



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

Zones industrialo-portuaires : d'une valorisation par les flux à une valorisation par le patrimoine foncier ? Le rôle des grands ports maritimes français dans le développement de la filière des énergies marines renouvelables

Mme Marion MAGNAN

Université de Cergy-Pontoise

Les Chênes 2 – Bureau 227 33 Boulevard du Port 95031 Cergy-Pontoise France

marionmagnan@gmail.com

Référence à la session / reference to the session

session 26 : Infrastructures publiques, noeuds de réseau et territoires

Résumé / Summary

Mots-clés : noeuds ; réseau ; valorisation ; ports ; flux ; patrimoine foncier

Les zones industrialo-portuaires ont été créées en France dans les années 1950 et 1960 pour permettre l'implantation « les pieds dans l'eau » de filières industrielles génératrices de flux importants (sidérurgie, pétrochimie, etc.), car consommatrices de matières premières importées. Pour les autorités portuaires, qui gèrent les infrastructures portuaires et les terrains attenants, ces activités sont génératrices de revenus sous forme de droits de port (taxes sur les navires et les marchandises). Les importations massives induites par ces filières ont donc longtemps été au fondement de leur modèle économique. La valorisation des ZIP, en tant que noeuds de réseaux de transport internationaux, repose donc traditionnellement sur les flux.

Or les filières portuaires historiques sont entrées dans une phase de déclin structurel, dès les années 1980 pour la sidérurgie, plus récemment pour la pétrochimie. Les importations de pétrole brut ont connu une diminution de 40% en volume au cours des dix dernières années. Ces baisses de trafics déstabilisent le modèle économique des autorités portuaires car elles ne sont pas entièrement compensées par la hausse des trafics de marchandises diverses (conteneurs, roulier).

Dans ce contexte de crise financière des autorités portuaires, de nouvelles filières industrielles portuaires émergent. C'est le cas notamment des filières vertes et plus particulièrement des énergies marines renouvelables, qui se développent en France sous l'impulsion de la puissance publique. Les sites d'expérimentation, de production, d'assemblage et de maintenance liés à cette filière s'implantent en priorité dans les espaces portuaires, pour des raisons de proximité avec les champs d'exploitation marins et de

disponibilité foncière. Le développement de ces activités dans l'espace portuaire est largement soutenu par l'État et les collectivités territoriales. Ces dernières les considèrent comme un levier de création d'emplois et de recettes fiscales, et plus largement de développement et d'attractivité du territoire.

Néanmoins, le développement de ces filières au sein des zones industrialo-portuaires interroge le devenir du modèle économique des autorités portuaires. Faiblement génératrices de flux, elles sont en revanche fortement consommatrices de foncier. Or historiquement, le modèle économique des établissements portuaires repose sur la taxation des trafics plus que sur l'occupation des terrains. Pour le dire autrement, la structure tarifaire actuelle ne leur permet pas de dégager d'importantes recettes de l'essor de la filière des énergies marines renouvelables. Celle-ci reste néanmoins fortement convoitée, dans la mesure où les perspectives de croissance des trafics et de développement industriel sont limitées, et où les autorités portuaires sont de plus en plus dépendantes financièrement des collectivités territoriales. Dès lors, il revient aux établissements portuaires de repenser leur modèle économique. Il s'agit pour eux de faire évoluer leur structure tarifaire afin d'accroître les charges liées à l'occupation foncière, en diminuant éventuellement celles pesant sur les trafics. Si cette transition est encore en cours, elle implique une transformation fondamentale du mode de valorisation de la zone industrialo-portuaire en tant que noeud de transport : d'une valorisation par les flux, elles passeraient en effet à une valorisation par le patrimoine foncier.

Nous décrypterons cette transition en nous appuyant sur le cas des grands ports maritimes français, qui sont ceux dont les trafics et les ressources foncières sont les plus importants. Nous nous intéresserons plus particulièrement aux ports de Nantes-Saint-Nazaire, de La Rochelle, de Bordeaux et du Havre. Cette communication s'inspire de notre travail de thèse, réalisé entre 2012 et 2016, portant plus largement sur la production et la gestion de l'espace portuaire à vocation industrielle et logistique. Il repose sur la réalisation d'environ 90 entretiens auprès de représentants des autorités portuaires, d'agents des collectivités territoriales et des administrations centrales, ainsi que d'usagers et occupants de l'espace portuaire.

Bibliographie / Bibliography