

CONFERENCE 11-03-2014 « LES MARDIS DE MER »

LE DEVELOPPEMENT DES PORTS FRANÇAIS APRES 2008

CONCLUSION

« Les premiers résultats enregistrés confirment le bien-fondé de la réforme de 2008. Après les étapes de 1992, 2004 et 2007.

I. Une réforme de longue haleine politiquement consensuelle

Cette réforme d'ensemble du système portuaire français s'est déroulée en une vingtaine d'années, sous trois présidents de la République successifs : François MITTERRAND, Jacques CHIRAC, Nicolas SARKOSY et se poursuit avec François HOLLANDE ; principalement conduite par les ministres socialistes (DELEBARRE, LE DRIAN) ou UMP (BUSSEREAU).

La réforme de 1992 n'a rencontré à l'Assemblée que l'opposition des seuls communistes ; celle de 2008 n'a pas été votée par la gauche, mais, revenue au pouvoir avec F.HOLLANDE en 2012 elle ne l'a pas tout remise en cause : le gouvernement AYRAULT-CUVILLIER s'y tient et en fait la base de sa stratégie portuaire.

II. Les premiers résultats mesurables

- Des gains de productivité (ex. Le nombre de conteneurs traités à l'heure) rendent nos coûts de de manutention comparables à ceux des ports concurrents.
- D'importants opérateurs (ex. MSC au Havre) ont confirmé leur volonté de renforcer leurs niveaux de trafic dans les ports français et nombre de grands opérateurs logistiques ont confirmé leur volonté de s'implanter dans les ports français (comme Katoen Natie à Fos).
- Les armateurs partenaires des alliances P3 (Maersk-MSC-CMA/CGM) et G6 (Hapag-Mitsui-Hyundai-NYK-APL-OOCL) élargissent au transatlantique et au transpacifique leur partenariat Asie-Europe : trois services hebdomadaires nouveaux toucheront le Havre.

Dernière bonne nouvelle en date, le conseil stratégique de l'attractivité a décidé le 17 février 2014 la simplification du régime de TVA à l'importation, notamment pour les PME-PMI, ce qui nous mettra à égalité avec les ports concurrents.

III. Ce qui ne se mesure pas mais qui revêt une grande importance

Les communautés portuaires affichent leur confiance, un optimisme conquérant et associent les partenaires salariés à leur communication (ce que seul faisait Dunkerque précédemment).

IV. Ce qui est nouveau et se développe rapidement

- C'est la coopération inter ports : le meilleur exemple est Haropa (qui associe Le Havre, Rouen, Paris), la mise en commun concerne même la stratégie et l'action commerciale : offre

assurée à la clientèle française et étrangère en transport et logistique associant les trois ports de l'axe Seine, Le Havre-Rouen-Paris.

- Des partenariats :
 - Marseille et les ports fluviaux du Rhône (Medlink)
 - Dunkerque et Lille-Dourges ; coopération institutionnalisée Calais-Boulogne-Dunkerque
 - Moselle (Frouard-Metz-Thionville)
 - Rhin (Strasbourg anime une chaîne de coopération depuis Mulhouse-Bâle jusqu'aux ports allemands)

V. Une expression portuaire nationale renouvelée

Unifiée, élargie, tournée vers l'avenir, conquérante. La fusion UPF-ADPF a conduit à la création de carrefours, d'une part pour les autorités portuaires décentralisées, d'autre part pour les professionnels portuaires, où est associée l'association française des ports intérieurs, lesquels s'ajoute à celui des présidents et vice-présidents de conseils de surveillance des grands ports maritimes.

VI. Problèmes priorités et fragilités

- Préoccupations quant aux trafics (crise européenne de la raffinerie, compensations partielles des produits raffinés, GNL, éolien en mer).
- Préoccupations quant à l'emploi. A trafic égal (stagnant) les gains de productivité se traduisent par un certain suremplei. Seuls de nouveaux gains de parts de marché sur le marché des conteneurs peuvent créer de nouveaux emplois (100 000 EVP → environ 500 emplois).
- Accent à porter sur les dessertes terrestres. Les plans stratégiques des ports emportent naturellement les quelques opérations inscrites au programme Mobilité 21 (Serqueux-Gisors ; désenclavement autoroutier de Fos...) mais beaucoup d'opérations à inscrire dans les contrats de plan Etats/régions ; notre grande attention et nos efforts depuis 5 ans ont abouti à ce que tous nos principaux ports figurent dans le maillage central des RTET.
- Accent à porter tout autant sur le développement de l'offre logistique aussi bien dans le domaine foncier que dans les services.
- Veiller à l'équilibre entre développement portuaire et politique environnementale. Un très récent rapport conjoint au CGEDD et au CGEJET pointe les complexités, difficultés, donc retard voire blocage de nombreux projets portuaires. Ce rapport formule des propositions en vue de simplifier et accélérer l'instruction conjointe : la préservation de l'environnement ne saurait conduire à paralyser le développement des ports.
- Enfin si le climat social est davantage apaisé grâce aux négociations ininterrompues depuis 5 ans (CCNU, pénibilité, retraites complémentaires), nous ne sommes jamais à l'abri d'une rechute dans les vieilles habitudes de mouvements sociaux à la tournure parfois violente.

Au final, nous sommes cependant optimistes après cette dernière étape de réformes portuaires ouverte en 2007.

Même si les prévisions n'annoncent pas une croissance forte, nous disposons d'outils modernisés et plus affûtés que nous avons la volonté collective de mettre en œuvre.

Depuis quelques années la France porte une plus grande attention à la mer : une stratégie maritime est définie et mise en œuvre sous l'autorité du premier ministre et du ministre en charge avec l'outil essentiel du secrétaire général de la mer et des comités interministériels de la mer (CIMER).

Les Présidents de la République N. SARKOZY et F. HOLLANDE ont multiplié leurs déplacements maritimes et portuaires.

Certes tout ne sera pas facile dans une période aux ressources financières rares mais il est encourageant de constater que toutes les régions nouvellement en charge de ports y engagent des financements importants et, de plus, coopèrent avec l'Etat et les GPM pour contribuer aux investissements de nos plus grands ports.

Tous nos ports commencent à être véritablement perçus comme des atouts, des chances, pour la relance économique et l'aménagement du territoire.

En un mot, la politique portuaire n'est plus marginale, elle redevient centrale, ce qui est bien une exigence logique dans la mondialisation de l'économie.

L'heure n'est plus à battre discrètement en retraite ni à pleurnicher. Elle est à avancer résolument et à relever les défis. Sachez bien que tous les responsables portuaires y sont résolus ».

Jacques TRORIAL

Président Délégué de l'Union des Ports de France