

Plan de relance des ports français

Document remis aux partenaires
reçus par Dominique BUSSEREAU 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.