteurs qui s'entrechoquent entre ces ports et autour de ces ports dans un territoire lui-même inséré dans des échelles plus vastes : l'Axe Seine, l'espace transmanche.

A cette fin, nous avons déterminé un échantillon d'acteurs du territoire susceptibles d'entretenir un lien avec ces places ou activités portuaires. Ceux-ci (plus de 300 questionnaires envoyés) ont reçu une invitation à répondre à un questionnaire en ligne qui a permis d'obtenir de premiers résultats. Pour compléter ces premiers résultats, nous avons identifié une liste d'acteurs ciblés : des élus de différents niveaux de collectivités territoriales, des entreprises situées sur l'un des ports intermédiaires ou dans l'hinterland, les autorités portuaires et enfin des experts, chercheurs ou associations liées au monde portuaire. Ainsi, une quinzaine d'entretiens ont été réalisés afin de mieux cerner les rapports que ces acteurs entretenaient les uns avec les autres ainsi qu'avec le fait portuaire dans la région.

1. Le regard des acteurs du territoire sur les ports normands

La liste des destinataires du questionnaire contenait des représentants de la Région Normandie et des douanes, des membres des Chambres de Commerce et d'Industrie de Normandie, des entreprises installées sur les places portuaires ou dans l'hinterland parfois regroupées dans des organismes tels que *LSN* (Logistique Seine Normandie), ainsi que des cabinets de conseil ou d'expertise. Le critère privilégié étant le lien entretenu (ou potentiel lien) avec au moins un des ports intermédiaires normands. Les personnes qui ont été interrogées pouvaient se situer dans une place portuaire, dans l'hinterland, voire à l'extérieur de la région normande.

1.1. Entre ancrage territorial et perceptions différenciées

En analysant les réponses au questionnaire, nous constatons la forte présence des entreprises du domaine portuaire (49% des répondants) puis des entreprises de l'hinterland (14,5%). Ceci illustre d'abord l'importance qui leur a été donnée dans l'échantillon, mais également l'intérêt que ces sociétés portent aux ports normands.

Concernant la relation entre acteurs du territoire et ports, le poids des Grands Ports Maritimes (GPM) s'affirme puisque 81,8% des répondants déclarent entretenir des liens avec Rouen et/ou Le Havre. Ceci s'explique à la fois par le fait que ces ports sont en relation avec un grand nombre d'acteurs, mais aussi que de nombreux acteurs présents sur les ports intermédiaires entretiennent également des relations avec les grands ports. Les relations avec les autres ports normands apparaissent plus ciblées et localisées avec des résultats allant de 16,4% pour Fécamp à 23,6% pour Caen-Ouistreham. La question de l'étendue de l'hinterland confirme clairement la position du Havre et de Rouen comme ports nationaux ainsi que leur ambition à se positionner comme « Port de Paris ». A l'inverse, les ports faisant partie du Syndicat Mixte Ports de Normandie ont effectivement un hinterland régional ainsi qu'européen, notamment en raison de trafics de niche. Enfin, le port de Fécamp, géré par le département de la Seine-Maritime présente un arrière-pays plus réduit conforme à cette échelle départementale.

Par ailleurs, 75% des acteurs publics interrogés déclarent prendre en compte la présence du port dans le cadre de la gestion de leur territoire. Les résultats obtenus sont étayés par les réponses données lors des entretiens (notamment par des élus) : en Normandie, le port est un élément incontournable en matière d'aménagement d'un territoire. Cependant il est perçu par les autorités publiques et aménageuses comme un outil au service d'une politique plus vaste qui prend en compte d'autres enjeux parfois jugés prioritaires. Nous voyons donc, dans l'ensemble, des ports normands dont l'existence et les enjeux sont connus, mais qui, d'après les acteurs privés, ne sont pas traités comme ils le devraient, car ils ne sont pas perçus comme prioritaires par la/les collectivité(s) locale(s).

Malgré ces différences de perceptions, le lien entre acteurs du territoire et collectivité perdure puisqu'un quart des répondants pensent que leurs relations avec la collectivité sont primordiales, 37 % d'entre eux estiment que ces relations sont très importantes ou importantes. Nous remarquons que dans les GPM, le lien avec la collectivité territoriale est moins net. Ce résultat accrédite la thèse d'une déterritorialisation des ports où la place portuaire serait déconnectée de son environnement géographique. Il semble en effet acquis (Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine, 2017) que la fluidification des trafics ne passera que très peu par la construction de nouvelles infrastructures, mais davantage par le développement des nouvelles technologies en lien avec les mobilités hommes/marchandises. Suivant ce raisonnement, certains peuvent se demander si les collectivités locales ont toujours intérêt à investir dans leur port, voire même s'il est pertinent de le faire.

Interrogés d'abord sur la possibilité d'une déterritorialisation du port, les acteurs de la sphère économique ont une vision différente des acteurs de l'urbanisme. D'abord, aucun d'entre eux ne la juge « certaine » et seuls 21,4% l'estiment « probable » tandis que pour une majorité elle reste peu probable. En effet, si les flux sont de plus en plus mondialisés, ils ont nécessairement besoin d'infrastructures de support, mais aussi des territoires qu'ils connectent les uns aux autres Ainsi, une majorité d'acteurs considère qu'investir massivement dans des infrastructures (portuaires et de transport terrestre) reste pertinent aujourd'hui et que cela peut véritablement impacter les performances des ports. Ceci semble d'autant plus vrai que les flux maritimes impactent fortement les territoires. L'aménagement doit intégrer les mutations du s*hipping* afin de soutenir les performances des ports, notamment la question du gigantisme des navires.

Ainsi, les acteurs sont en relation avec la collectivité territoriale et se sentent pris en compte, mais ce n'est pas systématique, ni régulier, et ce quelle que soit la taille du port. En effet, il semble que les échanges se font surtout à l'occasion de projets spécifiques, de la réalisation d'études et d'expertises ou encore lors de réponses à des demandes individuelles. Mais il manquerait, malgré une volonté de développement partagée, une souplesse de la part des pouvoirs publics envers les acteurs privés (à l'image du modèle de développement des ports du Nord de l'Europe).

A l'échelle de la région, c'est un réseau complexe de flux et de relations qui s'imbriquent les uns aux autres. Les acteurs des ports intermédiaires ont été interrogés sur leurs relations avec d'autres acteurs situés sur la place portuaire, des entreprises de l'hinterland ou encore d'autres situés sur l'Axe Seine. Nous observons un effet de proximité géographique puisque ces acteurs ont des relations plus fortes avec les

acteurs les plus proches par rapport à ceux situés dans l'hinterland ou les autres ports de l'Axe Seine.

Par ailleurs, les relations ports intermédiaires/Axe Seine, sont jugées complémentaires par 75% des acteurs. Une minorité voit de l'opportunisme ou de la compétition dans la présence des ports intermédiaires. Pourtant, la complémentarité est un véritable atout pour une région dans le domaine maritime puisqu'elle permet une offre de services variée et compétitive tout en contournant certains problèmes tels que l'engorgement des ports ou le monopole d'un acteur empêchant toute concurrence ainsi que ses bienfaits.

Les liens entre les places portuaires et le territoire sont particulièrement ambigus : tous deux entretiennent à la fois une relation de complémentarité, voire de nécessité, tout en entrant, de manière plus ou moins régulière selon les lieux et les acteurs, en conflit. Il a donc été demandé aux acteurs privés d'estimer le « degré de nécessité » entre port et territoire. Les résultats mettent en lumière le fait que ces deux entités entretiennent une relation essentielle, mais pas primordiale. Le rôle de l'autorité aménageuse sur la performance portuaire reste essentiel concernant son accessibilité, l'organisation du lien avec l'hinterland ou encore la facilitation de la circulation des flux entre les divers échelons de collectivités territoriales.

A l'échelle des ports intermédiaires, le lien apparait plus nuancé alors que selon les acteurs du territoire, le lien entre performance du port et aménagement est d'autant plus fort que le port est important. Ce résultat confirme celui obtenu au sujet des critères de choix d'une place portuaire où les ports de Rouen et du Havre étaient d'abord sélectionnés par les acteurs économiques pour leur accès facilité et la qualité de leurs infrastructures.

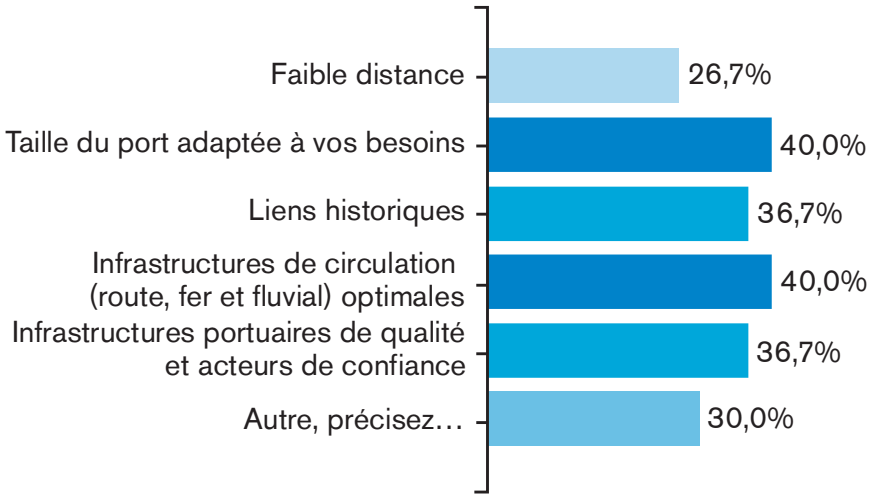
De plus, pour les acteurs économiques, le territoire occupe un poids plus important que ne tendent à le penser les autorités publiques et les cabinets de conseils.

1.2. Localisation des activités et choix modaux

Les ports sont des points de passages obligés connectant des systèmes de transport différents, mais ces derniers sont générés par des acteurs privés pouvant être localisés à l'autre bout du monde. En Normandie, pour de nombreuses entreprises, la présence d'un port a pu représenter un critère d'implantation (71,4%). Les acteurs du territoire en sont relativement conscients et pour les industriels, s'installer à proximité d'un port est à la fois un gain économique, écologique ainsi qu'en termes de temps, notamment dans le cas de flux internationaux.

En conséquence, comme l'illustre la figure, les deux critères arrivant en tête dans le choix d'une place portuaire pour les acteurs sont la qualité des infrastructures du territoire et la taille du port en fonction des besoins.

Figure 2 : Quels critères vous ont motivés à choisir ce port pour importer/ exporter vos produits ?



Toutefois, si l'on affine l'analyse en regardant les critères choisis selon les places portuaires, nous constatons que Rouen et Le Havre sont choisis pour leur accessibilité. Les ports intermédiaires sont plutôt choisis pour les liens historiques (Dieppe) et la distance faible (notamment pour Cherbourg qui occupe une position de quasi-monopole géographique) avec le lieu d'origine/destination. Un critère fréquemment évoqué est aussi le positionnement de la clientèle.

La distance n'est pas (n'est plus ?) un critère dans le choix d'une place portuaire par un acteur privé. La qualité des moyens matériels et humains, l'accès et les liens sont primoriaux, ce qui confirme d'ailleurs les arguments des entreprises préférant les GPM du Havre et de Rouen aux ports intermédiaires.

Concernant la possibilité qu'une entreprise s'installe sur un port intermédiaire notamment parce que sa taille ne lui permet pas d'intégrer une place portuaire de l'Axe Seine, nous voyons un important écart entre les réponses des différents acteurs. En effet, les entreprises choisissent leur port principalement sur la base de critères concrets d'accès et de taille adaptés à leur activité tandis que les acteurs institutionnels (CCI et élus) ont plutôt tendance à penser que les ports intermédiaires servent de « *tremplin* » vers les ports nationaux ou sont choisis par défaut. Cela démontre une vision relativement déterritorialisée des activités portuaires de la part de ces acteurs alors que les entreprises sont conscientes des spécificitées des places portuaires.

Parallèlement, l'étude des réponses concernant la taille de leur hinterland, en fonction de l'activité qu'exerce une entreprise, montre que les entreprises se positionnent principalement sur une zone Nord-Ouest et nationale, impliquant finalement les ports dans une économie régionale et de proximité.

L'un des enjeux contemporains du domaine du transport est de concilier efficacité et réduction de l'impact écologique. Dans le cas de la région normande, les acteurs s'estiment relativement satisfaits des infrastructures misent à leur disposition. Toutefois, les entreprises normandes utilisent principalement la route pour acheminer leurs

marchandises (75,9%) vers/en provenance des ports, le mode fluvial arrivant loin derrière (13,8%).

La question du transport fluvial à l'échelle de la région normande est récurrente puisque ce mode offre une alternative à la route, notamment pour la desserte de la région parisienne. Développer ce mode apparait comme une opportunité autant pour le territoire que les acteurs économiques et constitue d'ailleurs un enjeu au cœur des préoccupations actuelles. Nous pouvons par ailleurs noter la part marginale du fret ferroviaire, à la fois en raison des difficultés de circulation sur les voies, mais aussi de l'absence d'infrastructures à proximité des quais (notamment sur les ports intermédiaires).

Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, bien que prioritairement orienté vers le trafic de voyageurs, est à l'origine de retombées attendues par une partie des acteurs privés en matière de fret ferroviaire. Une majorité des répondants prévoit un impact relativement fort de l'ouverture de la ligne. Cependant, des avis mitigés sont notamment dus à l'incertitude de la place qui sera réellement consacrée au fret ainsi que les infrastructures qui permettront une intermodalité efficace, en particulier sur les ports du Havre et de Rouen.

1.3. Réorganisation(s), perspectives d'avenir

La question de la connaissance, de la compréhension et de la prise en compte des enjeux portuaires dans la gestion des territoires par les autorités locales a été posée aux acteurs privés. Bien que ceux-ci pensent qu'il existe un manque de connaissances des autorités locales, ils estiment que les activités du ports sont intégrées dans les décisions d'aménagement. Ces résultats s'expliquent par des enjeux portuaires multiples et complexes qui demandent, pour être saisis, un investissement en temps et en énergie conséquent qui n'est pas à la portée de tous les acteurs locaux.

En ressort un sentiment de manque de compréhension des enjeux industrialo-portuaires de la part des élus. D'ailleurs, lors des entretiens, il est ressorti que les places portuaires rassemblent des acteurs très différents et donc des défis très divers qui s'imbriquent étroitement les uns avec les autres, si bien qu'il est difficile pour une personne extérieure d'en saisir tous les enjeux, et d'autant plus de répondre à chacun d'entre eux à travers des investissements et des aménagements. De plus, le port est souvent – en particulier sur les ports intermédiaires – perçu et géré comme un outil au service du développement du territoire. Ainsi, s'il arrive qu'aménagement du territoire et activités portuaires ne soient pas en adéquation, ce n'est pas perçu de la même façon par chaque acteur. A l'avenir, une communication améliorée entre acteurs normands semble donc indispensable pour accroitre l'efficacité du système portuaire régional.

A la question « *L'aménagement des territoires aujourd'hui anticipe-t-il les évolutions du trafic maritime de demain ?* », les réponses des acteurs sont partagées et peu tranchées même si plus de la moitié d'entre eux y répondent positivement. Avec une analyse par place portuaire, nous voyons que le sentiment d'anticipation de la part des autorités aménageuses est fortement lié aux places portuaires sur lesquelles se trouvent les activités du répondant. Nous pouvons supposer que c'est en lien avec la réalité des investissements sur le territoire, mais il ne faut pas non plus exclure l'importance du « ressenti » dans ces réponses : la perception d'un aménagement porté par la collectivité

diffère d'un acteur à l'autre. A la suite de cette question, les personnes interrogées étaient invitées à développer leur réponse si elles le souhaitaient, ce qui nous donne un aperçu de leurs motivations et permet d'éclairer les résultats précédents. Nous observons que les avis positifs concernent plutôt les ports de Dieppe, Caen-Ouistreham et Rouen ainsi que ceux du Havre et de Cherbourg, mais de manière plus modérée. Pour les GPM, ce sont notamment les investissements dans la création d'une chatière entre la Seine et le port du Havre et les travaux d'embectage (système de guidage de précision) qui sont perçus positivement. La gestion du Brexit est un argument avancé par les places appartenant à Ports de Normandie.

D'ailleurs, concernant le Brexit, les acteurs aussi bien privés que publics attendent plus de retombées positives que négatives de la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne, quel que soit le type d'accord et la taille du port.

A l'inverse, les acteurs se rejoignent au niveau des arguments négatifs tels que les délais, le manque de volonté de la part des pouvoirs publics, en particulier sur la priorisation des investissements. Nous remarquons également que les places portuaires intermédiaires semblent entretenir des liens plus étroits avec leur territoire et leur collectivité.

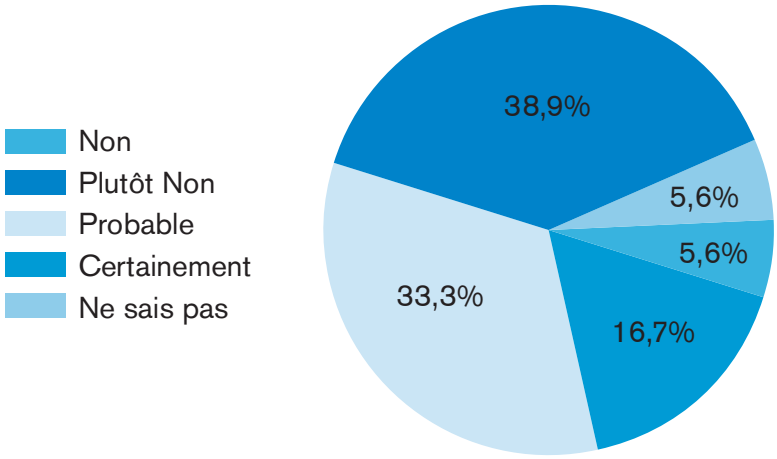
A la vue des réponses données aux questions sur l'avenir des places intermédiaires, nous percevons un net mouvement en faveur de la fusion des places portuaires intermédiaires normandes – à divers degrés – afin d'éviter leur déclin.

- Concernant la fusion d'HAROPA : les propositions vont de l'unification totale (une région = un port, voire même « une zone administrative Nord-Ouest avec un préfet de zone », à la fois pour éviter la disparition de certains ports ou pour permettre à la Normandie de faire face à la concurrence européenne) jusqu'à un rôle d'assistance et de complémentarité d'HAROPA de la part de ports intermédiaires (partage des flux, sas de décompression, réduction de l'impact écologique, souplesse des flux…) ;
- La coopération entre ports intermédiaires est souvent pronée notamment pour développer une offensive commerciale commune, la mutualisation des moyens et des infrastructures, ou encore créer ou renforcer les liens avec des ports bretons de taille similaire ;
- La régression voire la disparition sont des craintes régulièrement évoquées : face à la massification et la convergence des flux, les petits ports pourraient ne pas parvenir à se maintenir face aux grands ports normands. De plus, l'activité de commerce maritime demande des investissements croissants qui ne seront plus, à termes, soutenables ni pertinents pour des ports de la taille des places intermédiaires normandes ;
- Ressort aussi l'idée d'une persistance des ports tels qu'ils sont aujourd'hui, c'est-à-dire sur des trafics de niches (céréales, marchandises spécifiques, vrac), avec une identité et des particularités fortes ainsi qu'un lien étroit avec les collectivités locales ;
- Enfin, de nouvelles opportunités sont à saisir : à la fois par l'apparition de nouveaux flux (éolien, hydrogène), mais aussi la récupération d'une partie du trafic des grands ports.

En janvier 2019, un communiqué du Syndicat Mixte « Ports de Normandie »[1], exprimait l'objectif de la fusion de trois ports intermédiaires à l'échelle d'une région : fournir à ceux-ci une meilleure visibilité, que ce soit pour les acteurs privés ou à destinations des autorités nationales, voire européennes. Bien que les acteurs interrogés n'en soient pas unanimement convaincus, ce regroupement tend effectivement vers cette ambition d'obtenir une entité avec un certain poids, lui permettant de mieux peser sur les décisions et de se positionner sur le moyen terme. Cependant cette fusion vise avant tout l'organigramme des participants aux décisions prises concernant ces ports intermédiaires normands. Le passage de deux syndicats à *Ports de Normandie* n'a aucune conséquence sur l'aménagement d'après les acteurs interrogés, à court-terme en tout cas. Comme cela ressort aussi lors des entretiens, c'est d'abord un regroupement récent sur lequel les acteurs n'ont pas encore de recul, mais aussi une fusion avant tout administrative, organisationnelle et politique : chaque place, si elle entretient désormais des liens plus étroits avec les deux autres, conserve son autonomie. Cependant, tout en conservant leur autonomie, cette entitée possède un comité syndical qui se réunit fréquemment pour décider des plans d'actions et des aménagements possibles sur chaque place portuaire. Par parité et égalité, ce comité est composé de représentants des collectivités (Région, Département, Agglomération). La part des personnes représentant la Région est plus importante que celle de l'agglomération. Ce comité intègre un processus de délibération sur les aménagements et les actions sur ces places dans la continuité du territoire, des différentes places portuaires et de leurs spécificités. Ce système de gestion s'apparente à une gouvernance partagée.

L'idée d'une « région portuaire » à travers un maillage territorial n'est pas encore un sujet d'actualité. Toutefois, 70% des répondants estiment que la fusion des ports normands aura un impact sur l'organisation du territoire (Figure 3).

Figure 3 : La fusion de Ports de Normandie impacte-t-elle l'organisation du territoire ?



1 Communiqué du 7 janvier - Ports de Normandie, *http://www.portdedieppe.fr/IMG/pdf/communique_ports_de_normandie.pdf*

Cette part de réponses positives vis-à-vis d'un potentiel impact est motivée par plusieurs facteurs :

- au niveau décisionnel,la structure commune permettra de meilleurs choix et la possibilité de faire des investissements communs afin d'éviter les partialités à des échelles locales ;
- la coopération devrait se renforcer que ce soit dans le « partage » des flux que dans l'investissement ou un regroupement des services administratifs et d'activités présentes sur les trois sites (tels que les douanes) ;
- l'émergence d'une offre régionale plus cohérente et complémentaire dans le domaine de la logistique maritime apparait également dans la lignée des points précédents ainsi que la question de la visibilité ;
- l'approche des ports de Normandie sous l'angle des questionnaires à permis de dégager des résultats intéressants. Toutefois, des entretiens plus ciblés confrontés à une analyse théorique des relations entre ports et territoires nous ont semblé pertinents pour l'approfondissement de la connaissance du système portuaire normand.

2. Ports et territoires normands au regard d'acteurs ciblés

Si les questionnaires esquissent un état des lieux du lien entre ports et territoire normands, les entretiens réalisés auprès d'une quinzaine d'acteurs entretenant un lien avec une place ou les activités portuaires sont riches en résultats et permettent d'ailleurs d'affiner la compréhension entre ces ports et territoires.

2.1. La place portuaire : difficultés de définition et compréhension

La place portuaire rassemble à la fois des acteurs publics et privés, qui eux-mêmes sont très divers, chacun en ayant sa propre vision. C'est ce que souligne en juin 2019 un représentant du pôle de compétitivité Nov@log :

« Le port, finalement, est un lieu un peu particulier, qui est un lieu de rencontres d'activités professionnelles, et personnelles, touristiques… qui fait que la connaissance est complexe. […] il y a peut-être des difficultés à comprendre les enjeux de chacun. Plus que de la méconnaissance. La compréhension des enjeux propres à chacun, la connaissance des responsabilités et obligations de chacun, qui peuvent être divergentes. »

La mixité des activités et des acteurs est prépondérante. Ceci impacte différents niveaux de compréhension et d'intégration. Cette méconnaissance se calque principalement sur les responsabilités, les obligations. Les élus connaissent, en général, les activités portuaires, mais pas leurs spécificités et contraintes précises. Tout dépend de l'élu et du contexte du territoire ainsi que des imbrications des activités et des acteurs à différents

niveaux. D'après le délégué général d'une association professionnelle, la question d'incompréhension se place à une échelle plus large :

« Ce qui a manqué pendant très longtemps et qui se met doucement en place, c'est une stratégie nationale portuaire ». « La vision de l'Etat à l'égard de son organisation portuaire et sa capacité à se projeter dans une dimension maritime mondiale. »

C'est là toute la difficulté du rôle de l'élu qui, s'il souhaite s'impliquer dans le développement portuaire, doit non seulement avoir une connaissance fine des multiples relations et flux qui s'y croisent, mais aussi composer avec des citoyens plus ou moins conscients des enjeux et activités de la place portuaire, mais aussi citoyens qui y travaillent et dont le quotidien peut être directement impacté par les décisions.

L'autorité portuaire poursuit des ambitions qui peuvent différer de celles des collectivités aménageuses. Le délégué général de la fondation Sefacil[2] compare l'autorité portuaire à un chef d'orchestre dirigeant les flux entre pays, dont les musiciens seraient les armateurs, les compagnies maritimes et leurs clients tout en sachant que certains (comme les grands chargeurs) ont quasi droit de vie ou de mort sur un port : nous obtenons une co-production, une cogestion et donc une coresponsabilité face aux défis, dont le principal enjeu est la création d'un écosystème aux intérêts et aux pratiques communes ou complémentaires. Une partie du « *succès* » d'un port dépend d'ailleurs de la capacité de son autorité portuaire à fédérer tous les acteurs, à la fois sur la place portuaire, mais aussi ceux de la chaîne logistique (la partie suivante exposera le rayonnement du port hors des frontières physiques). Assurer la promotion commerciale de la place portuaire, développer les compétences et fournir des outils de pilotage stratégique sont autant d'objectifs pour cette autorité dans une perspective de développement portuaire et territorial (Lévêque, 2012). C'est en général, à cause de cette complexité d'intégration que la place portuaire paraît difficile d'accès et de compréhension comme le souligne le délégué général de la fondation Sefacil :

« On a un peu une image fourre-tout du maritime, […] il y a très, très peu de monde qui peut en avoir une vision complète. Or les acteurs du territoire, les politiques en particulier, ont besoin de tout comprendre et rapidement. »

Si cette compréhension est incomplète ou intégrée dans son environnement alors des problèmes d'aménagements, mais aussi des problèmes de dialogues, de compréhension peuvent voir le jour et des nouveaux conflits apparaître. Il est important de pouvoir bien cerner son territoire et les composantes, les entités qui le définissent.

Resurgit alors toute la complexité de mettre en place une politique portuaire de la part d'une autorité locale face à des défis si variés. Une politique portuaire doit à la fois servir son territoire et ses habitants, faire le lien entre privé et public tout en étant limitée, notamment pour l'élu d'une ville ou d'une agglomération, par le fait que le territoire portuaire ne lui appartient pas et qu'elle n'y a aucune autorité. Là aussi nous trouvons un paradoxe entre une ville et un port qui sont géographiquement proches et ont

2 Sefacil est la première fondation francophone dédiée à la recherche appliquée à la logistique maritime et portuaire internationale. Depuis 10 ans et grâce à ses donateurs, elle propose son expertise à travers ses nombreux travaux de recherche ainsi que son intervention dans de nombreuses conférences internationales.

l'opportunité d'être bénéfiques l'un pour l'autre, mais dont la relation peut parfois être « en dents de scie » de par des objectifs divergents.

2.2. Des relations gagnant / gagnant ?

Le port est une place singulière, pouvant même être considérée comme *« hors du territoire »,* car il dépasse l'échelle régionale *via* des flux globalisés… Et pourtant, nous ne pouvons pas le déconnecter de son contexte local notamment en raison de ses impacts territoriaux.

A l'échelle régionale, le port est surtout perçu comme un outil. Le fait que les activités portuaires ne soient pas bornées à la circonscription portuaire induit un rayonnement du port sur une zone plus ou moins vaste. Ces retombées pour le territoire sont d'autant plus perceptibles sur les ports intermédiaires que ceux-ci entretiennent des relations plus étroites avec l'autorité locale. Ainsi, nous observons des externalités en majorité positives selon les élus. Pour le Maire de Caen, en mai 2019, c'est : *« Positifs, très positifs ! Alors négatifs on n'en a pas vraiment en réalité ».*

Ressortent d'abord les avantages en termes d'emplois, ce qui rejaillit dans d'autres domaines comme l'immobilier, l'éducation, ou encore la consommation de produits, services et loisirs sur le territoire par cette population nouvellement arrivée.

Ensuite, nous observons des retombées dans le domaine des entreprises : la conseillère Appui à la Chambre de Commerce, parle d'un *« effet d'émulation »* impulsé par le port puisqu'il constitue, de manière directe, un point d'attractivité pour les entreprises qui attirent à leur tour de nouveaux acteurs grâce à la présence d'une main-d'œuvre qualifiée sur le territoire, d'un savoir-faire ainsi que d'acteurs et d'infrastructures qui peuvent faire l'objet d'une mise en commun. Le port intermédiaire normand est un donc un outil, mais aussi un vecteur de développement économique pour un territoire de proximité.

C'est d'ailleurs dans cette optique que la Région gère ses ports à travers le syndicat Ports de Normandie. Un responsable de service de la Région Normandie recontextualise en juin 2019 les investissements effectués sur les infrastructures de transport régionales. Il y a de la part de la Région une *« adhésion au syndicat mixte Ports de Normandie à 60%, mais également parce qu'elle porte à hauteur, pour certains investissements, de 100% des investissements portés par ces ports ; ce sont également les ports de l'Axe Seine : le Grand Port Maritime de Havre et de Rouen, qui sont soutenus dans des projets on va dire stratégiques »*, auxquels il faut ajouter un soutien aux Voies Navigables de France ainsi qu'à SNCF Réseaux.

Nous mesurons alors mieux la perception d'un port local pour une autorité aménageuse : celui-ci est d'abord un maillon au sein d'un réseau.

Cela conduit, parfois, de nouveau, à des incompréhensions entre décideurs publics, autorités portuaires, privés dont les enjeux peuvent sembler ne pas être pris en compte. Le directeur du syndicat mixte Ports de Normandie résume la situation :

« Les élus sont ceux qui décident, ils décident en fonction des intérêts, de leurs outils. […] s'ils décident un truc qui n'est pas nécessairement, qui pour moi n'est pas l'extase totale, c'est dans le cadre d'une politique plus large […] elles raisonnent sur la valeur ajoutée, sur l'économie du territoire ».

Au niveau de pouvoir local (municipal et intercommunal), c'est avec la pression des électeurs que les acteurs portuaires doivent compter puisque les élus ont aussi pour fonction de répondre aux besoins de leur population et d'intégrer leurs choix dans les différents processus d'aménagements et de concertations tout en essayant de concilier les besoins d'autres acteurs et entreprises. Ce phénomène concerne essentiellement les ports intermédiaires puisque, à la différence, les GPM ont une certaine autonomie et font face à des défis différents.

La tendance à la déterritorialisation des grands ports resurgit ici, alors qu'à l'inverse, la Région participe à Ports de Normandie. Alors que les ports étaient auparavant les (seules) portes d'entrée sur des hinterlands stables, ils sont aujourd'hui intégrés dans un réseau de transport au service des territoires, « la situation portuaire est déterminée par l'intégration des différentes échelles dans un processus de desserte articulant les activités maritimes, portuaires et terrestres » (Debrie, Eliot, Soppe, 2005).

Toute la difficulté de la relation entre port et territoire ressort ici, entre risque de trop forte imbrication pouvant accélérer leur déclin mutuel, tout comme leur séparation pouvant amener à des aberrations géographiques et logistiques alors que nul autre que l'acteur territorial n'est capable de prendre la mesure de ces écarts et d'en corriger les excès (Ducruet, 2016). C'est même le rôle des collectivités territoriales, à leur échelle, de coordonner les différentes activités afin de créer des retombées positives pour chacun et de limiter les externalités négatives. Cela nécessite à la fois une concertation et un arbitrage, afin de pouvoir *« intégrer la présence d'un port sur le territoire »* (Conseiller départemental de Fécamp), ce qui participe au développement économique de l'ensemble. Il faut noter que l'activité portuaire, bien qu'elle puisse être encouragée ou freinée par des décisions politiques, n'en est pas une résultante immédiate puisqu'entrent en jeu des flux supra-territoriaux sur lesquels elle n'a qu'une maîtrise limitée.

2.3. Vers un port normand intégré dans son environnement ?

Nous avons vu précédemment que les places portuaires sont en interrelation avec leur territoire à différentes échelles : le port de demain est acteur de cette relation. Il s'insère dans son environnement avec des apports mutuels. D'abord, la place portuaire est génératrice de liens entre acteurs publics et privés jusqu'à modeler un écosystème favorable. Le délégué général de la fondation Sefacil parle de la *« capacité [du port] à développer une démarche collaborative »,* à la fois avec ceux qui se trouvent sur son propre territoire portuaire, mais aussi les interlocuteurs politiques, en charge de l'aménagement.

Au sein de la place portuaire, il ressort des entretiens, l'idée d'une coévolution du port et du trafic. Le port s'adapte aux flux et au type de marchandises, mais entraîne, à travers lui, le territoire. A la fois économiquement, spatialement (autant sur les territoires urbains que portuaires) et dans la gouvernance, l'évolution des trafics maritimes impactent les aménagements. Lors des entretiens, nous avons pris l'exemple du gigantisme croissant des navires qui est l'un des changements massifs du trafic à venir et dont nous pouvons attendre des conséquences sur l'aménagement. Le délégué général de l'association Paris Seine Normandie voit un bouleversement dans plusieurs domaines : à la fois en matière d'infrastructures et d'organisation des flux, mais aussi de gouvernance territoriale intégrant une échelle régionale.

Par exemple, un responsable de la société de manutention portuaire Sogemar nous fait part de la particularité du canal entre Caen et la mer : *« ce qui est bien effectivement, parce que le niveau de l'eau est stable ici, par contre il y a un accès par les écluses. Donc ça c'est un petit frein quelque part parce que forcément ça limite les dimensions des navires ».* Sur de telles questions, le gigantisme à venir fait l'objet d'un véritable défi pour la gestion et l'aménagement des territoires de proximité.

Le port se développe dans un territoire sur lequel il est ancré, instaurant une relation unique : le port peut influencer le territoire ou, à l'inverse, être impacté par l'identité et le dynamisme de ce dernier. En Normandie, chacun des ports intermédiaires s'est développé dans un cadre original qui leurs confère faiblesses, atouts et singularités : Cherbourg, en raison de sa position dans le Finistère aux portes de la Manche bénéficie d'un port en eaux profondes, d'un emplacement stratégique et d'un hinterland dont il a le quasi-monopole. Le port de Caen-Ouistreham lui se trouve en entrée de l'estuaire de la Seine, axe par rapport auquel il s'étend perpendiculairement vers le Sud le long d'un canal jusqu'à l'agglomération caennaise. Fécamp et Dieppe se situent tous les deux sur la façade Manche au Nord du port du Havre ainsi que son annexe d'Antifer et ont donc une taille plus modeste. Dans l'ensemble, ces petits ports ont la particularité de se trouver à un carrefour européen : interface entre la Manche et l'Océan Atlantique, accès à un large hinterland du Sud et de l'Est de l'Europe, mais aussi un avant-port qui possède un marché de consommation ou de production conséquent avec une route directe vers les Amériques et la façade ouest de l'Afrique et la proximité des îles anglo-saxonnes.

L'idée d'un échange d'influences entre le port, son environnement et ses acteurs, conduisant à une dynamique de co-création/construction d'un territoire s'affirme dans les entretiens. A Cherbourg, une responsable de la CCI nous en apporte un exemple avec un aménagement à venir sur la zone des Mielles, un espace qui jouxte le territoire portuaire et sur lequel l'acteur public a investi sur demande d'acteurs privés : *« c'était une demande, parce qu'on a eu quelques entreprises qui nous [la CCI de Cherbourg] avaient posé la question »*. Cette propension de l'autorité aménageuse à prendre plus ou moins en compte les besoins de la place portuaire et de ses acteurs, peut impacter les performances de cette dernière. Le délégué général à la fondation Sefacil nous indique qu'il est *« intimement convaincu, mais ce n'est pas facile à mesurer, que la performance d'un système portuaire est corrélée […] à la qualité de l'aménagement du territoire qui est faite sur le port lui-même, et aux alentours du port, et un peu plus loin encore […] la connexion avec l'hinterland. »*.

Si ces échanges relèvent du sensible et ne sont effectivement pas quantifiables, nous avons vu que leur existence est non seulement indéniable, mais qu'il est possible – et intéressant – pour les autorités territoriales d'en tirer profit.

En effet, sur des questions de développement des ports et développement de la place portuaire en général, un représentant de la Région Normandie nous indique qu' « *[…] on est en plein sur la question performances et compétitivité et clairement pour pouvoir aussi avoir des ports qui sont attractifs, qu'on y attire des entreprises, qu'on y attire du flux, que des grands groupes, des grands logisticiens fassent passer leurs marchandises ou leurs flux par nos ports, il fallait aussi pouvoir pour ça valoriser l'ensemble de ce qui se passait et le dynamisme du territoire et de l'hinterland le plus près du port […] c'est*

tout le dynamisme du territoire, et le port en fait partie, qui finalement se profitent les uns les autres, c'est un cercle vertueux ».

Ainsi, lors de la prise de décision en matière d'aménagement, et notamment celles qui concernent les activités maritimes, l'hinterland doit être pris en compte en matière de desserte, d'infrastructures, ainsi que de services et moyens humains. Le délégué général de l'association PSN décrit le système portuaire comme *« des points de hub qui doivent nourrir tout un territoire, un territoire à la fois par le… en transbordement terrestre, terrestre ou fluvial [hein], pour aller desservir l'hinterland, mais également en transbordement maritime-maritime ».* L'aménagement du territoire a un rôle à jouer sur l'acheminement des produits entre le port et leur lieu de production, de consommation ou de stockage dans l'hinterland. Le port en lui-même n'est, nous l'avons vu, qu'un point de passage dans un réseau : il nécessite une connexion avec les expéditeurs ou les destinataires des marchandises déplacées pour avoir une raison d'être.

Par ailleurs, les acteurs s'accordent pour dire qu'aujourd'hui les ports et leurs activités sont l'objet de plus d'attention de la part des acteurs publics comme énoncé par un responsable la CCI des Portes de Normandie / Caen :

« *Je considère qu'on a beaucoup plus de rapports avec les élus aujourd'hui qu'on en avait il y a 20 ans à l'époque où le port appartenait à l'Etat* ».

Depuis la césure Port et Etat, les échanges sont de plus en plus nombreux. Cependant, malgré certains liens, ceux-ci ne sont pas exploités au maximum de leurs capacités, il reste quelques entraves et le dialogue, quelques fois, n'aboutit pas. Tous ces changements s'incarnent notamment avec la mise en place d'une démarche globale à l'échelle de la Région jugée nécessaire par les acteurs portuaires comme l'indique le Maire de Ouistreham : « *[…] en tout cas je suis convaincu que la dynamique de développement doit convenir dans le développement de nouvelles infrastructures, qui ne peuvent pas se faire sur une simple pensée et raisonnement de la Communauté Urbaine pour elle-même, mais de son inscription dans la dynamique régionale, en lien avec les ports d'Etat [que sont celui du Havre…]… Parce que c'est une logique d'emboîtement d'échelles et de réseaux ».*

3. Ports normands et positionnements inter-portuaires

3.1. Spécialisation et trafics de niche

La motivation première d'implantation d'une entreprise dans un port évoquée dans les entretiens est purement économique. D'autres arguments motivent les acteurs économiques, dont certains sont spécifiques aux territoires tels que la disponibilité, le coût du foncier, les caractéristiques du port ou encore la qualification de la population.

De plus, une *« spécialisation »* des ports sur des trafics particuliers est régulièrement évoquée. Celle-ci conduit à une réduction de l'éventail d'activités de ceux-ci. Ainsi, à l'image des grands ports qui deviennent dépendants d'un nombre réduit de compagnies maritimes, la vie des ports locaux est extrêmement liée à certains flux, voire à une

entreprise. Nous pouvons citer l'exemple à Fécamp, d'Olvéa, une usine d'huile qui possède un accès direct à la place portuaire – physiquement matérialisée.

Cette configuration conduit à un partage de l'hinterland particulier entre ports intermédiaires, mais aussi avec les ports de vocation nationale qui se caractérisent par une sélection du port selon la filière ainsi que la proximité d'industries.

Dans le cas de Ports de Normandie, que ce soit Cherbourg avec l'Irlande ou Dieppe et Caen avec l'Angleterre, une part importante de l'activité concerne le trafic transmanche. De plus, en ce qui concerne le passager notamment, de nombreuses répercussions économiques et culturelles sont perceptibles sur le territoire qui constituent de véritables opportunités qui doivent être saisies par les autorités aménageuses et les élus.

Ainsi, malgré la présence de ports d'envergure nationale, voire européenne, les ports secondaires conservent toute leur pertinence et utilité. Pour le Maire de Ouistreham, les ports régionaux et départementaux ont la place de *« carrefours de transit vers l'intérieur des terres »*, depuis la façade maritime où ils se trouvent et qu'ils incarnent, au service d'une Normandie qui *« reste culturellement très terrienne ».* Dans ses échanges maritimes avec le reste du monde, le territoire normand fonctionne à l'échelon de sa façade qui devient plus globalement un *Gateway*.

Le fait d'avoir une façade positionnée sur des trafics de niche ainsi que la présence de l'Axe Seine a finalement conduit à la création de ports sans hinterlands clairs comme le confirme une représentante de la CCI de Cherbourg :

« on n'a pas forcément d'hinterland […] la configuration géographique du département en plus est quand même assez compliquée, donc ce qui fait qu'après l'hinterland est très, très loin puis absorbé par Le Havre ou par Rouen ».

Entre opportunité et menace, ce positionnement sur des niches permet en partie d'éviter la concurrence des grands ports, mais il demande aussi de la vigilance de la part des acteurs et une certaine vision stratégique afin de pouvoir développer de nouveaux trafics.

3.2. Entre concurrence et complémentarité

Les ports normands intermédiaires (y compris Fécamp) sont peu en concurrence, chacun possédant une identité et des spécificités propres. Toutefois, puisque l'hinterland se définit, en partie, en lien avec les entreprises créatrices de flux réguliers, le fait que de nombreux ports parsèment le territoire normand engendre une certaine compétition à différentes échelles (sur de mêmes trafics, face à des dirigeants nationaux ou européens…), mais aussi entre les différents acteurs (entre autorités portuaires et élus, entre entreprises exerçant une même activité…).

Aussi, les ports cherchent à adopter une démarche de coopération et de complémentarité, comme les trois rassemblés dans Ports de Normandie depuis janvier 2019. L'objectif premier est de donner à ces ports modestes un poids plus important et une visibilité plus importante, ce qui leur confère différentes opportunités et assure leur pérennité comme le souligne le directeur de Ports de Normandie qui indique que « *[…] la fusion permet de créer un acteur avec une masse critique suffisante pour attirer des profils dans nos équipes, […] vis-à-vis du monde portuaire économique, […], vis-à-vis des autorités, et je pense notamment aux autorités européennes* ».

L'une des particularités de Ports de Normandie est son ancrage dans le territoire régional qui place la structure face à des enjeux divers. D'abord, nous avons la question de la visibilité et de l'attractivité de ce système intermédiaire normand qui, pour un acteur (privé comme public) appartenant à un échelon supérieur à celui de la région, tend à se confondre ou à être éclipsé par l'Axe Seine. Une représentante de la CCI de Cherbourg confirme ce phénomène *« d'absorption »* de la part des ports d'HAROPA et de la faible attention accordée aux autres places : « on voit bien que plus on s'éloigne, on part de l'axe Seine et on va vers l'ouest, on voit bien que on a l'impression de pas forcément exister ».

Certains acteurs, dont un représentant de la Région Normandie, proposent d'aller plus loin et de partager de *« travailler sur la mise en commun d'un certain nombre de services : services d'approvisionnement, ou de fonctionnalités, d'usages ».*

A l'heure actuelle, cependant, la fusion qui a donné naissance aux Ports de Normandie, est encore jeune et fait l'objet d'incertitudes pour les différents types d'acteurs. D'ailleurs, une prise de recul s'impose afin d'en estimer les apports, car si elle a été très fortement encouragée par la Région, d'après le délégué général de la fondation Sefacil : *« la fusion des ports intermédiaires c'est l'économie qui décide, ce n'est pas le politique »*.

Les ports intermédiaires normands entretiennent des relations particulières, parfois paradoxales, avec les ports de l'Axe Seine. D'abord, ils sont géographiquement très proches et leurs hinterlands sont mitoyens, voire superposés. Cependant ces ports font l'objet d'une gestion et d'enjeux complètement différents de ceux sous tutelle de la Région ou au Département qui n'ont ni les mêmes moyens, ni les mêmes buts comme l'énonce le directeur de Ports de Normandie : *« les ports régionaux, les ports décentralisés sont plutôt des outils de développement du territoire […] [le port] c'est un bras armé du développement économique d'une collectivité »*.

Du point de vue du délégué général de l'association PSN, un intérêt existe à construire un lien entre les différentes places normandes, quelle que soit leur taille, mais sur des trafics déterminés. Ainsi, des *« actions de promotion en commun »* dans le domaine de la croisière pourraient bénéficier à chacun des ports, mais aussi constituer un atout pour les territoires.

3.3. Ports, territoire(s) et politique(s)

Les élus ont un rôle primordial dans l'intégration d'un port dans son environnement ainsi que sur l'évolution et les performances de celui-ci. Ressort des discours des acteurs : l'arbitrage. En effet, la relation port/territoire nécessite des échanges, donc des ajustements permanents chez chaque parti. Chez les élus, le port occupe une place tout à fait variable, notamment dans les discours : parfois un port est un véritable *« vecteur de développement économique* (Conseiller départemental de Fécamp), mais à l'échelle locale, peu de décisions sont prises de manière directe par les élus.

Intégrer les activités du port à l'aménagement nécessite une prise de conscience des acteurs publics. D'abord pragmatiquement, parce qu'ils sont les principaux financeurs des ports intermédiaires, les élus ont un rôle dans l'orientation des différents flux sur le territoire lorsqu'ils accordent leurs investissements. Pour cela, *« il faut qu'il y ait des données objectives qui remontent aux décideurs pour savoir dans quoi ils s'engagent et*

ne pas faire des décisions qui soient basées sur des lobbies » (Conseiller départemental de Fécamp). Il faut ainsi garder en tête que l'acteur public a pour missions, d'après le délégué général de la fondation Sefacil, d'« *identifier la priorité d'un investissement qui va être défendu par le port vis-à-vis d'un territoire qui lui-même ne va peut-être pas considérer le port comme un des premiers… prioritaire dans l'aménagement. »*

La volonté est donc primordiale, c'est d'elle que dépend la relation du territoire à son port, et réciproquement. Toutefois, si l'on assiste actuellement à une prise de conscience de la présence du port sur les territoires et de l'atout que cela constitue par les acteurs publics, il existe tout de même un écart entre discours politique et discours opérationnel. Nous retrouvons alors avec une vision politique fantasmée des ports, qui correspond peu à la réalité des marchés.

Pour la collectivité territoriale, la présence d'un port est une opportunité à saisir. Les ports intermédiaires n'ont ni le même rapport au territoire que les grands ports, ni les mêmes fonctions. En particulier chez les ports secondaires qui sont structurellement et physiquement plus proches de l'élu local, il y a un véritable enjeu (économique, touristique, culturel…) à fixer les flux.

Nous avons vu que le principal moyen de jouer sur les activités portuaires de la part des élus est le financement. Ce dernier étant essentiel au fonctionnement d'une place portuaire, il revient aux investisseurs de prendre en compte, tout d'abord, les besoins, puis d'établir une stratégie commune (avec les acteurs privés, mais aussi les autres acteurs publics) qui soit pertinente, notamment sur le long terme. La collectivité locale est la mieux placée pour appréhender les enjeux globaux d'un territoire et orchestrer les différents outils à sa disposition – parmi lesquels se trouvent les ports – afin de générer pour son territoire une plus-value optimale. A l'inverse, cette conscience du portuaire entraîne elle aussi des effets sur les performances puisque les places sont mieux soutenues.

Les activités portuaires sont directement impactées par l'aménagement, et en particulier les infrastructures d'accès, comme le soutient un représentant du pôle compétitivité / Nov@log, car « *[…] très clairement les infrastructures de connexion sont essentielles pour les ports, parce que le port est connecté naturellement à des zones maritimes.* ». La desserte portuaire est déterminante dans l'activité d'un port, puisqu'elle constitue un des critères de choix des entreprises.

Le territoire, à travers les décisions d'aménagement, a un rôle à jouer sur les performances d'un port. Comme exposé dans la première partie, un port ne peut être déconnecté de son territoire. Nous pourrions même le voir comme tributaire de celui-ci, tout particulièrement chez les ports intermédiaires. Ainsi, les autorités portuaires sont, selon le directeur du syndicat mixte Ports de Normandie, dans *« […] la recherche permanente d'une amélioration de desserte de nos terminaux »* et donc dans un échange avec l'autorité territoriale constant. La responsable portuaire de Fécamp, nous indique ainsi que le territoire et les aménagements se font de concert avec les exploitants par exemple : *« Dès qu'ils vont faire quelque chose on est mis dans la boucle parce que vu qu'on est exploitants »* ; *« avec la Ville il y a beaucoup de réunions. […] on est partenaires donc on s'aide mutuellement »*. Comme énoncé ci-dessus le port est lié à son territoire.

Toutefois, il convient aussi d'accompagner l'autorité aménageuse. L'intégration des communautés d'agglomérations dans l'organe de gouvernance de Ports de Normandie, par exemple, est à la fois une opportunité de mieux se faire comprendre, mais aussi le risque, pour le port, de voir son territoire réduit sous la pression du foncier ou certaines de ses activités entravées parce qu'elles sont perçues comme nuisant à une qualité de vie. Tout est question de choix et d'orientations comme nous l'indique un membre de CIRCOE (Conseil et Innovation en Logistique), ce sont *« des arbitrages à faire ».*

Conclusion

Dans un premier temps, questionnaires et entretiens aboutissent au constat suivant : les relations entre ports intermédiaires et territoires normands sont loin d'être évidentes et apaisées. En effet, la place portuaire est un objet complexe qui regroupe une multitude d'acteurs privés et publics, du local au globalisé, dont les motivations ou les objectifs sont très divers, voire antagonistes.

Aussi, ce port intermédiaire normand, par sa fonction de connecteur de territoires, dépasse l'échelle locale tandis que ses performances sont profondément tributaires de son environnement. Mais pour les collectivités locales ou l'autorité aménageuse, il apparaît comme un outil dont elle doit d'abord acquérir une conscience et une connaissance la plus fine possible. Cette remarque vaut particulièrement pour les élus.

Dès lors que cette acculturation se met en place, un bénéfice mutuel se développe entre aménagement et activités portuaires : dans ce cadre, les investissements tout particulièrement en infrastructures de transport, apparaissent comme un puissant moyen pour l'acteur territorial d'accroitre les performances du port, et de toutes ses externalités positives (économiques, politiques, touristiques, géographiques, culturelles et identitaires).

De surcroît, l'établissement d'une stratégie commune des secteurs publics et privés face aux défis maritimes, la création d'un maillage du territoire régional alternatif au transport routier, ou encore la mise en œuvre d'actions pour l'émergence d'une identité portuaire normande apparaissent comme des enjeux primordiaux pour le développement des ports de la région.

Quoi qu'il en soit, ces places portuaires intermédiaires sont soumises aux mutations contemporaines du shipping comme la conteneurisation croissante de marchandises, l'émergence de corridors ou le gigantisme des navires ainsi qu'aux modifications des configurations géoéconomiques comme le Brexit. L'adaptation est de rigueur. Pour se faire, elles peuvent coopérer voire se regrouper, à l'image de la fusion de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe ou au moins coopérer. La tutelle commune, une fonction de développement du territoire normand, des tailles similaires sont autant de raison de renforcer ces processus coopératifs.

De telles dynamiques participent à créer un système portuaire régional. Cette idée est d'ailleurs soutenue par des acteurs publics, puisqu'elle permettrait d'avoir un outil portuaire plus performant aux retombées positives pour le territoire en termes d'économie, d'identité, d'attractivité, mais aussi de reconnaissance de la part des échelons territoriaux et politiques supérieurs.

Nous observons enfin qu'en Normandie, le port intermédiaire a une position tout à fait différente des grands ports maritimes qui impacte simultanément sa gestion par l'autorité de tutelle et son inscription dans le territoire. D'abord, il entretient une relation forte avec les acteurs de proximité et a un rôle d'instrument de développement économique du territoire local. Plus encore que les ports d'HAROPA, les places *« secondaires »* rayonnent ainsi et participent à l'identité normande.

BIBLIOGRAPHIE

Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine (2017), « La Vallée de la Seine XXL, Quel positionnement à l'échelle mondiale, européenne et inter-régionale ? », https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/Ressources/Colloque_sur_la_vds/vdsXXL_ETUDE_2017_MAJ_CARTES.pdf

Debrie J., Eliot E., Soppe M. (2005), « Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires : exemple d'application au port de Hambourg », revue *M@ppemonde*, N° 79.

Ducruet C. (2016), « La spatialité des réseaux maritimes. Contributions maritimes à l'analyse des réseaux en géographie - Vol 1 », Mémoire d'habilitation à diriger des recherches. Géographie.

Lévêque L. (2012), « Le nouveau rôle des autorités portuaires dans l'adaptation des clusters aux enjeux de la globalisation. », *L'Espace Politique*. https://journals.openedition.org/espacepolitique/2210

Raulin F., Loubet L., Serry A. (2020), « La ville portuaire moyenne. Un territoire particulier ? », *Bulletin de la Société Géographique de Liège*. https://popups.uliege.be/0770-7576/index.php?id=6008&file=1

Serry A. (2018), «The Seaports of the Seine Axis Facing the Contemporary Maritime Industry Mutations», *Transactions on Maritime Science*, 7(2). https://www.toms.com.hr/index.php/toms/article/view/222/222