

Un plan de relance pour les ports

François Fillon, à l'occasion de son déplacement à Marseille le 14 janvier, a annoncé une réforme des ports autonomes prévoyant la privatisation de la manutention. Dominique Bussereau a été chargé de mener un dialogue préalable avec les opérateurs et les salariés concernés.

Le secrétaire d'Etat aux transports a reçu, le 15 janvier, les principales organisations syndicales et professionnelles pour exposer les conditions de la concertation.

Celle-ci se déroulera au niveau national et dans chaque port autonome métropolitain.

Le Premier ministre souhaite renforcer la compétitivité et la productivité des ports français freinées, entre autres, par "l'absence d'unité de commandement entre les activités de manutention exercées par les ports autonomes et celles des entreprises de manutention".

Le Gouvernement ambitionne de transférer les activités de manutention exercées par les ports vers des opérateurs privés. Sont plus particulièrement concernés les grutiers et, au total, quelques milliers d'emplois.

L'objectif du Gouvernement ? L'augmentation, d'ici à 2015, du trafic de conteneurs qui passerait de 3,5 à 10 millions, avec à la clé la création de 30 000 emplois.

Autres aspects de la réforme :

- le recentrage de la mission des ports sur la gestion et le développement des infrastructures dans le respect de l'environnement ;

- la modernisation de la gouvernance en lien avec les collectivités locales et les partenaires sociaux ;

- un plan d'investissement spécialement dédié.

Sur les neuf ports autonomes français, sept sont concernés : Marseille-Fos, Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux. Paris et la Guadeloupe feront l'objet d'une réflexion spécifique.



Dossier de presse

Réforme des ports

15 janvier 2008

Sommaire

Transferts : la méthodologie	p 3
Compétitivité des ports : le constat	p 4
Les axes de la réforme.....	p 6

Annexes

Le plan de relance.....	p 10
Les parts de marché et la productivité des ports autonomes.....	p 14
Présentation des 7 ports autonomes.....	p 20
Les trafics des ports autonomes français en 2007.....	p 25
Le statut des ports autonomes maritimes	p 27
Organisation de la manutention portuaire.....	p 29
Les emplois portuaires.....	p 30
Synthèse du rapport (IGF/CGPC) sur la modernisation des ports autonomes	p 31
Synthèses des rapports de la Cour des comptes.....	p 34
Contrats de projet s Etat-Région 2007-2013 : volet portuaire.....	p 36

Transferts : la méthodologie

Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des transports, a reçu les principales organisations syndicales (CGT-Fédération Nationale des Ports et Docks, CFDT, FO, CGC, syndicat autonome des cadres) et professionnelles (Union Nationale des Industries de Manutention, Fédération des Entreprises de Transport et de Logistique de France, Association des Utilisateurs de Transport de Fret, Armateurs de France, Agents Maritimes et Consignataires de France).

Le Secrétaire d'Etat a indiqué les conditions de la concertation. Celle-ci se déroulera au niveau national et dans chaque port autonome métropolitain. Le soin de conduire cette concertation au niveau local a été confié aux directeurs généraux des ports. Dominique BUSSEREAU a par ailleurs demandé aux présidents des conseils d'administration des ports autonomes de consulter leurs conseils. Les conclusions de la concertation permettront d'élaborer les dispositions d'un projet de loi sur la réforme portuaire que le Gouvernement déposera au printemps 2008 au Parlement.

L'Etat reste propriétaire du domaine portuaire public, seules les activités de manutention exercées par les ports autonomes sont concernées par le transfert.

Sont concernés par cette réforme les ports autonomes de :

- Dunkerque
- Le Havre
- Rouen
- Nantes-Saint-Nazaire
- La Rochelle
- Bordeaux
- Marseille

Pour ce qui concerne l'avenir des ports relevant de l'Etat Outre-mer, une réflexion sera confiée à une mission d'inspection, les conclusions en seront connues à l'été 2008.

Compétitivité des ports : le constat

La dégradation globale des parts de marché des ports français comme leur insuffisante compétitivité par rapport aux grands ports concurrents de la mer du Nord et de la Méditerranée, particulièrement pour les conteneurs, ont fait l'objet de nombreux constats.

Le rapport public de la Cour des comptes de juin 2006 et le rapport du Conseil général des ponts et chaussées et de l'Inspection générale des finances remis en juillet 2007 à Jean-Louis BORLOO et Dominique BUSSEAU présentent des données chiffrées particulièrement éclairantes :

- la part de marché des ports français en Europe est passée entre 1989 et 2006 de 17,8 % à 13,9 % ;
- sur le marché des conteneurs qui connaît une croissance de plus de 5% par an en Europe et qui génère la plus forte valeur ajoutée, la part de marché est passée de 11,7% à 6,2% ;
- Le port de Marseille, plus grand port français en tonnage, a vu sa part de marché sur la façade méditerranéenne passer de 23,6% à 15,6% entre 1989 et 2006 (de 18,8% à 5,5% pour les conteneurs) ;
- la productivité des ports français, à l'exception des nouveaux terminaux de « Port 2000 » au Havre, est plus faible que celle de leurs concurrents européens ou lorsqu'elle est équivalente le coût du service est plus élevé qu'ailleurs : 46 000 mouvements annuels pour un portique à Marseille contre 76 000 à Valence et 100 à 150 000 à Anvers (données 2000).

Des réformes sont intervenues depuis une quinzaine d'années :

- la réforme des dockers conduite en 1992 a été un puissant facteur de modernisation dans la manutention portuaire ;
- la mise en place de conventions d'exploitation de terminal a intégré l'ensemble des activités de manutention (équipements, dockers et grutiers) ;

Toutefois, ces réformes restent partielles et insuffisantes et il est indispensable de les prolonger après avoir mené une concertation approfondie avec tous les acteurs.

L'organisation du travail de manutention reste éclatée entre les entreprises (dockers) et les services d'outillage des ports autonomes (grutiers). L'absence d'unité de commandement sur les terminaux est, comme le souligne la Cour des comptes, l'une des principales causes du manque de productivité et de fiabilité de nos ports.

Une réforme de la gestion de l'outillage est donc indispensable. Il convient d'en fixer les modalités, en lien avec l'ensemble des parties concernées. Elle doit être conduite rapidement du fait de l'accélération des changements dans l'économie maritime et portuaire mondiale : « conteneurisation » croissante des marchandises, intégration verticale de toute la chaîne de transport autour des grands armements.

Pour être pleinement efficace, elle devra être accompagnée, comme l'a indiqué le Président de la République dans le discours qu'il a prononcé à Roissy le 26 juin 2007, d'un plan d'investissement qui permette à nos ports d'affronter la concurrence européenne à armes égales.

L'enjeu d'un retour rapide à la compétitivité des ports autonomes français est important en termes d'emplois, dans le domaine notamment de la logistique, en plein développement, associée au transport de la marchandise.

Les axes de la réforme

Améliorer la productivité de l'outil portuaire

La réforme, en prévoyant **un transfert des activités d'outillage vers des opérateurs privés**, simplifiera l'organisation de la manutention et donnera aux ports français les moyens de se mettre au niveau des autres ports européens.

Ce transfert dont les modalités seront définies, au cas par cas, en concertation avec les organisations syndicales permettra d'accroître fortement la productivité des opérations de manutention en simplifiant les chaînes de commandements.

Alors que nos ports ne traitaient en 2006 que 3,6 millions de conteneurs, l'objectif de 10 millions de conteneurs en 2015, qui correspond au programme de développement des infrastructures engagé, deviendra accessible, ce qui correspond à la création de plus de **30 000 emplois**. Une offre portuaire compétitive en France entraînera pour les entreprises exportatrices une diminution de leurs délais de transport terrestre et donc de leurs coûts. Elle facilitera donc la **capacité d'exportation**. En raccourcissant les distances parcourues, elle contribuera à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le transfert de l'outillage facilitera enfin les investissements privés dans les ports maritimes en offrant une meilleure visibilité aux opérateurs. Ces investissements sont, dans le contexte de concurrence européenne, indispensables au développement des ports français.

La loi fixera le délai de mise en œuvre du transfert. Chaque port autonome devra, dans les six mois qui suivront la promulgation de la loi, définir un calendrier de transfert de ses activités d'exploitation et de maintenance d'outillages.

Assurer le transfert des activités d'outillage

Le principe du transfert des activités d'outillage, portant sur les matériels et sur les contrats de travail des salariés affectés à ces activités, constitue le cœur de la réforme. Ses modalités, mises en œuvre par les instances de direction du port, feront l'objet d'un traitement adapté à chaque établissement portuaire. Les salariés, qui sont les premiers concernés, seront consultés dans le cadre d'une concertation conduite localement et organisée en liaison avec les organisations syndicales. Tous les employés des ports se verront proposer un emploi en adéquation avec leurs qualifications.

Les transferts devront ainsi intervenir dans un cadre transparent permettant le dialogue entre le port autonome, les entreprises intéressées et les personnels concernés. Ces derniers bénéficieront, dans le respect des dispositions légales, de l'application de la convention collective de l'entreprise d'accueil.

Faire évoluer les missions des ports

Le transfert des activités d'outillage conduira les ports à se recentrer sur leurs missions régaliennes (police portuaire notamment), les infrastructures et les ouvrages d'accès et leur entretien, ainsi que l'aménagement du domaine portuaire.

Une meilleure prise en compte par les ports de leurs dessertes terrestres, dont ils deviendront pleinement responsables, dans la continuité du transfert des voies ferrées portuaires, doit permettre d'atteindre l'objectif, fixé par le Grenelle de l'environnement, de doublement des parts modales des modes massifiés (ferroviaires et fluviaux). Entre 15 et 20% du transport intérieur de marchandises est constitué des pré et post-acheminements portuaires et moins de 15% de ces acheminements se font par des modes massifiés, soit moitié moins qu'en Europe du Nord. L'atteinte de cet objectif contribuera donc fortement à l'objectif d'augmentation de 25% de la part modale des modes non routiers.

La réforme renforcera par ailleurs le rôle d'aménageur du port en le plaçant au cœur de ses missions. La remise en pleine propriété de leur domaine aux ports leur donnera les moyens d'une gestion foncière plus efficace. Le renforcement de ce rôle passera par une évolution des relations entre les ports et les territoires sur lesquels ils sont implantés pour faire des ports des acteurs à part entière du développement local.

Un plan d'investissement à la hauteur de nos ambitions

Pour être pleinement efficace et offrir aux ports les moyens d'affronter à armes égales la concurrence européenne, le plan de relance comprend une politique volontariste d'investissement traduisant l'ambition du Gouvernement pour les ports français.

Entretien des accès maritimes

Le rôle de l'Etat dans l'entretien des accès maritimes des ports tel que défini dans le code des ports maritimes sera renforcé, pour maintenir des conditions de concurrence équitables avec les autres ports européens.

Cette mesure sera accompagnée d'efforts de productivité pour le dragage des accès maritimes. Un programme pluriannuel d'amélioration de la productivité sera établi en regard des crédits prévus.

Investissements portuaires

L'objectif est d'aligner la situation des ports français sur celle de leurs concurrents d'Europe du Nord, qui investissent massivement dans leurs infrastructures. Une politique d'investissement sera élaborée par chaque place portuaire dans le cadre d'un projet stratégique. Ces projets permettront d'étudier le développement de nouvelles infrastructures d'envergure internationale à l'horizon 2020.

Les contrats de projets 2007-2013 prévoient déjà un montant sans précédent (245 M€) de participation de l'Etat aux investissements des ports autonomes et s'inscrivent dans la dynamique engagée depuis 2000. La réforme portuaire permettra des investissements complémentaires tels que l'achèvement de Port 2000 au Havre, le projet Fos 3XL et les extensions futures des terminaux à conteneurs de Marseille-Fos ainsi que des programmes de remise à niveau des infrastructures existantes.

Investissements de dessertes terrestres

Les investissements de dessertes terrestres des ports autonomes, notamment ferroviaires et fluviales, qui sont inscrits aux CPER 2007-2013 seront réalisés prioritairement pour accompagner leur développement.

Le Gouvernement veillera à améliorer la desserte fluviale des ports et notamment celle de Port 2000 au Havre. Il s'attachera également à la mise en œuvre d'une exploitation optimisée des voies ferrées portuaires, dont les ports autonomes ont acquis la pleine maîtrise, et aux investissements qui y sont nécessaires.

Enfin, au-delà du périmètre immédiat des ports, les décisions qui seront prises en application du Grenelle de l'environnement pour favoriser le développement du transport ferroviaire et fluvial conduiront également à l'amélioration de la desserte des ports par les modes massifiés. Les contournements de Paris et de Lyon, la réalisation d'une continuité Le Havre - Amiens seront, à ce titre, étudiés pour faciliter le développement de l'hinterland ferroviaire des ports du Havre, de Rouen et de Marseille.

Moderniser la gouvernance des ports

Pour accompagner cette évolution de leurs missions, la gouvernance des ports sera modernisée afin de permettre un pilotage efficace. Pour définir la stratégie du port, les instances de gouvernance réserveront une place renforcée aux collectivités locales aux côtés de l'Etat.

Ces instances de gouvernance s'appuieront sur les avis d'un conseil de développement durable associant l'ensemble des parties prenantes (acteurs économiques, collectivités, représentants des salariés, ONG) afin de mettre en œuvre des politiques intégrées prenant en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement des ports. La réforme doit faire des grands ports des outils de mise en œuvre des politiques publiques du développement durable.

Enfin, les relations des ports avec l'Etat seront modernisées, avec la mise en place d'une contractualisation sur la base d'objectifs stratégiques partagés. La coordination entre ports d'une même façade maritime (tels les ports autonomes de Nantes-St-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux sur la façade atlantique) ou situés sur un même axe fluvial (ports autonomes du Havre, de Rouen et de Paris) sera mise en œuvre.

Annexes

Plan de relance des ports français

*Document remis aux partenaires
reçus par Dominique BUSSEAU le 15 janvier 2008*

La compétitivité des grands ports français par rapport à leurs concurrents de la Mer du Nord et de la Méditerranée est en décroissance continue. Sur le secteur des conteneurs qui affiche des croissances supérieures à 5% par an en Europe, leur part de marché a ainsi été divisée par deux en moins de vingt ans.

L'enjeu d'une restauration de la compétitivité des ports autonomes français est majeur pour l'emploi, notamment dans le domaine de la logistique associée au transport, en plein développement. Il est aussi essentiel au regard de la politique de report modal liée à la lutte contre les changements climatiques. L'importance de ces enjeux a conduit le Président de la République, dans le cadre des conclusions du Grenelle de l'environnement, à demander qu'un plan de relance des ports français soit rapidement engagé.

Des réformes sont intervenues depuis une quinzaine d'années notamment :

- la réforme des dockers conduite en 1992 a été un puissant facteur de modernisation dans la manutention portuaire ;
- la mise en place de conventions d'exploitation de terminal a intégré l'ensemble des activités de manutention (équipements, dockers et grutiers)

mais elles restent partielles et insuffisantes et il est indispensable de les prolonger après avoir mené une concertation approfondie avec tous les acteurs.

L'organisation du travail de manutention reste éclatée entre les entreprises (dockers) et les services d'outillage des ports autonomes (grutiers). Toutes les analyses le soulignent, l'absence d'unité de commandement sur les terminaux est l'une des principales causes du manque de productivité et de fiabilité de nos ports.

Une réforme de la gestion de l'outillage est donc indispensable. Il convient d'en fixer les modalités, en lien avec l'ensemble des parties concernées. Elle doit être conduite rapidement du fait de l'accélération des changements dans l'économie maritime et portuaire mondiale : conteneurisation croissante des marchandises, intégration verticale de toute la chaîne de transport autour des grands armements.

Pour être pleinement efficace, elle devra être accompagnée :

- d'un recentrage des missions des ports sur leurs activités régaliennes, avec une compétence reconnue en matière d'aménagement du domaine portuaire ;
- d'un plan d'investissement ambitieux qui permette à nos ports d'affronter la concurrence européenne à armes égales ;
- d'une modernisation de la gouvernance des ports, professionnalisée et permettant une meilleure implication des collectivités locales.

L'ensemble de ces mesures, détaillées ci-dessous, constituera le plan de relance en faveur des ports français.

Améliorer la productivité de l'outil portuaire

La réforme, en prévoyant **un transfert des activités d'outillage vers des opérateurs privés**, simplifiera l'organisation de la manutention et donnera aux ports français les moyens de se mettre au niveau des autres ports européens.

Ce transfert dont les modalités seront définies, au cas par cas, en concertation avec les organisations syndicales permettra d'accroître fortement la productivité des opérations de manutention en simplifiant les chaînes de commandements.

Alors que nos ports ne traitaient en 2006 que 3,6 millions de conteneurs, l'objectif de 10 millions de conteneurs en 2015, qui correspond au programme de développement des infrastructures engagé, deviendra accessible, ce qui correspond à la création de plus de **30 000 emplois**. Une offre portuaire compétitive en France entraînera pour les entreprises exportatrices une diminution de leurs délais de transport terrestre et donc de leurs coûts. Elle facilitera donc la **capacité d'exportation**. En raccourcissant les distances parcourues, elle contribuera à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le transfert des activités d'outillages facilitera enfin les investissements privés dans les ports maritimes en offrant une meilleure visibilité aux opérateurs. Ces investissements sont, dans le contexte de concurrence européenne, indispensables au développement des ports français.

Le délai de mise en œuvre du transfert sera fixé par voie législative. Chaque port autonome devra dans les six mois qui suivront la promulgation de la loi définir un calendrier de transfert de ses activités d'exploitation et de maintenance d'outillages.

Assurer le transfert des activités d'outillage

Le principe du transfert des activités d'outillage, portant sur les matériels et sur les contrats de travail des salariés affectés à ces activités, constitue le cœur de la réforme. Les modalités de sa mise en œuvre feront l'objet d'un traitement adapté à chaque établissement portuaire et seront mises en œuvre par les instances de direction du port. Les salariés, qui sont les premiers concernés, seront consultés dans le cadre d'une concertation conduite localement et organisée en liaison avec les organisations syndicales. Tous les employés des ports se verront proposer un emploi en adéquation avec leurs qualifications.

Les transferts devront ainsi intervenir dans un cadre transparent permettant le dialogue entre le port autonome, les entreprises intéressées et les personnels concernés. Ces derniers bénéficieront, dans le respect des dispositions légales, de l'application de la convention collective de l'entreprise d'accueil.

Faire évoluer les missions des ports

Le transfert des activités d'outillage conduira les ports à se recentrer sur leurs missions régaliennes (police portuaire notamment) les infrastructures et les ouvrages d'accès et leur entretien, ainsi que l'aménagement du domaine portuaire.

Une meilleure prise en compte par les ports de leurs dessertes terrestres, dont ils deviendront, dans la continuité du transfert des voies ferrées portuaires, pleinement responsables, doit permettre d'atteindre l'objectif, fixé par le Grenelle de l'environnement, de doublement des parts modales des modes massifiés. Entre 15 et 20% du transport intérieur de marchandises est constitué des pré et post-acheminements portuaires et moins de 15% de ces acheminements se font par des modes massifiés soit moitié moins qu'en Europe du Nord. L'atteinte de cet objectif contribuera donc fortement à l'objectif d'augmentation de 25% de la part modale des modes non routiers.

La réforme renforcera le rôle d'aménageur du port en le plaçant au cœur de ses missions. La remise en pleine propriété de leur domaine aux ports autonomes leur donnera les moyens d'une gestion foncière plus efficace. Le renforcement de ce rôle passera par une évolution des relations entre les ports et les territoires sur lesquels ils sont implantés pour faire des ports des acteurs à part entière du développement local.

Un plan d'investissement à la hauteur de nos ambitions

Pour être pleinement efficace et offrir aux ports les moyens d'affronter à armes égales la concurrence européenne, le plan de relance comprend une politique volontariste d'investissement traduisant l'ambition du Gouvernement pour les ports français.

Entretien des accès maritimes

Le rôle de l'Etat dans l'entretien des accès maritimes des ports tel que défini dans le code des ports maritimes sera renforcé, pour maintenir des conditions de concurrence équitables avec les autres ports européens.

Cette mesure sera accompagnée d'efforts de productivité pour le dragage des accès maritimes. Un programme pluriannuel d'amélioration de la productivité sera établi en regard des crédits prévus.

Investissements portuaires

L'objectif est d'aligner la situation des ports français sur celle de leurs concurrents d'Europe du Nord, qui investissent massivement dans leurs infrastructures. Une politique d'investissement sera élaborée par chaque place portuaire dans le cadre d'un projet stratégique. Ces projets permettront d'étudier le développement de nouvelles infrastructures d'envergure internationale à l'horizon 2020.

Les contrats de projets 2007-2013 prévoient déjà un montant sans précédent (245 M€) de participation de l'Etat aux investissements des ports autonomes et s'inscrivent dans la dynamique engagée depuis 2000. La réforme portuaire permettra des investissements complémentaires tels que l'achèvement de Port 2000 au Havre, le projet Fos 3XL et les extensions futures des terminaux à conteneurs de Marseille-Fos ainsi que des programmes de remise à niveau des infrastructures existantes.

Investissements de dessertes terrestres

Les investissements de dessertes terrestres des ports autonomes, notamment ferroviaires et fluviales, qui sont inscrits aux CPER 2007-2013 seront réalisés prioritairement pour accompagner leur développement.

Le Gouvernement veillera à améliorer la desserte fluviale des ports et notamment celle de Port 2000 au Havre. Il s'attachera également à la mise en oeuvre d'une exploitation optimisée des voies ferrées portuaires, dont les ports autonomes ont acquis la pleine maîtrise, et aux investissements qui y sont nécessaires.

Enfin, au-delà du périmètre immédiat des ports, les décisions qui seront prises en application du Grenelle de l'environnement pour favoriser le développement du transport ferroviaire et fluvial conduiront également à l'amélioration de la desserte des ports par les modes massifiés. Les contournements de Paris et de Lyon, la réalisation d'une continuité le Havre - Amiens seront à ce titre étudiés pour faciliter le développement de l'arrière-pays ferroviaire des ports du Havre, de Rouen et de Marseille.

Moderniser la gouvernance des ports

Pour accompagner cette évolution de leurs missions, la gouvernance des ports autonomes sera modernisée afin de permettre un pilotage efficace. Pour définir la stratégie du port, les instances de gouvernance réserveront une place renforcée aux collectivités locales au côté de l'Etat.

Ces instances de gouvernance s'appuieront sur les avis d'un conseil de développement durable associant l'ensemble des parties prenantes (acteurs économiques, collectivités, représentants des salariés, ONG) afin de mettre en oeuvre des politiques intégrées prenant en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement des ports. La réforme doit faire des ports autonomes des outils de mise en oeuvre des politiques publiques du développement durable.

Enfin, les relations des ports avec l'État seront modernisées, avec la mise en place d'une contractualisation sur la base d'objectifs stratégiques partagés. La coordination entre ports d'une même façade maritime (tels les ports autonomes de Nantes-St-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux sur la façade atlantique) ou situés sur un même axe fluvial (ports autonomes du Havre, de Rouen et de Paris) sera mise en œuvre.

Concertation

Dès à présent, une concertation de l'ensemble des parties prenantes est engagée d'abord au niveau national, puis dans chaque port autonome métropolitain. Cette concertation qui permettra d'aborder l'ensemble des questions et de tenir compte de toutes les propositions qui seront avancées, sera close par une table ronde que présidera M Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des transports. Les conclusions de la table ronde permettront d'élaborer les dispositions d'un projet de loi sur la réforme portuaire que le Gouvernement déposera au printemps 2008 au Parlement.

Parallèlement, une réflexion sur l'avenir des ports relevant de l'Etat outre-mer sera confiée à une mission d'inspection, les conclusions en seront connues à l'été 2008.

Les parts de marché et la productivité des ports autonomes

Synthèse établie sur la base des Annexes III et IV du rapport IGF/CGPC sur la modernisation des ports autonomes

Les trafics et parts de marché des ports autonomes

Note liminaire : dans cette partie sont présentés synthétiquement les tonnages et les évolutions globales des trafics portuaires (entrées et sorties cumulées), regroupés par grands conditionnements (vracs liquides, vracs solides, conteneurs, autres marchandises diverses). Ils portent sur les ports français et européens regroupés par façades (Manche-Mer du Nord, Atlantique, Méditerranée – cf. partie VI de l'annexe). Le poids relatif des grands ports traduit à la fois l'évolution de la compétitivité propre de chaque port (la « part de marché » traditionnelle) et les évolutions conjoncturelles ou structurelles des différentes filières industrielles, agro-alimentaires ou logistiques des hinterlands des ports. Par ailleurs, certains ports (privés notamment) refusent de communiquer leurs données de trafic, de même que les ports de transbordement méditerranéens.

Les données qui suivent, et *a fortiori* les variations qu'elles traduisent, sont donc à prendre avec une certaine prudence.

Vue d'ensemble

En dépit d'une croissance générale du trafic maritime en Europe, passé d'un total de 1 341 MT en 1989 à 2 134 MT en 2006¹ (+ 59,1 %), les performances des ports autonomes maritimes de la métropole se sont dégradées : si leur trafic global a augmenté sur la même période de 239 à 296 MT (+23,9 %), leur part a régressé de 17,8 à 13,9 % ; cette régression est pour l'essentiel imputable à de réelles et importantes parts de marché sur les trafics conteneurs.

Tableau 1 – Evolution des trafics et des parts de marché des ports autonomes maritimes

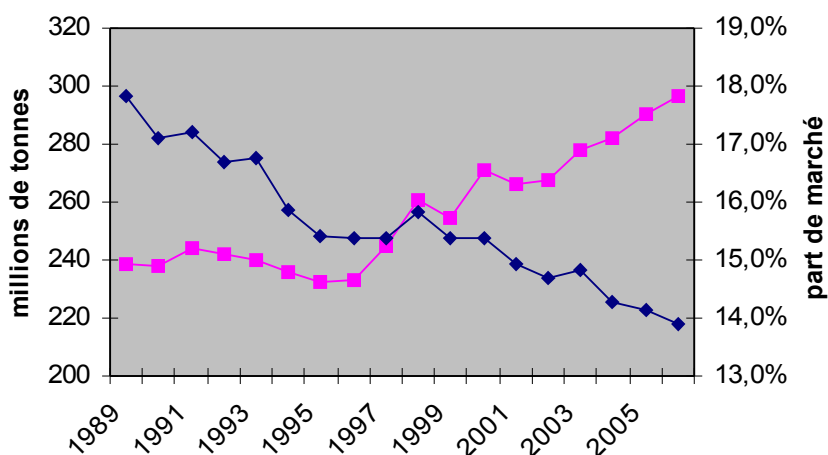
en millions de tonnes et %	1989	1994	Evol. (%)	1999	Evol. (%)	2004	Evol. (%)	2005	Evol. (%)	2006	Evol. (%)
Trafic total	238,9	235,9	-1,3	254,3	7,8	282,1	11,0	290,2	2,9	296,4	2,1
Part de marché (%)	17,8	15,9	-11,0	15,4	-3,1	14,3	-7,1	14,2	-0,9	13,9	-1,8
Trafic "liquides"	143,5	146,0	1,8	149,3	2,3	159,6	6,9	167,1	4,7	169,7	1,5
Part de marché (%)	26,4	25,9	-1,9	25,8	-0,7	24,0	-7,0	24,0	0,0	23,8	-0,8
Trafic "solides"	59,0	53,7	-8,9	66,0	22,8	64,5	-2,2	65,6	1,6	66,4	1,2
Part de marché (%)	17,3	14,4	-16,8	16,4	14,1	15,1	-8,4	15,2	1,1	15,3	0,5
Trafic "conteneurs"	16,7	15,4	-7,6	23,3	51,3	35,4	51,8	35,0	-1,1	35,6	1,7
Part de marché (%)	11,7	7,7	-34,5	7,3	-4,9	7,2	-1,5	6,6	-8,0	6,2	-5,7
Trafic "divers hors conteneurs"	19,7	20,7	5,5	15,7	-24,3	22,6	44,3	22,6	-0,2	24,7	9,4
Part de marché	10,9	10,2	-6,4	7,0	-31,1	9,0	27,9	8,7	-2,8	8,9	1,6

¹ Source : DTMRF sur la base de données collectées auprès de 51 grands ports européens. On notera que la liste de référence des ports (figurant en partie VI) est plus large que celle retenue pour l'indicateur de performance du programme transports terrestres et maritimes en LOLF (35 ports). Ceci explique les écarts constatés sur les parts de marché (en moyenne de 3 points sur la période récente).

en millions de tonnes et %	1989	1994	Evol. (%)	1999	Evol. (%)	2004	Evol. (%)	2005	Evol. (%)	2006	Evol. (%)
(%)											

Source : MEDAD DTMRF – hors PAG et PALR

Graphique 2 – Trafic total et parts de marché des ports autonomes maritimes²



Source : MEDAD DTMRF – hors PAG et PAL

Trafic par port

Parmi les ports autonomes maritimes, Marseille et Le Havre se détachent nettement en termes de trafic. Si pour les vrac liquides et solides, le premier l'emporte sur le second, les activités du Havre comportent des marchandises plus diverses, notamment avec l'importance croissante du trafic de conteneurs.

Dunkerque et Nantes Saint-Nazaire occupent une position intermédiaire, avec toujours une prédominance de vrac, alors que Calais (port décentralisé et non port autonome) est dédié presque uniquement au trafic trans-Manche. C'est également le cas de Rouen, dont les activités sont les plus variées parmi les grands ports français.

Enfin, Bordeaux et La Rochelle sont nettement en retrait.

Tableau 3 – Trafic des grands ports maritimes français par activité en 2006

en millions de tonnes	Total	Vrac liquides	Vrac solides	Conteneurs	Ro-Ro ³	Autres MD ⁴
Dunkerque	56,6	14,1	27,9	1,7	11,0	1,8
Calais	41,7	0,6	0,0	0,0	41,0	0,1
Le Havre	73,8	47,5	3,7	21,1	1,5	0,0
Rouen	23,3	12,2	8,1	1,4	0,2	1,4
Nantes Saint-Nazaire	34,4	23,4	8,2	1,5	0,6	0,7
La Rochelle	7,3	2,7	3,7	0,1	0,0	0,9
Bordeaux	8,2	5,0	2,3	0,6	0,0	0,3
Marseille	100,0	67,4	16,2	9,3	4,1	3,0
Ensemble ports autonomes et Calais	345,3	173,0	70,1	35,7	58,4	8,2
Ensemble ports européens	2 133,6	713,8	433,8	569,4	278,3	
Part de marché des PA + Calais	16,2%	24,2%	16,2%	6,3%	23,9%	

Source : MEDAD DTMRF

² Sur les tableaux suivants, la courbe claire est relative au trafic et la courbe foncée à la part de marché

³ De l'anglais *Roll on – Roll off* : navires dont les opérations de transbordement s'effectuent par des rampes d'accès, et non à l'aide de grues.

⁴ Marchandises diverses.

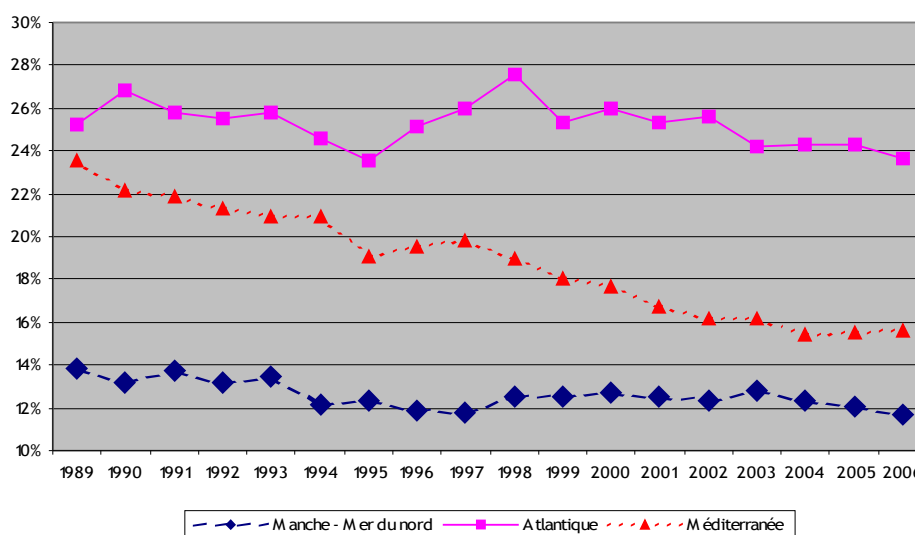
Le graphique suivant montre l'évolution des parts de marché des ports autonomes maritimes français par façade : l'ensemble Dunkerque, Le Havre et Rouen pour la Manche / Mer du Nord (« range Nord »), Nantes Saint-Nazaire et Bordeaux pour l'Atlantique⁵, et Marseille pour la Méditerranée.

Sur le « range Nord », la part de marché des ports autonomes français s'effrite ; sur la période la plus récente (depuis 2001), cette évolution est essentiellement due au port du Havre et aux conteneurs, la part de marché de Rouen étant stabilisée, et celle de Dunkerque progressant légèrement (vracs solides et Ro-Ro³).

Sur la façade atlantique, tant le trafic limité (moins de 10 % de l'ensemble des ports européens) que le faible nombre de ports expliquent l'évolution plus heurtée de la part de marché de Nantes Saint-Nazaire et Bordeaux.

Enfin, la part de marché de Marseille est en régression quasi-continue sur l'ensemble de la période sous revue, la légère croissance des deux dernières années étant due à une meilleure orientation des trafics de vracs solides et, dans une moindre mesure, des vracs liquides (cf. *infra*).

Graphique 4 – Evolution des part de marché des ports autonomes maritimes par façade (trafic total)



Source : MEDAD DTMRF – hors PALR et PAG

⁵ Les données par activités sur longue période du port autonome de La Rochelle ne sont pas disponibles

Enfin, les deux tableaux suivants montrent l'évolution des trafics par activité des deux ports autonomes principaux, Marseille et Le Havre, ainsi que celle de leurs parts de marché sur leurs façades respectives. Sur longue période, ces dernières régressent, la baisse étant nettement plus sensible pour Marseille que pour le Havre. Au cours des deux dernières années, en revanche, Marseille est parvenu à stabiliser sa part de marché, alors qu'au Havre, tant le trafic que la part de marché baissent.

Tableau 5 – Evolution des trafics et des parts de marché du port autonome de Marseille

en millions de tonnes et %	1989	1994	Evol. (%)	1999	Evol. (%)	2004	Evol. (%)	2005	Evol. (%)	2006	Evol. (%)
Trafic total	93,4	91,1	-2,5	90,3	-0,9	94,1	4,2	96,5	2,6	100,0	3,6
Part de marché (%)	23,6	20,9	-11,2	18,0	-13,	15,4	-14,7	15,5	0,7	15,6	0,6
Trafic "liquides"	68,6	67,5	-1,7	63,6	-5,7	63,3	-0,6	65,7	3,9	67,4	2,7
Part de marché (%)	32,8	32,2	-1,8	29,8	-7,6	26,0	-12,5	26,6	2,2	26,8	0,7
Trafic "solides"	14,2	13,6	-4,3	13,8	1,5	15,0	8,7	15,4	2,7	16,2	5,3
Part de marché (%)	21,1	19,0	-10,3	17,	-9,6	16,9	-1,3	17,1	0,8	18,0	5,3
Trafic "conteneurs"	5,4	4,7	-12,5	6,6	39,7	9,0	37,0	8,8	-1,8	9,3	5,5
Part de marché (%)	18,8	10,7	-43,3	6,9	-35,2	5,9	-15,2	5,5	-6,4	5,5	-0,6
Trafic "divers hors conteneurs"	5,3	5,3	1,3	6,3	18,5	6,9	9,1	6,7	-3,2	7,1	6,1
Part de marché (%)	13,7	11,2	-18,1	10,8	-3,3	10,4	-3,8	9,8	-6,0	9,8	-0,1

Source : MEDAD DTMRF

Tableau 6 - Evolution des trafics et des parts de marché du port autonome du Havre

en millions de tonnes et %	1989	1994	Evol. (%)	1999	Evol. (%)	2004	Evol. (%)	2005	Evol. (%)	2006	Evol. (%)
Trafic total	52,3	54,4	4,1	63,9	17,6	76,2	19,2	75,0	-1,5	73,8	-1,6
Part de marché (%)	6,4	5,9	-7,5	6,4	6,9	6,4	0,0	6,0	-5,6	5,6	-6,3
Trafic "liquides"	33,5	38,0	13,5	42,2	11,1	47,8	13,2	46,8	-2,0	47,5	1,5
Part de marché (%)	12,9	13,6	5,9	14,5	6,1	14,1	-2,8	13,0	-7,5	12,8	-1,2
Trafic "solides"	6,5	3,9	-40,8	5,5	42,6	4,4	-20,7	4,8	10,9	3,7	-24,5
Part de marché (%)	2,8	1,5	-46,5	2,0	36,2	1,5	-24,9	1,7	11,7	1,3	-25,7
Trafic "conteneurs"	8,9	8,3	-7,1	12,8	55,1	21,6	68,2	21,1	-2,2	21,1	0,2
Part de marché (%)	8,3	5,6	-32,8	6,1	8,6	6,7	10,7	6,0	-10,4	5,5	-7,8
Trafic "divers hors conteneurs"	3,3	4,3	27,8	3,4	-20,8	2,5	-27,3	2,3	-7,5	1,5	-32,2
Part de marché (%)	2,5	2,9	15,3	2,2	-24,7	1,4	-35,7	1,3	-9,8	0,8	-37,4

Source : MEDAD DTMRF

Productivité des terminaux à conteneurs

La mission, n'ayant pu réaliser d'enquête approfondie sur ce point, a collecté certaines informations communiquées par des professionnels et cabinets d'étude. Nonobstant le caractère partiel de ces informations et, selon leur origine, leur manque de cohérence, ces données montrent que les ports français sont mal situés. Seul le nouveau terminal de Port 2000 se rapproche des standards internationaux.

1) Une étude⁶ commandée par le ministère en charge des ports sur la production moyenne d'un portique donne des indications éclairantes, même si elles sont un peu anciennes (données 2000) :

Tableau 7 – Productivité d'un portique à conteneurs

	Marseille	Le Havre (avant Port 2000)	Valence	Anvers
Nombre de mouvements par heure	23	19		34
Temps de fonctionnement du portique par an	2 000 heures	2 400 heures	3 600 heures	4 000 heures
Production annuelle d'un portique	46 000 mouvements	38 000 à 55 000 mouvements	76 000 mouvements	108 000 à 150 000 mouvements

Source : BIPE et rapport Smagghe

2) Un rapport récent de la CCI de Marseille-Provence fait état des données suivantes :

Tableau 8 – Eléments d'appréciation de la productivité horaire rapportée au temps d'escale à quai du navire

Ports	Mouvements par heure et par navire	Heures travaillées par jour
Marseille - Est (Mourepiane)	20	18
Marseille - Fos	50	21
Le Havre ⁷	90	24
Hambourg	110	24
Shanghai	150	24

Source : CCI de Marseille-Provence à partir de données CMA-CGM

⁶ L'étude du BIPE, « Les acteurs majeurs de la manutention portuaire en Europe » qui présente des données relatives à l'année 2000, a été annexée au rapport Smagghe (conseil général des ponts et chaussées – 2002)

⁷ Terminal non précisé : il s'agit vraisemblablement de Port 2000

3) Une troisième étude interne, réalisée par le **port autonome de Marseille** en 2006 et actualisant une étude de l'observatoire des coûts de passage portuaire de 2003, fournit des indications complémentaires et plus récentes.

Tableau 9 - Productivité horaire à quai de l'escale et coût au mouvement des portiques à conteneurs

Ports	Nombre de mouvements par heure et par navire	Coût au mouvement (en €) en 2003 (facturé au client par EVP)
Marseille	41	95
Barcelone	41	75
Valence	41	75
Gênes	46	70
Le Havre	55	75
Zeebrugge	82	50
Anvers	82	50
Brême	90	85
Hambourg	90	85
Rotterdam	90	75

Source : PAM et observatoire des coûts de passage portuaire

Le nombre de mouvements par heure d'escale du navire à quai, seule donnée véritablement représentative pour l'armateur, dépend du nombre de portiques mis en œuvre pour charger et décharger le navire (un portique effectuant de l'ordre de 20, voire 30 mouvements par heure).

Pour 90 mouvements (ports d'Europe du Nord), il y a en moyenne 3 à 4 portiques. Pour mémoire, dans certains grands ports asiatiques, le nombre de mouvements par heure peut s'élever à 150 avec 5 portiques (avec des pointes supérieures à 200).

D'autres considérations entrent en jeu aux yeux des armateurs pour apprécier, non seulement la productivité du terminal, mais celle de l'ensemble du séjour au port, accès maritimes inclus : les temps d'attente éventuels (congestion portuaire, manques de postes à quai, etc...), les temps non productifs d'immobilisation des navires (temps de navigation sur les chenaux extérieurs des ports, plus importants pour les ports d'estuaire que pour les ports côtiers, temps de passage des écluses). Le volume et la richesse du fret chargé ou déchargé dans le port sont également des critères d'appréciation et des éléments déterminants pour l'armateur.

Ainsi, le nombre de mouvements par heure d'escale des navires ne traduit qu'imparfaitement le rendement pour le client : ainsi les ports de Marseille, Gênes, Valence et Barcelone font état d'un nombre de mouvements théoriques par heure voisin, mais celui-ci est en réalité plus faible (inférieur à 30) pour Marseille après prise en compte du temps d'attente avant déchargement. Un rendement de 40 à 60 mouvements par heure - avec 2 à 3 portiques - en l'absence de temps d'attente est un optimum que l'on trouve dans ces ports de la Méditerranée.

Présentation des 7 ports autonomes

Port autonome de Marseille

Installations portuaires

Elles se répartissent sur deux sites géographiques :

- les Bassins Est (Marseille) qui traitent principalement des trafics de passagers, de marchandises diverses ;
- les Bassins Ouest (Lavéra, Caronte, Port de Bouc, Port Saint Louis du Rhône) qui traitent principalement des trafics d'hydrocarbures, de vrac solides et de conteneurs.

Trafic

Le port de Marseille accuse en 2007 une baisse de 3,6% par rapport à l'année dernière avec un trafic de 96,4 Mt. Il reste très nettement le premier port de la façade méditerranéenne. Ce résultat est dû principalement à la baisse des entrées de vrac solides causée par l'arrêt pour maintenance des hauts fourneaux d'Arcelor-Mital qui expliquent à eux seuls les deux tiers de la baisse des trafics et par la mauvaise conjoncture qui affecte actuellement les trafics pétroliers. Les marchandises diverses progressent par contre de 6% et les conteneurs de 8,3%

Situation financière

Le chiffre d'affaires du port autonome de Marseille (PAM) poursuit sa progression en 2006 à 181 M€ pour un résultat net de 14,9 M€. L'effectif 2006 est de 1 489 personnes.

Fos 2XL

Le projet Fos 2XL consiste en la création de deux nouveaux terminaux spécialisés dans l'accueil des navires porte-conteneurs maritimes et fluviaux dans la darse 2 des bassins Ouest du Port Autonome de Marseille (PAM).

Le financement global du projet Fos 2XL est de 400 millions d'euros dont 206,4 millions d'euros d'investissements publics en infrastructure et 200 M€ d'investissements privés en superstructure. La participation de l'Etat est assurée par l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) pour un montant de 27,4 millions d'euros. Le port finance quant à lui 151 M€.

Les travaux de réalisation ont démarré en septembre 2007 pour s'achever au printemps 2009. A compter de cette date, le PAM livrera le quai aux deux opérateurs retenus pour une mise en service 12 mois plus tard. Avant cette mise en service, l'aménagement et l'équipement des terminaux (construction des bâtiments administratifs, aménagement des chaussées, de l'éclairage, de la signalisation...) seront du ressort des opérateurs, en tant que maître d'ouvrage.

La création de ces deux terminaux devrait, à l'horizon 2009, accroître la capacité d'accueil du PAM de 600 000 à 2,1 millions de conteneurs équivalents vingt pieds (EVP) et le repositionner parmi les autres grands ports européens et mondiaux.

Par ailleurs, l'intégration des deux terminaux dans la zone logistique de « Fos distribution » leur permettra de bénéficier d'une desserte quadrimodale mer-fer-fleuve-route.

Le projet Fos 2XL devrait générer environ 4 500 emplois directs ou indirects.

Par ailleurs, le port a lancé en novembre 2007 l'appel à projets visant à désigner les opérateurs portuaires de standard international qui exploiteront les 2 futurs terminaux à conteneurs Fos 3XL et Fos 4XL.

Si l'ensemble des procédures administratives aboutit (débat public, enquête publique, autorisation ministérielle), les travaux d'infrastructures pourront être engagés en 2010 et permettre une mise en exploitation en 2014.

Le Port de Marseille-Fos bénéficiera alors d'une capacité de traitement supérieure à 4 millions de conteneurs par an, Fos 2XL compris, soit potentiellement 6 fois plus que le trafic actuel du terminal à conteneur de Fos (700 000 conteneurs).

Port autonome du Havre

Situé à l'entrée de l'estuaire de la Seine, le port est accessible par un chenal extérieur d'une longueur de 12 km creusé sur 300 mètres de large, à la côte de -15,50 mètres par rapport au niveau des plus basses mers. Les pétroliers de très grand tirant d'eau accèdent au port d'Antifer situé à une vingtaine de kilomètres au nord du Havre.

Dessertes

Le port du Havre a mis l'accent sur un important programme de développement des infrastructures terrestres afin d'éviter que la croissance du trafic ne se porte exclusivement sur la voie routière. Les modes fluvial et ferroviaire desservant l'hinterland sur courte, moyenne et longue distance font l'objet d'aménagements significatifs, afin de relier les plus grands centres urbains européens par la voie d'eau ou par le ferroviaire.

Trafics

Evolution du trafic

En 2007, le trafic s'est établi à 78,8 Mt, soit une progression de 6,6% par rapport à 2006. La croissance du trafic a été portée par l'activité conteneurs (+25%) avec 2,6 millions d'EVP et 26,4Mt.

Principales caractéristiques du trafic

Cinquième port européen en tonnages, les trafics du port du Havre sont principalement constitués de produits pétroliers (importations de pétrole brut et trafics de produits raffinés en relation directe avec les raffineries de la basse Seine) et de marchandises diverses conteneurisées.

A noter qu'avec 26,4Mt en 2007, le Havre est le premier port à conteneurs français bien que restant toutefois le plus petit des grands ports à conteneurs européens.

80% des trafics sont réalisés à l'export.

Situation financière

Le chiffre d'affaires 2006 du port autonome du Havre progresse légèrement (environ 1%) à 185 M€ pour un résultat net de 6,5 M€. L'effectif 2006 est de 1 475 personnes.

Port 2000

L'essor des échanges maritimes de marchandises et leur acheminement par les porte-conteneurs "géants", transportant plus de 6 000 conteneurs, conduisent à concentrer les mouvements de ces navires sur un nombre limité d'escales en Europe. Le projet "Port 2000" a pour ambition de renforcer la position de ce port dans le club restreint des très grands ports européens pour les marchandises conteneurisées.

•Etat d'avancement du projet :

Les digues, le chenal d'accès, 4 postes à quai, ainsi que les dessertes ferroviaires, fluviales et routières ont été réalisés dans le cadre de la 1^{ère} phase de Port 2000 et mis en service en avril 2006.

La réalisation des postes à quai 5 à 10 de Port 2000, qui s'inscrit dans la continuité de la première phase, est inscrite au Contrat de Projets État-Région (CPER) 2007-2013. Le financement de cette deuxième phase est assuré par l'Etat à hauteur de 62 millions d'euros et par le port autonome du Havre à hauteur de 253 millions d'euros. Cette phase de construction des 6 postes à quai sera accompagnée par la réalisation des dessertes routières et ferroviaires (évaluée à 43,3 M€) permettant d'accompagner l'augmentation du trafic et d'améliorer la fluidité et la sécurité des trafics en séparant les flux de transit des flux propres de Port 2000; elles seront réalisées en fonction de la montée en puissance des trafics routiers et ferroviaires.

Fin 2009, 10 postes à quai seront ainsi mis en service.

Port 2000 comptera à terme 12 postes à quai sur une longueur totale de plus de 4 km.

▪Accompagnement environnemental du projet :

La première et la deuxième phase de port 2000 ont fait l'objet d'études d'impacts qui ont permis de définir puis de mettre en place les mesures compensatoires et d'accompagnement de ce projet.

Pour la première phase de Port 2000, ces mesures représentaient un montant de 45,7M€ pour la réalisation de travaux et d'études.

Pour la deuxième phase de Port 2000, l'étude d'impacts a permis de montrer qu'aucun impact majeur ni même modéré n'était à attendre des travaux ou de l'exploitation de cette deuxième phase de Port 2000. Cependant, afin de développer l'engagement environnemental de Port 2000, le Port Autonome du Havre a décidé d'adopter un programme de mesures environnementales pour un montant fixé à 4,57 M€.

Port autonome de Bordeaux

Le port autonome de Bordeaux est un port d'estuaire présent sur plusieurs sites :

- en rive gauche de la Gironde : les sites du Verdon (marchandises conteneurisées) et de Pauillac (hydrocarbures et appontement Airbus) ;
- en rive droite de la Gironde : le site de Blaye (céréales) ;
- au confluent de la Dordogne et de la Garonne : le site d'Ambès (hydrocarbures et autres vracs liquides) ;
- en rive droite de la Garonne : le site de Bassens (vracs solides, liquides, marchandises diverses) ;
- en rive gauche de la Garonne : le site de Bordeaux Nord (accueil des navires de croisière).

Trafic

Le port autonome de Bordeaux a égalé en 2007 son trafic de l'année précédente, à 8,3 Mt. Ce résultat est intervenu malgré une baisse des céréales et des hydrocarbures grâce à la progression des conteneurs et de divers trafics, et en particulier des engrais, des produits papetiers et des matériaux de construction.

Situation financière

Le port autonome de Bordeaux maintient sa situation financière de manière satisfaisante, avec notamment un souci constant de maîtrise des charges, le chiffre d'affaire 2006 s'élève à 32,8 M€ pour un résultat net de 4 M€. L'effectif 2006 est de 428 personnes.

Port autonome de Dunkerque

Dessertes

Dunkerque est parmi les grands ports européens celui dont la part modale du fer dans les pré-post acheminements est la plus importante (la part modale du fer atteint 55% contre 33% pour la route et 12% pour la voie d'eau).

Trafics

Avec 57,1 Mt en 2007, le port autonome de Dunkerque réalise un trafic en légère progression par rapport à 2006, après deux années de hausse importante (+ de 10 %).

Dunkerque est le deuxième port européen pour l'importation de minerais (13Mt). Le port demeure toutefois en retrait sur le marché du trafic de conteneurs alors que tous les grands ports du Nord sont tirés par la croissance de ce marché. Il a, en outre, subi les conséquences du cyclone Dean, en Martinique, qui a fortement pénalisé le trafic de bananes (trafic conteneurisé).

Situation financière

Les résultats du port autonome de Dunkerque sont stables et satisfaisants. Le chiffre d'affaire est de 75 M€ en 2006 pour un résultat net de 7 M€. L'effectif 2006 est de 520 personnes.

Port autonome de la Rochelle

Création du port autonome de la Rochelle

Par décret du 20 décembre 2004, l'État a décidé de placer le port de La Rochelle sous le régime des ports autonomes à compter du 1^{er} janvier 2006.

Trafic

Le bilan d'activité de l'année 2006, date du changement de statut du port autonome de La Rochelle est très satisfaisant. A fin 2006, le trafic affiche une hausse de 6,3 % par rapport à 2005, pour s'établir 7,3 Mt. Il s'agit d'une des meilleures années du port, en particulier pour les importations.

2007 a vu également une hausse du trafic (+2,4% à 7,5 Mt) dont la dynamique devrait se poursuivre en 2008.

Situation financière

Grâce à la bonne tenue du trafic, l'ensemble de la situation financière du port autonome de La Rochelle est satisfaisante, avec une dette faible et une progression continue du chiffre d'affaires. Celui-ci s'élève à 15,4 M€ en 2006 pour un résultat net de 0,5 M€. L'effectif est de 143 personnes en 2006.

Port autonome de Nantes St-Nazaire

Un port multispécialiste

1300 ha de terminaux spécialisés (moins de 2% du territoire estuarien):

- Sites amonts (Nantes): produits forestiers, céréales, vrac industriels, marchandises diverses, sable, croisières ;
- Sites avals (Donges, Montoir de Bretagne et Saint-Nazaire): pétrole brut et raffiné, charbon, vrac industriels et agroalimentaires, céréales, gaz naturel liquéfié, conteneurs, marchandises diverses, roulier, sable, colis lourds, construction et réparation navale.

Trafic

Nantes Saint-Nazaire est le premier port français de la façade atlantique et l'un des premiers ports généralistes de l'arc atlantique européen avec un trafic de 34,1 Mt en 2007 (trafic multiplié par 3,4 depuis la création du port autonome en 1966).

La part du trafic énergétique (pétrole, gaz et charbon) est importante, avec plus de 70% du total du trafic. Les trafics non énergétiques comprennent les marchandises diverses, principalement conteneurs, trafic roulier et bois (1^{er} port français), ainsi que les vrac solides, dont les trois composantes principales sont les aliments pour bétail (1^{er} port français), le sable de mer et les céréales. Le port abrite le 1^{er} terminal méthanier européen.

Situation financière

Le chiffre d'affaire 2006 s'élève à 72,6 M€ pour un résultat net de 7,8 M€. L'effectif 2006 est de 701 personnes.

Port autonome de Rouen

Trafics

Le trafic du port autonome de Rouen est de 22,2 Mt en 2007.

Principales caractéristiques du trafic :

- 1^{er} port européen pour l'exportation de céréales : Le PAR exporte annuellement entre 50 et 60% des céréales françaises avec un niveau annuel de tonnages exportés entre 5 et 6 millions de tonnes.

- 1^{er} centre européen de groupage-dégroupage sur l'axe nord-sud (Afrique, Océan Indien, Antilles...) grâce notamment à sa plate-forme logistique RVSL (Rouen Vallée de Seine Logistique) contiguë au terminal à conteneurs et bénéficiant d'une desserte plurimodale (fer, fleuve, route).
- 1^{er} port français pour la farine , le sucre, le malt, le cacao et les engrais,
- 1^{er} port français pour les produits papetiers (pâtes à papier et bobines de papier)
- 3^{ème} port français pour les produits pétroliers raffinés : Les vrac liquides énergétiques représentent pratiquement la moitié du trafic du port.

Situation financière

Les bons résultats de trafic enregistrés en 2006, ont permis l'amélioration de la situation financière du port. Le chiffre d'affaire 2006 est de 62 M€ pour un résultat net de 7,9 M€. L'effectif du port est de 575 personnes.

Les trafics des ports autonomes français en 2007

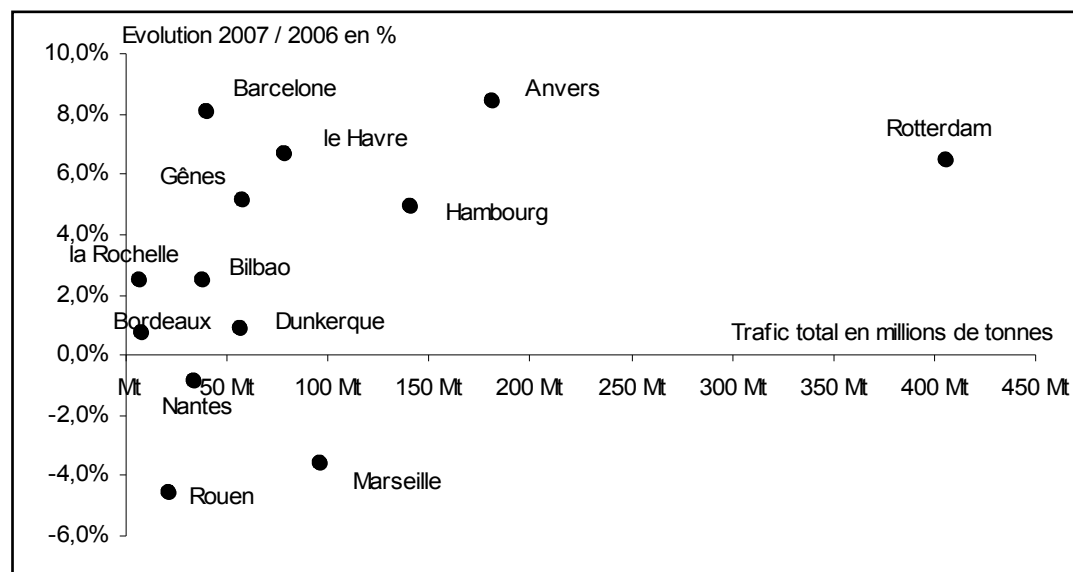
Le trafic total

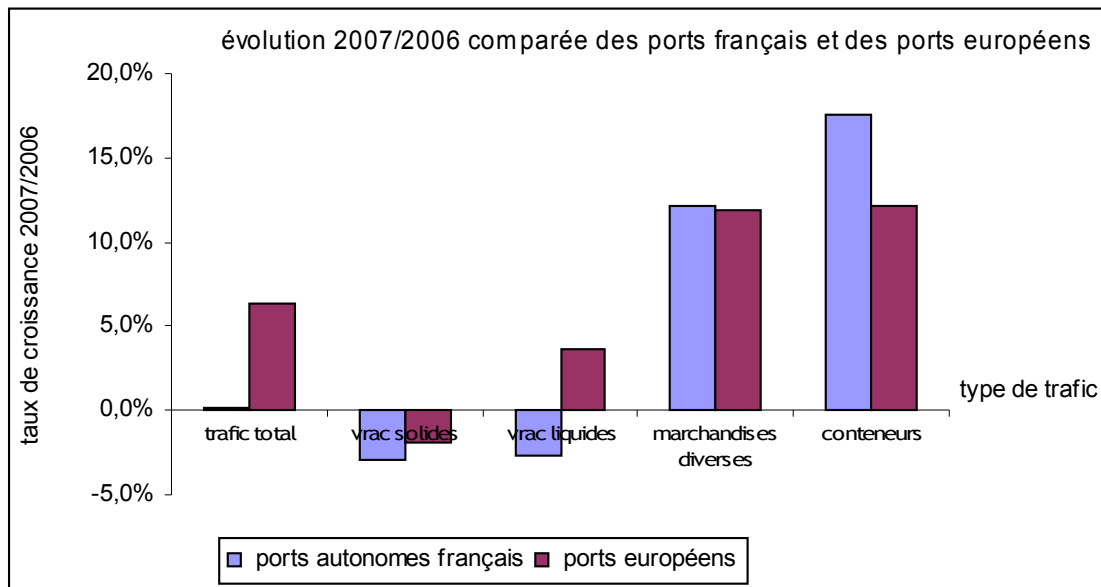
Avec un trafic total de 304 millions de tonnes pour l'ensemble des ports autonomes français métropolitains, l'année 2007 se termine au même niveau que 2006.

(en millions de tonnes)	trafic total en 2006	trafic total en 2007	évolution en %
Dunkerque	56,6	57,1	0,9%
Le Havre	73,9	78,8	6,6%
Rouen	23,3	22,2	-4,6%
Nantes St Nazaire	34,4	34,1	-0,9%
Bordeaux	8,2	8,3	0,7%
Marseille	100,0	96,4	-3,6%
La Rochelle	7,3	7,5	2,4%
Total port autonomes français	303,8	304,4	0,2%

Marseille affiche une baisse de son trafic (-3,6%) imputable aux vracs liquides et solides que compense la hausse soutenue du port du Havre (+6,6%) qui profite de ses nouvelles infrastructures (Port 2000). Le trafic de Dunkerque, en légère hausse (0,9%), dépasse les 57 millions de tonnes. Nantes-Saint Nazaire connaît une légère baisse de 0,9% principalement centrée sur les vracs énergétiques. Bordeaux augmente son trafic de 100 000 tonnes au global grâce à la bonne tenue des conteneurs et des ciments. Rouen repasse sous la barre des 23 Mt tandis que La Rochelle maintient sa position sur les marchandises diverses.

On observe que les taux de croissance 2007 par rapport à l'année 2006 sont plus élevés pour nos principaux voisins européens que pour les ports autonomes français à l'exception toutefois du Havre qui bénéficie des investissements de Port 2000 avec les marchandises conteneurisées.





Le statut des ports autonomes maritimes

Les ports autonomes sont des établissements publics de l'État

Selon l'article L. 111-1 du code des ports maritimes, les ports autonomes sont des établissements publics de l'État, dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle économique et financier de l'État.

Leurs missions sont encadrées par le principe de spécialité, à l'intérieur de leur circonscription

Les ports autonomes sont donc des personnes morales de droit public à vocation spéciale, rattachées à l'État et soumis à son contrôle administratif.

Le principe de spécialité implique que l'établissement public est habilité à exercer les fonctions spécifiques pour lesquelles il a été créé. La spécialité du port autonome consiste à « assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports ». Il est chargé, conformément à l'article L. 111-2 du code des ports maritimes, « des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction, ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de la police du port et de ses dépendances ainsi que de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté ».

Ces missions sont exercées « à l'intérieur des limites de la circonscription du port », qui constitue sa zone d'action potentielle. Cette délimitation est sans incidence sur la propriété des terrains qu'elle renferme, ni sur la consistance de la domanialité publique.

Les modes de gouvernance actuels doivent être améliorés

L'administration du port autonome est assurée par un conseil d'administration (CA), assisté d'un directeur, sous le contrôle des autorités de tutelle de l'Etat et du contrôle financier.

La composition du conseil d'administration, qui représente l'organe de décision de l'établissement, est fixée par les articles L. 112-2 et R. 112-1 du code des ports maritimes. Il comporte 26 membres, pour moitié des représentants des CCI (2 membres), des collectivités territoriales (5), du personnel du port (5) et des ouvriers dockers (1), et pour moitié des représentants de l'État (3) et de personnes choisies parmi les usagers du port (3) ou en raison de leur compétence dans le domaine maritime et portuaire (7).

Le CA adopte le règlement intérieur et désigne, le cas échéant, un comité de direction, qui peut statuer par délégation sur les dossiers urgents. L'article R. 113-3 énumère les décisions du CA qui ne peuvent pas faire l'objet d'une délégation.

Le président du CA, élu parmi ses membres, exerce un contrôle permanent sur l'ensemble de la gestion du port autonome. Il veille à l'exécution des décisions prises par le conseil.

Le directeur de l'établissement, nommé par décret en conseil des ministres, est chargé d'appliquer les délibérations du CA et de gérer tous les emplois du personnel de l'établissement. Il représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile, procède aux achats et passe les marchés, assure la gestion financière du port dont il est l'ordonnateur principal.

La tutelle de l'État sur les ports autonomes s'exerce notamment par la nomination du directeur par décret en conseil des ministres et par ses représentants au conseil d'administration. L'État désigne également un commissaire du Gouvernement et un contrôleur général économique et financier auprès de chaque établissement, pour inscrire la gestion des ports dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement. L'Etat

intervient aussi pour l'accord préalable à la réalisation de travaux nécessitant un concours financier de sa part.

Le contrôle financier s'exerce notamment par la présentation chaque année à l'approbation de l'autorité compétente des états prévisionnels de l'exercice suivant, concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital (article L. 113-2 du code des ports maritimes).

Dans son rapport de juillet 2006, intitulé « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action », la Cour des comptes préconise une réforme de la gouvernance des ports de façon à lutter contre la dilution des responsabilités et le manque d'opérationnalité des conseils d'administration. La Cour des comptes insiste notamment sur la nécessité de renforcer la présence des collectivités et de l'État et de réduire le nombre d'administrateurs pour construire une véritable « communauté d'objectifs et d'intérêts susceptible de fonder les projets de développement des ports ».

Organisation de la manutention portuaire

Les opérations de manutention (chargement et déchargement des navires) sont effectuées dans les ports maritimes essentiellement par deux catégories de personnel : d'une part, les ouvriers dockers, salariés des entreprises de manutention et d'autre part, les grutiers et portiqueurs des ports autonomes ou des concessionnaires de l'outillage public.

Le régime du travail dans les entreprises de manutention portuaire, institué par la loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947, a été profondément remanié par la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 et par ses décrets d'application du 12 octobre 1992, codifiés au Livre V du code des ports maritimes.

Le régime de travail initial des dockers : l'intermittence

La législation de 1947, adaptée au caractère fluctuant du trafic portuaire, avait consacré le régime de l'intermittence de l'emploi des dockers, embauchés pour un shift (à la journée) ou une vacation (à la demi-journée) et tous titulaires d'une carte de garantie (dite carte G) de docker professionnel, leur assurant l'indemnisation du caractère aléatoire de leur emploi.

La gestion du système d'emploi des dockers était confiée à des organismes tripartites composés de représentants de l'État, des employeurs et des dockers : les bureaux centraux de la main d'oeuvre (BCMO), chargés de l'organisation de l'embauche, et la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD), assurant l'indemnisation de l'inemploi des dockers professionnels grâce au versement de l'indemnité de garantie.

La réforme de 1992 ou la restructuration nécessaire de la manutention portuaire

Afin de s'adapter aux mutations de l'environnement technologique et économique et d'améliorer la compétitivité des ports, une révision du statut des dockers a été réalisée par la loi du 9 juin 1992.

Cette loi, ses textes d'application ainsi que la convention collective nationale de la manutention, conclue le 31 décembre 1993, ont contribué à la modernisation et la restructuration de ce secteur, en transformant les sociétés de manutention portuaire en entreprises à part entière, employeurs de personnels en salariés de droit commun « mensualisés » (contrat de travail à durée indéterminée) et non plus intermittents, aucune nouvelle carte G n'étant plus délivrée.

Cette réforme a également permis l'intégration de la profession dans le droit commun du travail et l'amélioration des conditions d'exercice du métier : professionnalisation du recrutement, développement des formations et des qualifications, etc.

La dichotomie organisationnelle du secteur de la manutention

Les ouvriers dockers employés par les entreprises de manutention partagent les opérations de manutention avec une autre catégorie de personnel, les conducteurs des engins de levage, grutiers et portiqueurs, qui demeurent salariés des ports autonomes. Toute opération de chargement ou déchargement des navires à quai nécessite donc une étroite collaboration entre ces deux catégories de personnel, qui relèvent de deux commandements distincts. Cette dichotomie est source d'inefficacité.

Dans son rapport de juillet 2006 intitulé « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action », la Cour des comptes réitère le constat des dysfonctionnements liés à cette dualité de commandement et préconise qu'une réflexion soit engagée sur ce sujet pour restructurer l'organisation des ports français.

Les emplois portuaires

Résultats de l'enquête annuelle effectuée auprès des ports métropolitains

L'Insee classe les emplois portuaires en trois catégories selon leur degré de dépendance au port : les emplois directs, les emplois industriels ou indirects et les emplois induits. Les emplois directs sont ceux qui sont directement liés à l'accueil des navires et au chargement et déchargement de leurs cargaisons ; les emplois indirects sont ceux qui sont générés par la transformation des marchandises acheminées par voie maritime sur les zones portuaires ; enfin, les emplois induits sont ceux qui sont générés par les précédents dans les services et le commerce de détail de proximité dans les bassins d'emplois locaux.

Emplois directs

● Il s'agit essentiellement des emplois des services de l'État, dont les services douaniers ; des personnels des ports autonomes ; des personnels liés aux professions portuaires (dockers, pilotage, remorquage, lamanage, armements, agences maritimes, transitaires, manutentionnaires), etc.

●

On dénombre environ **32 000 emplois portuaires directs dans les ports autonomes de métropole** qui se répartissent selon les ports de la manière suivante :

PA Dunkerque	2 045
PA Le Havre	10 519
PA Rouen	2 818
PA Nantes Saint Nazaire	2 407
PA La Rochelle	1 300
PA Bordeaux	1 500
PA Marseille	11 117

Total Ports Autonomes	31 700
-----------------------	--------

Emplois indirects

Les emplois portuaires indirects comprennent les emplois industriels (construction et réparation navale, industries implantées « les pieds dans l'eau » dont l'existence dépend étroitement de l'existence du port), et les emplois logistiques liés à l'acheminement des marchandises par les transporteurs terrestres et au traitement des marchandises en conteneurs.

Parmi les emplois industriels, on peut citer ceux liés au raffinage et à la pétrochimie, dont environ 85% de la capacité se trouve dans les ports, des unités de production de bioéthanol et de biodiesel, des industries mécaniques et aéronautiques, des unités de production d'électricité thermique, des fermes de production d'énergies renouvelables, comme des centrales éoliennes, une part importante de la sidérurgie française (trois quarts environ de la fonte et plus de la moitié de l'acier sont produits dans les sites portuaires), les industries des engrais, des cimenteries, les produits papetiers et forestiers, l'industrie agroalimentaire et agro-industrielle.

On dénombre au total près de **120 000 emplois portuaires indirects liés aux ports autonomes de métropole**

Emplois induits

emplois générés par les activités directes et indirectes dans le secteur du commerce de détail et des services

*Les emplois induits sont plus difficiles à dénombrer mais ils peuvent être évalués. Selon les critères retenus par l'Insee, 1/3 de la masse salariale distribuée aux salariés est dépensée sur place pour la consommation, le reste allant vers les impôts, les emprunts, l'épargne, etc. Cette masse salariale dépensée sur place génère environ **80 000 emplois supplémentaires**.*

Au total, ce sont environ 230 000 emplois directs, indirects et induits qui sont générés par les places portuaires des ports autonomes maritimes dans les bassins d'emplois locaux.

Synthèse du rapport (IGF/CGPC) sur la modernisation des ports autonomes

Principaux éléments de constat

La dégradation globale des parts de marché des ports autonomes français comme leur insuffisante compétitivité par rapport aux grands ports concurrents du « range Nord » et de la Méditerranée, particulièrement pour les conteneurs, ont fait l'objet de nombreux constats partagés par la mission. Celle-ci n'a pas encore observé d'améliorations significatives, du fait notamment des retards dans la réalisation des terminaux de Port 2000 au Havre ou du maintien d'une situation sociale conflictuelle à Marseille, qui rejaillit sur un grand nombre de ports.

Pourtant, des réformes intervenues depuis une quinzaine d'années montrent que des progrès de productivité sont possibles :

- la réforme des dockers de 1992 a été un puissant facteur de modernisation dans la manutention portuaire. 90% des dockers (dont le nombre a été divisé par deux) sont aujourd'hui mensualisés et sont sous l'autorité des sociétés de manutention, sauf à Marseille où demeure un nombre élevé d'intermittents ;
- la mise en place à Dunkerque de nouveaux terminaux intégrant l'ensemble des activités de manutention (équipements, dockers et grutiers).

Cependant, l'organisation du travail de manutention reste éclatée entre les entreprises (dockers) et les services d'outillage des ports autonomes (grutiers), si bien que les évolutions amorcées avec la réforme de 1992 ne pourront produire tous leurs effets tant que l'ensemble des activités de manutention n'auront pas été intégrées au sein des entreprises, comme c'est le cas dans tous les grands ports européens. Cette réforme implique les équipements, les personnels et les modes de financement compte tenu de la sous-tarifification actuelle des outillages publics.

Elle doit être conduite rapidement du fait de l'accélération des changements dans l'économie maritime et portuaire mondiale : conteneurisation croissante des marchandises, intégration verticale de toute la chaîne de transport autour des grands armements. L'enjeu d'un retour rapide à la compétitivité des ports autonomes français est très important en termes d'emplois, dans le domaine notamment de la logistique, en plein développement, associée au transport de la marchandise.

Enfin, à la différence des ports concurrents, l'État tend à se désengager financièrement de ses obligations, en matière d'entretien des accès maritimes et des grands investissements.

Propositions

La clarification des missions des établissements portuaires est prioritaire et prime sur la réforme de leur statut ou de leur gouvernance.

Les missions

Recentrage des ports autonomes sur :

- les missions d'autorité publique (accès maritimes et écluses, réception et accueil des navires, police, sécurité, sûreté) ;
- le développement, l'aménagement et la gestion du domaine portuaire (grandes infrastructures, affectation des terminaux, valorisation des terrains) ;
- le développement et la promotion de la place portuaire et des interfaces mer/terre et port/terre, le port autonome devant être un acteur du transfert modal ;
- la définition par le port autonome d'un cadre général de régulation des activités portuaires.

Transfert de l'exploitation des terminaux portuaires aux entreprises de manutention du secteur privé. Ce transfert doit permettre à ces entreprises de maîtriser l'intégralité de leurs facteurs de production – équipements et engins de levage (superstructures) et ensemble des personnels (dockers et grutiers) – et d'engendrer des gains de productivité. En corollaire au transfert des équipements, les personnels du port autonome (conduite et maintenance) nécessaires à leur exploitation doivent être transférés aux entreprises de manutention sur la base du volontariat. Ce transfert vaut aussi pour les personnels actuellement « mis à disposition » dans le cadre des conventions d'exploitation de terminaux (CET).

Mise en œuvre concrète de ces orientations :

- supprimer toute référence à la notion d'outillage public dans le code des ports maritimes et encadrer strictement toute activité concurrentielle ;
- fixer un délai au-delà duquel un port autonome ne pourra plus procéder à l'exploitation de terminaux à conteneurs et à vracs solides (3 ans maximum), ni à l'exploitation des deux terminaux pétroliers de Marseille (Fos et Lavera) ni a fortiori intervenir sur le futur terminal gazier GDF2 ;
- demander à chaque port autonome de disposer dans les 6 mois d'un schéma directeur d'évolution de ses terminaux ;
- prévoir, pendant la période transitoire, que le port autonome ne peut procéder ni à l'achat de nouveaux outillages ou à leur remplacement ni à l'embauche de nouveaux grutiers (y compris pour le remplacement de départs en retraite) ;
- filialiser (une filiale du port pouvant aller jusqu'à 100%) les activités liées à de l'outillage résiduel (en cas de non réponse du marché après appel d'offre ou seuil de rentabilité non atteint) ;
- garantir les droits des personnels demandant leur transfert (maintien du niveau de salaire et droit au retour notamment) ;
- poursuivre la réforme des dockers là où elle est incomplète (Marseille) ;
- accompagner la réforme par une prise en compte progressive de la valeur locative des équipements transférés pour le calcul de la taxe professionnelle des entreprises de manutention.

Le statut des ports autonomes

Trois types de statuts sont théoriquement possibles, celui d'établissement public de l'État, celui d'établissement public local et celui de société anonyme. La mission recommande le maintien du statut d'établissement public, bien adapté aux missions d'aménagement, de gestion et de développement du domaine, d'autant que les pratiques comptables et de gestion tendent de plus en plus à rapprocher les établissements publics industriels et commerciaux que sont les ports autonomes des sociétés. Ce statut est très proche de celui d'un grand nombre de ports étrangers (pratiquement partout en Europe continentale).

La gouvernance

La mission recommande la mise en place d'un système à conseil de surveillance et directoire. Cette évolution devrait s'accompagner de recrutements plus diversifiés et d'une plus grande responsabilisation des cadres dirigeants (envoi d'une lettre de mission lors de la prise de poste et rémunération à la performance).

Le conseil de surveillance serait plus réduit que les actuels conseils d'administration (16 membres au lieu de 26). Il comprendrait 4 composantes égales (État, collectivités territoriales, personnalités indépendantes représentant le monde économique et salariés). Il définirait les orientations stratégiques, voterait le budget et les investissements et assurerait le contrôle de l'établissement.

Le directoire (3 ou 4 membres) serait en charge de la gestion de l'établissement portuaire. Ses membres seraient nommés par le conseil de surveillance et, s'agissant du président, par l'État sur proposition du conseil de surveillance.

A cette nouvelle gouvernance, seraient associés un comité d'audit et un comité des rémunérations ainsi qu'un conseil de développement portuaire pour organiser l'interface avec la place portuaire et recueillir leur avis sur les questions qui les concernent. Enfin, des organismes paritaires de droit commun (comité d'entreprise notamment) devraient être généralisés.

Les relations entre les ports autonomes et l'État

- réflexion stratégique partagée entre l'État et les ports autonomes (et les collectivités territoriales) sur la politique portuaire permettant de définir les grands enjeux : désengagement des activités d'outillage et restauration d'une plus grande compétitivité par des objectifs de productivité et avec une baisse des coûts de passage portuaire, notamment les droits de port ;
- contractualisation, sur des objectifs et des moyens, entre l'État et les ports autonomes sur le calendrier et les grandes orientations ainsi que sur la mise en œuvre des politiques de développement durable et d'aménagement du territoire ;
- remise à niveau des crédits d'entretien des accès maritimes en contrepartie de gains de productivité significatifs sur l'activité de dragage et après audit du GIE Dragages Ports ;
- présentation à la Commission européenne de « lignes directrices » permettant de valider les interventions des collectivités publiques dans le financement de la politique portuaire tant en investissement qu'en incitation au transfert modal ;
- réforme de la tutelle et expertise du dispositif de contrôle économique et financier des ports autonomes.

La fiscalité des ports autonomes et les prélèvements de l'État

La mission préconise une clarification de la situation sur la base des orientations générales suivantes :

- assujettissement à l'impôt sur les sociétés, dans un délai cohérent avec celui du désengagement des ports autonomes, des activités de manutention, étant entendu que seules les activités lucratives seraient taxées. Application d'un régime normal de dividendes calculé sur le résultat après impôt sur les sociétés ;
- assujettissement progressif (sur 8 ans) à la taxe foncière sur les propriétés bâties et réduction du tiers de la valeur locative, étant entendu que sur une partie croissante du domaine portuaire, le redevable de la taxe sera le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire avec droits réels.

Il est enfin précisé qu'une partie des propositions de la mission passe par des dispositions législatives modifiant le code des ports maritimes. Celles-ci supposent aussi que la séparation comptable des activités (imposée par le droit communautaire) soit réalisée à court terme.

Synthèse du rapport de la Cour des comptes

« Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action »

« L'évolution, ces dernières années, du transport maritime international et plus particulièrement la forte expansion du trafic par conteneurs, ont substantiellement modifié le paysage portuaire européen. De plus, l'élargissement de l'Union européenne déplace les flux de marchandises vers le centre de l'Europe.

Par sa position géographique et son histoire, la France dispose dans le domaine portuaire d'atouts non négligeables, sur sa façade occidentale comme sur sa façade méridionale. Pourtant, les principaux ports français ont continué à perdre des parts de marché plus particulièrement dans le trafic de conteneurs. Face à cette situation, pour affronter la concurrence européenne, le Gouvernement a fait le choix d'accorder la priorité aux ports du Havre et de Marseille, choix réaffirmé par le ministre chargé des transports le 30 mars 2006 lors de l'inauguration de Port 2000.

Dès lors que le Gouvernement a fait ce choix, il lui appartient maintenant d'en tirer toutes les conséquences concrètes afin d'assurer la réussite des projets annoncés.

Pour le Havre, cela suppose en particulier que la question des dessertes ferroviaires et fluviales fasse l'objet de décisions et de réalisations concertées et rapides tant il est vrai que tous ces investissements doivent être coordonnés.

Pour Marseille, cela suppose en priorité que les relations entre l'établissement public, les entreprises présentes sur le site et leur personnel fassent l'objet de « règles du jeu » qui ne soient pas laissées à la seule initiative des intéressés, dossier par dossier.

De fait, si la France veut occuper une place significative dans les trafics de conteneurs au niveau européen voire même maintenir une économie portuaire riche, directement ou indirectement, en emplois, elle doit surmonter des handicaps qui lui sont propres et remplir un certain nombre de conditions toutes nécessaires, mais aucune suffisante par elle-même :

- une répartition nette entre ce qui est de la responsabilité de l'Etat et ce qui est de la compétence des établissements portuaires ;
- l'existence des grands terminaux capables de « traiter » une masse de plus en plus importante de trafic dans un temps de plus en plus court ;
- une organisation de ces terminaux confiant aux ports autonomes la charge des infrastructures et de la régulation de la place et aux entreprises leur exploitation comme c'est le cas pour ce qui est des autres grands ports européens ;
- enfin, des dessertes performantes, notamment en matière ferroviaire et fluviale, impliquant sans doute la présence des armateurs tout au long de la chaîne économique.

Autant dire qu'effectivement, seul un nombre très limité de ports pourra remplir ces conditions dans les années qui viennent.

Mais il est également clair que les autres ports ont eux aussi vocation, non seulement à subsister, mais également à se développer, chacun dans le domaine particulier qui est le sien mais selon des schémas diversifiés. Des stratégies de spécialisation sont possibles. L'Etat doit s'efforcer de faire en sorte qu'elles soient mises en oeuvre par les responsables des établissements portuaires concernés. Qu'il s'agisse de Dunkerque, de Rouen, de Nantes ou de Bordeaux, chacun peut développer sa spécificité voire sa complémentarité avec un port voisin.

Mais l'Etat doit également susciter et faciliter un meilleur ancrage de ces ports dans le tissu économique et social environnant. Cette évolution est conforme aux efforts de régionalisation entrepris depuis plusieurs années. Il est de sa mission de la favoriser même si cela doit entraîner pour lui une renonciation à une partie de sa tutelle historique.

La réussite des projets prioritaires concernant Le Havre et Marseille et le développement des autres ports justifient ainsi que soit adopté un nouveau texte relatif aux missions, au statut et aux principes d'organisation des ports autonomes français. Préparé en liaison avec les partenaires sociaux et les autorités régionales, il se substituerait à la loi du 29 juin 1965 qui, certes, a permis un effort d'investissement significatif de la part de l'Etat mais n'est plus adaptée ni à l'évolution de l'économie portuaire ni à la nécessaire diversité qu'elle implique entre les ports. »

Contrats de projets État-Régions 2007-2013 : 1,6 MDE contractualisés

CPER 2007-2013 – Tous ports (ports autonomes et ports d'intérêt national)

La participation de l'État aux CPER 2007-2013 est de 263,4 M€, en augmentation de 11,5% à périmètre constant par rapport à la précédente génération de contrats de plan 2000-2006. L'auto-financement des ports (800M€) correspond à 50% du montant global contractualisé (1,6 MDE).

CPER 2007-2013 – Ports autonomes métropolitains.

93% de la participation État aux CPER 2007-2013 porte sur les ports autonomes métropolitains.

	MONTANT TOTAL	Part ÉTAT	Part Région	Autofinancement ports
Dunkerque	75,0	25,0	0	50,0(*)
Le Havre	595,8	95,8	10,0	374,0
Rouen	315,0	53,0	61,0	86,0
Nantes Saint-Nazaire	44,2	9,3	9,3	16,3(*)
La Rochelle	50,5	10,0	7,5	12,5
Bordeaux	61,5	14,8	11,6	20,8
Marseille	294,6	35,0	32,6	207,0
Total	1444,6	244,9	134	768,6

(*) valeurs par excès, certaines collectivités locales pouvant être mobilisées ultérieurement

CPER 2007-2013 – Principales opérations retenues.

Dunkerque	Création d'un terminal méthanier : ouverture d'une autorisation d'engagement de 0,5 M€ en 2007
Le Havre	Port 2000 2ème phase : 4 postes à quai. Ouverture d'une AE de 20M€ en 2007 (62M€ de participation État sur la durée du CPER). 1,05 M€ de CP mandatés dès 2007.
Rouen	Amélioration des accès nautiques : ouverture d'une AE de 0,2 M€ en 2007 pour les études.
Nantes Saint-Nazaire	Donges-est 1ère ph. 2ème tranche de travaux : 150K€ de CP mandatés en 2007 Allongement de 90m du poste 1 du TAA à Montoir : 172 K€ de CP mandatés en 2007
La Rochelle	1ère tranche de la création du terminal ANSE St Marc : construction d'une digue et remblaiement de terre-pleins. Ouverture d'une AE de 792 K€ en 2007 (20% du coût total de l'opération) et 594 K€ de CP mandatés fin décembre 2007.
Bordeaux	Approfondissement du Chenal + Aménagement passe de l'ouest en Gironde + Poste pétrolier 511 + Poste à granulats de Grattequina
Marseille	Nouveau terminal à conteneurs (FOS 3XL) : 21M€ de participation État sur un coût total estimé à 199M€ Réhabilitation du patrimoine portuaire : 8 M€ de participation État sur la durée du contrat de projet prévus sur un coût total de 60M€.