Belgeo

Revue belge de géographie

1 | 2021

Miscellaneous

L'appropriation des ports de commerce après la fusion des régions : l'exemple de l'Occitanie

The appropriation of trade ports after the fusion of regions: the example of Occitanie

Guillaume Carrouet

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/belgeo/46153>

DOI : 10.4000/belgeo.46153

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Référence électronique

Guillaume Carrouet, « L'appropriation des ports de commerce après la fusion des régions : l'exemple de l'Occitanie », *Belgeo* [En ligne], 1 | 2021, mis en ligne le 28 mars 2021, consulté le 24 octobre 2021.

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/46153> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.46153>

Ce document a été généré automatiquement le 24 octobre 2021.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

L'appropriation des ports de commerce après la fusion des régions : l'exemple de l'Occitanie

The appropriation of trade ports after the fusion of regions: the example of Occitanie

Guillaume Carrouet

- 1 Les régions administratives françaises ont vu leurs compétences s'étoffer dans plusieurs domaines (développement économique, aménagement du territoire, éducation, etc.), les transports en particulier, dans le vaste processus de décentralisation initié par l'Etat. Parmi les compétences plurielles de l'échelon régional figure celle des ports de commerce. Mis en œuvre à partir des années 1980, ce transfert de compétences a permis aux collectivités territoriales, échelon régional en particulier, de s'affirmer comme des acteurs à part entière dans le secteur des ports de commerce. Elles ont pu, de fait, en devenir propriétaires, et assurer leur gestion de manière directe ou indirecte. Très récemment encore, la région a obtenu la possibilité d'élaborer le SRADDET¹, schéma d'aménagement au caractère prescriptif à moyen et à long termes, incorporant le volet des ports de commerce.
- 2 L'Occitanie, cas d'étude choisi pour cette contribution, est un exemple de région qui a pu bénéficier de ce transfert de compétences. Située au sud-ouest de la France, cette entité administrative est née de la fusion en 2016 des anciennes régions Languedoc-Roussillon avec ses trois ports de commerce (Sète, Port-la-Nouvelle, Port-Vendres) et Midi-Pyrénées, dépourvue de façade littorale. Dans ce schéma de décentralisation à la française, et de l'affirmation du rôle de la région, l'analyse de l'Occitanie et de la question portuaire ouvre la porte à deux problématiques centrales au centre de cette contribution.
- 3 D'une part, au regard de plusieurs décennies de décentralisation, dans quelle mesure l'exemple de l'Occitanie met en perspective le modèle particulier de gouvernance portuaire à la française marqué par une montée en puissance des collectivités, échelon

régional en particulier et, de surcroît, par une intervention de l'Etat. La gouvernance portuaire, thème central de l'analyse, qui renvoie à une période de transformation plus profonde à différentes échelles (Europe et France en particulier), peut prendre dans ce cas une double dimension (Brooks, Cullinane, 2007). La première relative à l'autorité portuaire correspond à une gouvernance interne à l'entreprise. La direction impose dans ce cas une vision stratégique de l'entité, y compris en matière d'organisation. Il est fait référence également à une seconde dimension, plus large, où, pour un même port interviennent les entreprises, les associations et acteurs politiques. Cette transformation de la gouvernance a concerné, à des degrés divers, l'ensemble des ports, y compris ceux de la région Occitanie. Elle trouve ses fondements dans l'introduction de nouvelles technologies maritimes et portuaires, conteneurisation en particulier (Ferrari *et al.*, 2015 ; Guillaume, 2012) qui ont conduit à une nouvelle distribution des fonctions entre domaine public et privé, autrement dit, une nouvelle répartition des fonctions d'exploitation et de régulation (Debrie, Ruby, 2009). L'évolution du rôle de l'autorité portuaire s'incarne dans les transformations de la manutention, activité autrefois dominée par des entreprises locales avec un basculement vers un marché tenu par de grands acteurs mondiaux (Debrie *et al.*, 2017).

- 4 Cette question générale du modèle de gouvernance à la française et du rôle des régions, vise, de façon secondaire, à compléter et enrichir les approches de la gouvernance à l'échelle européenne. Il sera question de vérifier l'appartenance du régime français au modèle latin marqué par une dépendance à l'Etat (Verhoeven, Vanoutrive 2012).
- 5 D'autre part, ce cas d'étude invite à questionner, à travers la fusion régionale récente, le rôle attribué aux transports, et donc aux ports de commerce, en matière de légitimation du pouvoir politique, l'action publique étant une des modalités utilisées par les pouvoirs publics pour se légitimer auprès de leur population (Dupuy, Van Ingelgom, 2015). Il convient de souligner toutefois que la compétence des ports de commerce est relativement passée sous silence, tant du point de vue médiatique que politique. En effet, elle ne représente pas un enjeu égal à celui du ferroviaire (Revelli, 2019), compétence historiquement forte. A partir de ce contexte de fusion qui a donné lieu à des protestations², cette contribution vise donc à mettre au centre la notion de légitimation de l'action publique en posant pour postulat que l'exécutif régional de l'Occitanie voit dans le secteur des ports de commerce et des politiques associées un facteur favorable au renforcement de son pouvoir sur le périmètre récemment constitué. Cette quête de légitimité sera notamment analysée au regard de l'évolution des politiques portuaires avant et après fusion, la poursuite des objectifs de l'ancienne région Languedoc-Roussillon étant dans ce cas synonyme de consensus. Dans ce schéma, la fusion régionale représente en effet un « choc de réflexivité » pour lequel les acteurs de chaque région se livrent à un diagnostic des politiques publiques dans le but d'identifier leur capacité à se diffuser à l'ensemble de la nouvelle région (Négrier, Simoulin, 2018).
- 6 Vérifier les hypothèses de la question portuaire en région Occitanie comme miroir de la gouvernance à la française et l'enjeu de légitimité régionale par la politique portuaire dans un contexte post-fusion nécessite le recueil d'informations et de discours auprès des acteurs directement rattachés aux ports. Le choix a été de mettre en œuvre des entretiens semi-directifs auprès de représentants des 3 ports de la région. Une interview supplémentaire a été faite auprès d'un interlocuteur de la région Occitanie. Menés au printemps 2020 pour les trois premiers, et en mai 2019 pour le second, ils

sont construits à partir de trois thématiques : le profil du port déterminé par ses trafics ; l'environnement concurrentiel et la gouvernance portuaire ; les projets initiés pour chaque port. Le second thème de ces entretiens représente l'apport essentiel en réponse aux deux problématiques de cette contribution. Il permet d'identifier pour l'échelle interne, le rôle de la région dans la gouvernance et le développement portuaire, et pour l'échelle externe, le degré d'implication de l'Etat en matière de politique portuaire. De plus, le guide d'entretien destiné au représentant du Conseil régional avait pour particularité supplémentaire d'évoquer les éventuels changements engendrés par la fusion avec un regard, en particulier, sur l'ancienne et la nouvelle politique à destination des ports de commerce. Des données statistiques (bilans d'activités annuels de chaque port, par exemple) et la littérature grise (documents de la politique régionale, du CESER³) complètent le dispositif méthodologique. Le second corpus constitue par ailleurs une source d'information certaine dans l'analyse du renforcement de la légitimité par la compétence des ports de commerce.

- 7 Cette contribution s'organise en plusieurs temps. L'environnement portuaire méditerranéen et les caractéristiques des 3 ports seront présentés dans un premier temps pour mettre en évidence leur relatif retrait dans ce secteur aux échelles française et européenne. Après la présentation de l'évolution de la gouvernance portuaire en France, en référence aux changements plus globaux à l'échelle Europe et mondiale, le degré d'appropriation des ports de commerce dans le contexte post-fusion sera analysé par le biais, d'une part, des enjeux de l'émergence d'une gouvernance interportuaire, et d'autre part, de l'évolution des dispositifs et projets de la politique régionale, et des motifs qui en sont à l'origine.

L'Occitanie : une région maritime de second rang

Des ports à l'envergure internationale aux marges de la région

- 8 Le littoral de la région Occitanie est ouvert sur le bassin méditerranéen dont la place est particulière dans les échanges maritimes mondiaux. Du débouché du Canal de Suez au Détroit de Gibraltar, il est traversé par des grandes routes maritimes et s'apparente à un « lieu de redistribution logistique (« d'éclatement ») idéal entre Europe, Afrique et Asie » (Mareï, Ducruet, 2014). Par exemple, l'une des principales routes Est-Ouest de conteneurs au monde, avec près de 33,4 millions d'EVP en 2017 traverse ce bassin (Serry, 2019). Dans un autre registre, l'activité de croisière, en forte croissance ces dernières années, est également significative puisqu'elle représente un quart du marché mondial de passagers en 2018, et les deux-tiers de l'ensemble des passagers de l'Union européenne. Au-delà de cette caractéristique de voie de passage, la Méditerranée représente une porte d'entrée et de sortie du fret sur le continent. En effet, 40% des conteneurs entrants et 20% des conteneurs sortants en Europe transitent par cette façade maritime (Touret, 2019).
- 9 A l'échelon plus fin du littoral de l'Occitanie, l'importance de ces échanges se traduit par la présence aux extrémités de ce périmètre de deux grands ports de commerce. Marseille-Fos, premier port en tonnage de France en 2017 avec plus de 80 millions de tonnes de fret, est un port bi-site polyvalent avec 1,36 million d'EVP, pour lequel la proportion de vrac liquides est prépondérante (57%) (Figure 1 et Tableau 1). A l'image de l'ensemble du bassin, l'activité de croisière avec plus de 350 escales, le classe au

premier rang en France. A l'extrémité ouest du littoral se situe le port polyvalent de Barcelone et ses 60 millions de tonnes de fret en 2017. Avec plus de 830 escales et 2,7 millions de passagers la même année, il se classe au premier rang européen. Ces deux ports s'appuient sur un vaste hinterland englobant, à des degrés divers, l'ensemble de la région Occitanie. S'il est ardu de définir précisément cette zone de chalandise d'un port, l'hinterland routier identifié par l'Atlas Devport (Serry, 2019) fournit des éléments pertinents pour comprendre l'intégration de la région dans les zones respectives de ces deux ports. Ainsi, les parts de marché pour Barcelone sont de l'ordre de 15% à 24,9%, alors qu'elles sont plus faibles pour Marseille. Si pour l'ancienne région Languedoc-Roussillon, la présence de Marseille est identique à celle de Barcelone, celle de l'ex-Midi-Pyrénées, plus éloignée, est nettement plus faible puisqu'elle est comprise entre 5% et 14,9%. La présence de tout ou partie de la région Occitanie dans l'hinterland de ces grands ports se traduit par leurs investissements dans les ports secs en raison du fait que la facilité d'accès à l'hinterland devient l'un des éléments clés pour la compétition entre ports (Lecoq, 2014). Le port de Barcelone, par exemple, est actionnaire à la hauteur de 5% du terminal intermodal du centre logistique et de distribution de produits frais du « Marché Saint-Charles » à Perpignan. Jusqu'en 2016, ce même port avait un terminal intermodal à Toulouse, et conserve à l'heure actuelle des représentants permanents dans la même ville. Dans une moindre mesure, le port de Bordeaux représente un débouché pour la région Occitanie, en particulier pour l'ex-région Midi-Pyrénées. Comme l'indique le représentant du port de Sète : « les sociétés de Midi-Pyrénées ont plutôt tendance à regarder à Bordeaux ou au Havre. Elles ne se sont pas complètement appropriées la façade méditerranéenne »⁴.

Figure 1. Les ports de commerce de l'Occitanie dans leur environnement méditerranéen.

Statistiques portuaires : *L'antenne*, <https://www.lantenne.com/> ; Port de Barcelone, *Rapport annuel 2017*, 97 p. ; Autorité portuaire de Tarragone, <https://www.porttarragona.cat/ca/serveis-negoci/negoci/estadistiques> ; CCI des Pyrénées-Orientales, *Tableau de bord 2017 du Port de Port-Vendres*, 1 p.

Source : Commission Européenne (TENtec), <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> ; Openrailway, <https://www.openrailwaymap.org/>

Auteur : G. Carrouet, 2020.

Tableau 1. Trafic des ports en 2017.

	Trafic total en millions de tonnes	Vracs liquides en millions de tonnes	Vracs solides en millions de tonnes	Marchandises diverses en millions de tonnes	EVP	Passagers croisière
Toulon	2,96	0,90	0,14	2,73	751	239 023
Marseille Fos	80,36	43,32	13,62	20,42	1 362 204	1 487 313
Sète	4,02	1,64	1,66	0,72	1 202	47 000
Port-la-Nouvelle	1,81	1,10	0,67	0,04	0	0
Port-Vendres	0,28	0	0	0,28	16 072	11 500

Barcelone	60,07	14,48	4,47	41,12	2 968 757	2 712 247
Tarragone	43,62	22,04	19,50	2,08	62 888	51 394

Sources : *L'antenne*, <https://www.lantenne.com/> ; Port de Barcelona, *Rapport annuel 2017*, 97 p. ; Autorité portuaire de Tarragone, <https://www.porttarragona.cat/ca/serveis-negoci/negoci/estadistiques> ; CCI des Pyrénées-Orientales, *Tableau de bord 2017 du Port de Port-Vendres*, 1 p. ; Serry Arnaud (dir.) (2019), *Atlas Devport, Des ports et des cartes en Europe*, Editions ems Management & société, 128 p.
Auteur : G. Carrouet, 2020

Une faible activité des trois ports de commerce

- 10 En l'absence de ports d'envergure internationale sur son littoral, la majeure partie des mouvements de marchandises de la région Occitanie convergent ou partent de et vers les grands ports de commerce qui la bordent. Ce constat s'explique par le caractère moins polyvalent, le déficit d'infrastructures et donc la plus faible activité des ports de Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres.
- 11 Le port de Sète est le plus important de la région avec plus de 4 millions de tonnes de marchandises en 2017. Situé à plus d'une centaine de kilomètres de Marseille-Fos, dont il en subit la forte concurrence, son activité est orientée vers les vracs solides et liquides qui représentent 80% du trafic total. L'absence de ligne régulière de conteneurs et les très faibles trafics (seulement 1 201 EVP en 2017) sont partiellement compensés par le flux roulier vers le Maghreb (Maroc en particulier) et la Turquie. Selon le représentant du port de Sète, la faible part du trafic conteneurisé s'explique en partie par la concurrence de Marseille-Fos. Il indique à ce propos : « l'essentiel de l'activité conteneur est parti à la fin de l'année 2013 parce que Marseille est un hub où se sont installés les grands groupes de transporteurs et de manutention. Sète a seulement été un port de repli pendant les grèves qui ont affecté le port de Marseille »⁵. Toutes filières confondues, le périmètre import de Sète couvre l'essentiel de la Méditerranée et une partie de l'Est et de l'Ouest du continent africain. Grâce au réseau routier et à l'intermodalité ferroviaire et fluviale, bien que le gabarit du canal du Rhône à Sète ne permette pas des tonnages supérieurs à 1 400 tonnes, l'hinterland du port couvre globalement la Saône, le Rhône et la majeure partie du Sud de la France (région Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur)⁶. D'ailleurs, ce port est membre de l'association Medlink Ports qui assure la promotion de l'intermodalité fluviale (axe Saône/Rhône) et ferroviaire. A l'image d'autres coopérations de ce type, Medlink ports représente un levier pour reconquérir, voire développer l'hinterland (Frémont, 2018). Dans le secteur de la croisière, le port de Sète connaît une croissance forte de son activité depuis plusieurs années (70 escales en 2018 contre 24 en 2014).
- 12 Avec 1,8 million de tonnes de marchandises en 2017, le port de Port-la-Nouvelle se situe au second rang régional. Son activité est orientée vers les vracs liquides (60% du total) et solide, céréales en particulier, pour un tiers du volume total. En l'absence de trafic roulier et conteneurisé, l'essentiel des flux en import provient de la Méditerranée, de l'Europe du Nord et de l'Afrique de l'Ouest. Bénéficiant d'un raccordement ferroviaire, son hinterland couvre la majeure partie de la région Occitanie.

- 13 Le Port de Port-Vendres est le plus petit en tonnage avec seulement 280 000 tonnes de fret en 2017 et ne propose qu'une desserte pré- et post-acheminement routière. Actuellement, son activité est essentiellement orientée vers le trafic de conteneurs à hauteur de 16 000 EVP annuels. Elle tient à la présence depuis 26 années de la Compagnie fruitière qui, en plus d'être armateur, possède des plantations en Afrique de l'Ouest, et des filiales de distribution de fruits et légumes. Les flux d'exportation à partir de Port-Vendres sont également liés à l'activité de ce groupe (matériel pour l'exploitation en particulier et denrées alimentaires). Son hinterland couvre une grande partie du Sud de la France, le Nord de l'Espagne et du Portugal. Le port a également une activité de croisière modeste avec seulement 11 500 croisiéristes en 2017. Comme l'indique le représentant du port, « la croisière représente une faible source de revenu par rapport au trafic de fret »⁷. De plus, le port semble souffrir d'un manque d'infrastructure nécessaire au développement de son activité. Bien que le réaménagement d'un troisième quai (requalification du quai Dezoums) soit envisagé depuis 2010, le projet n'a pas été mis en œuvre.
- 14 Le système portuaire de l'Occitanie est plus modeste en comparaison des ensembles régionaux voisins représentés par le Grand port maritime de Marseille et le Port de Barcelone. Présents à proximité immédiate du corridor méditerranéen, l'un des segments du Trans-European Transport Network (TEN-T), les 3 ports présents dans le périmètre de la région, ne sont pas considérés comme des infrastructures essentielles de ce maillage, a contrario de Marseille-Fos et Barcelone⁸.
- 15 A la faveur des lois de décentralisation qui ont affecté le domaine portuaire et malgré leur faible envergure, les collectivités territoriales se sont néanmoins appropriées ces équipements, le Conseil régional de l'ex-Languedoc-Roussillon en particulier, à travers des programmes de développement portuaires et investissements qui en découlent.

Une appropriation de l'activité portuaire par les collectivités territoriales

Les transformations de la gouvernance portuaire

- 16 La compréhension du degré d'appropriation du secteur des ports de commerce par l'exécutif régional d'Occitanie rend nécessaire au préalable de comprendre l'évolution de la gouvernance portuaire à l'échelle européenne, pour ensuite préciser l'organisation de ce secteur en France, des ports décentralisés en particulier, catégorie à laquelle les 3 ports appartiennent.
- 17 Le rôle de l'autorité portuaire a été façonné à la faveur de changements plus profonds qui ont affecté le secteur portuaire parmi lesquels figurent la libéralisation, le développement de nouvelles formes d'organisation et la privatisation (Fernando González, 2008). Ainsi, plusieurs pays européens ont segmenté les fonctions de régulation et d'exploitation pour suivre le rythme de l'évolution des besoins du marché (Ferrari *et al.*, 2015).
- 18 Ces transformations sont en partie liées au rôle de l'Union européenne, à travers ses directives destinées aux secteurs s'organisant en réseau. Le but affiché pour chaque système national est la convergence vers le modèle de séparation entre exploitation et

régulation (Debie, Ruby, 2009). In fine, l'objectif est la recherche de conditions identiques de concurrence entre les ports (Fernando González, 2008).

- 19 Ces tendances s'incarnent dans l'avènement d'un modèle dominant vers lequel les pays tendent à converger. Il est marqué par une propension plus grande de l'intervention du secteur privé dans la gouvernance portuaire alors qu'auparavant, le port relevait, pour la plupart des pays, d'un fonctionnement en grande partie public. Ce modèle de référence est celui du Landlord Port en référence à la classification de la Banque Mondiale (Valero, 2018). Comme l'indiquent Debie *et al.*, « plus qu'une classification, c'est donc de recommandations qu'il s'agit dans cette boîte à outil qui préconise un recentrage du niveau public et une introduction plus forte de l'action privée » (Debie, Ruby, 2009), avec une exploitation dans le giron du secteur privé. Si ce modèle dominant semble s'imposer, dans la réalité, la séparation public/privé n'est pas si nette. Par exemple, le personnel de la manutention, qui devait aller vers le privé, n'a pas nécessairement suivi cette trajectoire pour rester en partie dans le secteur public (Guillaume, 2012).
- 20 Cette tendance générale en Europe n'est pourtant pas synonyme d'uniformité en matière de gouvernance portuaire. Au regard de leur statuts, les ports affichent des profils variés qui vont de la structure publique à la société de droits et capitaux privées (Debie, Ruby, 2009). En découle, à la lecture de ce critère, une partition européenne en 3 catégories de la gouvernance portuaire (Suykens, Van de Voorde, 1998). Au Nord de l'Europe, le modèle dominant est celui de la gouvernance municipale principalement et donc plutôt indépendante du gouvernement central (Belgique, Allemagne, Pays-Bas par exemple). Au Royaume-Uni et en Irlande correspond le modèle anglo-saxon pour lequel la gouvernance est indépendante. Enfin, au Sud de l'Europe (France, Italie, Espagne par exemple), l'autorité portuaire est davantage dépendante du gouvernement central. Comme l'indiquent Verhoeven et Vanoutrive, la différence entre les modèles hanséatique et latin, tient à la propriété et à d'autres éléments parmi lesquels figurent l'autonomie fonctionnelle et financière, plus limitée dans le sud (Verhoeven, Vanoutrive 2012).
- 21 Ces tendances générales ont affecté l'ensemble des ports français, Grand port maritime (GPM) et ports décentralisés, y compris en Occitanie. Il en résulte une appartenance au monde latin tel qu'il a été décrit précédemment, sans toutefois omettre l'importance du contexte français, organisation territoriale et décentralisation, qui participent grandement à l'évolution de la gouvernance portuaire française.

La région : un acteur majeur dans la propriété et la gestion portuaire

- 22 Dans le cas spécifiquement français, les collectivités territoriales se sont peu à peu affirmées au fur et à mesure des lois de décentralisation comme un échelon incontournable dans le domaine portuaire. La fusion régionale a d'ailleurs confirmé cette intention comme le montre l'exemple de la région Occitanie. Un détour synthétique par les grandes étapes qui ont marqué ce processus en France souligne d'autant plus le poids acquis par cette collectivité territoriale.
- 23 Le processus de desserrement des compétences de l'Etat central vers les collectivités prend ses origines à travers la loi du 22 juillet 1983. Elle prévoit le transfert de compétences avec une simple mise à disposition du domaine portuaire de l'Etat. Cette première étape sera pourtant limitée à 532 petits ports maritimes qui représentaient

seulement 5% du trafic (Lavaud, 2008). La deuxième vague de décentralisation mise en œuvre début 2000 (loi du 13 août 2004) – affectant également le transport aérien et le réseau routier –, représente un gradient supplémentaire dans ce processus puisque les 17 ports dits d'intérêt national (PIN) transférés représentaient 20% du trafic total de marchandises, 50% du trafic de marchandises non conteneurisées et 80% du trafic de passagers en France (Bras, 2007). A partir du 1^{er} janvier 2007, les collectivités (régions et départements quasi exclusivement) disposent des infrastructures à titre gratuit et leur incombent également « des fonctions de définition de la stratégie du développement portuaire, de la gestion du domaine portuaire, de la maîtrise d'ouvrage, de la détermination des régimes d'exploitation du port, et donc du choix des exploitants » (Debrie, Lavaux, 2009). S'ajoute la loi NOTRe du 7 août 2015, dispositif le plus récent dont la vocation est la simplification de la gouvernance des ex-PIN, par la suppression de l'échelon départemental pour les collectivités qui le désirent. La région, dans ce cas de figure, est alors encouragée à en devenir propriétaire (Valero, 2018).

- 24 Pourtant, le rôle de l'Etat est resté important, y compris dans les ports décentralisés à l'image du maintien des fonctions souveraines et du contrôle des comptes des chambres de commerce et d'industrie (CCI) (Debrie *et al.*, 2017). L'Etat, dans ses fonctions régaliennes, reste en effet présent en matière de législation et de réglementation dans les domaines de la police portuaire, du droit de la concurrence, de la sécurité et de la sûreté (Douet, Gambet, 2008). Toutefois, le modèle français se caractérise également par un desserrement des compétences au profit des collectivités territoriales, région en particulier. Cette montée en puissance s'explique par le renforcement de leurs compétences en matière de développement économique et de transport (Lavaud, 2008).
- 25 Le paysage portuaire actuel n'est pas pour autant homogène car les systèmes de propriété des ports décentralisés varient d'un port à l'autre, les changements globaux énoncés précédemment n'affectant pas de façon égale l'ensemble des ports. Les dispositifs législatifs ont introduit de la complexification sous cet angle, y compris dans les modes de gestion des ports. Alors que les GPM se rapprochent du modèle Landlord Port, les ports déconcentrés « fonctionnent selon un modèle hybride, entre la généralisation des concessions portuaires et le maintien de l'exploitation publique » (Debrie *et al.*, 2017).
- 26 En Occitanie, en termes de propriété et de gestion, la situation est d'ailleurs très hétérogène puisque Sète et Port-la-Nouvelle appartiennent à la région, et Port-Vendres au Conseil départemental des Pyrénées-Orientales. Le mode de gestion diffère également, le premier étant géré par un établissement public régional dit « Port Sud de France », le second par la CCI de l'Aude et le dernier par la CCI des Pyrénées-Orientales. A ce titre, le nouvel exécutif issu des dernières élections régionales a fait de ce constat un argument en faveur d'une gouvernance commune aux trois ports qui se définit en complément de la définition donnée en introduction comme « l'ensemble des situations de coopération non ordonnées par la hiérarchie qui correspondent à la construction, à la gestion ou à la représentation de territoires, en particulier face à leur environnement économique ou institutionnel » (Pasquier *et al.*, 2013). Cette gouvernance commune aux trois ports a été concrètement envisagée. Le représentant du Conseil régional indique à ce propos : « au moment de la fusion, il a eu des échanges informels entre la Présidente du Département des PO et la future Présidente de la région Occitanie. Le Département des PO, à ce moment-là, n'a pas fait acte de

candidature au transfert du port de Port-Vendres. La nouvelle Présidente n'avait pas non plus de pouvoir et n'a pas souhaité s'opposer au Département des Pyrénées-Orientales sur cette question »⁹. L'initiative d'une gouvernance des ports traduit de manière sous-jacente l'appropriation de la compétence portuaire par le nouvel exécutif régional. Cette volonté s'inscrit dans un contexte législatif favorable par l'intermédiaire de la loi NOTRe. Cette démarche de construction d'une gouvernance a été reprise par le CESER Occitanie, une instance consultative, étroitement dépendante du Conseil régional (définition de l'agenda, transmission des informations et documents pour la conduite des travaux) qui exerce en retour des effets en direction des élus et des décideurs régionaux (Brizio, 2014). Un document produit à l'occasion de l'Assemblée plénière de cet organisme, du 31 janvier 2017, va même au-delà de la simple gouvernance : « il apparaît cohérent d'imaginer une autorité portuaire unique des ports régionaux afin d'avoir la maîtrise sur l'ensemble des infrastructures et des projets d'investissement liés » (CESER, 2017). Le CESER, en complément, fait de la région « la seule autorité portuaire de l'ensemble des ports » (CESER, 2017). Pour autant, à l'échelle des ports, cette proposition de gouvernance n'est pas perçue comme une réalité, et l'expression de « façade portuaire » est préférée. Par exemple, aux yeux du représentant du port de Sète, « il n'y a pas nécessairement de concurrence entre les ports. Sète peut accueillir de plus gros bateaux par rapport à Port-Vendres. C'est donc plus de la complémentarité que de la concurrence »¹⁰.

- 27 Dans un autre registre, l'appropriation de la question portuaire et l'affirmation de la mainmise de la région sur ses ports, dans le contexte post-fusion, s'expriment par les réticences à l'égard de dispositifs encouragés par l'Etat. Lors du Comité Interministériel de la Mer de 2018, dit CIMER, l'Etat s'est prononcé en faveur de la mise en place d'un Groupement d'Intérêt Economique (GIE) associant les ports de Marseille, Sète, Toulon, Port-la-Nouvelle, Nice et Port-Vendres, à l'image de HAROPA, structure existante pour la vallée de la Seine. Loin de faire l'unanimité, cette proposition s'est heurtée à l'opposition de la région comme le souligne les propos de son représentant : « on est très vigilants sur le fait que la structure soit bien au service de toute la façade portuaire, et non pas au service uniquement du port de Marseille. On met un certain nombre d'opposition là-dessus »¹¹. L'argument du renforcement possible de la hiérarchie portuaire au bénéfice de Marseille-Fos souligne le fait que la région souhaite circonscrire son action au sein du littoral languedocien, et a fortiori, dans le périmètre des deux ports dont elle est propriétaire.

La politique régionale actuelle dans la lignée de l'ex-Languedoc-Roussillon

- 28 L'appropriation effective des enjeux liés aux ports de commerce se manifeste non seulement dans la volonté de créer une gouvernance unique à l'échelle régionale, et surtout dans la mise en œuvre d'une politique avec ses différents aspects (répartition des effectifs administratifs, dispositifs et projets d'aménagement des ports de Sète et Port-la-Nouvelle). Toutefois, la majeure partie de la politique régionale de l'Occitanie s'inscrit dans la continuité de l'ex-Languedoc-Roussillon, avec une réorientation marginale des projets mis en œuvre auparavant.
- 29 Cette continuité est visible d'un point de vue institutionnel. Si, dans la période précédente, l'action publique sur les ports de commerce était liée à la Direction des

transports, à partir de la mise en œuvre de la fusion, soit seulement 6 mois après, l'exécutif régional a souhaité l'intégrer à la Direction de la Mer, elle-même rattachée à l'entité « Aménagement, Mer et Changement climatique ». Les effectifs de l'ancienne région ont été également conservés, et repartis sur les sites de Montpellier et Sète (Barone, Michel, 2021). De même, l'héritage de l'ex-Languedoc-Roussillon est visible par la présence de Didier Codorniou au poste de Premier vice-président en charge de l'Économie maritime, du littoral et des aéroports. Elu local à Gruissan, dans le département de l'Aude, cet homme politique a été Conseiller régional, puis vice-Président aux finances de l'ex-Languedoc-Roussillon.

- 30 L'héritage de la politique de l'ancienne région est aussi prégnant dans les dispositifs mis en œuvre actuellement par l'Occitanie. Le Parlement de la Mer, instance créée en 2013 sous le mandat de Christian Bourquin, a été réactivé depuis. Cette instance repose sur le principe de la concertation entre professionnels, associations et élus. Des thématiques telles que le schéma régional de dragage, la qualité de l'eau, ou, par exemple la création de fermes éoliennes au large, y sont discutées. Le plan littoral 21, mis en œuvre le 1^{er} juillet 2016 sous le nouveau mandat de l'actuelle Présidente de la région Carole Delga, a vocation « de mettre en œuvre l'aménagement du littoral en conciliant le développement économique et la préservation de l'environnement »¹². Inscrit dans les thématiques du Parlement de la Mer, il a d'ailleurs préfiguré plusieurs orientations du SRADDET Occitanie, qui, en plus du renforcement de l'offre logistique et de la multimodalité des ports régionaux, prévoit de « développer l'économie bleue et le tourisme dans le respect des enjeux de préservation et de restauration de la biodiversité »¹³.
- 31 En définitive, l'héritage de l'ancienne région met en exergue un équilibre délicat à maintenir entre la préservation du milieu naturel, dans le plus vaste champ de lutte contre le changement climatique, et le développement d'infrastructures portuaires qui s'oppose de fait à ce premier objectif. Trouvant leur origine dans les mandats politiques précédents, en particulier celui de Georges Frêche, ancien Président de la région Languedoc-Roussillon, les projets de développement des ports de Sète et Port-la-Nouvelle ont permis ou prévoient des investissements importants dans les infrastructures. Dans le contexte où la décentralisation a permis à l'Etat de transférer une charge financière qu'il assumait partiellement depuis plusieurs années (Debrie, Lavaud, 2009), les nouvelles autorités portuaires ont été dans l'obligation d'investir à de nombreuses reprises dans l'ensemble des installations. Le représentant du port de Sète ajoute à ce propos : « le port a été approprié par la région, de façon substantielle, l'objectif étant de rattraper le retard par rapport au sous-investissement financier de l'Etat »¹⁴.
- 32 A Sète, deux projets initiés avant la fusion constituent une bonne illustration de la poursuite de ces lourds investissements. Le quai H, premier projet terminé en 2016, d'une longueur de 467 mètres, permet l'accueil de plusieurs trafics (conteneurisé, roulier, conventionnel, passagers). Le second projet, le pôle passagers, dont les travaux devraient débuter en 2021, repose sur la création d'une nouvelle gare maritime, l'aménagement d'un parc extérieur pour l'accueil des passagers, et la construction d'une nouvelle entrée sur le port. Ces projets conséquents s'incarnent également dans leur volet financier. Entre 2010 et 2014, l'investissement à part égale entre la région et l'établissement Port Sud de France s'est élevé à 200 millions d'euros pour une diversité de réalisations (portiques, revêtement, prolongement et réhabilitation de quai (J et I3

Ro/Ro)¹⁵. Sur la période 2015-2020, somme et répartition sont identiques à la période précédente ; dont 40 millions d'euros pour le pôle passagers¹⁶ et 44 millions pour le quai H¹⁷

- 33 A Port-la-Nouvelle, le projet dont l'origine remonte à 2009 a pour principale fonction d'augmenter les capacités du port de commerce. Sur plusieurs phases, le réaménagement a donné lieu à la création récente d'un parc d'une vingtaine d'hectares dédié à la réception d'activités industrielles et logistiques en lien avec le port. La seconde phase, plus conséquente, prévoit l'extension du domaine portuaire avec l'aménagement d'un bassin. L'augmentation du tirant d'eau à 14,5 mètres, contre 8 mètres actuellement, permettra la mise à quai de navires au port en lourd plus important. En complément, ce projet compte de nouveaux aménagements de quais (terminal liquide, sec, rampe pour le roulier) et d'un terminal ferroviaire. Si, à l'origine, ce projet a été uniquement conçu à destination des activités du port de commerce, une orientation secondaire a été donnée. Les nouvelles études projettent en effet l'aménagement d'une base de construction des fermes éoliennes dans l'enceinte portuaire, dispositif-test prévu au large de Gruissan et de Leucate/Barcarès. Au total, ce vaste projet devait représenter un investissement de l'ordre de 233,9 millions d'euros investis par la région.
- 34 A l'image du port de Sète, les travaux engagés sous l'ancienne région Languedoc-Roussillon n'ont été modifiés qu'à la marge, preuve de la continuité dans laquelle s'insère l'exécutif régional.

Conclusion

- 35 L'analyse des ports de commerce présents dans le périmètre de l'Occitanie et de la politique portuaire à leur rencontre, de surcroît dans un contexte post-fusion, apporte un éclairage sur la gouvernance portuaire en France, dans le vaste mouvement à l'échelle européenne. Outre le contexte de décentralisation propre à la France, l'analyse souligne l'appartenance des ports décentralisés au monde latin, dont la caractéristique principale est une intervention plus forte de l'Etat par rapport au modèle hanséatique où l'indépendance est plus marquée vis-à-vis du pouvoir central.
- 36 A l'échelle de la région, l'exécutif a bénéficié de plusieurs vagues de décentralisation depuis les années 1980, permettant d'étoffer ses compétences en transport et aménagement du territoire, secteur des ports de commerce compris. Les collectivités territoriales de l'Occitanie se sont d'ailleurs appropriées très tôt la compétence, la région étant propriétaire des ports de Sète et Port-la-Nouvelle. Si elle s'inscrit dans la lignée des politiques de l'ancienne région Languedoc-Roussillon, le fait marquant est la présence forte de la puissance publique, tant en termes de propriété que de gestion. L'Etat, bien qu'éloigné dans ses préoccupations des ports décentralisés, y joue toujours un rôle au regard des fonctions régaliennes. Dans ce contexte post-fusion, la sphère politique semble en décalage avec le secteur privé, notamment les chargeurs appartenant à l'ancienne région Midi-Pyrénées, qui ne se sont pas appropriés les 3 ports. Il est difficile d'apporter des explications précises à cela, la fusion récente et la présence de ports d'une envergure supérieure (Marseille et Barcelone) pouvant être des facteurs de premier ordre. En d'autres termes, l'analyse de la fusion régionale en Occitanie et des ports présents dans son périmètre sont également un révélateur de la hiérarchie portuaire dominée par de grands hubs, en Méditerranée en particulier. La

puissance publique, peu avare au regard des investissements consentis à Sète ou Port-la-Nouvelle, n'a peut-être pas toutes les clefs en main. L'absence d'un trafic de conteneurs réguliers à Sète en est une illustration.

- 37 La dimension politique de l'intervention régionale, dans ce contexte post-fusion, est également à aller chercher, semble-t-il, dans le champ de la représentation et du symbolique. Dans la mesure où la fusion n'allait pas de soi comme cela a été rappelé, cette politique a également été conçue pour susciter l'adhésion du plus grand nombre, ou, comme l'indiquent P. Estèbe et M.-C. Jaillet, « le nouveau pouvoir régional a d'abord eu pour préoccupation première d'installer sa légitimité tout en donnant des gages qu'il ne bousculerait pas trop les pouvoirs établis » (Estèbe, Jaillet, 2019). A l'image d'autres contextes régionaux pour lesquels la recherche de légitimation est une préoccupation centrale et un moteur du développement des politiques publiques (Dupuy, Van Ingelgom, 2015), l'exemple de l'Occitanie souligne de par cette compétence portuaire le souhait de devenir l'échelon décentralisé aux compétences fortes dans le paysage français, du moins en matière de transports. Dans ce cadre, l'enjeu de légitimité si particulier dans le contexte post-fusion rejoint de facto la notion d'échelle d'action publique avec pour postulat que l'échelle d'action « repose, en effet, sur la croyance que certains problèmes s'imposent comme relevant d'un niveau territorial plutôt que d'un autre » (Négrier, 2020). L'échelle régionale apparaît donc ici comme le niveau le plus pertinent. De fait, l'exécutif régional s'inscrit pleinement dans cette perspective avec les velléités de mise en œuvre d'une gouvernance du secteur portuaire en Occitanie, possibilité d'ailleurs permise par l'Etat avec la loi NOTRe de 2015. La nouvelle région a ainsi souhaité regrouper dans son giron les 3 ports qui relèvent de systèmes de propriété et de gestion différents. En Occitanie du moins, cette tendance à faire de la gouvernance un enjeu de légitimité pour et par les transports n'est pas nouvelle. Le secteur aérien, avec une prise de participation dans la majeure partie des 9 aéroports régionaux et la propriété de 3 aéroports, a conduit l'exécutif régional à développer le Conseil de Développement Aéroportuaire Régional (CDAR), organe représentatif d'une gouvernance régionale (Carrouet, 2020). En définitive, les deux modes précédents, auxquels y faut ajouter la compétence historiquement forte du ferroviaire (Carrouet *et al.*, 2021), font du transport un enjeu politique et symbolique pour la collectivité régionale. Ailleurs en France, l'exemple de la défense des projets de LGV, principalement dans les années 2000, outre les gains d'accessibilité constitue un autre exemple de l'importance données au transport, y compris d'un point de vue financier¹⁸.
- 38 L'exemple de l'Occitanie et de sa compétence maritime dans l'épisode particulier de la fusion régionale mérite sans doute une comparaison avec des contextes semblables. A ce titre, la région Pays-de-la-Loire semble partager des traits communs avec l'Occitanie dans le champ plus global de l'économie de la mer. Dans un article de 2009, Mareï et Touret, à propos de la Basse-Loire, avaient insisté sur le rôle de l'échelon régional qui peut apporter, « par ses capacités de mobilisation et de financement, les éléments nécessaires à la construction de pôles sectoriels forts et lisibles » (Mareï, Touret, 2009). Dans une perspective plus large, le rôle de la région en tant que maillon intermédiaire à la croisée de l'aménagement du territoire, du développement économique et des transports, semble s'étoffer à la faveur de la création de collaborations et groupements d'intérêts. S'il est tôt pour en apprécier les effets, la région Occitanie a souhaité la création en 2018 d'un cluster pour répondre au besoin de « fédérer et de créer de nouvelles solutions logistiques pour accompagner le développement économique de la

région Occitanie [...] en développant une logistique axée sur le report modal et la multimodalité »¹⁹.

- 39 La question du développement durable, marginale dans cette analyse, mériterait une attention particulière dans de futurs travaux. A l'image d'autres contextes territoriaux et interventions de la puissance publique, les compromis qui résultent des mesures politiques à destination de la protection du littoral et du développement économique, ports de commerce compris, s'apparentent à un numéro d'équilibriste. En Occitanie, la mise en œuvre de grands projets de développement portuaire à Port-la-Nouvelle, avec la perspective d'accueillir des flux pétroliers plus importants, nécessitant des aménagements et dragages conséquents, va clairement à l'encontre des objectifs de réduction de l'empreinte humaine sur le milieu naturel, dans le contexte global de lutte contre le changement climatique.

BIBLIOGRAPHIE

- BARONE S., MICHEL L. (2021), « Le Littoral : la consécration paradoxale », in SIMOULIN V., NEGRIER E. (dir.), *La fusion des régions. Le laboratoire d'Occitanie*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, pp. 139-160.
- BRAS J.-P. (2007), « Le transfert des ports d'intérêt national : quel nouvel ordre territorial ? », in BRAS J.-P., ORANGE G. (dir.), *Les ports dans l'acte II de la décentralisation*, Paris, L'Harmattan, pp. 2-24.
- BRIZIO A. (2014), *Le Conseil économique, social et environnemental régional : assemblée du dialogue des intérêts organisés dans la région*, Thèse pour le doctorat en Science politique, Université de Bordeaux.
- BROOKS M.R., CULLINANE K. (2007), "Introduction", in BROOKS M.R., CULLINANE K. (eds.), *Devolution, Port Governance and Port Performance*, Amsterdam, Elsevier, pp. 3-28.
- CARROUET G., DELAGE A. & HURE M. (2021), « Les transports en Occitanie : une compétence forte soigneusement négociée », in SIMOULIN V., NEGRIER E. (dir.), *La fusion des régions. Le laboratoire d'Occitanie*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, pp. 185-207.
- CARROUET G. (2020), « Les enjeux de l'intervention régionale dans le secteur aéroportuaire : le cas de l'Occitanie », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, <http://journals.openedition.org/tem/6632>, DOI : <https://doi.org/10.4000/tem.6632>, consulté le 1/03/2021.
- CESER OCCITANIE (2017), *Quelle stratégie et quelle gouvernance portuaire en Occitanie/Pyrénées-Méditerranée ?*, Document pour l'assemblée plénière du CESER du 31 janvier 2017, 8 p., <https://www.ceser-occitanie.fr/rapport/avis-strategie-gouvernance-portuaire-occitanie-pyrenees-mediterranee/>
- DEBRIE J., LAVAUD-LETILLEUL V. (2009), « La décentralisation des ports en France : de la recomposition institutionnelle aux mutations fonctionnelles. L'exemple de Toulon », *Annales de géographie*, 5, 669, pp. 498-521.

- DEBRIE J., RUBY C. (2009), *Approche des réformes portuaires européennes et nord-américaines (Canada). Éléments de réflexion pour la politique portuaire française. Synthèse*, 51 p., <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00544436/document>
- DEBRIE J., LACOSTE R. & MAGNANC M. (2017), "From national reforms to local compromises: the evolution of France model for port management 2004-2015", *Research in transportation business & management*, 22, pp. 114-122.
- DOUET M., GAMBET E. (2008), « Gouvernance et décentralisation portuaires : où en est-on ? », *Note de Synthèse ISEMAR*, 109, 4 p., <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/11/note-de-synthese-isemar-109.pdf>
- DUPUY C., VAN INGELGOM V. (2015), « Les politiques publiques et la légitimation dans un contexte multi-niveaux. Explorer les policy feedbacks en Belgique », *Revue française de science politique*, 4, 1, pp. 27-59.
- ESTEVE P., JAILLET M.-C. (2019), "Comment aménager une région bipolaire ? », *Pôle Sud*, 50, pp. 89-103.
- FERNANDO GONZÁLEZ L. (2008), « Gouvernance portuaire : principales trajectoires dans les ports européens et latino-américains », *Méditerranée*, 111, <https://journals.openedition.org/mediterranee/2731>
- FERRARI C., PAROLA F. & ALESSIO T. (2015), "Commonalities, critical issues and policy perspectives", *Transport Policy*, 41, pp. 60-67.
- FREMONT A. (2018), « Coopération interportuaire et développement des hinterlands. L'exemple des ports français », *Transports Infrastructures et Mobilité*, Janvier-février 2018, pp. 35-41, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02122814/document>
- GUILLAUME J. (2012), « Les mutations récentes de la gouvernance des ports français sous la pression des contraintes internationales », *L'Espace Politique*, 16, <https://journals.openedition.org/espacepolitique/2202>
- LAVAUD-LETILLEUL V. (2008), « La décentralisation des ports français méditerranéens », *Méditerranée*, 11, pp. 61-68.
- LECOQ T. (2014), « Une nouvelle géographie des mers et des océans », *Questions internationales*, novembre-décembre, 70, pp. 10-22.
- MAREÏ N., TOURRET P. (2009), « Les industries maritimes, les territoires et leur organisation », *Cahiers nantais*, 1, pp. 5-17, <https://igarun.univ-nantes.fr/les-cahiers-nantais-2008-a-2016-2564424.kjsp>
- MAREÏ N., DUCRUET C. (2014), « L'intégration économique de la Méditerranée par les réseaux maritimes et portuaires », *Maghreb - Machrek*, 220, 2, pp. 11-33.
- NEGRIER E., SIMOULIN V. (2018), « Fusionner des politiques régionales. La recomposition des régions françaises au prisme de l'Occitanie », *Droit et société*, 98, pp. 91-110, <https://www.cairn.info/revue-droit-et-societe-2018-1-page-91.htm>
- NEGRIER E. (2020), « Échelle d'action publique », in PASQUIER R., *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Sciences Po, pp. 182-186.
- PASQUIER R., SIMOULIN V. & WEISBEIN J. (2013), *La gouvernance territoriale. Pratiques, discours et théories*, Paris, LGDJ, 332 p.
- REGION OCCITANIE. (2020), *Synthèse du SRADDET*, 48 p., <https://www.laregion.fr/IMG/pdf/synthese-sraddet-occitanie.pdf>

REVELLI B. (2019), *Des transports pour faire région ? Les transports comme élément de légitimation de la fusion régionale en Occitanie*, Thèse pour le doctorat en Géographie, Université de Toulouse.

SERRY A. (2019), *Des ports et des cartes en Europe – Atlas DEVPORT*, Caen, Éditions EMS, Collection EMS GEODIF.

SUYKENS F., VAN DE VOORDE E. (1998), "A quarter of a century of port management in Europe: Objectives and tools", *Maritime Policy & Management*, 25, 3, pp. 251-261.

TOURRET P. (2019), « La Méditerranée. Nouveaux enjeux, nouveaux défis », *Note de synthèse ISEMAR*, 211, 4 p., <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2019/06/Note-de-synthe%CC%80se-211-La-Me%CC%81diterrane%CC%81e-nouveaux-enjeux-nouveaux-de%CC%81fis.pdf>

VALERO C. (2018), *Prospective sur la gouvernance portuaire en France. Note de synthèse*, ISEMAR, 197, 4 p., <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2018/10/Prospective-sur-la-gouvernance-portuaire-en-France.pdf>

VERHOEVEN P., VANOUTRIVE T. (2012), "A quantitative analysis of European port governance", *Maritime Economics & Logistics*, 14, 2, pp. 178-203.

NOTES

1. Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.
2. Dans leur article, V. Simoulin et E. Négrier indiquent à ce propos : « Le président du Conseil régional Languedoc-Roussillon, Christian Bourquin, a lancé une pétition contre la fusion, dénonçant une "carte des copains" » (*Le Figaro* du 3 juin 2014).
3. Conseil économique, social et environnemental régional.
4. Entretien réalisé le 18 juin 2020.
5. Entretien réalisé le 18 juin 2020.
6. Information obtenue lors de l'entretien avec le représentant du port de Sète.
7. Entretien réalisé le 16 juin 2020.
8. Voir par exemple la carte interactive du TEN-T <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>
9. Entretien réalisé le 27 mai 2019.
10. Entretien réalisé le 18 juin 2020.
11. Entretien réalisé le 27 mai 2019.
12. Région Occitanie [site web] <https://www.laregion.fr/Le-Plan-Littoral-21-en-action>
Quelques exemples de projets rattachés à ce dispositif : Aménagement et protection du Lido de Sète à Marseillan, Aménagement du front de mer à Banyuls sur Mer, Construction d'un aquarium et d'un espace commercial à Canet-en-Roussillon.
13. Synthèse SRADDET Occitanie.
14. Entretien réalisé le 18 juin 2020.
15. Source site internet du port.
16. Source site internet du port.
17. L'Antenne [site web] https://www.lantenne.com/Le-quai-H-une-installation-pluridisciplinaire-pour-Sete_a33864.html
18. Pour les LGV Est Européenne et Rhin-Rhône, branche Est, le financement des collectivités représente environ ¼ du montant total.
19. Cluster We4log [site web] <https://www.eurosudteam.com/cluster-logistique-occitanie-we4log/>

RÉSUMÉS

Depuis les années 1980, la décentralisation a fait des régions des acteurs importants dans le secteur portuaire. L'Occitanie, née en 2016 de la fusion de Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, est un exemple de cette montée en puissance. A partir d'entretiens auprès d'acteurs directement liés aux ports, cet article montre la persistance du modèle latin, marqué par une dépendance à l'Etat. Dans un paysage complexe avec des autorités et gestionnaires différents, la tentative de gouvernance régionale est également utilisée à des fins de légitimité politique.

Since the 1980s, decentralization has turned the regions into major stakeholders in the port industry. Occitanie, born in 2016 from the merger of Midi-Pyrénées and Languedoc-Roussillon is an example of this changing power dynamic. Based on interviews with actors directly related to the port, this article shows the persistence of the Latin model, distinguished by dependence on the State. In a complex landscape with different authorities and administrators, the attempt at regional governance is also used for enhancing the region's political legitimacy.

INDEX

Mots-clés : port, fusion des régions, gouvernance, décentralisation, politiques publiques

Keywords : port, fusion of regions, governance, decentralization, public policies

AUTEUR

GUILLAUME CARROUET

Maître de conférences

ART-Dev, Univ. Perpignan Via Domitia, Univ. Montpellier, CIRAD, CNRS, Univ. Paul Valéry
Montpellier 3, Montpellier, France, guillaume.carrouet@univ-perp.fr