

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	11
2. RÉORGANISATION DES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT ET IMPACT SUR LES PORTS.....	12
2.1. Conteneurisation, augmentation de la taille des navires et élargissement des hinterlands	12
2.2. Mondialisation des chaînes d'approvisionnement	13
2.3. Augmentation de l'importance des plates-formes de transbordement.....	14
2.4. Impact sur les ports	14
2.5. Impact sur la répartition modale et la congestion de l'hinterland.....	15
3. RÉPONSE DES AUTORITÉS PORTUAIRES.....	17
4. POLITIQUE PUBLIQUE RELATIVE AUX PORTS ET AUX CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT	19
4.1. Autorités locales	19
4.2. Autorités supérieures	21
5. CONCLUSIONS.....	23
NOTES.....	25
BIBLIOGRAPHIE	26

1. INTRODUCTION

Le transport maritime de marchandises a considérablement augmenté et a profondément changé au cours des dernières décennies. Le volume de marchandises transportées, en conteneurs en particulier, a été poussé à la hausse par le développement du commerce international et la dispersion géographique de la production. L'organisation du secteur a évolué rapidement. Ces changements ont complexifié l'environnement dans lequel les ports exercent leurs activités. Bon nombre d'agents économiques situés tout au long de la chaîne d'approvisionnement se sont engagés dans des exercices d'intégration horizontale et verticale qui ont rationalisé les mouvements de marchandises, mais ont aussi fait diminuer le nombre d'acteurs et donné ainsi naissance à un risque d'exploitation abusive de positions dominantes. Le pouvoir de négociation des ports vis-à-vis des chargeurs et des compagnies maritimes s'est effrité d'autant.

Le développement accéléré des échanges s'est traduit par une progression rapide du trafic de nombreux ports. Les autorités locales de nombreux grands ports se préoccupent par conséquent de plus en plus des impacts négatifs, notamment la pollution et la congestion locales, des activités portuaires. Les émissions de gaz à effet de serre produites par le trafic marchandises sont elles aussi sources de préoccupations croissantes. Le présent document s'étend sur le cadre économique dans lequel la réglementation envisageable en matière de concurrence, de pollution de l'air, de congestion, d'émissions de gaz à effet de serre ainsi que de construction et de financement des infrastructures devrait s'inscrire. Le chapitre 2 donne un aperçu des principaux changements intervenus dans le secteur qui met l'accent sur leur incidence sur le rôle des ports et des autres maillons de la chaîne d'approvisionnement. Le chapitre 3 s'interroge sur l'adéquation de la réponse actuelle des ports aux changements de leur environnement ou, en d'autres termes, se demande si les ports peuvent ou doivent jouer un rôle plus actif dans le façonnement de la chaîne d'approvisionnement. Les ports ont les moyens de renforcer la position qu'ils occupent dans la chaîne d'approvisionnement, mais ils peuvent ce faisant ne pas toujours servir l'intérêt général, même s'ils poursuivent en fait des objectifs tant privés que publics. Le chapitre 4 s'appesantit sur les questions politiques qui en résultent. Il commence par une analyse des possibilités qu'ont les autorités locales de tempérer les impacts locaux négatifs qui arrive à la conclusion que quelques agents de la chaîne d'approvisionnement disposent d'un pouvoir d'influence suffisant pour orienter et le cas échéant contrecarrer une stratégie. Une réglementation purement locale de ces impacts risque par contre d'ignorer les avantages procurés aux échanges en dehors de l'économie locale. Ces quelques observations font comprendre qu'il est nécessaire d'améliorer la réglementation au niveau national et multilatéral, mais il n'y a malheureusement pas grand chose à voir qui ressemble à un cadre systématique national, et à plus forte raison transnational, pour les ports et les chaînes d'approvisionnement en général. Cette carence pose problème eu égard à l'émergence de grands conglomerats transnationaux qui ont créé des chaînes d'approvisionnement souples et libres suffisamment puissantes pour défaire ou éluder les mesures prises par les autorités nationales pour les réglementer.

2. RÉORGANISATION DES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT ET IMPACT SUR LES PORTS

Ce deuxième chapitre traite brièvement de trois des grandes mutations du transport maritime de marchandises, à savoir la conteneurisation, la mondialisation des chaînes d'approvisionnement et l'importance croissante des terminaux de transbordement de conteneurs, pour examiner ensuite leur impact sur le rôle joué et le pouvoir détenu par les ports dans la chaîne d'approvisionnement.

2.1. Conteneurisation, augmentation de la taille des navires et élargissement des hinterlands

La conteneurisation est une avancée technologique majeure qui a révolutionné la nature du transport maritime de biens manufacturés. Elle a débouché sur une large normalisation des activités portuaires qui enlève aux ports la possibilité de se spécialiser pour préserver leur part de marché et générer autant de revenus qu'auparavant. Elle a pour conséquence que les ports d'une même région deviennent plus facilement substituables les uns aux autres et se trouvent, partant, plus exposés à la concurrence d'autres ports et d'autres routes. Deux autres facteurs renforcent encore cette tendance. Le premier tient au fait que les porte-conteneurs ne cessent pas de grandir¹ et font donc escale dans moins de ports pour transporter le même volume de marchandises. Cette augmentation de la taille des navires rend les compagnies maritimes moins dépendantes de certains ports et intensifie la concurrence que les ports se livrent pour attirer à eux les escales restantes (pour autant qu'ils puissent accueillir ces plus grands navires²). Le second facteur est à rechercher dans l'émergence de corridors intermodaux (ferroviaires et fluviaux) qui étendent l'aire géographique de desserte des grands ports. Cet élargissement des hinterlands les fait se chevaucher davantage et intensifie partant la concurrence.

Ces facteurs technologiques ont pour effet d'exposer les ports plus largement au jeu de la concurrence. Le rattachement de nombreux États à des nouveaux principes de gouvernance et la décentralisation de la gestion des ports débouchent dans le même temps sur une approche plus commerciale de la gestion des activités portuaires (Brooks et Cullinane, 2007) ainsi que sur une intensification de la concurrence interportuaire. Il ne s'en suit pas que tous les ports se comportent en entreprises privées, parce que bon nombre d'entre eux poursuivent des objectifs et publics et privés et que les pouvoirs publics sont très présents dans l'offre d'infrastructures. L'évolution du comportement des ports a été facilitée par une certaine passivité ambiante à propos de laquelle le chapitre 3 se demandera s'il est aujourd'hui nécessaire que les pouvoirs publics s'investissent plus activement dans le devenir des ports et des chaînes d'approvisionnement.

La concurrence interportuaire est intense, mais les ports ne sont pas des « substituts parfaits » en ce sens qu'ils ne sont pas interchangeable parfaitement ou à coût nul. Il y a, en premier lieu, le fait que les grands ports conservent une position de force dans une partie au moins de leur hinterland étant donné que les hinterlands ne se chevauchent pas entièrement. Il y a, en second lieu, cet autre fait que l'intensification de la concurrence interportuaire imputable à la conteneurisation peut être atténuée par la congestion des ports ou des réseaux de transport de leur hinterland. Quand les équipements d'un port ou de son hinterland sont plus encombrés que ceux de ports concurrents, les services de ce port

peuvent être de moindre qualité, parce qu'il faut plus de temps pour y entrer ou en sortir et que l'érosion de la fiabilité du service affaiblit la position concurrentielle du port. L'interaction entre concurrence interportuaire et congestion est analysée plus en détail dans les paragraphes qui suivent. Il y a, enfin et en troisième lieu, qu'un changement de port coûte, fût-ce davantage aux opérateurs de terminaux qu'aux compagnies maritimes ou aux chaînes d'approvisionnement contrôlées par des manufacturiers. Les ouvrages spécialisés ne sont pas d'accord sur le degré d'inertie qui pèse sur le choix du port par les compagnies maritimes et les éléments d'inertie qui subsistent dans les chaînes d'approvisionnement, par ailleurs communément tenues pour être de plus en plus labiles, se laissent difficilement identifier.

2.2. Mondialisation des chaînes d'approvisionnement

Le second moteur de l'évolution du rôle des ports est constitué par la mondialisation des chaînes d'approvisionnement, ces chaînes qui relient des sites dispersés de production et d'approvisionnement à des aires de consommation géographiquement plus concentrées. L'important pour les chargeurs et les consommateurs réside dans les performances de cette chaîne en termes de prix, de qualité de service et de fiabilité. Cette prise en compte de l'ensemble de la chaîne se reflète dans la politique de groupement, d'intégration verticale ou de conclusion de contrats à long terme menée par les divers acteurs pour réduire les coûts et renforcer la coordination et la synchronisation. Cette politique de concentration et de restructuration risque de donner une position excessivement dominante à certains acteurs de la chaîne, mais a aussi accru la volatilité, en ce sens que de légères déviations des processus attendus ou planifiés ont de profondes répercussions sur les performances du système. La volatilité aggrave l'incertitude et porte les fournisseurs de services logistiques à utiliser davantage qu'un faisceau d'itinéraires possibles afin de tempérer le risque de dysfonctionnement de l'un d'entre eux. La confiance accordée par le chargeur ou le consommateur à un port particulier s'en trouve affaiblie.

La progression des niveaux de concentration de toute nature est spectaculaire. Les 20 plus grandes compagnies maritimes du monde qui contrôlaient 26 pour cent de la capacité de transport d'EVP en contrôlaient 81 pour cent en 2007 (Notteboom, 2008)³. Un grand nombre de ces 20 grandes compagnies vont plus loin dans cette voie en concluant des alliances. Les compagnies maritimes optent également pour l'intégration verticale, jusqu'à, dans certains cas, mettre la main sur des transports terrestres ainsi que sur des terminaux et des dépôts de l'intérieur. La part de marché, exprimée en termes de trafic, des 10 principaux opérateurs de terminaux portuaires est passée de 42 pour cent en 2001 à 55 pour cent en 2005. Cette évolution fait craindre une augmentation de la concentration du marché. Plusieurs opérateurs de terminaux se sont étendus verticalement dans le sens du « transport de marchandises par opérateurs de terminaux ». Pour ce qui est de l'intégration verticale, la tendance est aujourd'hui à l'expérimentation de divers modes d'organisation de la chaîne d'approvisionnement (ils sont passés en revue par Notteboom, 2008) et s'il n'apparaît pas encore clairement lesquels de ces modes vont subsister, tout semble néanmoins pointer dans le sens d'une domination du marché par une poignée de grands acteurs occupant les divers maillons de la chaîne d'approvisionnement et d'une spécialisation de quelques entreprises marginales dans des marchés de niche rentables. Quoique le nombre d'acteurs soit réduit, la concurrence sur et pour le marché (à l'intérieur des ports et entre eux) est vive et sans doute suffisamment forte pour atténuer dans de nombreuses circonstances le risque de mainmise sur la chaîne d'approvisionnement. Les participants ont dit craindre que la puissance de marché des entreprises intégrées globales de transport et de logistique ne pose problème aux ports mêmes. La concentration géographique des flux s'intensifie elle aussi. C'est ainsi que le déséquilibre entre les ports du Nord et du Sud de l'Europe s'amplifie, notamment, parce que les conditions de desserte de l'hinterland sont meilleures dans le Nord.

Il mérite d'être souligné que beaucoup d'acteurs de la chaîne d'approvisionnement tentent l'intégration verticale, tandis que les ports ne s'engagent pas résolument dans cette voie. Cette frilosité, jointe aux facteurs technologiques évoqués précédemment, affaiblit encore davantage le pouvoir de négociation des ports de même que la position qu'ils occupent sur le marché.

2.3. Augmentation de l'importance des plates-formes de transbordement

La mutation des transbordements est un troisième changement capital. Les grands ports s'investissent davantage dans les transbordements et des plates-formes spécialisées de transbordement ont commencé à voir le jour. Plus de 20 des 100 plus grands ports du monde sont des plates-formes de transbordement où une moitié au moins du trafic se fait de navire à quai à navire (Baird, 2007). Cette évolution, observable dans de nombreuses régions, est liée à l'augmentation de la taille des navires et à la diminution du nombre de touchées par service dont il a été question ci-dessus. Les grands ports sont de plus en plus nombreux à se profiler en terminaux de transbordement, parce que la fragmentation de la production tend à l'éloigner des grandes villes (relativement chères).

Le déménagement des opérations de transbordement vers des plates-formes spécialisées réduit la pression sur la capacité des grands ports qui peuvent alors se concentrer sur la desserte d'arrière-pays en expansion. Comme il n'y a pas à l'heure actuelle de plate-forme de ce genre en Europe du Nord, le transbordement représente quelque 30 pour cent de l'activité de ses grands ports. Ces ports ne sont guère tentés de se débarrasser de ce trafic, mais rien ne prouve clairement que le maintien de la configuration actuelle des ports soit optimal au sens large. La construction d'une plate-forme à Scapa Flow (Orcaades) est une idée qualifiée d'excellente par Baird (2008). Dans le même temps, les plates-formes de transbordement de la Méditerranée occidentale évoluent actuellement vers le traitement de trafics plus directs et cette évolution pourrait se propager vers la Méditerranée orientale. Plus généralement, la configuration en étoile a ses avantages quand la densité de la demande est faible, mais en présente moins quand les volumes de trafic augmentent. Si la demande continue à augmenter, le modèle du port pivot pur pourrait ne pas rester viable, étant donné que les coûts de manutention sont au total moindres pour des services directs que pour les services avec transbordement.

2.4. Impact sur les ports

Les trois facteurs de réorganisation des chaînes d'approvisionnement ont pour conséquence que beaucoup de grands ports sont devenus un élément interchangeable de la chaîne doté d'un pouvoir de négociation assez faible. Un port qui fournit des services de qualité au plus bas prix n'élargit pas nécessairement sa part de marché, parce que d'autres facteurs, qui échappent à son emprise, influent aussi sur le choix d'un port. L'accent se met désormais sur la performance non plus du port, mais de la chaîne d'approvisionnement. Les coûts de transport dans l'arrière-pays ont, parmi ces autres facteurs, acquis une certaine importance, parce que le transport d'un kilogramme sur un kilomètre coûte de 5 à 30 fois plus cher dans l'arrière-pays (selon le mode de transport emprunté) que sur mer (Notteboom, 2008). Le choix de l'itinéraire, et dans une certaine mesure du port, est fortement tributaire des conditions de transport dans l'arrière-pays et la fiabilité de l'ensemble de la route revêt de plus en plus d'importance pour les acteurs de la chaîne d'approvisionnement qui la tracent.

Ceci ne veut pas dire que le prix et la « performance interne » des ports sont dénués d'importance. Blonigen et Wilson (2006) constatent ainsi que l'efficacité des ports influe sur le choix du port. Les mesures prises pour améliorer la fiabilité des services portuaires peuvent également avoir des retombées substantielles et contribuer à dissuader les compagnies maritimes d'acquiescer des terminaux spécialisés. Les ports peuvent gagner en attractivité en exploitant les complémentarités avec d'autres

maillons de la chaîne d'approvisionnement, par exemple en resserrant leurs liens avec des centres de distribution de l'intérieur, ou en utilisant rationnellement là où ils le peuvent les capacités disponibles dans leur enceinte et dans leur hinterland (De Langen, 2008).

Les innovations technologiques et opérationnelles sont un des moyens qui permettent d'accroître la capacité effective des ports. Rodrigue (2008) affirme qu'il existe des moyens de doubler le trafic de terminaux existants⁴. Il est possible aussi de l'accroître en déplaçant certaines fonctions vers l'hinterland. L'aménagement de centres routiers de distribution dans l'hinterland proche (régionalisation des ports, Notteboom et Rodrigue, 2005) permet ainsi de décentraliser la fonction de distribution des ports et d'atténuer la pression qui s'exerce sur leur capacité. Il semble donc, en fin de compte, que la capacité n'est pas un facteur limitatif déterminant de l'attractivité des ports et qu'aucune congestion excessive ne devrait se manifester systématiquement à ce niveau. Cette conclusion n'est que renforcée par le fait que l'utilisation des capacités portuaires est mieux coordonnée que celle des réseaux de transport à usage général (étant donné que l'usage est moins fragmenté) et que la gestion de la congestion est donc meilleure (sans être pour autant nécessairement optimale).

2.5. Impact sur la répartition modale et la congestion de l'hinterland

Le transport s'effectue dans l'hinterland par route, par chemin de fer et par eau (voies navigables et transport par mer à courte distance). Les opérateurs ferroviaires et fluviaux ont besoin de groupage pour assurer un service économiquement viable. L'intensification conjointe de la concentration des compagnies maritimes et des opérateurs de terminaux et de l'intégration verticale devrait donc favoriser le développement du transport ferroviaire et fluvial en ce sens qu'elle fait le lit du transport pour compte propre plutôt que du transport pour compte de tiers. Il est néanmoins vraisemblable que le développement du chemin de fer et de la voie navigable se cantonnera dans un assez petit nombre de corridors où la densité du trafic est suffisante et ne semble pas appelé à modifier profondément l'impact des ports sur le réseau routier de leur hinterland⁵. Le transport maritime à courte distance est un autre concurrent potentiel du transport de marchandises par route. Le projet « Autoroutes de la mer » de l'Union Européenne vise à stimuler la desserte maritime des arrière-pays. La position concurrentielle de ce dernier mode de transport dépend dans une large mesure des tarifs des autres modes et des aides aux infrastructures dont ils bénéficient. Les distorsions qui entachent la tarification de l'usage des infrastructures, notamment la tarification de l'usage des infrastructures routières à un prix inférieur au coût marginal social, peuvent faire obstacle à son développement. Il s'y ajoute que l'hétérogénéité des règles applicables au transport maritime à courte distance en dehors de l'Europe limite ses possibilités de développement et que la loi Jones réserve le cabotage dans les eaux américaines aux Américains.

Il mérite d'être souligné que les centres intérieurs de distribution (régionalisation des ports) intensifient la pression sur les réseaux routiers et ferroviaires européens et ont des effets néfastes sur la congestion et la pollution de l'air. Cette forme de décentralisation des ports dissuade de transférer du trafic de la route vers le rail ou la voie navigable (ou du rail vers le transport maritime à courte distance) et en dissuade pour longtemps eu égard aux décisions à prendre en matière d'aménagement du territoire. Les ports optent pour la régionalisation, parce qu'ils trouvent du terrain bon marché en dehors de leurs limites et que les externalités ne sont pas internalisées, de telle sorte que la régionalisation est moins coûteuse que le renforcement des capacités internes des ports. Si les ports choisissent de se régionaliser alors que leurs capacités internes peuvent être renforcées à relativement bon compte, il pourrait appartenir aux pouvoirs publics de stimuler ce renforcement de préférence en usant de la tarification de l'usage des infrastructures pour aligner les coûts des centres routiers de

distribution intérieurs sur leurs coûts sociaux. Il serait concevable aussi d'user de la politique d'aménagement du territoire, mais la fragmentation des responsabilités et le risque d'effets collatéraux inattendus et indésirables enlève de son attrait à cette stratégie.

Les coûts sociaux des ports englobent le coût non seulement de la congestion, mais aussi de la pollution locale et globale. La pollution globale a son importance, parce qu'un port décentralisé génère sans doute davantage de gaz à effet de serre qu'un port centralisé et que les possibilités de capture du carbone sont moindres (il a été fait état pendant le débat de plans de stockage du carbone dans les réservoirs à gaz du port de Rotterdam). Il est largement admis que l'ampleur et l'intégration des activités portuaires et logistiques plaident en faveur de la substitution du rail à la route et que ces activités sont vraisemblablement plus « durables » que celles qui sont décentralisées ou s'exercent à petite échelle. La taille ne pouvant pas générer à elle seule des structures durables, il faudra qu'il y ait aussi une politique directrice.

L'interaction entre les stratégies de tarification et d'investissement de ports concurrents est une question qu'abordent plusieurs ouvrages économiques récents traitant de la concurrence entre équipements susceptibles de souffrir de congestion (De Borger *et al.*, 2008 ; Zhang, 2008). L'idée force est que la congestion d'un port ou de son hinterland majore les coûts et affaiblit partant la position concurrentielle de ce port. La congestion de l'hinterland est un problème dont l'importance est réelle. Les chiffres relatifs aux ports de Los Angeles et Long Beach présentés dans Zhang (2008) démontrent clairement que la croissance et la part de marché des ports souffrent quand la congestion est forte et les conclusions d'une enquête menée par Maloni et Jackson (2005) auprès de gestionnaires de ports révèlent qu'ils se préoccupent surtout du renforcement des capacités dans l'hinterland et non dans les ports mêmes. La congestion de l'hinterland n'est évidemment pas un problème purement portuaire, puisque les réseaux desservent une foule hétérogène d'utilisateurs et que la part du trafic portuaire y est souvent assez réduite. En fait, la fiabilité (qui est certes liée à la congestion, mais en est différente) importe sans doute davantage que la congestion dans l'optique des ports et des chaînes d'approvisionnement.

Il est clair que la congestion des ports et de leur hinterland soulève davantage de questions quand les ports se font concurrence. Il s'en suit que l'appel à un renforcement des capacités des ports ou de leur hinterland destiné à en atténuer la congestion est plus pressant dans un environnement concurrentiel et que le volume des investissements peut y être plus élevé que là où la concurrence interportuaire est moins intense (Zhang, 2008). Il est vraisemblable, quoique pas entièrement sûr, que le niveau de ces investissements est plus proche de celui qui est socialement souhaitable. On pourrait en règle générale s'attendre à ce que des ports privés investissent davantage quand ils ont des concurrents que quand ils occupent une position de monopole et que les structures de marché oligopolistiques se situent entre ces deux extrêmes. Étant donné toutefois que les décisions d'investissement en capacités portuaires sont souvent prises, en partie du moins, par des autorités publiques, ce qui se sait du comportement des ports privés n'apprend pas grand chose. De Borger *et al.* (2008) observent à ce propos que des ports privés concurrents investissent moins pour renforcer leurs capacités que des ports qui pratiquent des tarifs commerciaux, mais dont les capacités sont financées par les pouvoirs publics, parce que l'investisseur public poursuit des objectifs plus larges que le seul profit des ports.

La congestion des ports et de leur hinterland semble naturellement devoir avoir des répercussions sur leur part de marché. Il semble ainsi permis de penser que l'augmentation du trafic et l'aggravation de la congestion dans l'hinterland des grands ports vont déboucher sur un élargissement de la part de marché des ports plus petits et moins encombrés de la même façade portuaire, mais les faits prouvent qu'il n'en a à ce jour pas été ainsi et que, bien au contraire, les structures existantes de concentration

se maintiennent ou se renforcent. La preuve en est que la part du trafic traité par les grands ports d'Europe du Nord est restée stable de 1975 à 2007 (à cette réserve près que les grands ports d'estuaire ont progressé au détriment des grands ports côtiers – Notteboom, 2008) et que les ports de la façade septentrionale ont pris des parts de marché aux ports méditerranéens. Le trafic reste de même, sur la côte Ouest des États-Unis, concentré dans les ports de Los Angeles et Long Beach qui ont conservé tout au long des deux dernières décennies plus ou moins 70 pour cent du trafic conteneurisé de cette côte. Ceci ne veut pas dire que la congestion n'a pas d'impact sur le tracé des itinéraires, parce que le transfert de gros flux de conteneurs vers des plus petits ports pourrait effectivement avoir un fort impact sur la congestion locale. Quoique les avantages procurés par la poursuite du mouvement de concentration s'avèrent jusqu'ici l'emporter sur les coûts des décideurs, la congestion pousse quand même dans certains cas à la recherche d'itinéraires de substitution. La côte Ouest des États-Unis illustre le propos, puisque les possibilités de remplacement des routes existantes par des services passant par les canaux de Panama et de Suez pour desservir des marchés autre que locaux y sont actuellement à l'étude. Les freins environnementaux au renforcement des capacités paraissent bien peser lourdement sur le développement des ports de Los Angeles et Long Beach.

La concentration géographique des flux s'inscrit dans la ligne des formes de concentration des chaînes d'approvisionnement évoquées ci-dessus et donne à penser que le coût de la congestion de l'hinterland ne pèse en général pas plus lourd que les avantages tirés par les chaînes d'approvisionnement de l'intensification du mouvement de concentration (rendement d'échelle interne ou économies externes d'agglomération), du point de vue du moins des opérateurs de la chaîne d'approvisionnement. L'incidence de la prise en compte des avantages sociaux au sens large (notamment la congestion et les autres effets néfastes subis par les activités non portuaires) sur l'équation coûts/avantages est une autre question à laquelle il est difficile de répondre. La concentration et la centralisation pourraient être plus propices à la gestion de la congestion (et des émissions dans l'atmosphère dans la mesure où la congestion les augmente) que la fragmentation de la chaîne d'approvisionnement, mais la concentration géographique des impacts négatifs des activités qui s'exercent au long de la chaîne d'approvisionnement peut aussi affecter à l'excès les communautés locales. Que les impacts locaux soient ou ne soient pas excessifs, il n'en demeure pas moins que la concentration des impacts négatifs soulève de vives protestations dans les communautés proches des grands ports et que ces protestations peuvent effectivement freiner leur développement. Les avantages inhérents à la concentration et au changement d'échelle doivent être mis en balance avec la concentration des impacts environnementaux locaux et le coût potentiel des abus de position dominante.

3. RÉPONSE DES AUTORITÉS PORTUAIRES

De Langen (2008) avance que les autorités portuaires *peuvent et doivent* s'investir plus activement dans les infrastructures d'accès à leur hinterland et leur exploitation. Elles *peuvent* le faire parce qu'elles disposent de marges de décision qui affectent l'efficacité des accès à l'hinterland. Elles peuvent, plus particulièrement, créer des infrastructures à l'intérieur ou à l'extérieur des ports (par exemple en aménageant des terminaux à l'intérieur du pays), gérer l'accès aux infrastructures de façon à rationaliser l'utilisation des capacités du port et de l'hinterland (Rotterdam a ainsi créé Key Rail pour optimiser l'attribution des postes à quai) et améliorer l'échange d'informations entre les différents acteurs intervenant dans le transport des conteneurs du navire vers l'hinterland. D'aucuns ont avancé

qu'il est possible d'user du régime de concession pour stimuler la mise en pratique de certaines de ces innovations, mais beaucoup de ports ont conclu des contrats de concession à très long terme sans clause de réouverture et leurs possibilités d'utilisation sont donc limitées.

De Langen (2008) estime que les autorités portuaires *doivent* mieux coordonner le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, parce que d'autres intervenants privés et publics sont moins incités à le faire. L'amélioration de la coordination peut aussi être porteuse d'avantages sociaux. Les autorités portuaires propriétaires de leurs installations qui poursuivent des objectifs privés et publics ont intérêt à coordonner le fonctionnement et à améliorer partant l'efficacité des maillons de la chaîne d'approvisionnement, parce que la coordination peut contribuer à augmenter les recettes nettes qu'elles tirent des baux et de l'augmentation du trafic. Tous les bénéfices n'échoient pas directement aux ports, mais le rôle en partie public joué par les ports donne à penser qu'ils pourraient avoir intérêt à générer de plus larges bénéfices. Il a cependant été souligné que le modèle économique sur lequel cette vision des choses repose n'explique pas clairement où ces objectifs publics se situent et comment ils se concilient avec des préoccupations plus étroitement commerciales. Le modèle d'autorité portuaire propriétaire retenu à Rotterdam n'est en outre pas applicable partout, parce que les règles de gouvernance et les cultures politiques diffèrent. Le modèle peut, s'il fonctionne, aider à combler le fossé entre la responsabilité des forts impacts produits par les activités portuaires en dehors des lieux où elles s'exercent et l'éventail plutôt étroit des compétences assumées par un port dans un modèle de port propriétaire traditionnel.

La conclusion de contrats de concession avec les opérateurs de terminaux est un des moyens dont les autorités portuaires peuvent user pour atteindre certains objectifs en matière par exemple de répartition modale ou d'impact sur l'environnement. Le port de Rotterdam agit de la sorte pour influencer sur l'utilisation des espaces portuaires et des modes de transport en fixant la part des transports de conteneurs au départ des terminaux des nouvelles installations de Maasvlakte 2 qui doit être assurée par le chemin de fer, la voie navigable et la route. Les autorités portuaires d'Anvers ont, avec les manutentionnaires, imaginé une autre stratégie appelée « *Antwerp Intermodal Solutions* » (solutions intermodales anversoises) qui leur fait jouer un rôle de facilitateur du recours au rail au sein d'une « *Antwerp Intermodal Agency* » (agence intermodale anversoise). Le pouvoir d'influence des contrats de concession est limité par la pratique des renégociations qui introduit une forte dose de flexibilité dans ces contrats qui ne sont en outre pas toujours capables de peser sur les processus et décisions d'entreprise à entreprise qui affectent le choix du mode de transport.

Il ne faut cependant pas tenir pour acquis que les intérêts des autorités portuaires se confondent avec l'intérêt général. Les autorités portuaires peuvent ainsi intervenir activement dans la construction de ports à sec intérieurs qui doivent décongestionner le port de mer et le réseau de transport adjacent, mais ne sont pas nécessairement un moyen idéal d'améliorer l'accès à l'hinterland en ce sens qu'ils peuvent simplement déplacer la congestion.

Notteboom (2008 :25) observe que l'Union Européenne n'a pas réussi à ce jour à modifier la répartition modale en libéralisant progressivement les marchés fluviaux et ferroviaires, en rénovant les stratégies tarifaires et en soutenant divers programmes, parce qu'un transfert modal ne s'opère que quand une modification de la chaîne d'approvisionnement le rend attractif aux yeux des intéressés et non pas en exécution d'une simple déclaration d'intention. Il est possible de lever les obstacles au changement, mais le changement même procède non pas d'une volonté politique, mais du fonctionnement du marché, un marché qui, comme l'analyse du problème de la décentralisation l'a montré, n'évolue pas toujours dans le sens du socialement préférable, surtout là où il y a des coûts externes⁶.

Des conflits d'intérêts peuvent également surgir quand des autorités portuaires ne se préoccupent des effets collatéraux néfastes tels que la congestion et la pollution de l'air que dans la mesure où ils affectent leurs propres performances. Les mesures prises par ces autorités pour atténuer ces effets secondaires ne réduisent pas nécessairement la congestion et la pollution de l'air et peuvent même les aggraver. Le chapitre suivant traite plus en détail des mesures à prendre pour tempérer les impacts négatifs locaux du trafic portuaire.

4. POLITIQUE PUBLIQUE RELATIVE AUX PORTS ET AUX CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT

Les principes qui président à la politique que les pouvoirs publics ont à mener à l'égard des ports et des chaînes d'approvisionnement ne diffèrent en rien de ceux qui sont valables pour les autres secteurs économiques. L'intervention des pouvoirs publics peut s'avérer indiquée en cas de dysfonctionnement du marché, par exemple pour tarifier les coûts externes ou préserver la concurrence. L'investissement public peut se justifier dans les cas où l'extrême longueur des cycles d'investissement rend la gestion du risque de variation de la demande difficile pour l'investisseur privé. Il y a un équilibre à trouver qui rende le climat propice à la fois à la concurrence et aux investissements. L'élévation des niveaux de concentration observable dans le secteur peut aboutir à l'émergence de positions dominantes sur le marché et fait de la prévention de l'usage abusif de ces positions dominantes un impératif politique de plus en plus pressant. La recherche n'a rien de définitif à dire sur l'ampleur du problème potentiel. Slack (2007) souligne que les régimes de propriété des terminaux et leurs conditions d'accès sont très hétérogènes et qu'il arrive même que des compagnies maritimes gèrent des terminaux où leurs propres navires ne passent pas. Il est nécessaire de mieux cerner ce problème de puissance de marché avant de tirer des conclusions et c'est ce qui sera fait dans un autre rapport (OCDE/FIT, 2009). La concentration du secteur a aussi des répercussions sur le traitement de la congestion (la composante externe des coûts de congestion est moindre que dans un environnement plus concurrentiel) ainsi que sur les possibilités de définition de la politique publique (voir section 4.1). Au niveau général, la politique qui porte sur le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement se mène au coup par coup, alors qu'il serait souhaitable qu'elle soit plus systématique, transparente et uniforme. Eu égard à la longueur du rayon d'action des chaînes d'approvisionnement et de certains des acteurs en présence sur le marché et à la mondialité de certains problèmes (notamment celui des émissions de gaz à effet de serre), les cadres politiques doivent être définis par les niveaux centraux plutôt que locaux de pouvoir en s'appuyant sur des consultations intergouvernementales ou multilatérales. Ces principes pourtant évidents ne sont pas toujours mis en pratique (section 4.2)

4.1. Autorités locales

Les collectivités locales proches de grands ports pâtissent de l'impact néfaste de l'augmentation du trafic de ces ports. Le trafic portuaire contribue à l'engorgement des réseaux de transport et génère des risques pour la sécurité, du bruit et de la pollution de l'air⁷. La hausse des revenus de ces collectivités s'accompagne de leur sensibilisation croissante à ces effets collatéraux. Pour la politique publique, la question est de savoir si ces effets collatéraux sont excessivement lourds. La réponse est affirmative en

ce sens que la congestion et la pollution de l'air sont des coûts externes, c'est-à-dire des coûts réels pour les communautés locales (ainsi que pour le trafic portuaire) qui restent souvent ignorés dans les décisions qui portent sur le volume de trafic des ports et de leur hinterland.

L'intervention publique peut donc se justifier dans le but, normalement, de trouver un moyen de ramener au moindre coût ces coûts externes à un niveau socialement souhaitable. Dans certains cas, celui de la congestion par exemple, l'exercice consiste à internaliser les coûts externes au moyen de redevances alignées sur ces coûts alors que dans d'autres, les normes techniques ou les dépenses défensives peuvent donner de meilleurs résultats que les redevances. L'internalisation ne doit pas s'appliquer au trafic portuaire pris isolément et il n'est pas évident, étant donné que ces coûts externes ne sont qu'une cause de distorsion du marché parmi de nombreuses autres, quels niveau et structure des redevances ou quels autres mécanismes sont de nature à maximiser les avantages. Il n'est pas sûr non plus que les « meilleures » mesures à prendre, si tant est qu'elles soient connues, puissent être mises en œuvre dans la pratique ou, en d'autres termes, soient politiquement parlant réalisables.

L'histoire des mesures prises pour maîtriser les effets locaux négatifs dans les environs des ports de Los Angeles et Long Beach, telle que la retracent Giuliano et O'Brien (2008), aide à comprendre comment les préoccupations soulevées par ces externalités chez les citoyens peuvent modeler la définition d'une politique. Une étude de l'impact de la pollution causée par les moteurs diesels sur la santé et les leçons tirées de la fermeture des ports en 2002 ont modifié l'image des ports dans la conscience du public et poussé les autorités régionales à s'attaquer aux impacts négatifs, avec cette conséquence que ce public n'est aujourd'hui plus favorable à l'extension des ports. Les mesures prises à cet effet n'ont eu qu'un succès limité.

Le contraste entre l'inefficacité de la loi n° 2650 et la réussite du programme PierPass, dont l'objectif commun était d'allonger les heures d'ouverture des grilles des ports afin d'atténuer l'impact du trafic portuaire sur la congestion des routes de l'hinterland⁸, démontre qu'aucune tentative de réduction des impacts négatifs ne peut réussir si elle ne tient pas compte des intérêts des milieux portuaires, soit en l'espèce des revendications syndicales et des intérêts des exploitants des terminaux. La loi n° 2650 de 2002 interdisait aux camions de stationner pendant plus de 30 minutes devant les grilles des ports et donnait à ces derniers la faculté d'allonger les horaires d'ouverture de leurs grilles pour parer au problème. Les ports ont préféré instaurer un système d'accès sur rendez-vous et l'impact sur la répartition horaire du trafic portuaire a été négligeable.

Le programme PierPass lancé en 2005 a réussi à étaler le trafic portuaire sur une plus grande partie de la journée, notamment en déplaçant une part importante de ce trafic vers la fin de la journée. Le programme scelle une forme de coopération entre opérateurs de terminaux rendue possible par un règlement de la Commission maritime fédérale qui rend les lois antitrusts inapplicables à cette coopération à la condition que les revenus générés par le programme soient partagés entre les opérateurs des terminaux (sans publication de comptes financiers). La redevance PierPass est assise sur le surcoût inhérent à la mise au travail d'une seconde équipe et n'a rien à voir avec les coûts externes marginaux. Il est aussi permis de voir dans le programme une forme de dissuasion à l'encontre de la création d'une nouvelle administration publique chargée de taxer les impacts environnementaux et d'affecter le produit de cette taxe à l'atténuation des impacts. La menace de passage à l'acte législatif a en ce sens suffi pour déclencher une réaction.

Le programme PierPass donne aux acteurs portuaires « dominants » (à savoir les ports, les opérateurs des terminaux, les compagnies maritimes, les syndicats de dockers et les grands chargeurs) la possibilité de mener une politique qui sert leurs intérêts et permet de répercuter son coût sur les

intervenants moins bien représentés et organisés, les transporteurs routiers en l'occurrence. La corrélation positive entre faculté de fixation des prix (puissance de marché) et faculté d'orientation de la politique semble être forte.

Il a été montré dans le chapitre 2 que la concentration progresse dans le secteur logistique et que les ports sont de moins en moins capables de peser sur les flux de trafic. L'histoire des ports de Los Angeles et Long Beach montre qu'un pouvoir économique fort confère un fort pouvoir d'influence sur la politique locale. Il est possible de déduire de cet état de fait qu'il est difficile de mener des politiques ambitieuses des transports et de protection de l'environnement dans les régions portuaires, surtout si un port est potentiellement remplaçable par un autre, mais il semble judicieux de nuancer le propos parce que les faits démontrent aussi qu'il y a eu réponse aux appels locaux de plus en plus pressants à l'action. Les acteurs puissants peuvent peser lourdement sur la nature des mesures envisagées, mais cela ne veut pas dire pour autant que ces mesures seront nécessairement inefficaces. Il y a donc possibilité d'autorégulation, même en présence d'une rivalité limitée entre les ports et les opérateurs des terminaux. Les parties privées doivent, pour transcender leurs problèmes de concurrence, communiquer entre elles et coordonner leur réponse à la question réglementée. L'autorégulation n'est pas garante de l'idéalité de la réglementation, mais elle vaut mieux qu'une situation dans laquelle le pouvoir réglementaire propose des mesures, les cibles de ces mesures clament que le marché fonctionne sans intervention extérieure et le compromis trouvé se concrétise par une réglementation déficiente et inefficace. Quels que soient les mérites de la politique menée à Los Angeles et Long Beach, il n'est pas sûr que le modèle d'autorégulation à l'échelle locale puisse être exporté dans des régions où la concurrence est plus vive que sur la côte Ouest des États-Unis. Les ports de la baie de San Pedro desservent un hinterland énorme et riche mieux relié aux grands marchés que celui des ports voisins. La concurrence interportuaire est plus intense en Europe.

L'incidence du coût des politiques de réduction des coûts externes ne répond sans doute pas aux critères courants d'équité, mais le processus décisionnel actuel établit quand même un certain équilibre entre les intérêts des acteurs privés et les objectifs poursuivis par les collectivités locales. Des collectivités locales plus puissantes pourraient négliger les intérêts des acteurs privés et faire preuve d'égoïsme, mais la négation des intérêts des collectivités locales pourrait porter les coûts à un niveau excessif pour les régions portuaires.

4.2. Autorités supérieures

Il y a à l'heure actuelle discordance entre le niveau auquel les mesures se prennent et l'échelle à laquelle les parties cibles opèrent. La fragmentation et la décentralisation de la gouvernance contraste avec les dimensions de l'aire d'activité des grands conglomérats (au moins partiellement intégrés) vis-à-vis desquels les collectivités locales sont assez désarmées. Les niveaux supérieurs de pouvoir (les États) sont mieux placés pour traiter avec eux et des approches transnationales sont dans certains cas souhaitables. Il est aussi à craindre que l'intégration de la politique portuaire dans l'aire de compétence des collectivités locales ne les amène à faire prévaloir les préoccupations locales sur l'intérêt économique général. Tel est le cas en particulier pour le transport par mer en Asie par exemple où le commerce est tenu pour être un moteur essentiel de la croissance et tout ce qui le freine devient un obstacle à cette même croissance. Une approche supranationale est de toute évidence souhaitable pour des problèmes globaux tels que le changement climatique. La lutte contre le changement climatique doit, dans la mesure où elle concerne les ports, être organisée au plus haut niveau⁹.

Plusieurs autres problèmes, notamment la prévention des conséquences négatives d'une forte concentration dans les chaînes d'approvisionnement, doivent sans doute être résolus eux aussi à haut niveau. La concentration horizontale marque profondément plusieurs maillons de la chaîne et les fusions et acquisitions méritent d'y être prises à la loupe. L'intégration verticale pose également des problèmes de concurrence, parce que certaines entreprises intégrées ou semi-intégrées contrôlent plusieurs maillons de la chaîne. Les marchés sur lesquels ces entreprises opèrent sont difficiles à définir et à délimiter. Baird (2008) voit dans les entreprises logistiques globales des « nouveaux empires » qui ont la maîtrise des routes commerciales et des prix et sont suffisamment puissants pour éluder des réglementations fragmentées ou s'opposer à leur mise en œuvre. Cette question semble elle aussi justifier d'une approche systématique au plus haut niveau.

Sur le plan plus stratégique, les autorités supérieures ont besoin de se définir jusqu'où l'extension de l'aire de couverture des chaînes d'approvisionnement et l'augmentation du volume de marchandises qu'elles traitent pourraient et devraient aller. Tout le monde s'attendait jusqu'il y a peu à ce que le volume des échanges de marchandises continue à augmenter rapidement dans le contexte de la mondialisation actuellement en cours et cette attente a porté à investir massivement dans les infrastructures. Il n'est cependant pas sûr que cette vision de l'avenir se concrétise. Rodrigue (2008) avance que la conteneurisation est arrivée à maturité et que sa croissance future sera vraisemblablement plus faible qu'elle ne l'a été récemment. Les perspectives économiques à moyen terme annoncent en outre une croissance modérée concrétisée entre autres par une progression limitée ou même négative du trafic.

La cherté de l'énergie affecte également l'organisation des chaînes d'approvisionnement. Plusieurs producteurs européens et américains rapatrient des sites de production de l'étranger vers des lieux plus proches de leurs marchés intérieurs en réponse à l'augmentation des coûts de transport induite par la hausse des prix de l'énergie (Wall Street Journal Europe, 17 juin 2008, article sur le rapatriement d'emplois américains entraîné par l'augmentation des coûts de transport au départ de l'Asie ; Financial Times, 27 juin 2008). Les questions de sécurité transfrontalière pèsent également sur le choix des lieux de production et la pression à la hausse exercée sur les salaires de l'étranger ainsi que dans certains cas sur la valeur des devises nationales peut sans aucun doute induire le redéploiement et la restructuration de chaînes d'approvisionnement mondiales. Ces changements mettent les systèmes intérieurs de transport sous pression dans la mesure où la rentabilité des investissements est hautement tributaire de structures de production et d'échanges éminemment flexibles. Le modèle commercial asiatique des deux dernières décennies, fait d'importations chinoises de produits semi-finis venant d'autres pays asiatiques et d'exportations vers l'Occident, est lui aussi mis sous pression, étant donné qu'il s'appuie sur du transport bon marché. La part des exportations chinoises nourries par l'importation de produits semi-finis est revenue de 57 pour cent en 2001 à 44 pour cent en 2007 (Morgan Stanley Research, 2008).

La stratégie à suivre en matière de développement des chaînes d'approvisionnement dépend aussi de la perspective économique normative adoptée. Il se dit ainsi parfois que les chaînes d'approvisionnement sont géographiquement parlant trop étirées et génèrent de ce fait un développement excessif des transports. Les raisons en sont multiples. L'une de ces raisons réside dans le fait que les ports visent à maximiser leur trafic et qu'ils peuvent le faire en tarifant à bas prix l'utilisation de leurs infrastructures et passes draguées souvent financées par les pouvoirs publics, avec cette conséquence que les chargeurs et les opérateurs des chaînes d'approvisionnement ne doivent pas couvrir le coût intégral des infrastructures et, à plus forte raison, le coût social intégral de leurs décisions. Une tarification des infrastructures de transport de l'hinterland qui ne reflète pas les coûts

marginaux, externalités incluses, exacerbe ces problèmes. Une tarification mieux calée sur les coûts devrait améliorer le bilan coûts/avantages des activités des ports et des chaînes d'approvisionnement et pourrait ramener le taux de croissance sous les niveaux observés au cours des dernières décennies.

5. CONCLUSIONS

Les chaînes d'approvisionnement sont le théâtre d'une course accélérée à la concentration verticale et horizontale. Cette évolution a sans doute contribué à rationaliser les mouvements de marchandises et la concentration est peut-être plus propice à certains points de vue au développement durable que la fragmentation du secteur en ce sens qu'elle facilite le développement du rail et l'internalisation, jusqu'à un certain point, du coût de la congestion des ports, mais il convient de souligner que les avantages présentés par la concentration en termes de développement durable seraient moindres, si les tarifs de tous les transports de l'hinterland correspondaient mieux aux coûts marginaux sociaux. La concentration a cependant l'inconvénient de réduire le nombre d'acteurs, ce qui amplifie le risque d'abus de position dominante, et doit donc être surveillée de près par les autorités responsables en matière de concurrence.

L'évolution des chaînes d'approvisionnement a eu, du point de vue des ports, pour principale conséquence d'éroder leur pouvoir de marché. Les ports opèrent dans un environnement où leur aire d'influence et leurs fonctions font l'objet d'une concurrence qui s'intensifie, parce que les acteurs des chaînes d'approvisionnement changent de plus en plus facilement leurs itinéraires (concurrence entre les routes). Du point de vue des aspects économiques du bien-être, il n'y a guère de raison de regretter l'affaiblissement de l'influence des ports, parce que ces aspects sont tributaires des performances des chaînes d'approvisionnement plutôt que de celles d'un port particulier. L'affaiblissement du pouvoir de négociation des ports vis-à-vis des compagnies maritimes devient toutefois source de préoccupation pour les pays qui usent de leurs ports comme moyen de défense d'intérêts économiques stratégiques. L'attitude que les ports devraient adopter en réaction à l'affaiblissement de la position qu'ils occupent sur le marché a divisé les participants à la Table Ronde dont certains ont plaidé pour une association plus étroite aux activités de l'hinterland, alors que d'autres révoquaient l'opportunité de cette extension du rôle des ports en doute. Eu égard au contexte concurrentiel dans lequel ils opèrent, les ports doivent jouir d'une indépendance opérationnelle suffisante pour répondre aux attentes changeantes de leurs clients pour pouvoir conserver leur part de marché.

Le gonflement du trafic portuaire a suscité des réactions vigoureuses chez diverses collectivités locales dont certaines (notamment Los Angeles et Long Beach) ont pris des mesures pour en tempérer les impacts négatifs. Les grands acteurs de la chaîne d'approvisionnement pèsent manifestement sur le processus décisionnel politique et s'il ne faut pas en déduire que ce processus sera improductif ou débouchera sur l'adoption de mesures nécessairement inefficaces, il faut en déduire par contre que les collectivités locales ne sont pas toujours assez puissantes pour régler les questions de réglementation portuaire. L'issue des tentatives de modification de la répartition modale des transports de l'hinterland entreprises dans l'Union Européenne est là pour prouver qu'il faut, pour atteindre les objectifs, que les mesures mises en œuvre soient compatibles avec les intérêts des entreprises. Les contrats de concession conclus entre les ports et leurs clients offrent quelques possibilités de réduire la congestion locale et les impacts environnementaux, mais cette approche parcellaire manque intrinsèquement de transparence.

L'hétérogénéité des modèles de gouvernance et des systèmes de gestion des ports et des chaînes d'approvisionnement complique la recherche de réponses systématiques aux impacts négatifs. Il est nécessaire, pour régler ce problème, d'impliquer les autorités supérieures et d'imaginer des structures incitatives appropriées, non seulement pour les impacts locaux, mais aussi et dans une plus large mesure pour les impacts régionaux et globaux. Les effets locaux, tels que la congestion et la pollution de l'air, affectent les collectivités locales, sans donc se limiter au territoire des ports. Les autorités locales ne sont souvent pas réellement à même de définir et d'imposer une ligne politique, surtout si la concurrence interportuaire est intense, et les mesures qu'elles engagent sont donc inefficaces. Les autorités locales qui occupent une position de force peuvent en revanche définir leur stratégie sans tenir compte des avantages que l'activité portuaire procure à l'ensemble de l'économie. La réponse doit donc se formuler à un plus haut niveau. Les questions de changement climatique se traitent idéalement à haut niveau, au niveau transnational en l'occurrence, mais l'accord reste à établir sur l'identité de l'instance supranationale la mieux placée pour s'en occuper.

Les grands principes qui doivent présider à la politique à suivre dans le domaine des ports et des chaînes d'approvisionnement sont assez évidents (mettre tous les ports et tous les modes sur un pied d'égalité en matière d'infrastructures et de traitement des externalités), mais sont loin d'être systématiquement appliqués. La non-tarification des coûts sociaux des transports effectués et des aménagements fonciers réalisés dans l'hinterland peut amener de nombreux ports à tenter d'absorber l'augmentation de leur trafic en installant des centres de distribution à l'intérieur des terres plutôt qu'en rationalisant leur organisation. L'octroi à la route d'une aide implicite supérieure à celle que reçoit le rail plombe également le rendement des investissements, même dans des grands corridors intérieurs tels que le corridor Alameda à Los Angeles. La stratégie, peu efficace, du coup par coup reste malheureusement la règle. La mondialisation ajoute à l'intérêt de mesures (telles que la tarification routière) propres à internaliser le coût de la congestion des routes de l'hinterland et à policer explicitement la puissance de marché des entreprises logistiques¹⁰.

NOTES

1. Le tonnage de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires a quadruplé entre 1991 et 2006 et la part des navires de plus de 4 000 EVP est passée de 8 à 47 pour cent (Wilson, 2007 :11).
2. L'accessibilité est un problème qui se pose à des ports d'estuaire tels qu'Anvers et Hambourg et que ces deux ports s'appliquent à résoudre en lançant des programmes de dragage.
3. La progression de la concentration compense en partie la perte d'influence des conférences (qui fixent les taux de fret à pratiquer sur certaines routes) et l'incidence de la concentration sur la puissance de marché peut donc être plus faible que ce que l'augmentation du pourcentage donne à penser.
4. Au nombre de ces innovations peuvent se ranger le renforcement de l'équipement ferroviaire des bassins, l'organisation de services de transport par barges, le gonflement des flux de conteneurs entre les quais et les aires de stockage, l'amélioration du gerbage par réorganisation de l'exploitation, etc. La levée du secret des informations recueillies pour des raisons de sécurité permettrait en outre de les utiliser à des fins productives dans les ports et au long de la chaîne d'approvisionnement.
5. Il a été souligné pendant les débats que cette perspective est corroborée par ce qui s'est passé en Australie où une campagne de promotion tous azimuts du transport par chemin de fer a été vidée de sa substance par des innovations mises en œuvre dans le secteur du transport de marchandises par route. L'accent s'est porté ensuite sur l'aide à des projets spécifiques.
6. L'élévation des niveaux de concentration complique en outre la mise au point de mesures efficaces, parce que certaines entités privées sont suffisamment puissantes pour influencer sur le débat politique et peuvent contourner des décisions prises.
7. Le trafic portuaire contribue aussi à la pollution régionale et locale (par le biais notamment d'émissions de gaz à effet de serre) dont il n'est cependant pas tenu compte dans la présente étude.
8. Il est intéressant de souligner que ce programme visait à faire glisser le trafic vers les heures creuses et ne visait pas à modifier la répartition modale.
9. Une telle approche globale et à haut niveau peut aussi aider à atteindre les objectifs fixés en matière de réduction au moindre coût économique.
10. La question sera abordée lors d'une future Table Ronde sur la concurrence entre entreprises de transport et de logistique.

BIBLIOGRAPHIE

Baird Alfred J., 2007, *The development of global container transshipment terminals*, in Wang J. *et al.* (eds), **Ports, cities, and global supply chains**, Ashgate, Aldershot, 69-87.

Baird Alfred J., 2008, **Contribution écrite à la Table Ronde du CCRT (OCDE/FIT) sur la concurrence entre ports maritimes et liaisons avec l'arrière-pays**, Paris, 10 et 11 avril 2008.

Blonigen Bruce A. et Wilson Wesley W., 2006, **International trade, transportation networks, and port choice**, document manuscrit
<http://www.nets.iwr.usace.army.mil/docs/PortDevInternaltransport/PortChoice114.pdf>

Brooks Mary R. et Cullinane Kevin, 2007, Introduction, in Brooks Mary R. et Cullinane Kevin (eds), *Devolution, Port Performance and Port Governance*, **Research in Transport Economics**, 17, 3-28.

De Langen Peter, 2008, **Assurer l'accès à l'arrière-pays portuaire : Le rôle des autorités portuaires**, CCRT (OCDE/FIT), document de travail 2008/11.

Giuliano Genevieve et O'Brien Thomas, 2008, **Réponse à l'augmentation du trafic portuaire – Enseignements à tirer du vécu des ports de Los Angeles/Long Beach et d'autres ports américains et de leur hinterland**, CCRT (OCDE/FIT), document de travail 2008/12.

Morgan Stanley Research, 2008, **High transport costs to « un-flatten » the world**, rapport du 26 juin 2008.

Notteboom Theo et Rodrigue Jean-Paul, 2005, Port regionalisation : towards a new phase in port development, **Maritime Policy and Management**, 32, 3, 297-313

Notteboom Theo, 2008, **Les relations entre les ports maritimes et l'arrière-pays intermodal dans le cadre des chaînes d'approvisionnement internationales. Les défis pour l'Europe**, CCRT (OCDE/FIT), document de travail 2008/10.

Slack Brian, 2008, *The terminalisation of seaports* in **Ports, Cities and Global Supply Chains**, J. Wang *et al.* eds, Adhgate, 2007.

Rodrigue Jean-Paul, 2008, **Contribution écrite à la Table Ronde du CCRT (OCDE/FIT) sur la concurrence entre ports maritimes et liaisons avec l'arrière-pays**, Paris, 10 et 11 avril 2008.

Wilson William W., 2007, **Review on previous studies on container shipping : infrastructure, projections and constraints**, Nets report
<http://www.nets.iwr.usace.army.mil/docs/ContainerModeIAnalysis/ContainerRevLiterature1-1v4-1.pdf>

Zhang Anming, 2008, **Impact des conditions d'accès à l'hinterland sur la rivalité interportuaire**, CCRT (OCDE/FIT), document de travail 2008/8.

LISTE DES PARTICIPANTS

- Dr. Mary R. BROOKS **Présidente**
 William A. Black Chair of Commerce
 Dalhousie University
 Kenneth C. Rowe Management Building
 6100 University Avenue (Room 5118)
 HALIFAX, NS B3H 1W7
 CANADA
- Dr. Peter DE LANGEN **Rapporteur**
 Erasmus Universiteit Rotterdam
 Regional, Port & Transport Economics Department
 Room H12-13
 Postbus 1738
 NL-3000 DR ROTTERDAM
 PAYS-BAS
- Prof. Genevieve GIULIANO **Rapporteur**
 Sr. Assoc. Dean, Research and Technology/
 Director METRANS
 University of Southern California
 School of Policy, Planning and Development
 METRANS Transportation Center
 University Park Campus
 90089-0626 LOS ANGELES
 ÉTATS-UNIS
- Prof. Theo NOTTEBOOM **Rapporteur**
 President
 University Centre of Antwerp - RUCA
 ITMMA
 ITMMA House
 Keizerstraat 64
 B-2000 ANTWERP
 BELGIQUE
- Prof. Anming ZHANG **Rapporteur**
 University of British Columbia
 Sauder School of Business
 Operations & Logistics Division
 2053 Main Mall, Henry Angus 458
 CND-VANCOUVER, BC, V6T 1Z2
 CANADA

Dr. Michael ASTERIS
Principal Lecturer in Economics
University of Portsmouth
Department of Economics
Richmond Building
Portland Street
PO1 3DE PORTSMOUTH
ROYAUME-UNI

Prof. Alfred BAIRD
Head, Maritime Research Group
Napier University
Transport Research Institute
Merchiston Campus
GB-EDINBURGH, EH10 5DT
ROYAUME-UNI

Dr. Jan BLOMME
Director, Strategy and Development
Antwerp Port Authority
Harbour House
Entrepotkaai 1
B-2000 ANTWERP
BELGIQUE

Prof. Young-Tae CHANG
Inha University
Graduate School of Logistics
263 Yonghyun-dong
Nam-Gu
402 751 INCHEON
CORÉE

Mr. Jaromir CETOKA
Transport Division
United Nations Economic Commission for Europe
Palais des Nations – Office 402-3
8-14 avenue de la Paix
CH-1211 GENEVE 10
SUISSE

Observateur

Dr. William J. DeWITT
Professor of Logistics & Director of Graduate Studies
Loeb-Sullivan School of International Business & Logistics
Maine Maritime Academy
Associate Dean
CASTINE, Maine 04420
ÉTATS-UNIS

Prof. George GIANNOPOULOS
Director
Aristotle University of Thessaloniki
Hellenic Institute of Transport (HIT)
National Centre for Research & Technology of Greece
6th Km Charilaou-Thermi Rd
PO BOX 60361
GR-57001 THERMI
GRÈCE

Dr. Elisabeth GOUVERNAL
Head of Research Unit
INRETS
Productive Systems, logistic organization and transport (SPLOT)
2 av. du Général Malleret Joinville
F-94114 ARCUEIL CEDEX
FRANCE

Professeur Bart JOURQUIN
Facultés Universitaires Catholiques de Mons (FUCAM)
G.T.M.
151a Chemin de Binche
B-7000 MONS
BELGIQUE

Mr. Ekrem KARADEMIR
Planning Expert
State Planning Organization (SPO)
T.R. Prime Ministry
General Directorate of Economic Sectors & Coordination
Necatibey Caddesi n° 108
TR-06100 ANKARA Bakanliklar
TURQUIE

Mr. Michael LLOYD
Director
AMRIE - Alliance of Maritime Regional Interests in Europe
Rue du Commerce, 20-22
B-1000 BRUXELLES
BELGIQUE

Mr. Giovanni MENDOLA
CE/EC
DG For Energy and Transport (TREN)
200 rue de la Loi, DM28
B-1049 BRUXELLES
BELGIQUE

Dr. Athanasios PALLIS
University of the Aegean
Dept. of Shipping, Trade & Transport
2 Korai St.
82100 CHIOS
GRÈCE

Dr. Francesco PAROLA
Researcher
University of Genova
Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata – CIELI
Via Bensa 1
I-16124 GENOVA
ITALIE

Prof. Miguel PESQUERA
Universidad de Cantabria
ETS Ingenieros de Caminos
Departamento Transportes
Avda. Los Castros s/n
E-3900 SANTANDER
ESPAGNE

Prof. Harilaos N. PSARAFTIS
Director, Division of Ship Design and Maritime Transport
Laboratory for Maritime Transport
School of Naval Architecture and Marine Engineering
National Technical University of Athens
Iroon Polytechniou 9
GR-15773 ZOGRAFOU
GRÈCE

Dr. Adnan RAHMAN
Managing Partner
ECORYS
Watermanweg 44
NI-3067 GG ROTTERDAM
PAYS-BAS

Dr. Jean-Paul RODRIGUE
Associate Professor
Hofstra University
Dept. of Economics & Geography
11549 HEMPSTEAD NY
ÉTATS-UNIS

Prof.Dr. Włodzimierz RYDZKOWSKI
Chairman, Transport Policy Department
University of Gdansk
Department of Transportation Policy
Armii Krajowej 119/121
PL-81-824 SOPOT
POLOGNE

Dr. Brian SLACK
Distinguished Professor Emeritus
Concordia University
1455 Blvd de Maisonneuve
H3Y 1H9 W. MONTREAL
CANADA

Dr. Dong-Wook SONG
Reader in Maritime Logistics
Logistics Research Centre
Heriot-Watt University
GB-EDINBURGH EH14 4AS
ROYAUME-UNI

Dr. Frank SOUTHWORTH
Principal Research Scientist
Georgia Institute of Technology
School of Civil & Environmental Engineering
790 Atlantic Drive
SEB Building, Room 324
30332-0355 ATLANTA
ÉTATS-UNIS

Dr. Susan STONE
Senior Research Fellow
Asian Development Bank Institute (ADBI)
Kasumigaseki Building 8F
3-2-5 Kasumigaseki, Chiyoda-ku
100-6008 TOKYO
JAPON

Prof. Siri Pettersen STRANDENES
Norwegian School of Economics and Business Administration
Centre for International Economics and
Shipping (SIOS)
Helleveien, 30
N-5035 BERGEN-SANDVIKEN
NORVÈGE

Mr. Louis S. THOMPSON
Principal
Thompson, Galenson & Associates
2804 Daniel Road
CHEVY CHASE, MD 20815-3149
ÉTATS-UNIS

Prof. Dr. Jose TONGZON
Inha University
Graduate School of Logistics
MGLM International Relations
263 Yonghyun-dong
Nam-gu
402 751 INCHEON
CORÉE

Drs. Larissa van der LUGT
Senior Researcher
Erasmus Universiteit Rotterdam
School of Economics
Port Economics Division
Postbus 1738
NL-3000 DR ROTTERDAM
PAYS-BAS

Dr. Thierry VANELSLANDER
Research Director
University of Antwerp
Dept of Transport and Regional Economics
Prinsstraat 13
B-2000 ANTWERP
BELGIQUE

Prof. Thomas WAKEMAN
Deputy Director
Stevens Institute of Technology
Center for Maritime Systems
Davidson Laboratory
711 Hudson
07030 HOBOKEN
ÉTATS-UNIS

Dr. Christian WENSKE
Universität Rostock
Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus
Ulmenstrasse 69
D-18055 ROSTOCK
ALLEMAGNE

Professor Wesley W. WILSON
Department of Economics
University of Oregon
EUGENE, Oregon 97403
ÉTATS-UNIS

Dr. Allan WOODBURN
Senior Lecturer
University of Westminster
Transport Studies Department
35 Marylebone Road
GB-LONDON, NW1 5LS
ROYAUME-UNI

SECRETARIAT FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Mr. Jack SHORT
Secrétaire Général du Forum International des Transports

M. Alain RATHERY
Secrétaire Général Adjoint du Forum International des Transports

CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS OCDE/FIT

Mr. Stephen PERKINS
Chef du Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Dr. Kurt VAN DENDER
Administrateur Principal, Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Dr. Michel VIOLLAND
Administrateur, Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Dr. Jari KAUPPILA
Administrateur, Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Mr. Philippe CRIST
Administrateur, Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Mlle Françoise ROULLET
Assistante, Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Mrs. Julie PAILLIEZ
Assistante, Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

ÉGALEMENT DISPONIBLES

Accès au marché, commerce des services de transport et facilitation des échanges. Série CEMT – Table Ronde 134^{ème} (2007)

(74 2007 05 2 P1) ISBN 978-92-821-0148-3

Tarification des infrastructures de transport et dimensionnement de la capacité : L'autofinancement de l'entretien et de la construction des routes. Série CEMT – Table Ronde 135^{ème} (2007)

(74 2007 01 2 P1) ISBN 978-92-821-0110-0

Estimation et évaluation des coûts de transport. Série CEMT – Table Ronde 136^{ème} (2007)

(74 2007 06 2 P1) ISBN 978-92-821-0153-7

Transport, formes urbaines et croissance économique. Série CEMT – Table Ronde 137^{ème} (2007)

(74 2007 07 2 P1) ISBN 978-92-821-0166-7

Biocarburants : Lier les politiques de soutien aux bilans énergétiques et environnementaux. Série FIT – Table Ronde 138^{ème} (2008)

(75 2008 02 2 P1) ISBN 978-92-82-10181-0

Pétrole et transports : La fin des carburants à prix abordable ? Série FIT – Table Ronde 139^{ème} (2008)

(74 2008 03 2 P1) ISBN 978-92-821-10251-0

Bénéfices économiques élargis du secteur des transports : Instruments d'investissement et d'évaluation macro-, méso- et micro-économiques. Série FIT – Table Ronde 140^{ème} (2008)

(74 2008 04 2 P1) ISBN 978-92-821-0184-1

17^{ème} Symposium International sur l'économie des transports et la politique – Tirer parti de la mondialisation : Contribution du secteur des transports et enjeux politiques (2008)

(74 2008 01 2 P) ISBN 978-92-821-0169-8

Privatisation et réglementation des systèmes de transports publics urbains. Série FIT – Table Ronde 141^{ème} (2008)

(74 2008 06 2 P1) ISBN 978-92-821-0201-5

Le coût et l'efficacité des mesures visant à réduire les émissions des véhicules. Série FIT – Table Ronde 142^{ème} (2008)

(74 2009 01 2 P1) ISBN 978-92-821-0214-5

*Vous pourrez recevoir par email des informations sur les nouvelles publications de l'OCDE
en vous inscrivant sur www.oecd.org/OECDdirect*

Vous pourrez les commander directement sur www.oecd.org/bookshop

Vous trouverez des informations complémentaires sur le FIT sur www.internationaltransportforum.org

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION	7
LES PORTS MARITIMES ET LEUR ARRIÈRE-PAYS INTERMODAL : RELATIONS DANS LE CADRE DES CHAÎNES D’APPROVISIONNEMENT INTERNATIONALES – LES DÉFIS POUR L’EUROPE – PAR T. NOTTEBOOM (BELGIQUE)	27
1. Introduction : Portes d’entrée et arrière-pays	31
2. Chaînes d’approvisionnement internationales, choix des ports et liaisons avec l’arrière-pays.....	33
3. Structure des échanges, réseaux de distribution et changements de localisation en Europe.....	36
4. La dynamique du trafic dans le système européen de ports à conteneurs	40
5. Les principales évolutions de l’arrière-pays dans le cadre de la concurrence dans les régions d’entrée et entre elles	47
6. Le rôle des acteurs concernés dans la structuration des réseaux de l’arrière-pays	56
7. Conclusions et pistes pour des recherches futures	71
RÉPONSE À L’AUGMENTATION DU TRAFIC PORTUAIRE : ENSEIGNEMENTS À TIRER DU VÉCU DES PORTS DE LOS ANGELES/LONG BEACH ET D’AUTRES PORTS AMÉRICAINS ET DE LEUR HINTERLAND – par G. GIULIANO/T. O’BRIEN (ÉTATS-UNIS)	83
1. Introduction	87
2. Évolution du trafic portuaire et incidence sur les métropoles américaines.....	89
3. Régions de Los Angeles : Changement d’attitude à l’égard du trafic portuaire	93
4. Exemples : Loi n° 2650 et OFFPEAK	102
5. Conclusions	112
ASSURER L’ACCÈS À L’ARRIÈRE-PAYS PORTUAIRE : LE RÔLE DES AUTORITÉS PORTUAIRES – par P. DE LANGEN (PAYS-BAS)	119
1. Introduction	123
2. Le rôle des autorités portuaires propriétaires	124
3. Le rôle des autorités portuaires dans l’amélioration de la coordination	127
4. L’arrière-pays portuaire.....	129
5. Le rôle des autorités portuaires dans l’amélioration de l’accès à l’arrière-pays	131
6. Conclusions	135

IMPACT DES CONDITIONS D'ACCÈS À L'HINTERLAND SUR LA RIVALITÉ INTERPORTUAIRE – par A. ZHANG (CANADA)	141
1. Introduction	145
2. Cadre général.....	149
3. Modèle analytique	152
4. Études de cas	160
5. Conclusions et recherches futures.....	165
 LISTE DES PARTICIPANTS	 177



Extrait de :
Port Competition and Hinterland Connections

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789282102251-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

Forum International des Transports (2009), « Synthèse de la discussion », dans *Port Competition and Hinterland Connections*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282102299-2-fr>

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :

<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.